



Förstoring av karta (på vykort) över Järfälla tecknad av Ulf Nyberg för kommunens informationsavdelning

Från Fornborg till självkörande buss

Utveckling av kommunikationer i Järfälla Kommun

Järfälla är en förortskommun 20 km nordväst om Stockholm. Namnet betyder den kilformade ängstegen och kommer förmodligen från en gård i närheten av Järfälla kyrka. Det har stavats på olika sätt genom åren och finns skrivet första gången i ett dokument från 1310.

Mot slutet av yngre stenåldern (4000-1800 f. Kr.) har människor slagit sig ner och börjat bygga mer permanenta bostäder på de högst belägna kullarna enligt gjorda fynd. I början av bronsåldern (1800-500 f. Kr.) hade landhöjningen påverkat landskapet Uppland så mycket att boskapsskötsel blev möjlig men med fortfarande fungerade segelleder. Vid bronsålders slut var havets och Mälarens vattennivå fortfarande ca 15 meter högre än idag.

Från efterföljande tidsperiod, järnåldern (500 f.Kr.-400 e.Kr), ökar fynden mycket och de visar tydligt att Järfälla varit bebott av många människor och varit av betydande karaktär.

Då vi kommer in i medeltiden (400-1500 e. Kr.) hade Järfälla ett gott läge ur kommunikationssynpunkt, dels genom vattenvägarna, dels genom att två viktiga vägar passerade genom kommunen redan på 1500-talet. Vägar mellan Sollentuna och Lövsta korsades av vägen mellan Stockholm - Enköping och vidare till Bergslagen och Falun, vilket bidrog till utvecklingen. Den var dock länge mer som en enkel ridstig. Vid 1100-talets slut hade Jär-

fälla kyrka byggts och senare etablerades både gästgiveri och senare tingshus i dess närhet.

Regelbunden ångbåtstrafik Stockholm - Uppsala startade 1822. Ett språng i utvecklingen skedde då järnvägen byggts genom kommunen och invigdes 1876. Vid början av 1900-talet sker försäljning av några av de gamla gårdarna, som funnits i århundraden och de styckas upp för byggnation. Järfällas första villaområde byggs i Barkarby.

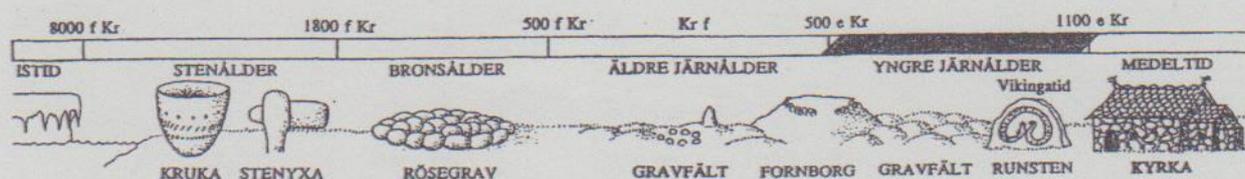
Bolinders Mekaniska verkstad köper Kallhälls gård 1905 och flyttar tillverkningsenheten dit och bygger bostäder för sina arbetare. Under 1950-talet är flygflottiljen F8 den största arbetsgivaren med 700 anställda. I Jakobsberg byggs villor men dagens huvudort fick sin utformning först på 1960-talet. Då var Järfälla en av de kommuner som ökade snabbast i landet. Järfälla hade vid sekelskiftet 1900 ca 1100 innevånare och idag är siffran ca 80 000. Närheten till huvudstaden har givetvis påverkat utvecklingen och de goda kommunikationer som funnits i form av snabba pendeltåg på senare år och ändå ett attraktivt boende i god miljö. Utvecklingen fortsätter, Järfälla hade den största befolkningsökningen 2018 av alla Sveriges kommuner.

Kommunens historia och hur kommunikationerna har fungerat genom århundradena, det väckte mitt intresse.

Innehållsförteckning:

Sida:

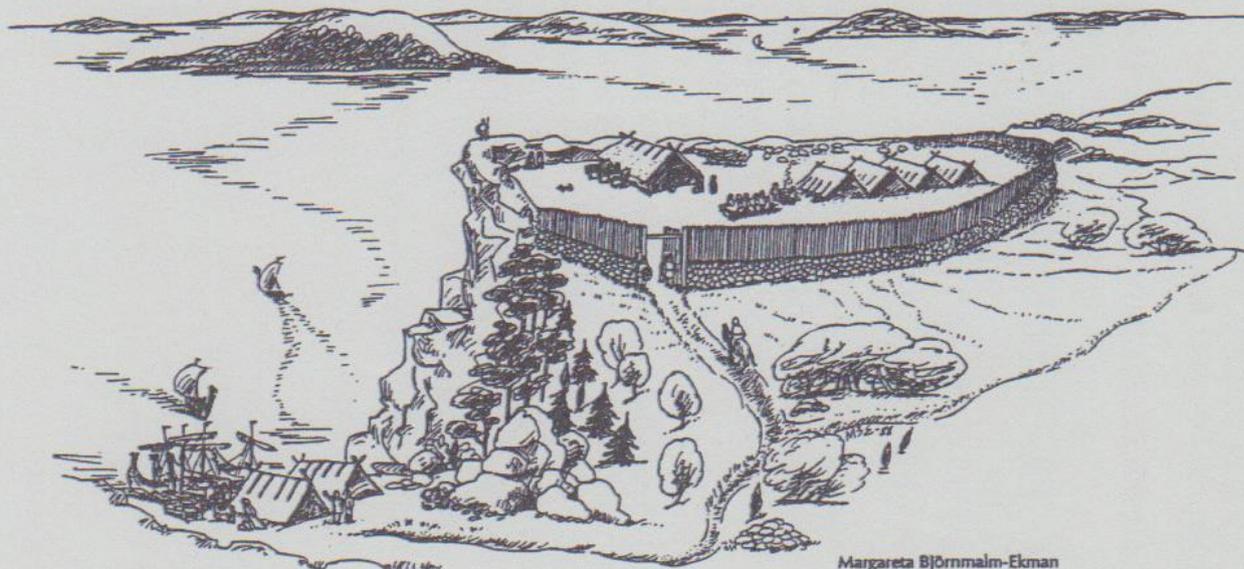
- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. Järfällakarta | 23 -24 Järnvägspost i Järfälla |
| 2 Från Fornborg till självkörande buss | 25 - 26 Spånga-Lövsta Järnväg |
| 3 Fornborgen Gåseborg | 27 - Busstrafik |
| 4 Runstenar och runhällar | 28 -29 Postflyg på Barkarby |
| 5 - 8 Senare kommunikationsmedel | 30 -31 F 8 på Barkarby |
| 9 - 13 Utvecklingen av Postväsendet | 32 |
| 14 -19 Barkarbypostens lokaler 1910 -56 | En epok avslutas |
| 17 -21 Ytterligare Barkarbystämplat | |
| 22 Järnvägen kommer | |



Fornborgen Gåseborg är en av de mest imponerande fornlämningarna i Mälardalen. Borgen är strategiskt placerad på Gåseberget idag 47 m över Mälarens vatten där två viktiga farleder korsar varandra. Närheten till Helgö, Lovö och andra viktiga fornminnesmiljöer från järnåldern var säkerligen av största betydelse för kommunikationerna.

Järfälla socken, fornlämning nr 62

Gåseborg



Teckning av Margareta Björnmalm-Ekman för häftet Kulturminnen i Järfälla, utgivet av Järfälla Hembygdsförening 2011.

Fortifikationsmässigt ligger Gåseborg perfekt placerat. Berget stupar brant i norr, söder och väster. För att komma in i borgen måste man passera två murar. Inne på borgområdet och strax utanför finns 13 terrasser (mycket ovanligt) där det en gång funnits bebyggelse. Utsikten är milsvid med bra kontroll över farleden och med möjlighet att kommunicera med andra Borgar som t ex Hilleshög. Vårdkasas kunde tändas för att varna för annalkande fiender. Gåseborgs placering visar både politisk, militär och ekonomisk makt.

Den senaste utgrävningen visar att betydande metallhantverk med gjutningsverksamhet har pågått inom borgen och jämförelser mellan fynden och exempelvis fynd från Helgö daterar Gåseborg till ca 500-talet och folkvandringstid. Fynden består av degelfragment med rester av guld och brons. Förmodligen har borgen brukats under en längre tid men varit varit bebodd säsongvis.



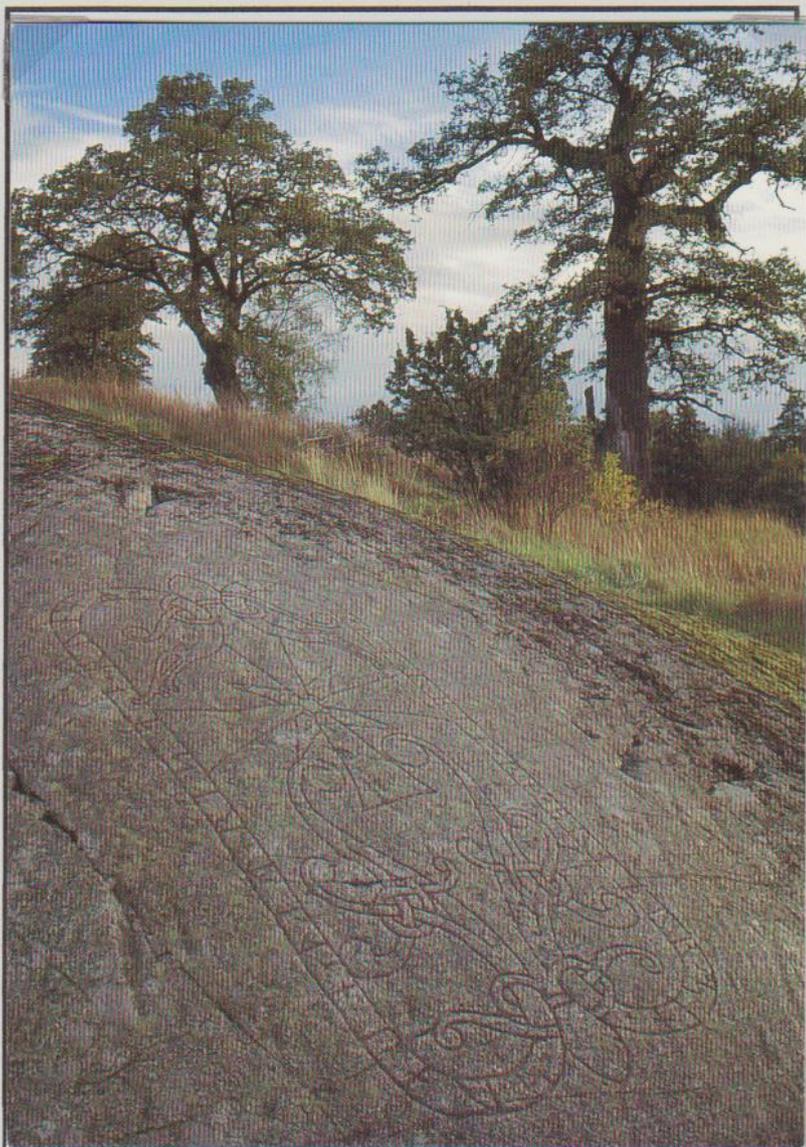
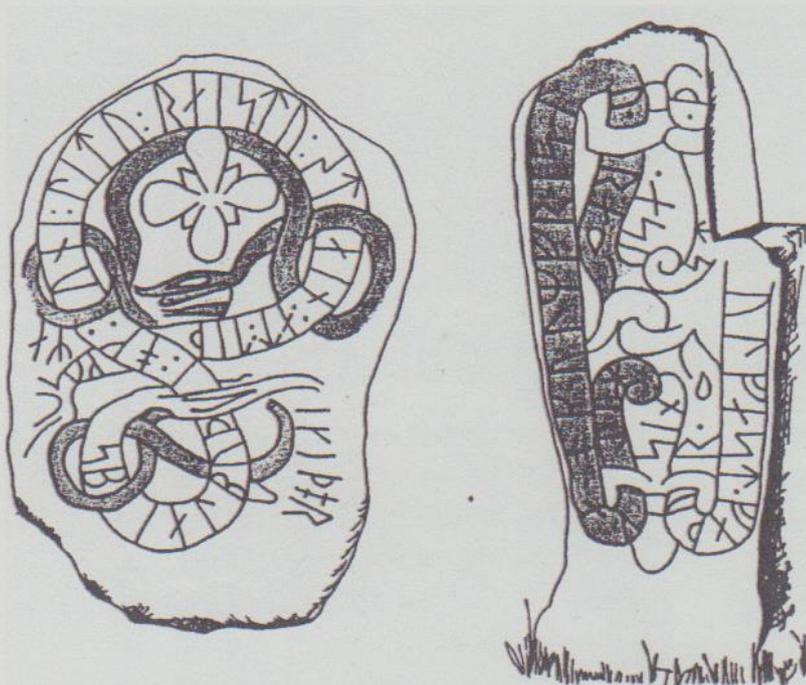
Runstenar och - hällar

Under senare delen av vikingatiden har befolkningen i Norden utvecklat ett skriftspråk förmodligen efter kontakter med romarna. De äldsta runorna bestod av 24 tecken men omkring år 800 hade den nordiska varianten av runrad reducerats till 16 tecken men i två varianter, "normalrunor" och "kortkvistrunor". De senare är vanligast i Sverige och Norge.

Järfälla har 15 kända runinskrifter, elva ristade på resta stenar och två i fast häll. Vidare har en hittats på ett kopparbleck och en på en silverplatta. Tre är idag försvunna. Fem resta stenar kan man besöka inom kommunen liksom de två i fast häll. Nio av Järfällas runristningar finns intill eller i omedelbar närhet till Häradsvägen mellan Lövsta och Järfälla kyrka, vilket är den sydöstra delen av kommunen. Runstenarna restes till minne av de dödas anförvanter och Järfällas stenar bör vara resta i slutet av 1000-talet.



Rökstenen som står utanför Röks kyrka i Östergötland dateras till 800-talet. Den har världens längsta runinskrift.
1975 Facit 924 ur serien Världsarvet.



Kommunikationer vid 1600-talets mitt

I äldsta tider var vattenvägar det naturligaste medlet att färdas på innan det fanns ordentliga vägar. På land var det stigar som uppstod där det var bekvämast att ta sig fram och som sedan blev ridstig och så småningom en väg. På 1600-talet fanns två viktiga landsvägar i Järfälla. Den ena var Kopparbergsvägen, kallad så därför att på den transporterades kopparn från Kopparberget i Falun ned till Stockholm. Den gick ungefär i samma sträckning som gamla Enköpingsvägen. Den är beskriven från 1651.

Den andra vägen gick från Sollentuna över Barkarby kyrka och Skälby gård ner till färjeläget i Lövsta. Den vägen användes av hovet när de skulle till det kungliga slottet på Svartsjölandet. Vägen är Järfällas äldsta och sju av kommunens runstenar har stått invid eller i närheten av denna väg. 1580 fanns redan en färja vid Lövsta som gick till Svartsjölandet. Efter Lovisa Ulrikas död på Svartsjö slott 1782 tycks vägen ha fått förfalla. Först på 1930-talet fick vägen en helt ny sträckning genom Skälby och ner till Mälaren vid Lövsta.



Svartsjö slott, som var slutmålet för Järfällas väg genom Barkarby till Lövsta under ca 200 år. Lövsta hade donerats till Riksänkedrottningen Hedvig Eleonora 1665 och hon ägde även Vålberga i Järfälla. Hedvig Eleonora av Holstein Gottorp var född 1636 och gift 1654 med Kung Karl X Gustav. Hon

blev änka redan 1660 men levde själv till 1715. Vid resorna mellan Stockholm och Svartsjö var ibland Barkarby Gästgivargård utvald för hovets middag..

En kunglig medalj från 1660, som visar Hedvig Eleonora med den typiska pfalziska näsan och underläppen. Bredvid en förstoraad bild av medaljens baksida.



Sjövägar och sjökrogar

Förutom färjan mellan Lövsta och Svartsjö blev det bara en sjöled som berörde Järfälla, den utmed Mälarkusten till Sigtuna och Uppsala. Då ångbåtar började användas gick det första passage-rarfartyget från Stockholm 1818 till höstmarkna-

den i Uppsala. Andra linjer som anlöpte bryggor i Järfälla var : Stockholm-Ekolsund, Stockholm Brogård och Stockholm- Sigtuna- Örsundsbro. Bryggor där båtarna la till var Riddersvik, Lövsta, Sandvik, Görväl (Tegelbruket) och Kallhäll.



ALMARESTAKET. Platsen vid sundet mellan Stäkesön och fastlandet var under medeltiden av stor betydelse för Sigtunas och Uppsalas försvar. Här fanns då ett starkt befäst slott, som utgjorde en viktig stödjepunkt för ärkebiskoparnas väjde. UPPLAND 9
STF



En viktig knutpunkt på vägen var Stäket, som då hörde till Eds socken men senare inkorporerades till Järfälla. Där korsades sjöled och väg så där fanns också sjö- och vägkrog.

Längs Mäljarstranden fanns Skäfte/Koffsans krog sedan 1650-talet. Den har blivit internationellt känd efter att Linné övernattat där en midsommarnatt 1731. Han använde natten till att inventera floran på den lilla holmen och skrev sedan "*Flora Kofsöensis*". Tillvägagångssättet har givit honom epitetet "The father of Taxonomy" och leder utländska besökare till ön fortfarande!

Görvälns krog på fotot ^{här} intill fanns 1653 och fungerade som krog i minst 200 år. Den fungerade som sjökrog sommartid och låg vintertid precis vid Järfällas enda Vinterväg, den mellan Barkarby och Görväl. Då marker och vattendrag var frusna var framkomligheten större och kommunikationerna bekvämare. Bönderna var då ålagda att markera vägen med granruskor där den gick över vatten.

Skjutshåll och krogar

Skjutsningsplikt var en impopulär pålaga för bönderna sedan införandet. När bonden Hans i Kalvshälla startar gästgiveri 1635 drabbas även bönderna i Järfälla. De protesterade snart då de inte fick kompensation för sitt skjutstvång. Problemen

och olönsamhet fick Gästgivaren i Kalvshälla att avsäga sig gästgiveriet 1667. Rättigheten att driva krogverksamhet i samband med gästgiveri var däremot åtråvärd.

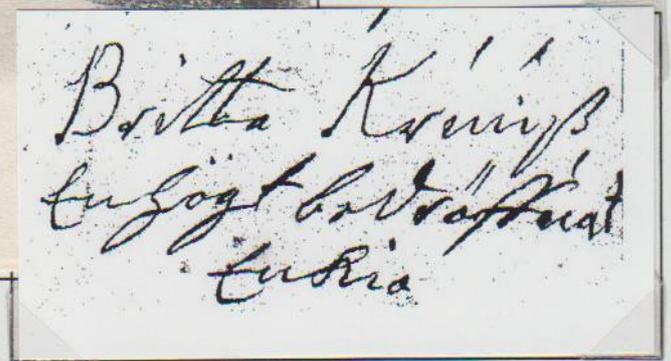


Den företagsamma Friherrinnan Brita Cruus, änka efter Jakob Lilliehöök och ägare till Jakobsbergs gård, anhåller 1671 till Kungl Maj:t att få etablera

krog och gästgiveri med skjutsning i Barkarby. Hon begär samtidigt att alla olagliga grannkrogar skall förbjudas. Så sker men inte utan besvärligheter.



I ovanstående brev från Brita Cruus daterat 1713, då hon varit änka i 43 år, undertecknar hon brevet "en högt bedröfvat enkia". Hennes make hade stupat i kriget mot danskarna. Foto av hennes underskrift nedan.



1681 bestod gästgiveriet av en stuga med två små kamrar för de resande och stall för 12–14 hästar. Krögaren hade 5 hästar och skjutsbönderna skulle infinna sig med 5–8 häs-

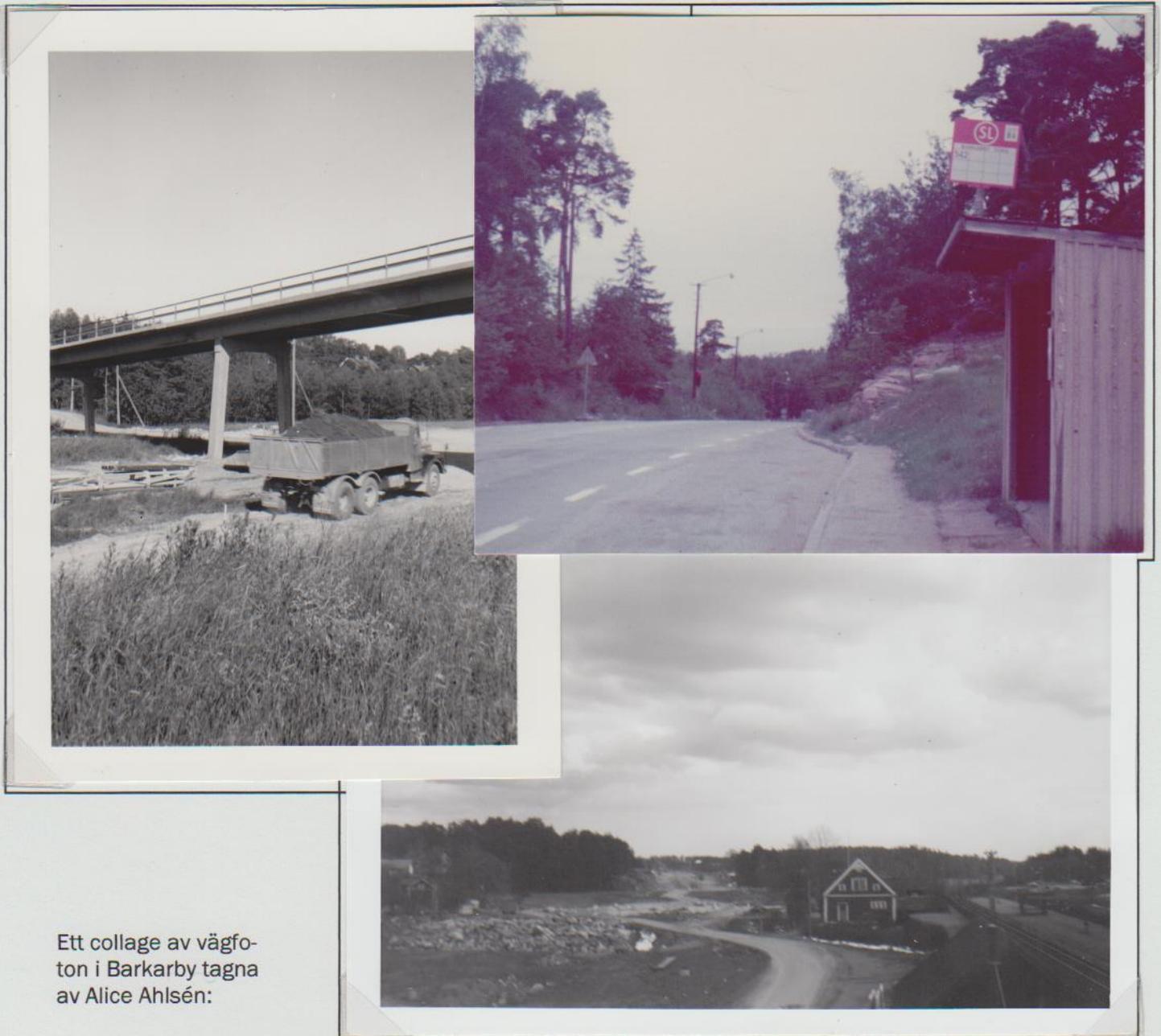
tar dagligen. Barkarby gästgivaregård drogs in till Kronan 1699 och förbättrades då gradvis.

Vägar inom kommunen

En vägsträckning från Barkarby till Stäket växte fram under medeltiden men det var en enkel ridstig. Först då hjulfordon började användas kommer krav på vägunderhåll som bestod av att vägen skulle grusas efter tjällossning. Vid slutet av 1700-talet beslöts om indelning i rotar med tvång för bönderna för att få ordning på snöröjning och annat vägunderhåll.

Under slutet av 1800-talet delas vägar upp i

landsvägar och bygdevägar. Först på 1920-talet sker en förbättring av standard och underhåll. På 30-talet rätas Enköpingsvägen ut i Barkarby på grund av flygfältet och den betongläggs genom hela Järfälla. Biltrafiken ökar alltmer och 1964 börjar motorvägen E 18 byggas genom kommunen. Den invigs den 3 september 1967 i samband med högertrafik-omläggningen.



Ett collage av vägfoto-
ton i Barkarby tagna
av Alice Ahlsén:

Fotot ovan till vänster: Barkarbybron byggd 1931-32, nu byggs motorvägen under bron och på högra fotot pågår vägbygget av E 18 mot Hjulsta.

Färgfotot överst till höger visar busshållplatsen på Enköpingsvägen vid Barkarby Torg för buss 21 mellan Källhäll och Norra Bantorget.

1636 utfärdade Axel Oxenstierna en förordning om "post-Båden" vilken skapade det svenska Postverket och gav privatmänniskor möjlighet att skicka brev. Breven skulle transporteras av utsedda postbönder med hjälp av någon dräng. Sträckan mellan böndernas posthemman var 2—3 mil. Postbonden skulle vara läskunnig, edsvuren, snabb och framföra sin postväska oberoende av

vädret. Den låsförsedda väskan fick bara öppnas och fyllas på av postmästare på postkontor. Den väskan kompletterades med en "lösväska" för post som lämnades till bonden i posthemmanet eller under vägen. Postföringsuppdraget innebar att postbonden befriades från båtsmans- och knekthåll, gästning och skjutsplikt., se nedan

Kongl. Kansli-Styrelsens
Samt
Kongl. Maj:ts och Rikets
Kammar-Collegii
A n n g ö r e l s e,
Angående
Posthemmans Notefrihet eller ersättning
för Notering, i jämförelse med Post-
förings skyldigheten;

Gifven Stockholm den 27 November 1811.

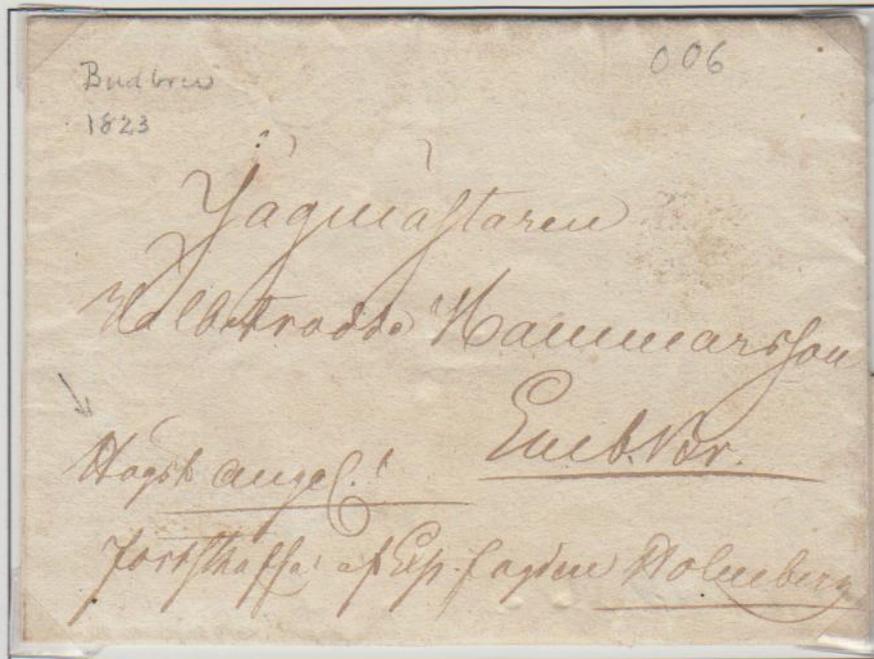
Cum Gratia & Privilegio S:æ R:æ Maj:ts.

SEDERSTRÖM, Tryckt i Kongl. Tryckeriet, 1812.

Kronopost

Kronopost har funnits sedan Gustav Vasas tid. Kronopostbrevbäringen var en skyldighet för skatte- krono- och frälsehemman och posten bestod av kungörelser och brev i tjänsten mellan olika myndigheter. Brevet nedan är underskrivet av Landshövdingen i Stockholms län, Daniel Edel-

creutz, till Jägmästaren Vålbetrodde Hammarsson i Järfälla att fortskaffas av Expeditionsfogden Holmberg. Brevet är ett Embtbr och Högst ange! På baksidan är noterat ankom 19 Sept 1823. Kronopostbrevbäringen upphörde 1873 då Postverket tog över.



Brevets text har varit svår att tolka till förstaelig svenska men är denna:

Till Jägmästaren Hammarsson.

Söndagen den 28:de innewarande månad kommer sockenstämma att hållas wid – wermö kyrka om inrättande af så kallad varggård eller vargfällor, i herrom <<ij underrättas med befallning att då wara tillstädes för att sockenmännen med nödige upplysningar tillhandagå.

Vidare, och sedan Järfälla församlings innewånare, ehuru underrättade om Edert tillkännagifwande, att igenom nu anställande skallgång för att utöda vargen som fortfara att göra skada i orten, wore nästan fruktlöst, fougat sin anhållan att skall skyndesammeligen måtte förrättas, så har konungens befallningshafwande med fästadt afseende härå, ansett sig böra wägra sockenmännen att i denna del se sin önskan uppfyllt och warden lj derföre anbefalld att afsågning skyndesammeligen werkstella samt i god tid inrapportera dagen därtill; s(amt)hwilket afseende kronobefallningsman Edbom nu beordras, att uppå Eder requisition lämna nödigt handräcknings manskap.

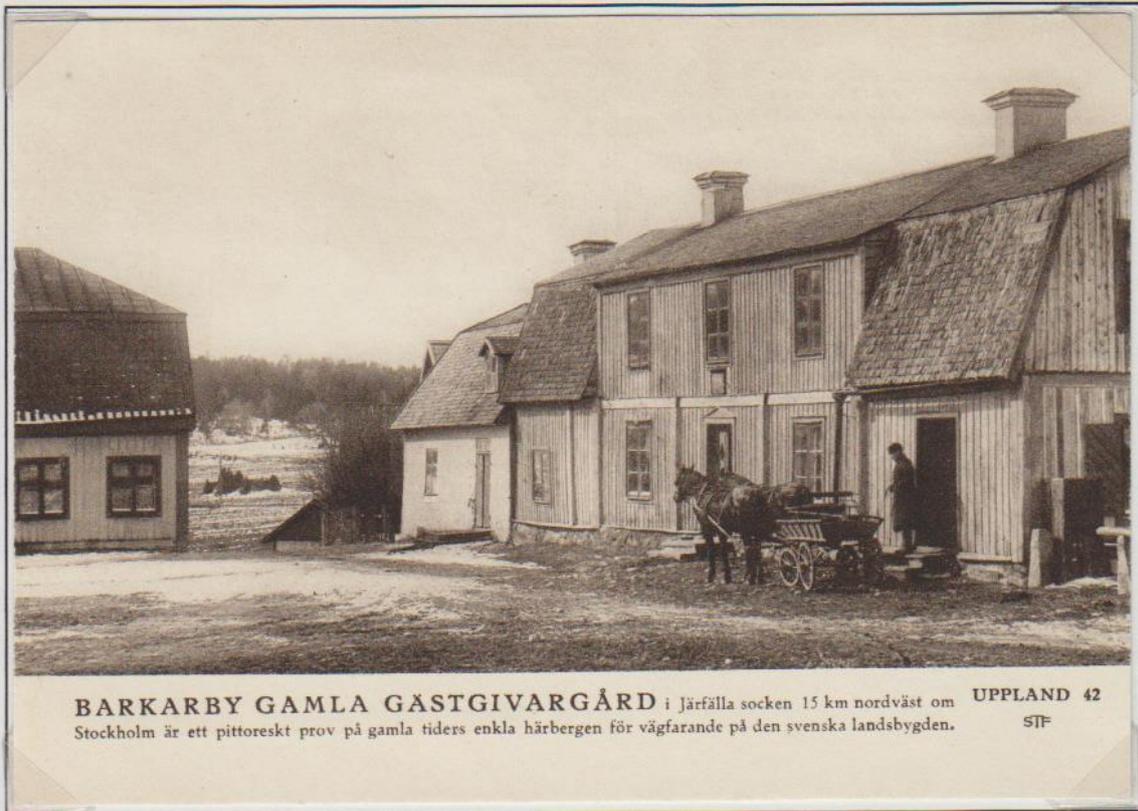
Stockholm å Landscancelliet den 13 September 1823.

Dan Edelcreutz

Postdiligenstrafik och sjöpostföring

Diligenslinjerna genom Järfälla följde samma väg som den tidigare postföringen men nu blev Barkarby gästgivaregård anhalten i stäl-

let för Kalfshälla posthemman. Olika entreprenörer anlätades och systemet var färdigutvecklat först 1860 och avvecklades 1888.



I lokalen längst till höger öppnades Järfällas första poststation i Barkarby Gamla Gästgivargård.



Postdiligens från Posten 300 år, 1936



Postdiligens 1971, oljemålning av E. Schwab

Sjöpostföring

Sjöpostföring har funnits sommartid sedan 1649. Farleden Stockholm—Uppsala gick längs Järfällas stränder och redan 1667 seglade Rudbecks postjakter brev på sträckan mot Postverkets godkännande.



Rudbecks Postjakt på märke från Postverkets 300-årsjubileum

De förbjöds 1703. På 1800-talet började ångbåtar användas, vilka angjorde sex bryggor i Järfälla men det är osäkert om de medförde post. Från 1869 inrättades bemannade ångbåtspostexpeditioner.



Ångbåts PXP. Nr 55 1888

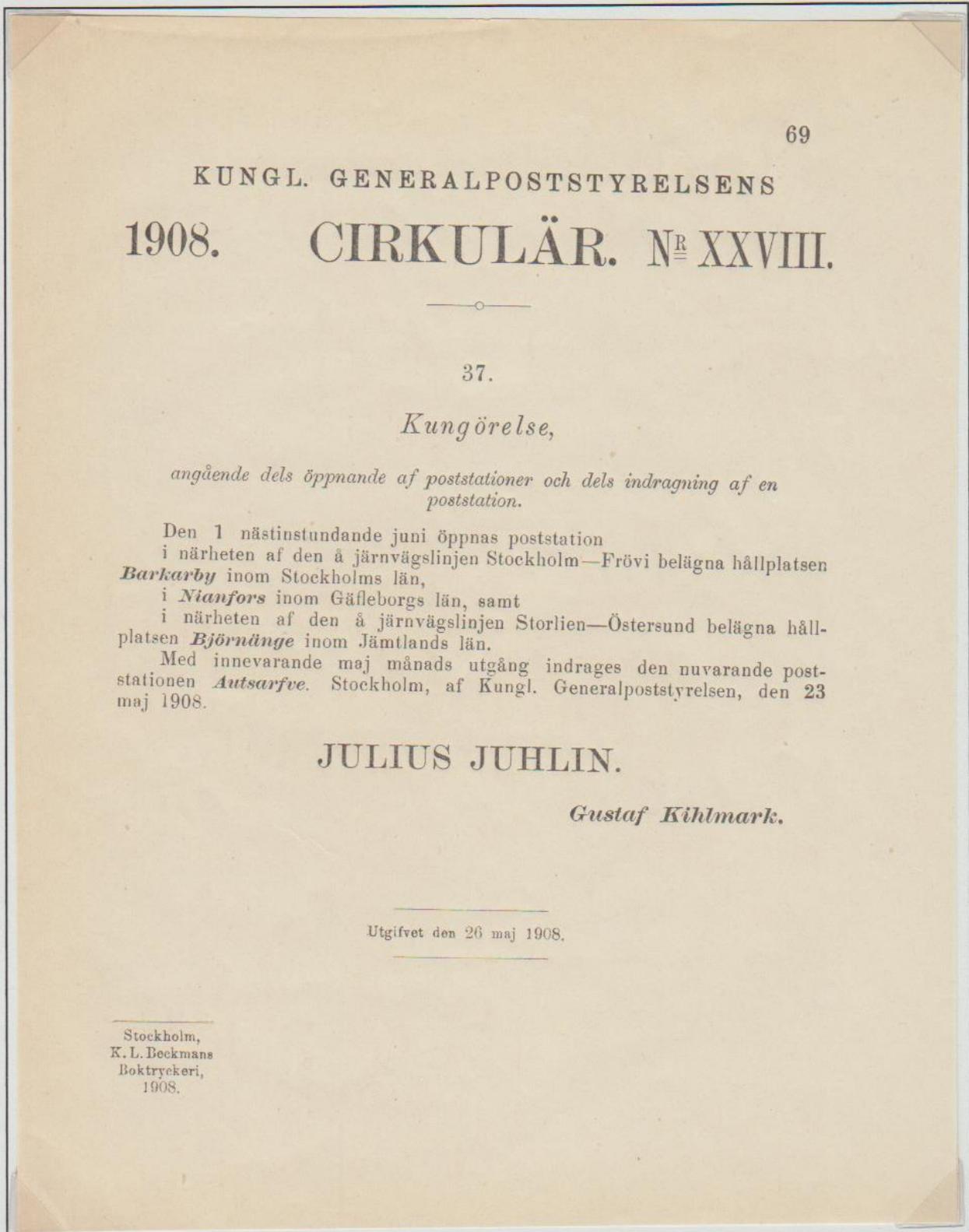


Ångbåts PXP. Nr 10 1886
båda på linjen Stockholm - Stäket - Sigtuna - Örsundsbro.

BARKARBY poststation

Den första poststationen i Järfälla inrättades 1/1 1875 enligt cirkulär nedan och fick stämpeln Järfälla. Den är känd i ett exemplar idag. Posten låg i Barkarby Gästgivargårds norra hörn (se vykort sid 9) Då järnvägen var klar öppnades gemensam

tåg- och poststation i Jacobsberg 1/1 1877 liksom i Spånga och Barkarby poststation stängdes. Barkarby, Skälby och Riddersvik fick då alla postadress Spånga i 30 år fram till 1/6 1908.



Järfällas förste poststationsföreståndare blev Per August Borg, arrendator på Barkarby gård. Posten skulle lyda under postkontoret i Stockholm.

Redan 26 februari 1875 meddelas att fjärdingsman C. L. Hagberg utnämns till poststationsföreståndare i Järfälla!

Barkarby post stämplad Spånga

Under de 30 år som Barkarbyborna inte hade eget postkontor var Spånga deras postställe. Detta gällde även för Skälby och Riddersvik. Vykortet nedan är ett bevis på det. Det är skrivet på ett vykort med motiv från Barkarby Gästgiveri, tidigare Tingshuset, daterat 28/7 -03 och stämplat i Spånga samma dag. Spånga hade liksom Jakobsberg en förenad Järnvägs- och poststation.



Kopia av kortets vysida med ett festklätt sällskap på balkongen.

I nederkant får vi upplysning om att gästgiveriet har Allm Telefon: Barkarby 16

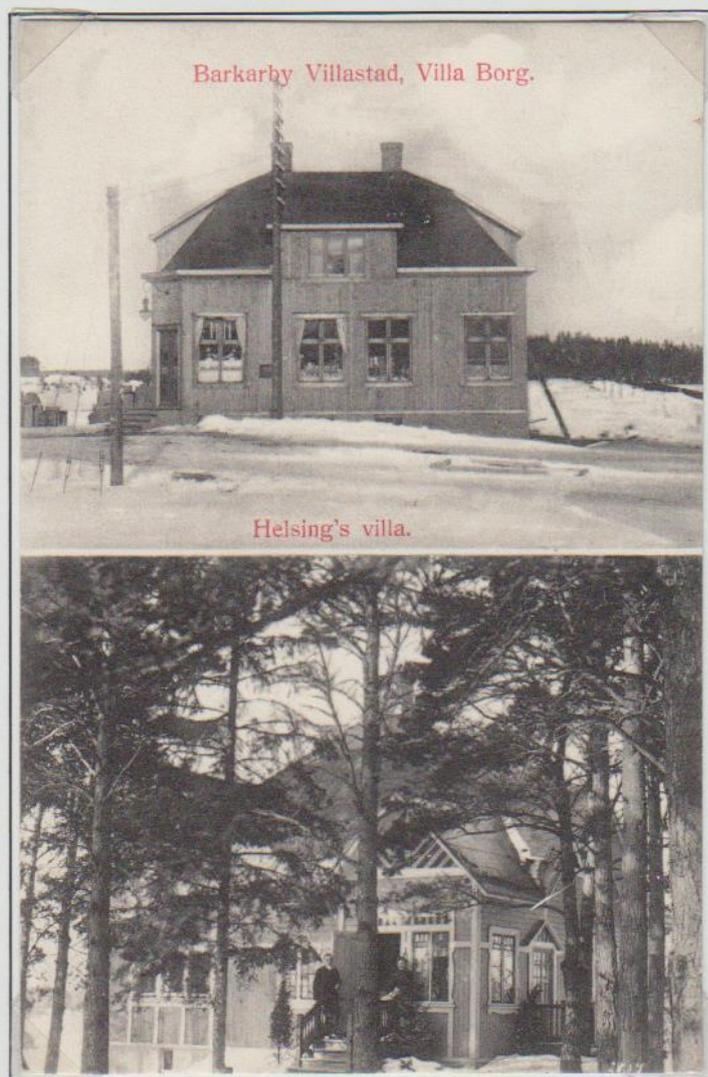
Barkarbypostens lokaler

Byte av postlokal skedde ovanlig många gånger under perioden 1875 till 1956. På vykortet nedan by under denna period. Följande sidor visar de flesta på separata bilder. Märkena här är stämplat från 1920-talet finns samtliga postlokaler i Barkarby med Nst 33 mellan 1910 - 1914 och 1919.



<u>Postlokal</u>	<u>Tidsperiod</u>
1. Barkarby gästgivaregård, norra gaveln	1875-1876, 1910-1914 1918 (trol)–1923, 1927-1930
2. Villan Borgen	1908-1910
3. Agnes Anderssons affär vid Bällstaån	1915-1918 (trol) 1923-1924
4. Vinblads villa	1924-1927
5. Fransborg	1930-1934
6. Villan Aurahill	1934-1935
7. Villan Rosenhill	1935-1940
8. Villan Ängstorp	1940-1956
9. Postkontor vid Barsbro torg	1956-
10. Nybyggt postkontor	

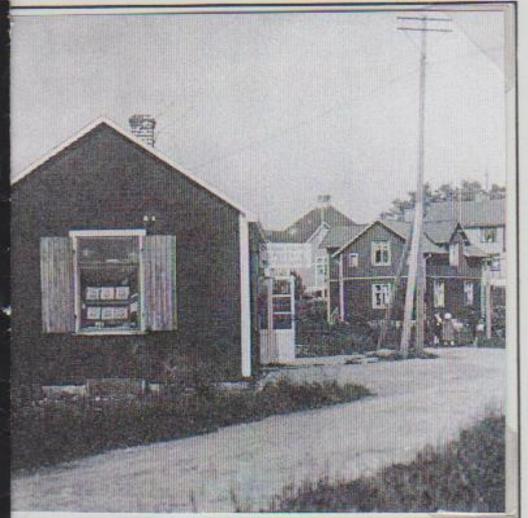
Vykortets övre foto visar Villan Borgen, postlokal 1908- 1910, på baksidan stämplat N.G.T.O Logen Ungdomsglädjes Sommarfest den 25 juni 1911



Postlokal 1915–1918

Posten flyttades nu till Agnes Anderssons butik och hon blev den första kvinnan som ordinarie poststationsföreståndare i Barkarby den 1 juli 1917. Agnes Andersson var maka till siste gästgivaren i Barkarby. Hon övertog affären under namnet Agnes Anders

sons Matvaru-, Speceri- och Diversehandel och var den enda i Järfälla i ca 20 år. - Hon drev handeln totalt i 4 olika lokaler innan verksamheten stängdes 1966. Fotot visar lokal nr 2, vy mot Häradsvägen och Domarstigen.



Rek med 5 x 5 öre Landstormsfrimärken som utgavs för att finansiera HkH Kronprinsessans fond till Landstormsmännens beklädnad., de är stämplade med

N.stpl 33 år 1917. På baksidan är tryckt Villa Boo, Barkarby och försett med lacksigill A.W.



Ytterligare postlokaler

Postlokal 1924 - 1927 var i Vinblads villa just innanför förstukvisten. Familjen Vinblad syns på det privata fotot från 1926.



N.stp 33 21.1.1925
Ev felvänd månads-
siffra



1930 - 1934 var Märta Ahlsén föreståndare för Barkarby poststation, som då var inrymd i byggnaden till höger vid villan Fransborg, hennes hem. Postfröken välkomnar i det öppna fönstret. Lägg märke till postskylten på väggen.



N.stp 33 14.4.1938

Privat foto från tidigare delen av 1920-talet. De stora fotografierna är kopior från Järfälla kommuns bildarkiv.

Postlokal 1934-35

1934 blev det ännu ett byte av lokal, då villan Aurahill togs i anspråk, till vänster på fotot. Änkefru Gunhild Larsson förestod posten de åren.

I mitten syns tingshuset och en skymt av gästgärdsgården där posten tidigare funnits i fyra perioder. Byggnaden i fonden är vagnslidret.



Vykort från Barkarby 1934 till tidigare postföreståndaren Märta Ahlén nu bosatt i Helsingfors.



1935 -1940 fanns posten i villan Rosenhill, snett emot Järfälla kyrka och fru Larsson var fortfarande poststationsföreståndare.

Lokaler 1940–1956

I bakgrunden syns den nya postlokalen villa Ängstorp på Häradsvägen och brevbärare Karl Rune

Wikström är just på väg att dela ut sin post.. På Barkarbyposten används fortfarande Nst 33,

som vi ser på det rekommenderade brevet nedan.

Nst 59 b är känd från 1943.



Nstp 33 11.7.1941



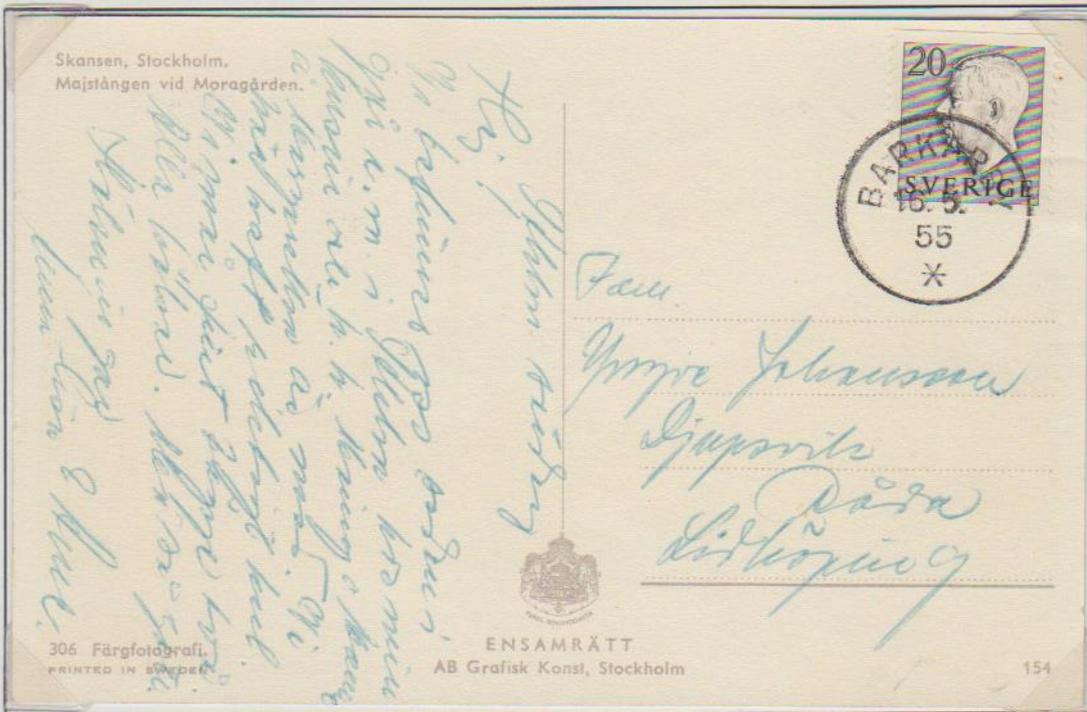
Nstp 59 b 27.3.1945



Lokalbrevbärningen 100 år 1962



Barkarbystämplor från 40 - 70-talet



Nst 59 b 29.4.48



Nst 59 b 13.4.56



Nstp 59 b 27.2.70

Egnahems-lån **Förfallodag:**
15 januari 1951

Ende förfallodag inbetala nedan utgörande Eder lånekostnad

ATT BETALA
↓
I kolumn 13 angivet belopp har gottskrivits Edert lånekonto.

7- Lånekostn. kol. 3+6	8 Familjebo- stadsbidrag	9 Bränsle- bidrag	10 Ränteför- tergift	Lån nr	11 KRONOR	13 Överskott
75.60				U 66.06	75.60	

OBS!
Om likvid icke fullgöres i rätt tid ta jämlikt gällande

Redovisningsnr 312	Inbetalt belopp	
Till postgirokonto nr 30918	kronor	öre
Avgift	75.60	
Signaturen	(för avsändarens anteckningar)	
Öre		

AUTO-TRYCK 830

Kvittens på postgiroinbetalning av avbetalning på egnahems-lån till Järfälla kommun den 13.2.51. Nst 59 b

Fortsättning Barkarbystämplar

får vi meddela att premien förfaller till betalning på den dag, som anges på denna sida. Premien torde benäget inbetalas på förfallodagen eller senast inom en månad (respitmånaden).

Detta kvitto gäller som vårt under förutsättning att premien inbetalts inom medgiven tid.

Förenade-Framtiden
Stockholm 3

Redovisningsnr	För avsändarens anteckningar		
9796			
Postgirokontonr	Inbetalt belopp		
440237	kronor	öre	
Avgift	Sign.		
20 öre	/s	1435	



N.stp 60 litt B

N.stp 60 litt A vid kvittens på postgiroinbetalning till Liförsäkringsbolag

PARIS
586 - L'Arc de Triomphe - Le Sacré-Cœur
Notre-Dame - La Tour Eiffel

Paris 12/8-71.

Helt imponerad av Paris. Fått bra hotellrum 100m från Champs-Élysées. Hit vill jag åka igen och ha mera tid. Hälsn.

Titti o Bosse

Collectionnez les Cartes Postales !

ans 16/8-71

Editions CHANTAL, 74, rue des Archives, Paris

Fam. Lundquist

30 Morkulleväg. 39

90 Barkarby

Suede

LÖSEN 30 ö

Obs! Beloppet skall redovisas med frimärken för sändelsen.

Lösenbelagt vykort med N.stp 60 litt B

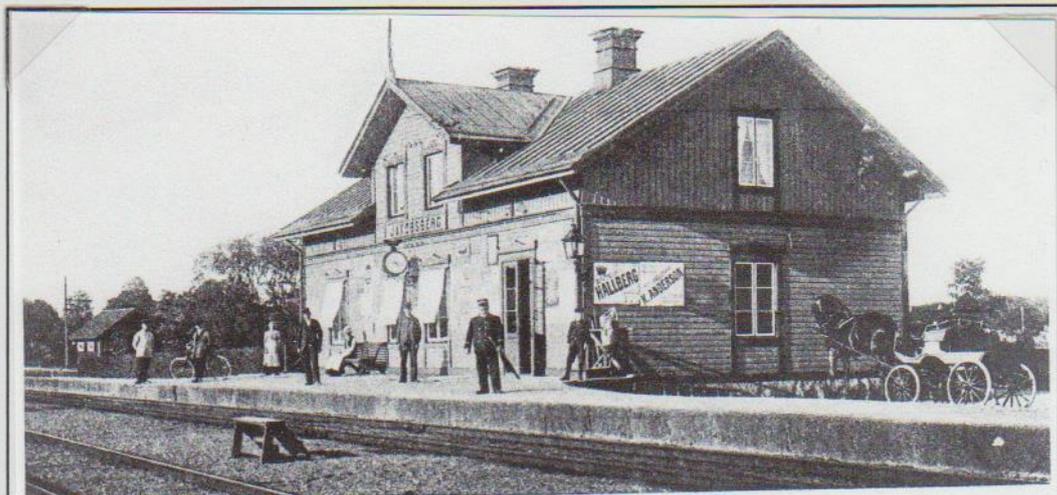
Den gröna lösenetiketten fanns på Malmö postkontor för inkommande post från utlandet.

Järnvägen kommer

Tillkomsten av järnvägsnätet i Sverige medförde ett språng i utvecklingen av kommunikationer och inte minst postbefordran. I december 1876 invigdes Stockholm- Västerås- Bergslagens järnväg. Redan efter en månad gick tre tåg dagligen i vardera riktningen och vid 1920-talet hade lokaltrafiken också ökat så att igenom Järfälla gick sju lo-

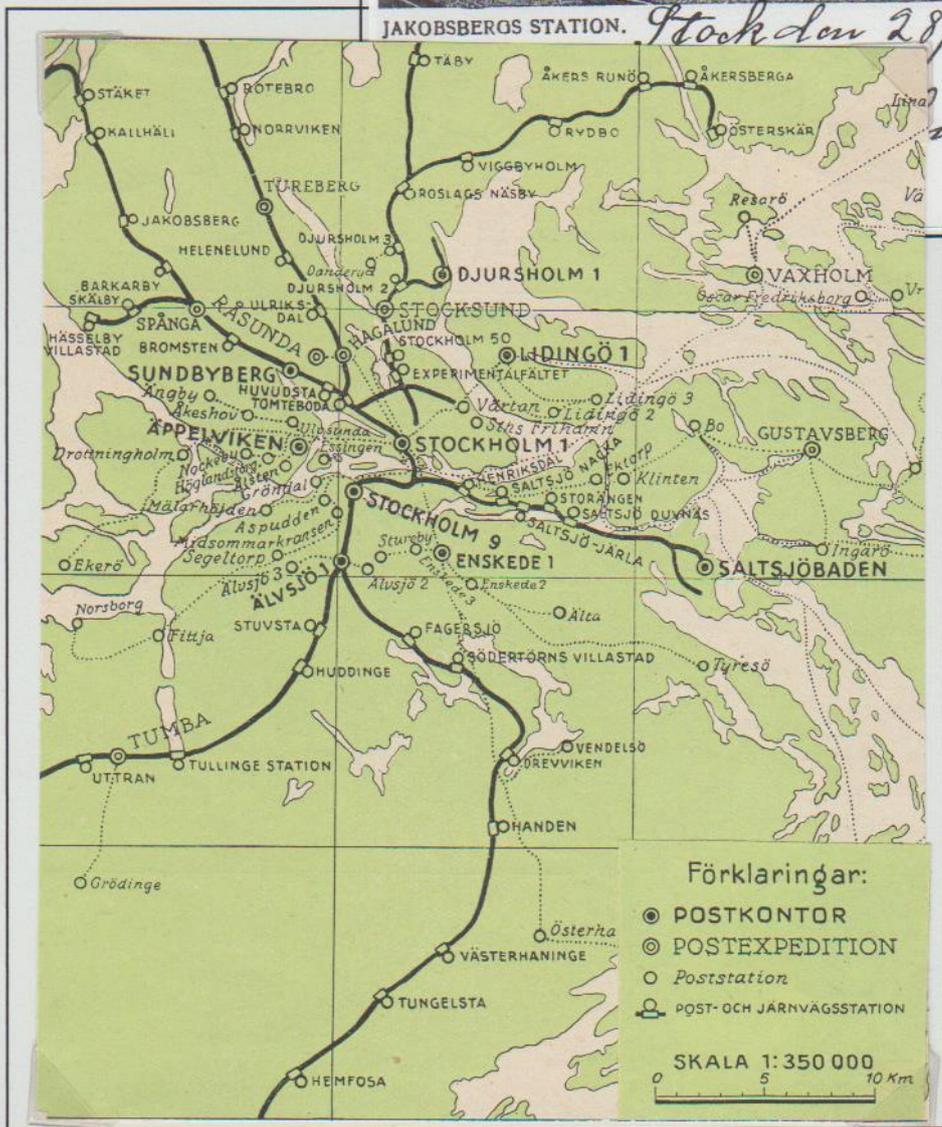
kaltåg under vardagar mot fyra långtgående. Tre banvaksstugor hade byggts: i Barkarby, Jakobsberg och Kallhäll men Jakobsberg fick den enda stationsbyggnaden redan från invigningen av linjen. 1897 bildades bolaget Sthlm- Västerås- Bergslagens Nya Järnvägs AB, som drev verksamheten tills Statens Järnvägar tog över 1945.

Jakobsbergs första station, som ännu finns bevarad men numera som restaurang. Vy från 1906.

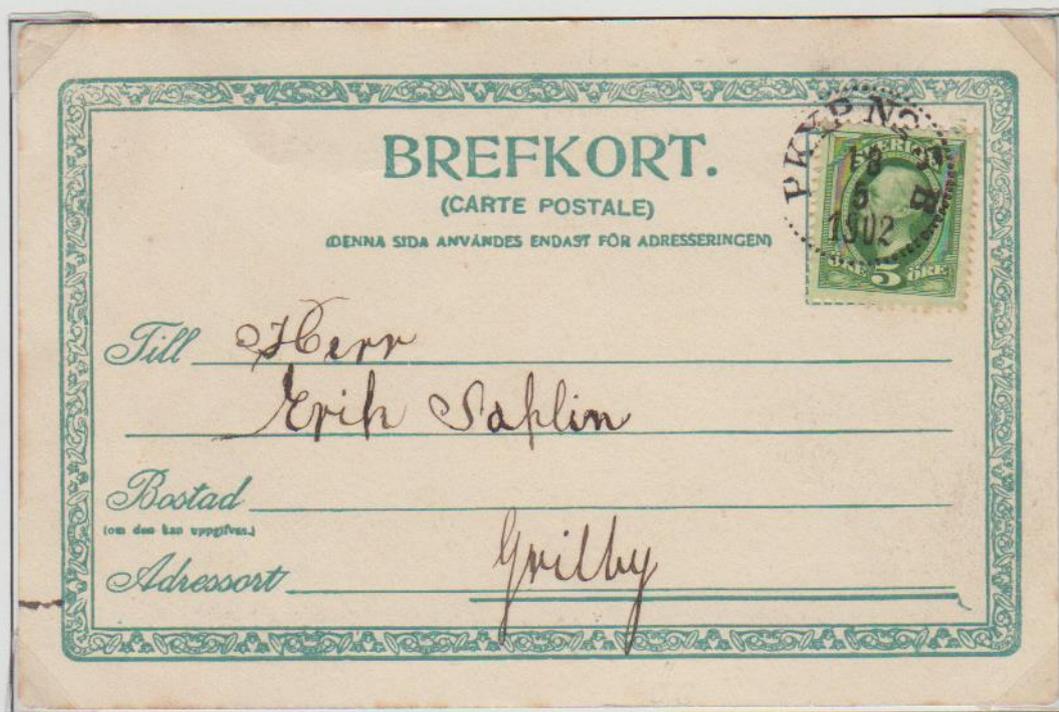


JAKOBSBERGS STATION. *Stock den 28/1/1906*

*in aron jatan
Kany o Hjoan*

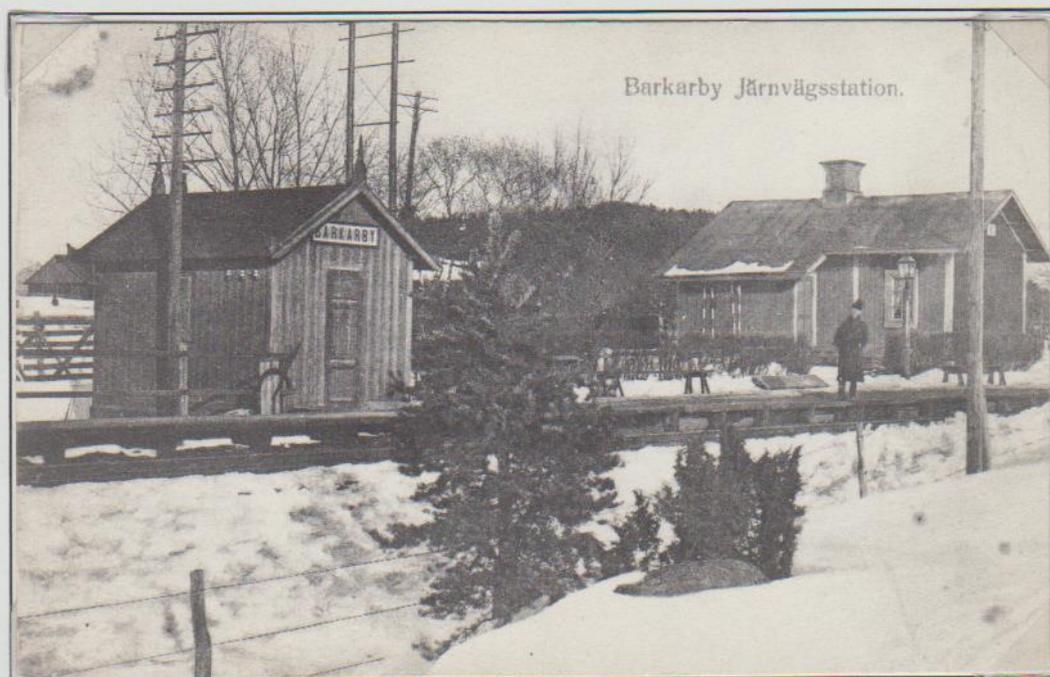


Karta över del av B-län som visar järnvägar, Post- och järnvägsstationer och symboler för vilken status respektive station hade.



Stockholm Köping B
21.8.1897
Känd 1896 -
1899

Brefkortet ovan är postat på linjen Stockholm - Tillberga - Örebro 18.05.1902 och är stämplat PKXP 5 B med N.stp 14. Stämpeln känd 1877-05 -15 till 1908 -04 -30.



Barkarbys äldsta järnvägsstation i det kioskliknande huset till vänster. Den uppfördes förmodligen på 1880-talet och ersattes i början av 1900-talet.

Järnvägspost i Barkarby

På 1930-talet avgick tre postförande tåg mot Stockholm dels med säck från poststationen, dels med den post som just tömts ur området tre

brevlådor. Dagens första och sista tåg hade postkupé med postiljon ombord och mitt på dagen lämnades posten i "finkan".



En av flickorna på vykortet, Alice Ahlsén, hade under några år uppdraget att tömma brevlådor och transportera postsäckar från poststationen till tåget 3 gånger per dag mot en lön av 15 :- /månad. Hon var syster till postfröken Märta Ahlsén.



Barkarbys tredje stationshus, uppfört 1922 och rivet i början av 1960-talet. Stationshuset ovanför var nummer två. Det var ditflyttat från Sundbyberg.

Vykortet som skymtar ovan är postat i Jakobsberg på linjen Stockholm-Örebro 27.7.44 med PXP 5 N.stp 59c med litt A.

Spånga - Lövsta järnväg

I kommunen fanns ytterligare en järnväg SLJ, Spånga-Lövsta Järnväg, ägd av Stockholms stad. Den öppnades för trafik 1889 och var från början avsedd för soptransporter men blev redan från början nyttjad för både person- och godstransporter. I början av 1900-

talet inrättas specifika persontåg mellan Hässelby Villastad och Spånga. Stationen hette Riddersvik ända till 1920. 1928 får sträckan en hållplats på vägen, Skälby. Trafiken sköttes av SVBJ fram till 1946 och upphörde 1958.



PLK 330 N.stp 33
12.10.1903
Linjen Riddersvik-
Stockholm



PLK 329 N.stp
33
15.11.1905
Linjen Riddersvik-
Stockholm

Skälby Järnvägsanhalt. Foto från Informationsavdelningen Järfälla kommun.



PLK 330 på nyårskort med tillönskan om ett gott nytt år 1904, N.stp 33 31.12.1903



Bakgrunden till Spånga—Lövsta Järnväg var bygget av förbränningsanläggningen i Lövsta. Stockholms hantering av sopor och latrin hade blivit ohållbar. Lövsta och Riddersviks gårdar köptes in från Järfälla och anläggningen och 7,2 km järnväg byggdes för tåg mellan Tomtebodavägen - Spånga - Lövsta.

Sopor kunde då föras med järnväg eller pråm. Soporerna återvanns som gödsel för jordbrukare runt om och på Mälaren. Trädgårdsbruken kom att dominera näringslivet i Skälby i flera decennier tack vare gödsel från Lövsta.

Busstrafiken

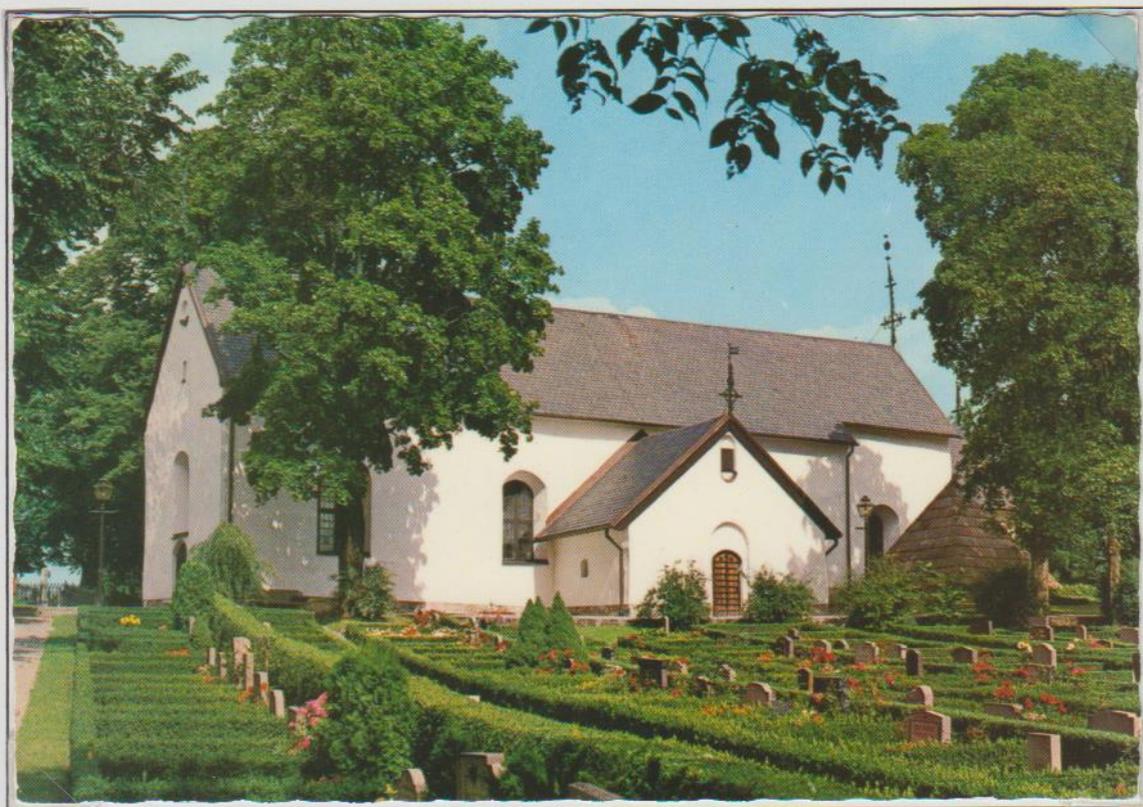
Järfälla fick sin första busslinje 1923 och den gick sträckan Stockholm - Järva - Barkarby. Under 30-talet utökas antal turer kraftigt liksom sträckorna. Olika privata bussbolag övertogs senare av staten.



Bussen på fotot kommer från eller är på väg till Norra Bantorget, som så småningom blev slutstation för Järfällabussarna. Fotot taget av Alice Ahlsén 1937 eller -38. På bilen syns konduktören, chaufför Berlin och fröken Anna Tell (gift Fernström)

År 1956 är antalet turer på linjen Stockholm-Kallhälls Villastad på linje 21 tjugofyra mot Stockholm på vardagar och tjugoåtta i andra

riktningen. Bussturer som senare tillkommer är från Jakobsberg och Kallhäll till Järfälla kyrka varje söndag.



Järfälla kyrka med sina äldsta delar från 1100-talet

Postflyget på Barkarby

Planeringen av Barkarby flygfält började 1915 och flygfältet användes från början i samband med militära manövrer på Järvafältet. Från 1926 till F8:s tillkomst 1938 lydde fältet under flygstabens flyg-

avdelning. All landflygverksamhet i Stockholms närhet skedde på Barkarby. Postflyget kom igång 1928-29 och reguljärt flyg 1931-35. Postflygningarna skedde enbart under sommarhalvåret.

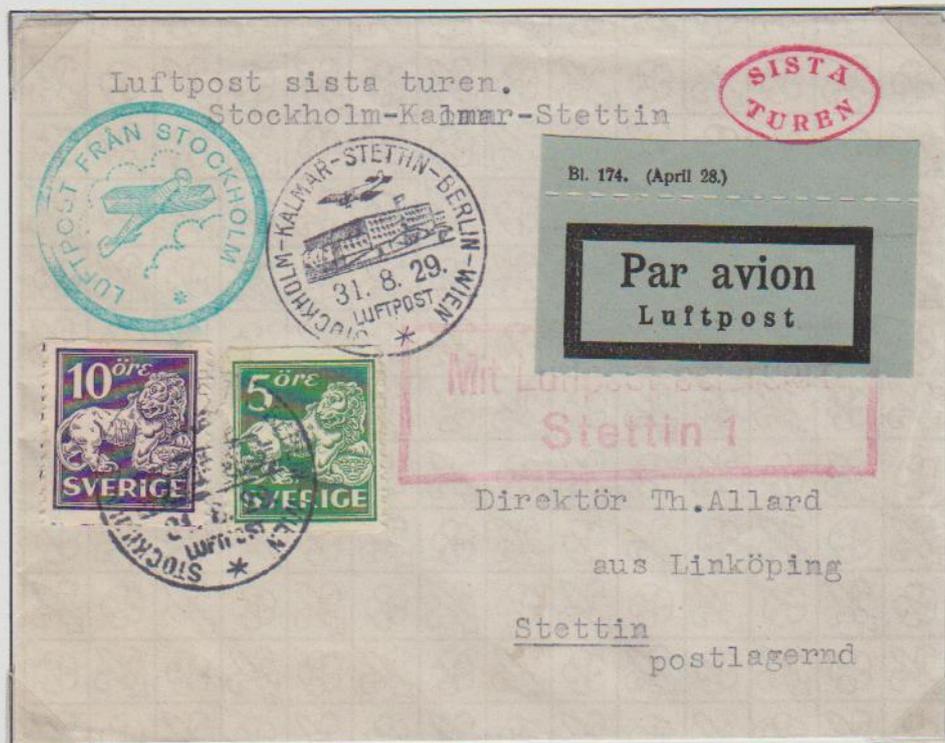


Världens första postkupéflygning startade den 18/6 1928 från Barkarby. Kortet ovan medföljde flygningen och vykortet nedan är ett foto på flygplanet, ABA:s Junker F13 S-AAAC, kallat "den flygande postkupén". Kortet är utgivet av Postens Tryckeri 1983. Vid spakarna satt KB Liljeborg och Olav Olsen var postiljon. Olsens intressanta anteckningar från flygningen finns i bifogad plastmapp.



Ytterligare postflyg från Barkarby

Den första turen Natluftpost mellan Malmö och Stockholm den 30.6.29. I Malmö användes den röda specialstämpeln på några få försändelser

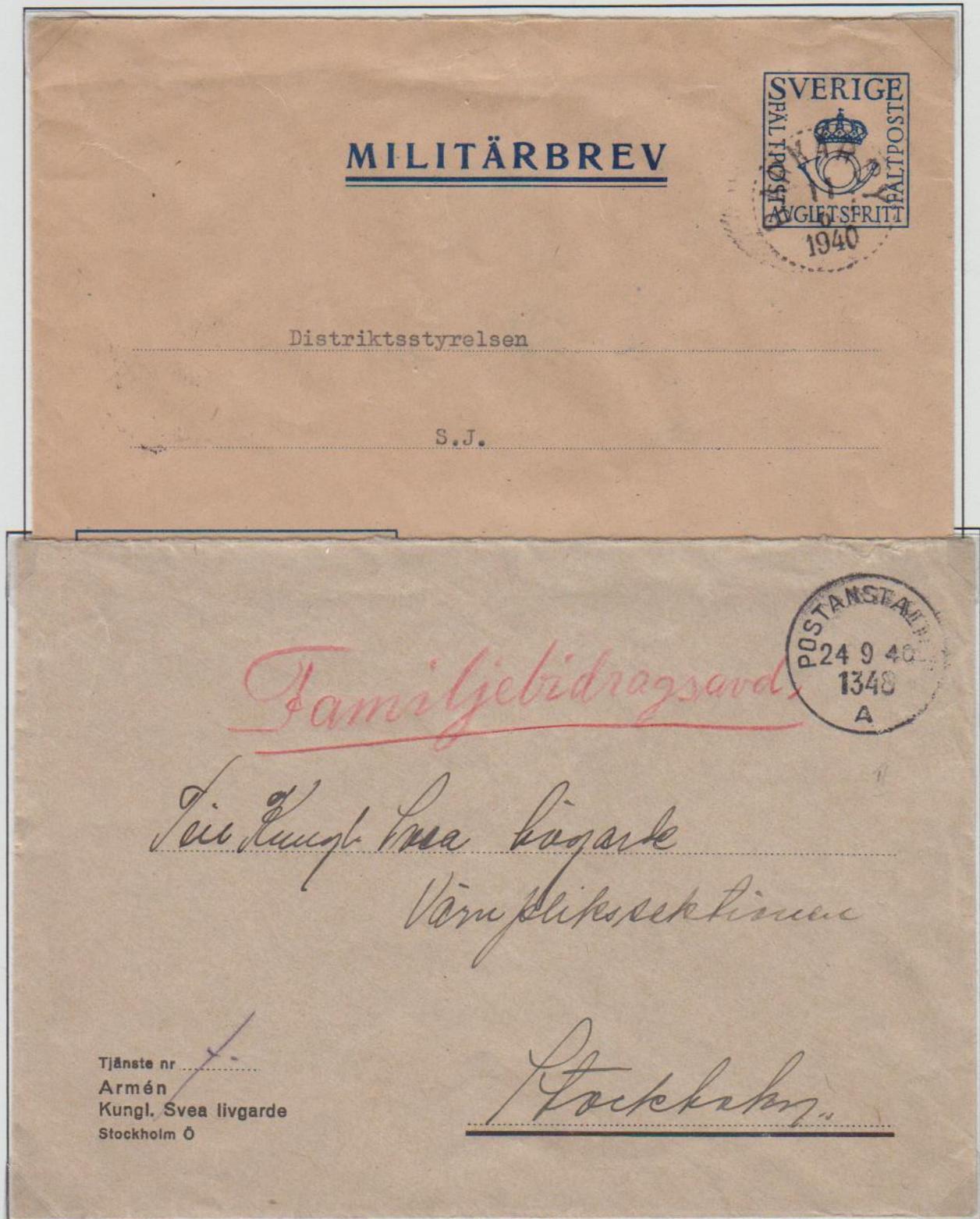


Ytterligare Östersjö-flygpost men nu sista turen för året med den flygande postkuben nu på sträckan Stockhom - Kalmar - Stettin - Berlin - Wien den 31.8.29

F8 på Barkarby

1936 togs beslut om jaktflygflottilj i Stockholms närhet och 1/7 1938 sätts Svea Flygflottilj upp. År 1956 hade ca 700 personer sin sysselsättning på F8. 1963 bytte flottiljen namn till Kungl Svea Flyg-

kår då jaktplanen flyttats från F8. Transportflyg, flygräddningshelikoptrar och utbildning i helikoptertjänst blev huvudsysslan. Från 1980 fanns inga av försvaret anställda. F8 var krigsbas till 1994.



Brev under krigstid 1939 - 45 på F 8

Det övre brevet är ett militärbrev avsänt från en värnpliktig vid F 8 till civil mottagare Barkarby N.stp 33 11.6.1940 med svarsmärket kvar innanför fliken.

Det undre är civil tjänstepost korrekt stämplad med Postanstalten 24.9.40 1348 litt A som var Barkarby, använd på F 8 under andra världskriget.

F 8 på Barkarby 2

Tjänstekuvert, text överstruken, använt som vanligt kuvert av civil avsändare. Det påklustrade svarsmärket är felaktigt använt, det fick bara an-

vändas på försändelse till soldaten. Posten på Barkarby skulle ha "nollat" frankeringen! N. stp 33 11.9.1941.

Avs. T.K. 35919

Walter Fredriksson
Vattenledningsv. 71
Midsommarkransen



Till/
N.K.I.- skolan

S:t Eriksgatan 33

S T O C K H O L M

AB
Barkarby

13 SEP 1941

~~Tjänste nr~~

~~Flygvapnet~~



Etikett för Fältpostpaket som enligt KGPS cirkulär 1942 skulle fästas på militärpaketen. På etiketten skulle "anbringas erforderliga märken" och dessa skulle stämplas innan etiketten

klustrades på paketet för att få fullt tydliga stämpelavtryck! Så tycks ha skett med etiketten ovan sänd från Barkarby med N.stp 59 b 21.5.44

En epok tar slut

Den 30.10.71 stämplades de olika kommun- delarnas post för sista gången med respektive namn, därefter gällde JÄRFÄLLA för samtliga med en slutsiffra som stod för respektive

postkontor. Barkarby blev Järfälla 6. Nedan ser vi ett "sista dags" rek. Samtliga märken kan faktiskt associeras till olika kommunikationsmedel.



Källförteckning

- Ahlsén Alice, Intervjuer och foton
- Fizir- Chrapkowski, Hus och miljöer i Järfälla
- Gustafsson j:r Lars, Järfällaboken
- Gustafsson j:r Lars och Risveden Bertil, Glimtar ur Görvälns historia
- Järfälla Kommun med div författare, Järfällaboken II
- Jonsson Bengt HF och Andersson Lars, Järnvägen Spånga - Lövsta 1889–1970
- Järfälla Hembygdsförening och Järfälla Kommun, Gamla färdvägar genom Järfälla
- Lundin Eliz, Postvägar
- Luning Örjan, Luftpostens historia i Norden
- Stockholms Stadsarkiv. Översättning av "Vargbrevet"
- Westberg - Lindberg, Järfälla Kommuns Bildarkiv