

Barkarby gästgivaregård – vägar och skjuts nordväst om Stockholm

STEFAN NORDIN

Vägarnas ålder och sträckning

Från äldsta tid och i viss mån ända fram till stormaktstiden var vattenvägarnas betydelse mycket stor. Behovet av ett vägsystem var inte speciellt stort. Resandet var inte särskilt utbrett. Hjulfordon saknades helt och man kunde mycket enkelt utnyttja vattenvägarnas alla vindlingar med småbåtar och fartyg. När man färdades på land fick man gå eller rida. Vissa ridstigar blev mer utnyttjade än andra och redan under förkristen tid uppstod måhända successivt några av de större vägar som finns kvar än idag.

Runstenar och hållristningar placerades där de kunde uppmärksammas av resande, antingen vid en ridstig eller vid en smal vattenpassage. Med hjälp av sådana fornlämningar kan vi konstatera att vägen från Lövsta förbi Fjällen, Barkarby och Hägerstalund är Järfällas äldsta väg. Även de övriga runstenarna/-hållristningarna i Järfälla är alla så placerade att de har avsetts att upp-

märksammas av vattenledernas resenärer.

Bällstaåns svacka från Görväln till Barkarby liksom Igelbäckens från Håga upp till Säby var användbara vattenvägar ännu under medeltiden. Odling och bebyggelse etablerades där det gick att odla och kommunikationsönskemålen kunde tillgodoses.

En vägsträckning från Barbarky till Stäket växte fram under medeltiden. Stockholms etablering som betydelsefull handelsstad påverkade säkert detta. Men genom hela medeltiden var det bara frågan om en enkel ridstig. Centrala direktiv om dess sträckning och underhåll förekom inte, förutom de generella lagtexterna. Sträckningen blev där det var bekvämast. Åtskilliga runstenar vittnar däremot om att religiösa skäl påverkade många att bygga broar. ”NN byggde denna bro efter sin moder . . .” är ett vanligt tema på runstenar.

Ännu vid slutet av 1700-talet var

vägen Barkarby–Lövsta relativt betydelsefull eftersom resande till kungliga slottet Svartsjö använde den vägen. Därefter utbyggdes vägen från Stockholm via Drottningholm och Lullehov, men också från Lövsta via Hässelby till Becomberga och sträckningen Barkarby–Lövsta blev en enkel sockenväg.

Tid efter annan har vägarna lagts om kortare sträckor för att anpassas till nya krav och omständigheter. Brovaktaren Hans Tanto i Stäket påstår i ett brev till landshövdingen år 1668 att det var han som ”upletade” den nya vägen mellan Fittja och Stockholm. Nu anmäler Tanto att vägen mellan Kalvshälla och Stäket är ”ganska illak väg, sanker med mörker skogh och stora backare”. Tanto föreslår istället en ny sträckning 1/2 mil närmare sjön (Mälaren) och han påstår att man därmed vinner 1/4 mil. Detta var naturligtvis inte verklighetsförankrat och någon så radikal omläggning genomfördes aldrig. Däremot fick vägen mellan Bredgården och Ulvsättra en ny sträckning under slutet av 1600-talet. Den gamla sträckningen har sannolikt inte utnyttjats sedan dess men kunde så sent som vid mitten av 1980-talet skönjas en kort bit i närheten av stora rågångskrysset öster om Ulvsättra.

Eftersom Stäket hört till Eds socken har stäketborna av ålder haft en kyrkväg till Eds kyrka. Trots att lagarna föreskrev en viss bredd på kyrkvägar har Stäkets kyrkväg sannolikt aldrig uppfyllt lagens bokstav. År 1731 utstakade man en helt ny väg från Rotebro till Stäket

via Hemmingstorp. Det dröjde åtskilliga år innan den vägen fullbordades trots att man till stora delar följde gamla vintervägar och gårdsvägar. Ännu på 1750-talet var det underhållet av den gamla kyrkvägen som orsakade tvister mellan Eds och Sollentuna sockenbor. Edsborna dömdes att ensamma underhålla vägen men i takt med att Rotebro–Stäketvägen blev färdig torde den ha fått överta rollen som kyrkväg. Den äldsta kyrkvägen är emellertid i stora delar bibehållen tack vare lägenheten Degermossens uppodling på 1800-talet men också som allmänningens skogsväg.

Vägarnas underhåll

Före stormaktstiden var underhållet av vägar en sällan påtalad angelägenhet. Redan Upplandslagen från 1200-talet reglerar utförligt byggande och underhåll av broar. Vägarna behandlas mera knapphändigt och i termen ”var ska man i by ha rätt att färdas”. Att man red och gick kors och tvärs utan att hålla sig till en enda gemensam stig frestade på bysämjan genom nedtrampade nyodlingar och rivna hägnader. Det var först under stormaktstiden som hjuldon kommer i bruk, resandet blir av någon betydelse och samhället får en organisation som förmår att genomdriva och kontrollera resandets angelägenheter. Med instruktioner och förordningar fastställer regeringen hur detta skall ordnas. Men folklynnet låter sig inte plötsligt ändras av några förordningar.



Stäket, 1930-tal. Järfälla kommuns bildarkiv.

Under hela 1600-talet pågick en seg och utdragen process där myndigheterna genom olika förordningar strävade efter en ordning som allmogen mycket motvilligt och under tredska fick acceptera.

Det var bara de stora landsvägarna som intresserade centralmakten. De skulle vara 10 alnar (6 meter) breda. Kyrkvägar, tingsvägar och kvarnvägar skulle också hålla en viss bredd, vanligen 6 alnar (3,6 meter). Klassindelningen av vägar gav ofta upphov till tveksamheter, klagomål och rannsakingar. Myndigheternas huvudintresse var de stora landsvägarna, "stråkvägar", de som gick

genom riket från stad till stad. Underhållet låg här på häradet och kronofogden och länsman var direkt ansvariga. Kyrkvägar, tingsvägar och kvarnvägar var ett mer diffust begrepp som ofta kallades "sockenvägar" men stundom även "häradsvägar" som var ett mellanbegrepp. Sockenvägarnas underhåll övervakades och reglerades av socknen.

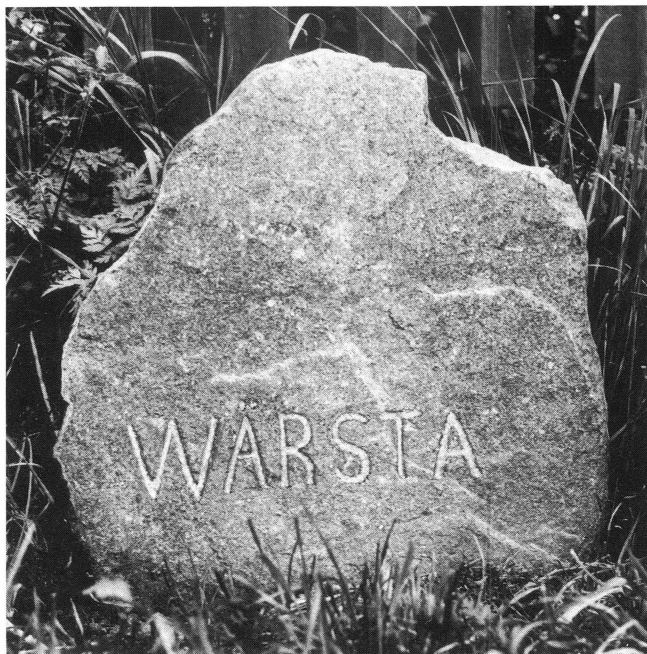
Häradsvägarnas underhåll sköttes liksom landsvägarna av häradet. Arbetet fördelades mellan jordägarna efter "öre och örtug" och från början beslöts att inget stånd, tjänstegrupp eller annan kategori skulle befrias. Senare undan-

togs likväl prästerskap och klockare. Myndigheterna började med att tillsätta "brofogdar", stundom för hela län men stundom för varje fögderi. Dessa skulle organisera och genomföra vägunderhållet. Landprofossen Hans Hansson får 1625 fullmakt på denna uppgift i hela Uppland. Fortfarande år 1643 har han kvar det ansvaret. I praktiken var ett helt län för mycket för en person. Vägunderhållet blev inte kontinuerligt. Arbetsfördelningen mellan sockenborna blev inte varaktig. Den var måhända också upprättad för "engångsbruk".

År 1638 skriver landshövdingen Lars Sparre till Upplands fogdar med klagomålet att trots "på åtskilliga tider befallat ... haffuer föga uthi saken giorts ...". Bland andra nämns vägen Stockholm-Enköping. År 1643 påminns fogdar och länsmän att Hans Hansson ännu inte har "förfärdigat" de allmänna vägarna och allmogen måste nu "uthbodas" att göra vägarna färdiga. Landshövdingen avslutar kärvt brevet med "Så lagandes att dhetta blifwer effterkommet, så framt hwar och enn som detta angår, tenker sinn egenn olyko undfly." Den 11 augusti 1645 skriver landshövdingen i Stockholms län Axel Thuresson Natt och Dag en öppen fullmakt för landprofossen Lars Matsson att ha overseende över vägarnas förbättrande. Landshövdingen påpekar att "man snart icke uthan skada till sin hållsa nogon wägh her igenom Landsorthen resa kan" och i uppräknningen över vilka som ska beordras ut att förbättra vägar-

na medtas allmoge såväl inom som utom rå och rör, prästerskapet, torpare och husmän, förlänte och oförlänte skatte och kronobönder. År 1646 tillsätts en brofogde Henrik Nilsson för Håbo, Bro och Sollentuna härad. För att stimulera fogden till nit skulle han erhålla hälften av alla böter som tredskande väghållare dömdes till. Trots detta finns från andra halvan av 1600-talet en rik flora skrivelser till kronobetjäningen med hänvisning till tidigare order och att vägarna runt Stockholm fortfarande är mycket bristfälliga och snarast måste upparbetas. År 1676 anmärks särskilt på vägen Stockholm-Enköping att "... den Reesande Mannen medh största mödo och beswär kan fram komma ...".

Brofogdarna erhöll till att börja med brofogdelönen på Kammarkollegiets stat men uteslöts och förbigicks i denna efter några år. Brofogden och tillika länsmannen Carl Erickson klagar i ett odaterat 1600-talsbrev att han inte uppburit någon brofogdelön på flera år. Den sista kända fullmakten för brofogde i Uppland gällde gamle profossen Olof Johansson som den 11 oktober 1690 erhöll fullmakt i befallningsman Wingses fögderi (Sollentuna). I takt med att kronofogdar och länsmän själva övertog ansvaret för att driva på vägunderhållet, reducerades brofogdarnas uppgifter till kontroll av grindar och gärdesgårdar och att svin inte bökade sönder vägarna. Så sent som 1725 nämns brofogden Mats Andersson i Hästbryggan, Färentuna härad. Från



*Gränssten för vägunderhållet, Bar-
karby. Foto A Jolin. Järfälla kom-
muns bildarkiv.*

1743 är uppgiften och titeln slopad i den svenska civilförvaltningen.

Förekom då inget vägunderhåll under hela denna period? Givetvis har alla dessa skarpt hållna order från landshövdingeämbetet inte lämnat den lokala kronobetjäningen opåverkad. Allmogen har tvingats ut på vägarna och genomfört de förbättringar som man för stunden ansett mest angelägna. På härads-tinget döms inte heller någon för underlåtet vägunderhåll, vilket tyder på att man uppfyllt de minimikrav som vid varje tillfälle har ställts. Men så snart nästa tjällossning inträffar krävs det nya klagomål från resande, nya skrivelser från

landshövdingen och ny fördelning av arbetet innan allmogen ånyo ger sig ut på väglagning.

Vid slutet av 1600-talet etableras av allt att döma en varaktigare organisation inom Sollentuna härad. Härads-tinget 1686 förnyar 1646 års varning om 40 marks böter. År 1690 beslöts om en ordentlig vägdelning. En lantmätare mätte hela sträckan från Järva krog till Stäket. Då noterades längden på varje delsträcka som var lätt att underhålla eller svår att underhålla. Detta kallades gradering.

Vägdelningen finns inte bevarad men sannolikt användes 2–4 svårighetsgra-



*Enköpingsvägen, Jacobsberg. Foto Lars Gustafsson.
Järfälla kommuns bildarkiv.*

der. De svårare graderna räknades sedan om till lättaste graden, sk omvandling. Exempelvis kunde 200 alnar svåraste väg motsvara 400 alnar lättaste väg. Vägtrummor räknades vanligen för 25 alnar lätt väg. Den därvid erhållna fiktiva väglängden dividerades med det totala antalet mantal i häradet. Då fick man fram hur lång vägsträcka som räknades på 1 mantal. 400 alnar per mantal var en vanlig sträcka i Järfälla.

Därefter lade man ut väglotterna utefter vägen. Då återomvandlades längden med hänsyn till vägens svårighetsgrad. Exempelvis Fastebol, som var skattlagt för 1/4 mantal skulle alltså få 100 alnar omvandlad väg. Om Fastebols väglott var av svåraste graden fick man bara 50 alnar. På detta vis erhöles någorlunda rättvisa. Vissa enskilda jämkningar kunde göras om man hade långt till sin lott, svårt att skaffa väggrus e dyl. Varje väglottsinnehavare skulle markera sitt vägstycke med en stolpe, sk ”nummerstolpe”, som skulle ange väglottens nummer. Många kostade på sig en ordentlig stenstolpe där man också högg in gårdsnamnet, ägarens initialer m m. Trästolpar var det vanligaste och de är förlorade idag men en och annan stenstolpe kan man ännu stöta på utefter vägarna.

Den äldsta bevarade vägdelningen för Järfälla och Sollentuna härad är från 1734. Den följer i stort sett ovanstående mönster. Enligt denna skulle Spångaborna underhålla hela vägen från Järva krog och en bra bit in i Järfälla, förmodligen till Aspnäs. Där tog Järfällaborna vid och fortsatte till 300 meter före Stäkets färja. Resten av vägen till färjan sköttes av Stäketborna. Järfälla hade denna tid 34 mantal och deras sammanlagda sträcka var 10 260 alnar (6 156 meter). Hela sträckan från Järva krog till Stäket var 32 850 alnar (19 710 m). Samma sträcka år 1983 är 19 800 meter. Moderna motorvägar till trots är det alltså fortfarande lika långt.



Sollentuna härad 1851. Lantmäteriverket Gävle. Foto Stefan Nordin.



*Enköpingsvägen, Jacobsberg.
Mannen är inspektör Carl Östman på
Jacobsberg. Foto 1906. Järfälla kom-
muns bildarkiv.*

Tillgången till vägmateriel var ett ständigt problem. Enbart Järfällabornas vägsträcka skulle efter synen 1876 för- ses med 270 lass grus. Där det var möj- ligt tog man materialet intill vägen. Mel- lan Tånglöt och Bredgården syns än idag urgröpningar i skogen som orsa- kats av grus- och jordtäkt. År 1830 tillät

häradsrätten de väghållningsskyldiga att ta grus på Jakobsbergs skog invid tor- pen Nydal och Lövhagen, i båda fallen mot markägarens uttalade vilja.

I stället skulle väghållarna också un- derhålla vägarna till de båda grustäkter- na. Den allmänna vägsynen hölls en gång per år, före 1830 i juli, från 1830

till 1855 i oktober, från 1855 till 1876 "före juni månad", för att efter 1876 förläggas i oktober. Datum för synen kungjordes i kyrkorna och väglottsinnehavarna uppmanades att före synen iordningställa sina väglotter. På syne-dagen åkte länsmanen och minst två nämndemän runt på alla vägar och noterade bristerna. De som fått anmärkning fick lämplig tid på sig att åtgärda och därefter hölls eftersyn. Om det då förekom någon anmärkning som också förekommit vid den första synen, reparerades vägen på den försumliges bekostnad. Vid ren tredska eller allvarlig försumlighet kunde väglottsinnehavaren dessutom bötfällas. Skyldigheten att hålla sin vägloft i gott skick inskränkte sig inte enbart till tiden närmast före och efter ordinarie syn, utan vid varje tid på året skulle vägghållaren ha kontroll på sitt vägstycke.

Övergången till metersystemet och de nya järnvägslinjerna medförde att en ny vägdelning aktualiserades 1880. 1891 års väglag innebar att också andra än jordbruksfastigheterna skulle delta i vägunderhållet ehuru med penningar. Denna utvidgning föranledde vägdelningen 1893–1897. Först med 1924 års ändring av väglagen avskaffades natura-underhållet, som istället övertogs av vägdistrikt via vägkassorna. Här ska endast noteras att för de enskilda vägarnas underhåll i Järfälla bibehölls natura-underhållet. En vägdelning för detta företogs 1926 och en ny sådan 1937 vid ett sammanträde på Ekenstedts café i Ja-

kobsberg. Diskussionen där känns som ett eko från 1700-talets debatt. Exempelvis yttrade Karl Carciko: "Först och främst borde vi få körbara vägar innan vi kan underhålla dem. Som det nu är kan man inte ens köra cykel till stationen utan att fastna i smörjan."

Vintervägar och plogning

Vintern medförde stora lättnader både för resande och för varutransporter. Man kunde lätt fara över kärr, sjöar och öppen mark med släde och det innebar avsevärt förkortad resväg. För myndigheter och vägghållare var vinterresandet angenämt såtillvida att inga särskilt iordningställda sträckningar behövdes och sommarvägarna skonades.

Den enda anstalt som var lagstadgad bestod i att vintervägen skulle markeras med granruskor där den gick över vattendrag. Risktagandet varje år fick den resande ta och åtskilliga ekipage fick ofrivilliga vårdopp. Det ingick i rutiner-na vid gästgiveriet att hållkarlen meddelade hur hållfast isen kunde vara. Skjutsbönderna hade givetvis också en lokal kännedom om förhållandena. På grund härav fick vintervägarna aldrig den officiella omsorg som gavs vägnätet på land under sommaren. I Järfälla förekommer endast en med säkerhet fastställd vintervägsträckning, nämligen mellan Barkarby och Görvaln, en sträckning som användes av dem som skulle till eller från Tibble.

Torpet Tegelkrogen låg mellan Viksjö och Jakobsberg utefter denna vinterväg och även om krogverksamheten aldrig varit officiell och privilegierad så måste torpets namn ha uppkommit av att där varit vintervägsrog. Görvälns krog låg också utefter vintervägen men betjänade också sommarsjöfarande. Cirka 10 procent av produktionen vid Stora Kopparberget i Falun under 1600-talet gick landsvägen till Stockholm. Det var vintervägarna som då utnyttjades och åtskilliga kopparforor passerade säkert Görvälns krog och Tegelkrogen.

Riskerna med vintervägarna innebar att användandet av landsvägarna vintertid inte helt kunde undvikas. Vintervägarna var dessutom bara "genvägar" där sådana var möjliga. Under 1700-talet växte det därför fram krav på snöröjning. För Sollentuna härads del beslöts på länsstyrelsen den 31 december 1784 att häradet skulle indelas i rotar och inom varje rote utses en rotmästare. När snötäcket uppnått $1\frac{1}{2}$ kvarters djup (cirka 22 cm), skulle varje rotelag ploga sina tilldelade vägstycken. Härvid avsåg man landsvägarna, inte vintervägsträckorna. Varje år skulle nya rotelag tillsättas så att alla hemman i häradet med tiden blev delaktiga. Inom Sollentuna härad bildades 9 rotar för Enköpingsvägen. Rotarna 6, 7, 8 och 9 låg inom Järfälla socken. Systemet bibehölls i stort sett ograverat över åren 1829 och 1838 då nya ploglagsfördelningar genomfördes. "Snöfogden" däremot byttes vart tredje år. Ploglaget upplöstes

1928 i samband med att vägkassan övertog vintervägunderhållet.

Skjutsväsendet och Barkarby gästgivaregård

Den mest avskydda av alla gemensamma uppgifter och pålagor i äldre tid var sannolikt skjutsvånget, skjutsplikten. Det berodde på att uppgiften att skjutsa resande fram och tillbaka utefter landsvägarna inte ansågs ha något naturligt samband med jordbrukets och samhällets gemensamma angelägenheter. Den gemensamma ansträngningen att bygga kyrka, sockenmagasin, sockenvägar, gå på rovdjursskall och släcka skogsbränder, det var en påtaglig och lokal nytta som alla förstod behovet av. Men att skjutsa borgare, tjänstemän och andra ståndspersoner från den ena sockengränsen till den andra, ofta mitt i skördetiden, kom aldrig att helt accepteras som en rimlig pålaga. Myndigheternas valhänthet och okänslighet i början bidrog givetvis också till den tröga starten för skjutsväsendet. Mönstret är lika över hela Sverige men är mycket påtagligt i närheten av Stockholm.

Redan från landskapslagarnas tid fanns bestämmelser om gästning och skjutsning. Dessa tidiga bestämmelser avsåg i första hand att stävja övergrepp från de resandes sida och forma en organisation som tillmötesgick de resande. Exempelvis skulle "rättare" tillsättas, vanligen en per härad, som skulle sköta allt skjutsande och först vid behov söka

*Torpet Skansen, även krog utefter
Enköpingsvägen. Järfälla kommuns
bildarkiv.*



hjälp hos grannar. Vid slutet av 1500-talet och början av 1600-talet var, här i Stockholmstrakten, behovet ständigt för stort för en enda rättare, men att med så svaga lagtexter få grannarna att ställa upp var givetvis omöjligt.

Den förste kände gästgivaren i Järfälla var Anders Eriksson i Skälby som skötte uppgiften från 1589 till 1604. Han var sannolikt mer eller mindre ålagd uppgiften. Vid en lagmansrannsaking i Spånga den 2 januari 1599 deltog även Järfälla och Eds socknar och länsmanen gav ”klageligen tillkänna” på hela häradets vägnar, ”ehn stor besuerelse och tunga för dhen odräglige skiutzfärd, som dhe skulle göra på thwå wägar ...”. Efter Anders Eriksson är ingen gästgivare i Järfälla känd på åtskilliga år. Sannolikt drabbade besväret någon Spångabonde.

De förordningar som nu kommer från centralmakten innehåller alltmer

regler och förbud till skydd för allmogen. I en kunglig instruktion 1618 för Ståthållaren på Uppsala och Stockholms slott understryks ”... att Skiutzfärdz Ordinantien blifwer hollen och eftherkommen, så att dett store öfwerwoldh medh olaga Gästninger och oändlige Skiutzfärder ... måtte afskaffes”.

Åren 1622, 1626, 1627, 1630, 1633, 1635, 1636 och 1638 är utgivningsår för bara några få av de förordningar och instruktioner som skulle lösa problemen. Införandet av länsstyrelseorganisationen 1634 var nog trots allt det bästa verktyget. Det gav en lokal ämbetsman med befogenheter. Andra beslut av regeringen motverkade en fungerande skjutsorganisation. Adeln erhöll privilegiet att deras landbor inom 1 mil från säteriet befriades från gästning och skjutsning. I det säteritäta Uppland bortföll därmed åtskilliga skjutsbönder.

På häradstinget i Barsbro år 1630 fastställer nämnden att Håga i Järfälla låg "mycket öfwer een mihl" från Lars Skyttes sätesgård Sättra i Brännkyrka. Skyttes landbonde på Håga måste alltså delta i Järfällas skjutsande. Den 7 december 1635 föreslår förmyndarregeringen att landshövdingen i Uppland Lars Sparre skall förmå allmogen att "haffua sine wisse håldhëstar wedh wägen, så att den ene icke meer än den andre medh skiutzning betungat warder".

Klagomål över outhärdlig skjutsning är vanlig. Bönderna Peder och Staffan Andersson i Spånga socken får "huarken roo nat eller dagh för skiutzningar skull ...", skriver de till landshövdingen 1635. Hans i Kalvshälla etablerar gästgiveri år 1636. Detta ökade tydligen ytterligare skjutsbördan för de närmaste gårdarna. Jöns i Barsbro och Ingemund i Skälby beklagar sig för landshövdingen redan samma år att "de måste utstå mycket besvär" sedan Hans i Kalvshälla blev gästgivare. Såväl gästgivarna som skjutsbönderna sökte ständigt lindring i andra utskylder när de inte kunde bli kvitt själva skjutsandet. De fyra bönderna i Lövsta var under flera år förskonta "medh 1 får, 4 höns, 60 ägg och 40 dagsverken" för att de förde kronans folk mellan Svartsjö och Lövsta. Samtliga bönder i Bro härad blev 1639 befriade från byggningshjälpen och vinterkörslor under ett år som kompensation för skjutsandet. Hans i Kalvshälla fick 1638 utskrivningsfrihet för två drängar.

Liknande friheter från än det ena, än det andra, för längre eller kortare tid, medgavs eller avlogs från fall till fall, alldeles oavsett förordningarnas bestämmelser. Rättigheten att driva krogverksamhet knöts allt fastare till skyldigheten att vara gästgivare. Krogverksamheten var en åtråvärd verksamhet. Jöns i Barsbro, Joen i Skälby och Carl i Veddesta anhåller 1638 att få upprätta gästgiveri, på grund av "den stora och oändlige gest- och skiutzning besvär som desse ... utstå måste aff orsaak att alle grannar och Sochnemän ähre för-länte och för sådant befriade ...". Myn-digheternas beslut är dessvärre inte känt. Sannolikt avlogs det med hänvisning till att det var krogverksamheten vederbörande främst ville idka och Kalvshälla gästgiveri måste skyddas.

Skjutsfördelandet däremot behövde Kalvshälla hjälp med och 1649 tillsätts Mickel i Barsbro som gästgivare "Joen i Kalvshälla till hjälp". Någon lindring av grundskatterna erhöll aldrig Kalvshälla gästgiveri. Under perioden 1636–1654 var det bara Tibble, Märsta och Edsbacca inom fögderiet som erhöll sådan hjälp. Gästgivaren i Kalvshälla år 1667 Anders Hansson, avsäger sig, kanske av den anledningen, gästgiveriet. Han anför att gården på grund av gästgiveriet är mycket "afsigkommen". När gästgiveriet i Kalvshälla upphörde måste det ha medfört ett tomrum på krogar som många kring kyrkan och landsvägen gärna ville fylla. Häradet beslutar att Hjulstabönderna skall överta gästgiveriverk-

samheten. Därmed följer en period av nya besvärligheter.

Gästgivaren i Tibble försöker slippa gästgiveriet 1668 och 1669 med hänvisning till att gästgivarna i Spånga inte hjälper till med skjutsningen till Stockholm.

Barkarby gästgivaregård

Friherrinnan Brita Cruus anhållan till Kungl Maj:t år 1671 att i Barkarby få etablera gästgiveri där också skjutsningen skall ordnas, kommer således mycket lägligt. Sannolikt har krogverksamhet i Barkarby då redan pågått några år, från cirka 1668. Till hösttinget 1671 meddelar Brita Cruus att hon inrättat ett lagstadgat gästgiveri och begär att alla olagliga grannkrogar skall förbjudas. Förutsättningar för att krogen ska få ensamrätt och verksamheten privilegieras var att skjutsningen inordnades. Så skedde också men inte utan besvärligheter. Landshövdingen hade föreskrivit att Barkarby skulle skjutsa förbi Tibble till Bro. Istället skjutsar Tibble förbi Barkarby in till Stockholm ”med omskipte i Spånga”. Järfälla och Spånga ville inte skjutsa längre än Tibble. Tibbleborna ville inte ta över skjutsandet till Bro utan då hellre skjutsa förbi Barkarby. Man ville slippa skjutsa ”två vägar”, dvs åt båda hållen från ett gästgiveri.

Spånga har en stor men oklar betydelse i sammanhanget. Då och då omtalas det som skjutsombyte o dyl utan att någonsin stadgas och utvecklas. År 1680

anhåller en major att han önskar inrätta ett gästgiveri i Spånga på sitt hemman. Majoren namnges aldrig men erhåller tillstånd till gästgiveriet. Från Spånga skall skjutsas till Tibble och från Barkarby skall skjutsas till Stockholm. Barkarby gästgiveri fungerade i många avseenden intimt med Skälby gård där befälningssmannen tog emot vissa förnödenheter från gästgivaregården och levererade andra till gästgivaregården.

Gästgivarna innehade sin syssla på arrende. De ägde alltså varken mark eller byggnader men hade i sina arrendekontrakt sina rättigheter och skyldigheter noga fastställda. Dessutom fanns 1664 års gästgivareordning som utförligt redogör för gästgiveriets skyldigheter och rättigheter. Gästgivareförordningen var ännu vid 1600-talets slut ett trubbigt instrument som ofta nonchalerades. Ägaren/-adelsmannen var mest intresserad av att för minsta investering och högsta arrendeavgift få så god avkastning som möjligt. Gästgivaren var bunden av ägarens vilja och intresse men också av sin egen försörjning. Av båda dessa orsaker var gästgivaregårdar i allmänhet dåligt byggda, uruselt underhållna och minimalt utrustade. Mot detta stod myndigheterna och de resande som vid varje krav på förbättringar överöstes med en skur av ursäkter, beklaganden, beskyllningar, juridiska spetsfyndigheter och direkta förnekanden, varvid varje kontrovers gick in i en byråkratisk kvarn som tog åtskilliga år att avverka. En negativ konsekvens av

Skjutsbönderna blev ofta oförskämt bemötta av de resande och vistelsen vid gästgivaregården tog värdefull arbetstid för vuxna människor. Trots myndigheternas protester blev det därför ofta småpojkar som infann sig. De fick vänta i hållstugan tills hästen lejdes ut. Vänliga resande lät skjutspojken åka med bakpå vagnen men annars fick han knalla för sig själv till nästa gästgivaregård för att hämta tillbaka sin häst. Från 1679 berättas om en pojke som kom gående från Stockholm till Barkarby för att hämta tillbaka sin häst. En fransk adelsman hade lejt hästen för att rida till Görväln. Adelsmannen hade ännu inte anlant och pojken gick vidare till Görväln för att vänta där. Hästarna förärvades ofta av oansvariga resande. Häradsrätten föreskrev 1690 att man på gästgivaregården skulle ha en bok där både den resande och skjutsbondens namn skulle antecknas för att när "... den resande förderfwar hästen då bonden må wetta till hwem han sig för den skada hålla skall". Sådana gästgivarredagböcker blev sedermera allmänt införda på alla Sveriges gästgiverier.

År 1681 fanns vid Barkarby en stuga med 2 små kamrar för resande förutom krögarens hus, en välvd källare och stall för 12–14 hästar. Gästgivaren själv hade 5 hästar både för skjutsning och åkerbruk. Därutöver torde 5–8 hållhästar infinna sig dagligen. Vid Barkarby tillämpades en något förhöjd skjutstaxa, något som Brita Cruus utverkat redan 1671. Gästgivaren Hans Tanto berättar

att skjutsbönderna ofta tredskar "för hwilken orsaak skull han mycket ondt af de fremmende resande hafwer måste uthstå, blifwit bannader, skäldter och måste optaga hugg och slaag så wäl han sielf som hans hustrun och soon ... hwarken natt eller dag kan hafwa roo, uthan altid lefwa i stor redhoga ...". Från Barkarby skjutsade man nu enbart till Bro medan "gästgiveriet" i Spånga, som upprätthölls av en målare på majorens hemman, skjutsade till Stockholm. Häradsrätten fastställde år 1681 också vilka böter en tredskande skjutsbonde hade att vänta sig. Trots detta förekom det inte särskilt ofta att man namngav och bötfällde. Vanligen förmanades allmogen i allvarliga ordalag att sköta sina hållskjutsningar.

Orsaken till att skjutsbonde uteblev kunde vara många. Ofta hade han lejt bort sin hålldag men "vikarien" uteblev. Ibland anförs att man varit borta på kronoskjuts trots att hållskjuts "gick före" kronoskjutsande. Kronoskjutsandet hade formellt sett inget med hållskjutsande och gästgiverierna att göra. Dessa organiserades av länsmanen för transport av fångar, ammunition, durchmarscher, salpeter och andra varutransporter för kronans behov. Där höll man strikt på att bara vuxna fick skjutsa och från början var det obetalt.

Strax före 1690 infördes en ny hållskjutsordning vid Barkarby. Tyvärr är den inte bevarad. Den äldsta bevarade hållskjutsordningen är från år 1700. Säterier, posthemman och fjärdingsmans-



Barkarby gamla gästgivargård. Foto Svenska Turistföreningen. Järfälla kommuns bildarkiv.

hemman var befriade, däremot deltog även hemman som brukades under säterier, liksom frälsehemman. Söndagar skjutsar gästgivaren ensam. Fördelningen var vanligen 1 häst per $\frac{1}{2}$ mantal. Den halva hästen som anges för Bredgården beror således på att Bredgården var skattlagt för $\frac{1}{4}$ mantal. Eds socken och resten av Sollentuna socken var indelade på Rotebro gästgivaregård. Tillämpningen av hållskjutsordningen var, även när den formellt sett fanns, sporadisk. Hösten år 1707 påstår Tigerberg att han ingen hållista "av sin företrädare undfått". Resande blir därför uppehållna "til dess giästgifwarens

folck hinna att löpa omkring till Byarna hästar att förskaffa . . .".

Gästgiveribebyggelsens urusla tillstånd var ett av huvudskälen för att dra in Barkarby gästgivaregård till Kronan den 18 januari 1699. Jordnaturen blev därmed krono. Det blev nu Kronan genom Kammarkollegiet som hade att tillsätta gästgivare. År 1705 upplåter emellertid Kronan genom kontrakt Barkarby gästgivaregård till Carl Gustaf Bielke, som därmed har att anskaffa gästgivare och ansvara för gästgiveriet gentemot Kronan. Det blev alltså lättare för Kronan att genomdriva förbättringar på en gästgivaregård när man skrivit särskilt



Rekonstruerad gästgivartavla för Barkarby gästgivaregård. Rekonstruktionen är baserad på arkivuppgifter och utfördes som rekvizita i pjäsen "I Stortjurens år" av Carine Möller.

kontrakt med en arrendator, än om man med stöd av gästgivareförordningen skulle försöka förmå samma motpart i egenskap av ägare att förbättra.

Förbättringarna kommer också en bit in på 1700-talet. Under Anna Bandos sista år förbättrades så mycket att hennes arvingar erhöll rätt till särskild ersättning för "överbyggnation". Vid avträdesynen efter Anna Bando den 30 augusti 1707 nämns följande byggnader: *Barkarby mangård* – (på norra sidan) en stuga med kammare och förstuga, 15 alnar lång, 10¹/₂ alnar bred, 10 varv hög, täckt med näver och torv, och behållen skorsten. Byggt 1706.

En gammal byggnad – med 4 kamrar uti och källare under, 12¹/₂ alnar lång, 10¹/₂ alnar bred, 12 varv hög, tak av torv och näver. Flyttad från Skälby år 1671.

En gammal förfallen bagarstuga – (på västra sidan), 12¹/₂ alnar lång, 9¹/₂ alnar bred, 10 varv hög, gammalt torv och nävertak.

En gammal dock brukelig stuga – 8 alnar lång, 7 alnar bred, 11 varv hög, torv och nävertak. Flyttad från Skälby år 1671.

Ett gammalt förlorat stall – (på södra sidan) med 12 spiltor.

Stall och vagnshus – (på östra sidan) i detta år upptimrat, 14 varv högt, 23¹/₂ alnar långt, 11 alnar brett "men wijdare intet der på färdigt".

I övrigt nämns ladugårdsbebyggelsen som i allmänhet är i gott skick. Färdigställandet av det i synen nämnda halv-färdiga stallet dröjer så länge att landshövdingen i Stockholms län ger Carl Gustaf Bielke en redig skrapa och hotar med att upplåta gästgiveriet på någon annan.

År 1718 byggde Carl Gustaf Bielke på egen bekostnad ett tingshus "med 4 cambrar" vid gästgivaregården, sannolikt en åtgärd för att förhindra att tingen flyttades till annan plats. Själva gästgivaregården byggdes under 1730-talet då storleken på den just uppförda byggnaden anges ha "två skorstenar, fyra spisar och en bakugn". På det sättet förbättrades gästgiveriet så sakteliga och år 1759 säljer Kronan Barkarby gästgivaregård till grevinnan Eva Bielke. Jordnaturen övergår därmed till skatte. Alltsedan dess har gästgiveriet varit så utrustat och bebyggt att några allvarliga

klagomål därvidlag inte har funnits skäliga.

Under perioden 1690–1720 förekommer ärenden om skjutsning 28 gånger på häradsstinget. Av dessa var 8 ärenden om försummad hållskjuts, 4 ärenden om försummad kronoskjuts, 12 ärenden om skjutsandets ordnande och fördelning, och slutligen 4 ärenden om kronoskjutsandets ordnande, fördelning och betalning. På vintertinget 1717 förekommer ett mål som ger en del intressanta upplysningar. Gästgivaren Tigerberg anmäler att skjutspojkarne finner sig först på morgonen av deras hålldygn. Om de infann sig redan på kvällen innan kunde sent ankommande gäster bli vidarebefordrade. Enligt ordningen skulle ombyte av hållhästar ske klockan 18 men de flesta infann sig alltså inte förrän morgonen därpå. Skjutslaget svarade att pojkarne saknar ett rum på gästgivaregården där dom kunde få värme. En del tar med sig egen ved men blir körda från brasan. Pojkarne skräms också av alla värvare som försöker få dem att bli soldater. Häradsrätten överlät till landshövdingen att besluta i frågan.

De hållskjutsskyldiga bönderna kallas med ett gemensamt namn för *skjutslaget*. Deras hästar skulle som tidigare nämnts till ett antal av 16 vid 1700-talets början, infinna sig dagligen vid gästgivaregården. Redan 1743 minskades antalet till 10. Gästgivaren själv skulle ha 8 hästar. När resande anlände skulle i första hand skjutslagets hästar, hållhä-

tarna, användas. Därefter gästgivarens. När alla dessa hästar var utgångna, vilket ofta hände i Barkarby, skulle reservlagets hästar inkallas. Det var vissa bönder i närheten av gästgiveriet som ingick i reservlaget och deras hästar kunde vara ute på jordbruksarbete när gästgivarträngen kom och meddelade att hästen behövdes.

Överhuvud på gästgivaregården var givetvis gästgivaren själv. 1700-talets gästgivare i Barkarby arrenderade gästgiveriet av mark- och husägaren. Under sig hade han en hållkarl. Hållkarlen såg till att skjutsordningen följdes och att all verksamhet kring skjutsandet fungerade. Under gästgivaren stod också krögerskan som väl vanligen var hans hustru. Under krögerskan fanns ett lämpligt antal krogpigor liksom det under hållkarlen fanns ett lämpligt antal gästgivardrängar. När en resande anlände gick han in i krogstugan för en sup och kanske en måltid men också för att skriva i dagboken. Där skulle anges namn, ”Hwar ifrån” och ”Hwart til”. Där kunde den resande också notera de eventuella klagomål han haft på skjutsbonde eller gästgivare. Varje månad skulle dagboken sändas till länsman som i så fall företog en rannsaking. Om den resande var okänd på orten skulle han också uppvisa sitt resepass. Detta försummas ofta av likgiltighet när det gällde en alldaglig resande, av rädsla och respekt om det gällde en förnäm resande. En ståndperson såg det som en grov förolämpning att uppmanas visa resepass.



Barkarby gästgivargård.

Uniformerade personer hade i sin uniform pass nog. Enkla fattiga "simples människor" däremot, kom sällan undan tvånget att visa pass.

Utdrag ur Rannsakingen 16 juni 1743:

Gästgifware är wid gården ingen, utan allenast 1 hållkarl, Bengt Nillson wid namn, som niuter 40 dlr kmt i årlig lön jemte stat, hwars giöromål är at anskaffa skiuts för de resande, och således är ther med sysselsat, at han nog ofta är bårta, tå ingen mansperson i thess ställe är wid gästgifwaregården tillstädes.

Then öfriga betieningen består af 2ne gamla hustrur, af hwilken den ena lagar

mat för the resande, som hon för egna medell upkiöper, utan at therföre göra någon räkning. Then andra, har at jemte en piga besörja om öl och Brännwins säljandet, hwarföre räkning göras till Herrskapet. Matwaror finnas, bestående i skinkor och annat helt kött jemte miölck, ost, smör, ägg, kycklingar, och om wintern stek. Franskt win, dubbelt och Enkelt öhl, jemte Swenskt Brännwin finnas, äfwensom af Herrskapet hållas, och hwarföre räkning göras.

Fyra sängar med behöriga Sängkläder finnas, som ständigt stå upstädade i rummen tillika med en som bäras in när så påfordras och omtränger. Wånings-

rummen angofwos kalla och otäta, och taket läck, i synnerhät när rägn kommer efter stor tårcka.

Norr på gården är en Bygning bestående af Stall och wagnslider för de resande, jemte 2nekammare, en för hålldrängarne och then andra för hållfolket, som är uppsatt för twänne åhr sedan, warandes till wäggar och tak färdig

Hållkarlen frågades om hästarna som efter hållistan böra inkomma, undanhållas för de resande?

Swarades Nej! Frågades om the resande som wilja komma fort, gifwit 2 à 3-dubla skiutspenningar? Swar; at sådant skiedt för Jul nästl. åhr men kunde them nu icke angifwa emedan han tå warit siuk.

Fr(ågades) om hållkarlen ej welat aftwinga the resande några drikspenn(ingar) förrän han skaffat them hästar? Sw(ar) nej, men widgick at han begiärt sådant, sedan han inskaffat skiutsen. Fr(ågades) om allmogen stöta och skuffa the resande? Swar: at han sådant ecke sedt.

Fr(ågades) om hållallmogen richtigt presterat skiutsen på the i hållistan utsatta dagarna? Sw(ar): Ja, undantagande tå the warit brukade på kronoskiuts. Fr(ågades) widare om han antecknat och angifwit the uteblifwande hållallmoge hos Kronobetiente, at the therföre kunnat lagföras? Sw(ar): Nej, at han icke angifwit några, ehuru han likwäl widgick, at åtskilliga af allmogen sig undanhållit från hållet . . . Frågades om håll-

karlen blifwit ombeden at ej angifwa sådane uteblifwande? Swar: nej.

Fr(ågades) widare, om någon anstalt blifwit giord, sedan d. 23 Martii innevarande åhr till gästgifweriets bättre iståndsättande (med anledning av Lhd brev). Sw(ar): Nej

Hållkarlen tillsades at uppgifwa en pertinent förteckning på them som thenna tiden försummat hållskiutsen, och thensamma wederbörande Krono Betiente tillställa . . . (fortsättningen om att hållkarlen ska stämmas för försummelse att angiva uteblivande skjuts-skyldiga m m).

I augusti 1767 företogs på landshövdingens befallning rannsaking över förhållandena på samtliga länets gästgivaregårdar. Man önskade svar på frågorna om *a)* minskning av hållskjutsen kunde ske, *b)* om gästgivaren själv håller så många hästar som hans friheter motiverar, *c)* om gästgivaren själv skulle kunna överta hela skjutsandet, och *d)* om detta skulle kunna uppnås med förstärkt reservskjuts. Vi ser här det under 1800-talet införda entreprenadsystemets frö som börjar gro. Eljest var det förbjudet för gästgivaren att mot betalning överta och befria någon från hållskjuts-skyldigheten. Reservlaget kunde utbudas oskäligt ofta. Också en del andra frågor gav rannsakingen svar på. Vid rannsakingen infann sig häradsborna "til stor myckenhet". Vid Barkarby förekom "wid många påträngande tillfällen" att samtliga hållhästar, gästgivarehästar och reservhästar gick ut samma dygn

och man fick efter bästa förmåga skaffa reservhästar utanför reservlaget. Om möjligt borde alltså hållskjutslaget utökas. Rannsakingen fann vidare att Barkarby var försett med alla de förnödenheter ifråga om kost och logi som resande kunde behöva. Inte heller anfördes några klagomål på "för nära belägna krogar".

Nya hållskjutslistor fastställdes för Barkarby åren 1689 (ca), 1700, 1705, 1740, 1743, 1757, 1789, 1792, 1819, 1836, 1844, 1846, varav samtliga utom 1689, 1740 och 1757 har påträffats. Järfällas andel varierade från gång till annan beroende på befrielser för nämndemannahemman, posthemman eller fjärdingsmannahemman. Vissa av dessa fick istället skjutsa nyårsafton.

Antalet hästar hållskjutslistan omfattade var enligt följande:

År	Antal hästar	År	Antal hästar
1700	193 ^{1/2}	1792	154
1705	193 ^{1/2}	1819	146
1743	173	1836	141
1789	162	1844	143

Detta är alltså per 2-veckorsperiod, söndagar undantagna då gästgivaren skjutsar ensam.

Den hållskjutslista som upprättades 1844 följer i allt väsentligt den omfattning och de principer som gällt sedan början av 1700-talet. Redan 1819 hade visserligen reservlaget slopats och ersatts av "betingade" hästar men någon

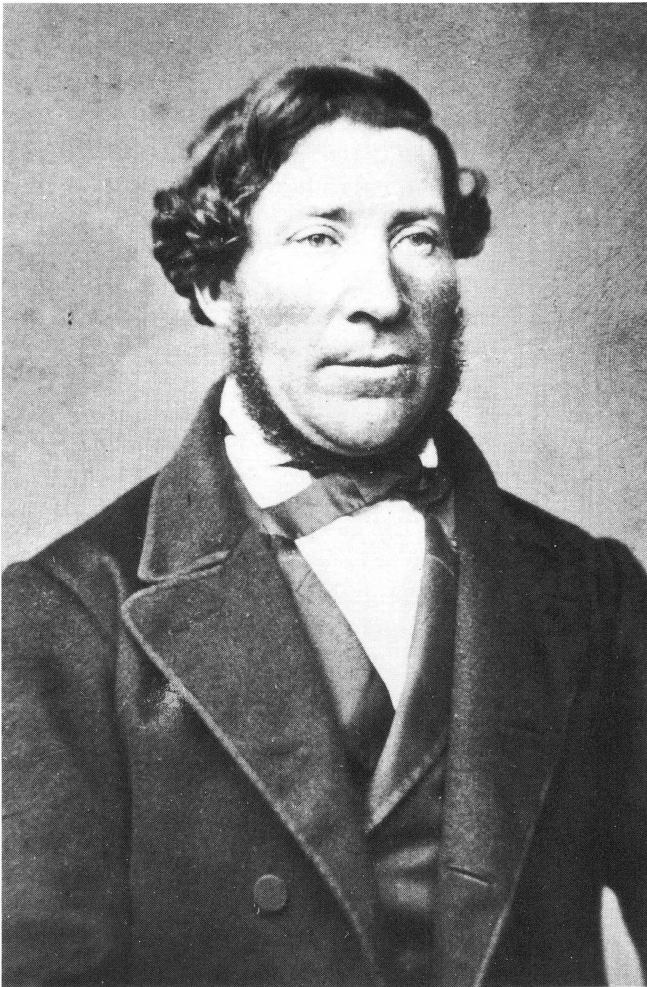
förändring av hållhästsammandragningen innebar detta inte. Ångbåtsfarten på Mälaren och diligensinrättningen innebar att man redan 1845 märkte en markant nedgång av skjutsbelastningen under sommarmånaderna. Antalet utgångna hästar från Barkarby var under det året:

Månad	Hästar	Månad	Hästar
Januari	586	Juli	169
Februari	596	Augusti	112
Mars	601	September	117
April	530	Oktober	101
Maj	359	November	151
Juni	185	December	386

Med anledning av denna utveckling beslöt skjutslaget och myndigheterna att antalet hållhästar under 6 månader, maj-oktober, skulle minskas till 4 per dygn. Denna nedsättning gav möjligheten att vid Barkarby införa entreprenadsystem för hållskjutsen. Det innebar att de hållskjutsskyldiga hemmansägarna mot en avgift på 30 riksdaler banco per mantal till gästgivaren Carl Wahlström, överlät hela hållskjutsningsansvaret på denne. Detta system infördes 1 november 1846.

Deltagandet var frivilligt. De som också i fortsättningen själva ville bidra med hållhästar fick göra detta. Av Järfällas 8^{3/4} mantal gick 6^{3/4} mantal med i entreprenaden. Endast 2 mantal stod utanför, nämligen Äggelunda och Barsbro.

Skjutssystemets grundorganisation



J E Andersson, siste gästgivaren vid Barkarby. Järfälla kommuns bildarkiv.

förändrades inte av entreprenadsystemet. Fortfarande måste en "formell" hållskjutslista upprättas där de som gått med i entreprenaden "köpte sig fria" med sina 30 riksdaler per mantal. Avgiften var givetvis baserad på vad entreprenören Wahlström begärde för att ta

över hållskjutsskyldigheten. Detta utslöt inte att någon annan kunde tänkas överta hållskjutsskyldigheten för en lägre avgift. Därför anordnades efter tidens sed auktion på skjutsentreprenaden. Den som för lägsta avgift var beredd att hålla hästar och skjutsa blev

entreprenör. Kontrakt skrevs, vanligen på fem år, och efter varje kontraktsperiod anordnades ny auktion. Vid Barkarby var det nästan alltid gästgivarens anbud som antogs.

Ända till 1858 ägdes gästgiveriet av olika adliga och andra högre ståndspersoner som i sin tur tillsatte gästgivare, men detta år köptes gästgiveriet av den då sittande arrendatorn och gästgivaren Carl Wahlström.

Entreprenadsystemet bibehölls vid Barkarby till 1924 förutom ett avbrott 1907–1920 då en entreprenör i Spånga höll ett för skjutslaget lägre pris. År 1875, alltså strax före järnvägens invigning, var årsantalet utgångna hästar vid Barkarby nere i 259, alltså färre än 1 häst per vardag. Järnvägen innebar således inte någon radikal förändring för skjutsverksamheten.

Förteckning över gästgivare i Barkarby gästgivaregård

1. Nanning Hidde	1671–1678
2. Hans Tanto	1678–1688
3. Anna Bando	1688–1695
4. Leonard Gartzeus	1695–1701
5. Anna Bando	1701–1707
Olof Tigerberg	1707–1718
6. Petter Dahlpohl	1718–1725
7. Elisabeth Lamb	1725–1753
8. Isac Paulsson	1753–1757
9. Petter Hedbom	1757–1762
10. Johan Lundholm	1762–1765
11. Petter Hedbom	1765–1780
12. Anders Säbom	1781–1782

13. Johan Tingberg	1783–1785
14. Johan Wallén	1786–1798
15. Lars H Elgström	1798–1815
Johan Peter Hörlin	1815–1830
Anders Elias Noréus	1831–1832
16. Anders Nordling	1833
17. Carl Wahlström	1835–1861
18. Jacob A Berggren	1863–1875
19. Johan E Andersson	1875–1900

NB. Titeln gästgivare kan vara oklar. Perioden före 1753 brukas Barkarby länge under Skälby varvid hållkarl och krögerska sköter verksamheten utan gästgivare. Därefter utarrenderas Barkarby stundom till personer som föredrar andra titlar och överlåter de dagliga sysslorna åt hållkarl och krögerska. I några källor har hållkarlen av dessa anledningar vid enstaka tillfällen titulerats gästgivare. Således nämns Petter Philwall 1726 och 1728, Nils Norman 1743–1744, Johan Strengberg 1753 samt Olof Wählin 1754–1756 som gästgivare. Gästgivare enligt denna uppställning är i allmänhet de personer som haft arrendekontrakt på verksamheten.

Källor och litteratur

Tryckta källor

Bexelius, Alfred; Den allmänna väghållningen. Stockholm 1943.
 Friberg, Nils; Mälardområdets handelsgeografi. S:t Eriks årsbok 1969.

Otryckta källor

Landsarkivet i Uppsala.
 Stockholms och Uppsala länsstyrelsearkiv.
 Kronofogdearkiv. Länsmansarkiv. Häradsrättsarkiv.

Riksarkivet.

Bergshammarsamlingen. Topografica. Svea

Hovrätts arkiv (Domböcker).

Järfälla Kommuns arkiv.

Jakobsbergs Vägförenings arkiv.

Bildarkivet.

Uppsala Universitetsbibliotek.

Nordinska samlingen.

Kammarkollegiets arkiv.

Akter och expeditioner.

Hela uppsatsen, komplett med fotnoter och exakta källhänvisningar på diskett, kan köpas från författaren.