

KNIVSTA OCH ALLFARVÄGARNA

I våra dagar framhålls ofta Knivstas goda kommunikationer med yttrevärlden och det lämpliga pendelavståndet både till Uppsala och Stockholm. Så har det dock inte alltid varit. Före järnvägens tillkomst var Knivsta bara en "bondsocken" som, för all del, låg ganska nära allfarvägarna, men ändå lite avsidet - någon genomfarts- trafik förekom knappast alls. Men då liksom nu var trafiken livlig mellan Stockholm och Uppsala fast den tog bara andra vägar.

Den gamla, medeltida vägen gick från Stockholm till Åhusby i Notrrsunda, därifrån över Långåsen till Åsby i Vidbo. Där fortsatte den mot Östuna och sedan över Falebro i Danmarks socken vidare in till Uppsala. Den och andra vägar i Sverige var vid denna tid knappast framkomliga för vagnar, istället gick eller red man. Vintertid åkte man något bekvämare i släde och då for man så långt det var möjligt på de igenfrusna sjöarna. Men när Sverige en bit in på 1600-talet började bli en stormakt i Europa ställdes krav på bättre vägar som kunde binda samman rikets olika delar. Som ett exempel kan nämnas den alldeles raka vägen som anlades på 1640-talet mellan Uppsala och Flottsund. Säkerligen fick man då en livligare trafik mellan städerna på vägen från Uppsala via Flottsund och Alsike mot Märsta, och sedan vidare in till Stockholm. Denna huvudväg har i stort sett haft oförändrad sträckning allt sedan dess, men motorvägens tillkomst har gjort att den gamla vägen förlorat mycket av sin forna betydelse.

Att åka hästskjuts på dåtidens vägar var oftast inte något större nöje - det var både tidsödande och obekvämt. Under sommarhalvåret tog man i stället helst den betydligt bekvämare sjövägen. Båtförbindelserna mellan Stockholm och Uppsala var goda, och redan från 1820-talet trafikerades sträckan med ångbåt. Båten angjorde bl.a. Krusenbergs brygga och från Alsike gästgivaregård kunde man sedan ta hästskjuts för vidare färd t.ex. till Knivsta.

Under den senare halvan av 1800-talet kom järnvägstrafiken att totalt revolutionera resandet i vårt land. I Uppland och hela norra Mälardalen började resandeströmmen att "ta andra banor" i och med att den del av Norra Stambanan som går mellan Stockholm och Uppsala, öppnades för trafik i september 1866. För Knivstas del måste den nya "jernbanan" ha blivit mycket betydelsefull redan från början. Den drogs rakt igenom hela socknen och en station byggdes. Från att tidigare ha varit en socken vid sidan av allfarvägarna kom man nu helt plötsligt mitt i.

Knivsta har hamnat mycket centralt i det moderna kommunikationsnätet med järnvägen som går mitt igenom samhället, Europavägen som går strax utanför och luftvägen som går strax ovanför.

Resandets regler

Det har i alla tider varit nödvändigt för de resande att få någon plats för övernattnings, ett mål mat och i gamla tider foder till hästen - numera bensin till bilen. Redan in-

nan det fanns några skrivna lagar fanns det en oskriven lag om gästfrihet. Det var en dygd att aldrig avvisa någon främmande som behövde mat eller vila. Den resande fick naturligtvis inte heller missbruka värdens gästfrihet, men eftersom det inte fanns några skrivna lagar, och ingen heller som kunde upprätthålla dem, så var det oftast den starkes rätt som gällde. Överfall av de resande var inte ovanligt liksom våldgästning - om de vägfarande var starkare än gårdens inbyggare tog man vad man behövde, och kanske mer därtill. Redan i Alsnö stadga, som skrevs under kung Magnus Ladulås tid, 1280, förbjöds våldgästningen, men trots att Sverige med århundradena blev något mer civiliserat måste man fortfarande strängeligen förbjuda våldgästning i lagar som tillkom så sent som på 1730-talet.

Alsnö stadga påbjöd också att det i varje by skulle finnas en "rättare" som skulle kunna ge de vägfarande vad de behövde, d.v.s. sälja mat och hästfoder och upplåta sin stuga och sitt stall. Vid de större vägarna skulle det också inrättas gästgiverier eller så kallade "tavernor".

1561, under Erik den XIV:s tid, tillkom en "taverneordning" som var ett försök att reglera skjutsfärder och gästningar. En stor börda lades då på bönderna som tvingades att skjutsa resande och att utan ersättning upplåta kost och logi.

Under drottning Kristinas tid, i mitten av 1600-talet, kom nya lagar. Gästgivaren skulle nu ordna skjutsningen, antingen genom att använda sina egna hästar, eller också kunde han genom att skicka ett bud använda sig av de närboendes hästar. Detta var alltså början till det s.k. "håll- och reservskjutssystemet". Innehavarna av krono-, frälse- eller militära hemman var vid vite skyldiga att biträda med sina hästar och åkdon, men i gengäld fick man någon skattelättnad.

På gästgivaregården skulle det finnas en tavla som angav avståndet till de närmaste gästgiverierna, de som skjutsbönderna hade skyldighet att köra till, och uppgift om skjutslegan. Taxan för kost, logi och skjuts fastställdes av landshövdingen och den var lika för hela länet. Denna taxa skulle också anslås väl synligt på en vägg i gästgivaregården.

Också på 1700-talet tillkom flera lagar som gällde skjutsningen och gästgiveriverksamheten. I 1734 års gästgivareordning stadgades bl.a. vad en gästgivaregård skulle vara försedd med; Där skulle finnas sängkläder, linne, bordtyg och annat husgeråd samt ljus och ved, mat, brännvin, öl och svagöl, jämte korn, havre, hö och halm för hästarna. Om gästerna ville ha något finare än husmanskost fick de komma överens med gästgivaren om annan mat. Stuga, bord och bänk skulle de resande få åtnjuta utan betalning. I denna gästgivareordning lydde ordningsreglerna för samvaron mellan gäster och värdfolk: "Överfalles den resande av hållkarl med ovet, pröve rätten brottets beskaffenhet och låter honom (hållkarlen) straffas första gången med 10 par spö, andra gången med 16, tredje gången med arbete å fästning. För

gästvåld med sår, blånad eller blodvite å gästgivaren eller hans hjon, plikte 200 daler och vare ogillt det, han i samma gärning får. Slår han den annorledes eller kallar dem okvädningsord, böte dubbelt mot eljes. Samma lag vare, där sådan gärning göra gäst eller dennes hjon".

1766 bestämdes att i varje gästgivaregård skulle finnas en dagbok. I den skulle gästerna anteckna sina namn, orten de avrest från och resans mål. I dagboken skulle också antecknas antalet hästar som användes för den fortsatta resan. Det fanns också en kolumn där gästen kunde berömma eller, som oftare skedde, klaga på skjutsbönderna eller gästgivaren. De flesta klagomålen riktades mot skjutsen. Man var t.ex. missnöjd då den blivit försenad eller hade uteblivit. Klagomålen mot skjutsarna kunde ofta vara befogade, dels för att systemet med hållskjutsar var ganska komplicerat, och dels för att privatpersoners rese-möjligheter egentligen kom i andra hand för gästgivaren. Först och främst skulle han ombesörja kungskjutsar, kronoskjutsar med foror av många slag och dessutom skulle han se till att statens ämbetsmän hade tillgång till snabba transportmöjligheter i tjänsten.

Kungskjutsar

I vår trakt torde kungarna och deras följen ofta ha dragit förbi på sin väg mot Uppsala och vidare norr ut i landet. L.L. Lorichs har i sin bok "Vägar och gästgivaregårdar i Västmanlands län" gjort en god och utförlig beskrivning av den fruktade kungskjutsen. Denna beskrivning gäller i lika hög grad också här i Uppland.

"Kungskjutsen var mycket fruktad. Den var ganska förekommande utefter somliga rutter, å andra däremot mera sällsynt. Den satte mycket folk i rörelse och orsakade mycket bryderi, icke minst i gästgiveriets kök och gästrum. Voro de kungliga i egna höga personer ute på resa, medfördes väl i regel eget kök och köksmästare, men det oaktat skedde naturligtvis stor uppståndelse på gården. Kungens svit var talrik, så talrik understundom, att en del av den fick resa vidare till nästa station eller stanna vid den sist passerade.

Värst utsatta voro emellertid alla håll- och reservhemmans bebyggare. De voro alla nödsakade att tömma sina stall och vagnbodar och därtill söka uppbringa så många hästar och åkdon därutöver, som möjligen kunde anskaffas i orten. Detta dessutom ibland under brådaste sättnings- eller skördetid.

De som mest fruktades, voro emellertid de kungliga körsvennerna. Naturligtvis finge varken bönderna eller deras drängar hålla i andra tömmar än möjligen dem, som tillhörde de sista skjutsarna av trossen. Det var därför med stor oro och ängslan som bönderna anförtrodde sina djur åt livkuskarna, ty dessas piskor voro långa och deras förakt för bonden och hans stackars kamp var överväldigande. Karosserna voro tunga, väglaget till det mesta uselt och Hans Majestät hade vanligen bråttom, ty avstånden voro långa och ärendet för resan angeläget och riksvårdande.

Också stupade mången bondes trotjänare under dylika resor. Måhända var detta det bästa i händelse av olycksfall, ty då fick ägaren en kanske ingalunda snålt tilltagen

ersättning. Värre var det, om förut dolda skavanker bröte upp och överansträngningens följder efteråt visade sig. Då vankades ingenting för skadan. I många fall gick det naturligtvis utan äventyrligheter av något slag, men kungskjutsarna motsågos alltid med oro och kurirena, som gävo order om hästuppbåd, voro inga gärna sedda passagerare på gästgivaregårdarna.

Nästan lika besvärliga voro kronoskjutsarna. Order om hästanskaffning till dessa måste lika noggrant åtlidas som då det gällde kungskjutsen, men själva resorna voro icke så halsbrytande som i kungens svit. De gingo i saktare mak. Stundom voro fordonen så många, att de bildade verkliga karavaner. Värst var det under krigstider vid forning av arméns tross. Men även under fred togs ett betydligt antal hästar i anspråk för arméns räkning."

Hållskjutsar

Utefter de mer trafikerade lederna inrättades, som tidigare berörts, hållskjuts-systemet under senare delen av 1600-talet. Skjutsbönderna eller deras drängar skulle enligt ett visst schema "hålla" vid gästgivaregården med en eller flera hästar. Vanligtvis gick man på passet kl. 6 em. och slutade kl. 6 em. nästa dag. Om det under den tiden kom några passagerare var man skyldig att köra dessa till någon av de närmast kringliggande gästgivaregårdarna, eller till något annat ställe, beläget inom detta område. Skjutsställen låg oftast med en till två mils mellanrum, och för att skydda hästarna var hastigheten bestämd till 1 mil på 1½ timme. En resande averkade oftast 5-10 mil om dagen, så resan mellan Stockholm och Uppsala med hållskjuts torde alltså ha tagit en hel dag i anspråk.

Om det någon dag kom många resande till gästgivaregården och hållskjutsen redan var upptagen på annat håll, fick antingen gästgivaren använda sina egna hästar för skjutsen eller också fick man skicka efter någon av de kringboende böndernas hästar, den s.k. "reserven". Ville man vara säker på att slippa vänta, och på att det skulle finnas utvilade hästar redo för fortsatt färd vid nästa gästgivaregård, kunde man skicka en slags stafett, ett s.k. "förbud" (med betoningen på första stavelsen), till nästa anhalt. Detta "förbud" fördröjde ju naturligtvis resan och det var bara de välsituerade som hade råd med det.

Systemet med håll- och reservskjutsar hade dock flera nackdelar. Bönder som kanske bara hade en eller ett par hästar tvingades att ställa upp med dessa för skjutsning, ibland med mycket kort förvarning, även under de brådaste tiderna på året. Ofta var det också långa väntetider vid gästgiveriet för skjutskarlen och hans hästar. Vid vissa gästgiverier vid mindre trafikerade vägar kunde det ibland gå flera dagar mellan skjutsningarna. Skjutskarlarna fick vänta i en särskild hållstuga vid gästgivaregården, ofta i anslutning till en brännvinskantin. För att ekonomiskt stödja gästgiverirörelsen hade statsmakterna gett utskänkningstillstånd för brännvin och maltdrycker, men detta ledde till att det ofta klagades från olika håll på fylleri och oordning kring gästgiverierna. Man får förmoda att många sysslolösa hållkarlar gjorde slut på sina



"Landsvägarne genom södra delen af Sverige".

På denna karta från år 1792 är gästgivargårdarna inritade och deras inbördes avstånd angivet i antalet fjärdingsväg.

nyligen intjänade skjutspengar på starka drycker eller kortspel under sin väntan vid gästgivaregården.

Skjutsning på entreprenad

Där håll- och reservskjutsystemet var som mest betungande, och för att komma tillrätta med de omnämnda avigsidorna, införde man från 1820-talet ett entreprenadsystem. Från början var detta endast på försök, men efter en tid blev systemet permanentat.

För det mesta hölls entreprenadauktioner vart femte år på de olika gästgivaregårdarna. Eftersom Landstinget gav ett årligt bidrag till entreprenören för skjutsningen, så antogs den till entreprenör som avgav det lägsta anbudet. Detta förutsatt att han hade borgensmän som kunde godtagas. Ansåg länsstyrelsen att entreprenadbidraget skulle bli för högt i förhållande till skjutsningens omfattning, eller om man inte kunde godtaga borgen, kunde man besluta om att en ny entreprenadauktion skulle hållas. På denna nya auktion hoppades man att få någon billigare eller mer pålitlig entreprenör. Men auktionerna var dock inte speciellt välbesökta och attraktiva föreställningar, ofta var det endast den gamle entreprenören närvarande och avgav ett bud.

I kontraktet som sedan skrevs med entreprenören specificerades noggrant dennes skyldigheter, bl.a. hur många hästar han var skyldig att hålla för att kunna sköta skjutsningsbestyret. Det fordrades också i kontraktet att entreprenören skulle kunna tillhandahålla åkdon till hästarna och tillräckligt med skjutskarlar. Entreprenörens förmåner var att från de resande, dels uppbära en skjutslega per mil och häst, dels en lega per mil för åkdon och seltyg. Därtill skulle han också få bidraget från landstinget, oftast ett par hundra kronor årligen, beroende på hur stor skjutshållningen var vid gästgivaregården.

Systemen med hållskjutsar och entreprenader kom att existera parallellt under en stor del av 1800-talet. På 1870-talet var dock det förra systemet under avveckling, i alla fall i Stockholms län. Endast vid några mindre gästgivaregårdar i Roslagen skjutsade man i tur och ordning efter den intill liggande byns mantal.

Flera små gästgiverier, där övernattningar och matgäster var sällsynta, kom av länsstyrelsen under de sista decennierna på 1800-talet att förvandlas till enbart skjutsstationer. Under de första årtiondena på 1900-talet började så gästgiverier och skjutsstationer att successivt läggas ned. Nedläggningarna var speciellt många decenniet efter första världskriget på grund av att bilismens snabba framväxt snabbt gjorde hästskjutsarna omoderna. Hela gästgiverisystemet hade då spelat ut sin roll och det kom också till slut att avvecklas i sin helhet 1932-1933. "Gästgivaregård" försvann då som en särskild institution i lagarna, och det kom i fortsättningen att jämsställas med vanlig restaurangrörelse.

Knivsta gästgivaregård

En stor förändring av färdvägarna och därmed också av gästgiveriverksamheten skedde, som tidigare nämnts, efter järnvägarnas tillkomst. Man åkte tåget så långt som möjligt mot sitt resmål, och den långsamma hästskjutsen tog man så kort sträcka som man kunde.

I Långhundra fögderi fanns sedan gammalt nio gästgivaregårdar. Det var Marma i Lagga, Hjelmsta i Husby-Långhundra, Lindberga i Gottröra, Hall i Kårsta, Kimsta i Skånela, Åsby i Vidbo, Åshusby i Norrsunda, Märsta och Alsike. De tre sistnämnda var de största och de hade betydande skjutstrafik eftersom de var belägna vid den stora landsvägen mellan Stockholm och Uppsala.

För att riktigt kunna ombesörja passagerartrafiken till och från Knivsta nyöppnade järnvägsstation låg dock Al-

sike gästgivaregård avigt till. Därför fick man lov att inrätta en skjutsstation i Knivsta, troligen redan i slutet av 1860-talet eller alldeles i början av 1870-talet. Dagboken, där alla skjutsar skulle antecknas, förvarades vid järnvägsstationen. Därifrån skjutsade man till Alsike, Märsta, Marma, Hjelmsta och Åsby gästgivaregårdar samt till övriga platser som låg inom två mils radie från stationen. Skjutsningen blev ganska omfattande för entreprenören Johan Ericsson i Engby. Enligt kontraktet skulle han 1873 kunna tillhandahålla en häst vid anfordran, en häst inom en timme från beställning, två inom två timmar och två inom fyra timmar. Antalet skjutsar varierade dock starkt, dels mellan olika månader och dels mellan olika år. I januari 1876 utgick nästan 50 skjutsar från Knivsta, men i samma månad året därpå endast hälften.

Efter hand visade det tydligen sig att det också fanns behov av något övernattnings- och näringsställe i Knivsta, för i november 1879 öppnades "Knivsta gästgivaregård" i Särsta. Detta skedde på initiativ av rusthållaren och nämndemannen Johan Gustaf Högberg, född 1833 i Husby-Långhundra, som vid den tiden var innehavare av Särsta (eller Segersta, som det ibland kallades). Kronofogden hade tillstyrkt hans begäran om att få inrätta ett gästgiveri i Särsta, dels för att stället var välbeläget i närheten av järnvägsstationen och dels för att Högberg var "en högst aktningvärd man" som både ville och kunde fullgöra ett sådant åtagande. Genom en resolution av Kunglig Befallningshavare den 8:e mars 1879 blev det också förordnat att gästgivaregården skulle öppnas.

I kontraktet som sedan gjordes upp, förband sig Högberg bl.a. att dagligen tillhandahålla de resande en häst inom en timme efter beställning, två hästar inom två timmar och två hästar inom fyra timmar. I ersättning skulle han endast få en skjutslega som var 1 kr 80 öre/mil och häst förutom den vanliga legan för åkdon och seltyg. Något entreprenadbidrag skulle enligt kontraktet inte utgå. 1882 förnyades kontraktet som entreprenör för skjutsningen vid Knivsta gästgivaregård, men då kom ett entreprenadbidrag att utgå med 200 kr/år.

1887 hölls två skjutsentreprenadauktioner, dels den 23:e maj och dels den 16:e augusti. Vid första auktionen var endast nämndemannen Axel Eriksson i Tarv närvarande, förutom gästgivaren Högberg. Den sistnämnda avgav det lägsta budet - 300 kr i entreprenadbidrag per år. Men detta var tydligen inte lågt nog, utan länsstyrelsen önskade att ytterligare en auktion skulle hållas i hopp om att på den få någon som kunde åtaga sig skjutshållningen mot ett lägre bidragsbelopp. Vid den nya auktionen var lantbrukaren Oskar Johnsson i Gredelby och gästgivaren Högberg närvarande. Johnsson avgav det lägsta budet som var på 200 kr., men med det förbehållet att han ej ville övertaga själva gästgiverihållningen. Följande dag överlät han dock sitt inrop till Johan Högberg. Någon förklaring till detta märkliga förfarande finns inte i protokollet. Kunde det kanske vara så att Oskar Johnsson helt enkelt greps av eftertankens kranka blekhet?

1892 var det åter skjutsentreprenadauktion i Knivsta gästgivaregård. Den dåvarande gästgivaren Gustaf Walfrid Holmberg avgav det enda budet. De 300 kr. som han då skulle få i bidrag var tydligen ett av de högsta beloppen som skulle utbetalas vid någon gästgivaregård i länet.

Länsstyrelsen ville försöka minska detta bidrag och utlysa en ny entreprenadauktion, men kronofogden J.D. Orstadius i Kolhammar, som hade ansvaret för att den skulle hållas, var av en annan mening och skrev i sitt svar till länsstyrelsen att: "De omkring Knifsta boende mindre jordbrukarne hafva endast ett a två par dragare för jordbruket och vilja ej anstränga dessa med skjutsar eller utsätta sina söner eller tjänare för de frestelser och ovanor som under alla väder och tider på dygnet vanligen åtfölja skjutsbestyret, alltså lärer någon minskning i det fordrade bidraget ej vara att påräkna, då inroparen, dertill är en person som ej lärer nedsätta sin en gång uttalade fordran om gottgörelse för besvär, obehag och risk. Att således än vidare infordra anbuda anser jag, med full kännedom om förhållandena, vara helt och hållet lönlöst."

Ett par år senare drog Walfrid Holmberg sig tillbaka från gästgiveribestyret. Dels lät han bygga "Parkvillan", som han sedan flyttade in i, och dels överlät han i mars 1894 sitt skjutsentreprenadkontrakt på gårdens arrendator, lantbrukaren Carl-Erik Brunnberg. Denne, som senare blev ägare till gården, skötte gästgiveriet ända till 1912. Men hans son John, som i hela sin ungdom "under alla väder och tider på dygnet" fått tjänstgöra som kusk, var tydligen inte så trakterad av att ta över gästgiverihållningen. Därför övertogs skjutsentreprenaden av lantbrukaren Axel Lindgren som var arrendator på prästgården i Engby. Axel Lindgren hade kontrakt på skjutsningen ända till 1919, men han fick lov att överlåta det omkring 1916 på Ulrik Ålander på Oleda.

Över hela landet var gästgiverierna och skjutsstationerna under avveckling. Alsike gästgivaregård t.ex. hade lagts ned före första världskriget, men i Knivsta drevs gästgiveriet på Oleda ända fram till år 1926. Andra rörelser började under 20-talet att växa fram i Knivsta och tog mer och mer över gästgiveriets gamla uppgifter. Martin Fälldin, son till handlanden Nils Fälldin, startade en kaférelse, matservering och rum för resande i det hus på Centralvägen där det numera finns en manufakturaffär. Själva gästgiverihållningen med övernattningsrum och matservering drevs i ganska liten skala på Oleda. Knivstas droskbilar började också på 20-talet helt ta över personbefordran - den gamla hästskjutsens tid var definitivt förbi.

De resande

När man tittar i gästgiveridagböckerna finner man snart att skjutsarna nästan aldrig användes av "vanliga människor", därtill var de alldeles för dyra. Dessutom fick enligt författningarna, till och med så sent som för drygt hundra år sedan, skjutsarna "ovillkorligen ej begagnas" av statare, tråddragare, månglare eller månglerskor m.fl. lösa personer. Lärodrängar och båtsmän fick inte heller använda gästgivareskjutsen om det inte uttryckligen stod i deras inrikes respass. Det var således folk som var bättre bemedlade som reste. Det fanns en grupp godsägare och adelsmän som var passagerare på gästgivar-skjutsarna, de var kanhända ute på inspektionsresor till sina olika gårdar. En annan grupp var ämbetsmän, militärer, präster, läkare, veterinärer m.fl. som åkte i tjänsten eller handelsmän som var ute på affärsresor. Innan järnvägen

öppnats mellan Stockholm och Uppsala reste också många studenter med skjuts mellan städerna. Rena nöjesresor var nog inte så vanliga, men redan i slutet av 1800-talet förekom en viss turisttrafik exempelvis till Skokloster.

Åkdonen

Vanliga resenärer åkte med gästgivarens vagnar, medan de mer fordrande och välbärgade ofta medförde egna resvagnar. Dessa åkdon var för det mesta stora och tunga och de krävde tre hästar i draget. De hade emellertid bra fjädring, var bekvämt inredda och man medförde ofta reseschatull med bl.a. skrivdon, toilettartiklar, porslin, bordssilver m.m.

Om man hade råd kunde man hyra relativt bekväma vagnar vid gästgiverierna. Men hade man knappare reskassa var man kanske hänvisad till en så kallad "rapphöna", en liten gigg utan fjädrar eller i bästa fall med hårda träfjädrar. Dessa obekväma vagnar, tillsammans med ett ofta uselt väglag, gjorde resan till en mycket "omsakande" upplevelse. Vintertid kunde man faktiskt åka betydligt bekvämare med släde. Sådana användes så snart föret tillät det. Naturligtvis kunde det vara bitande kallt under själva resan, men ibland kunde man nog få frysa mer i kalla och dragiga rum på gästgivargården.

Särstas bebyggelse - från gästgivaregård till värdshus

Särstas tid som gästgivaregård sträcker sig som det redan framgått mellan 1879 och 1912. Därefter återgick gården till att brukas endast som jordbruk igen fram till 1952 då den förvärvades av dåvarande Knivsta kommun. Kommunen hade börjat expandera och man behövde den centralt belägna marken för bostadsändamål och för uppförandet av en ny och stor skola - nuvarande Thunmanskolan.

Efter några år av ombyggnadsarbeten på gården öppnades så 1956 "Särsta Wärdshus". Att starta en restaurangrörelse i Knivsta ansågs då av många som både märkligt och riskabelt rent affärsmässigt och man spädde dess snara nedläggning. Men så illa har det ju inte gått eftersom rörelsen har bestått i 25 år. Wärdshusvärdarna under denna tid har varit: Folke Wallander, till mitten på 60-talet, därefter Ture Lundgren och under de senaste tolv åren Conny Gustafsson.

Flera av de hus som idag utgör värdshuset står kvar, troligen oförändrade till det yttre, sedan gästgiveriets dagar. Andra hus har däremot rivits och till en del ersatts med nytt.

Själva huvudbyggnaden, där nu värdshuset och förr gästgiveriet var inrymt, är gammal. Troligen uppfördes huset under första hälften av 1700-talet, men är sedan dess ombyggt och renoverat ett flertal gånger. Den troligen största ombyggnaden gjordes omkring 1850, då taket och den övre våningen ändrades för att få större utrymmen och för att bättre motsvara tidens smak. På övervåningen fanns sedermera under gästgiveritiden, övernattningsrum för de resande. Av den fasta inredningen i huset finns knappast något i behåll från denna tid, eftersom man, som tidigare berörts, gjorde en grundlig renovering

och invändig ombyggnad efter kommunens övertagande i mitten av 50-talet.

Den norra flygelbyggnaden är också gammal - troligen från mitten av 1700-talet. Den har tidigare använts som bl.a. drängstuga och tvättstuga. På 1950-talet, under värdshusvärden Wallanders tid, användes den som "kafestuga" i anslutning till en minigolfbana i parken.

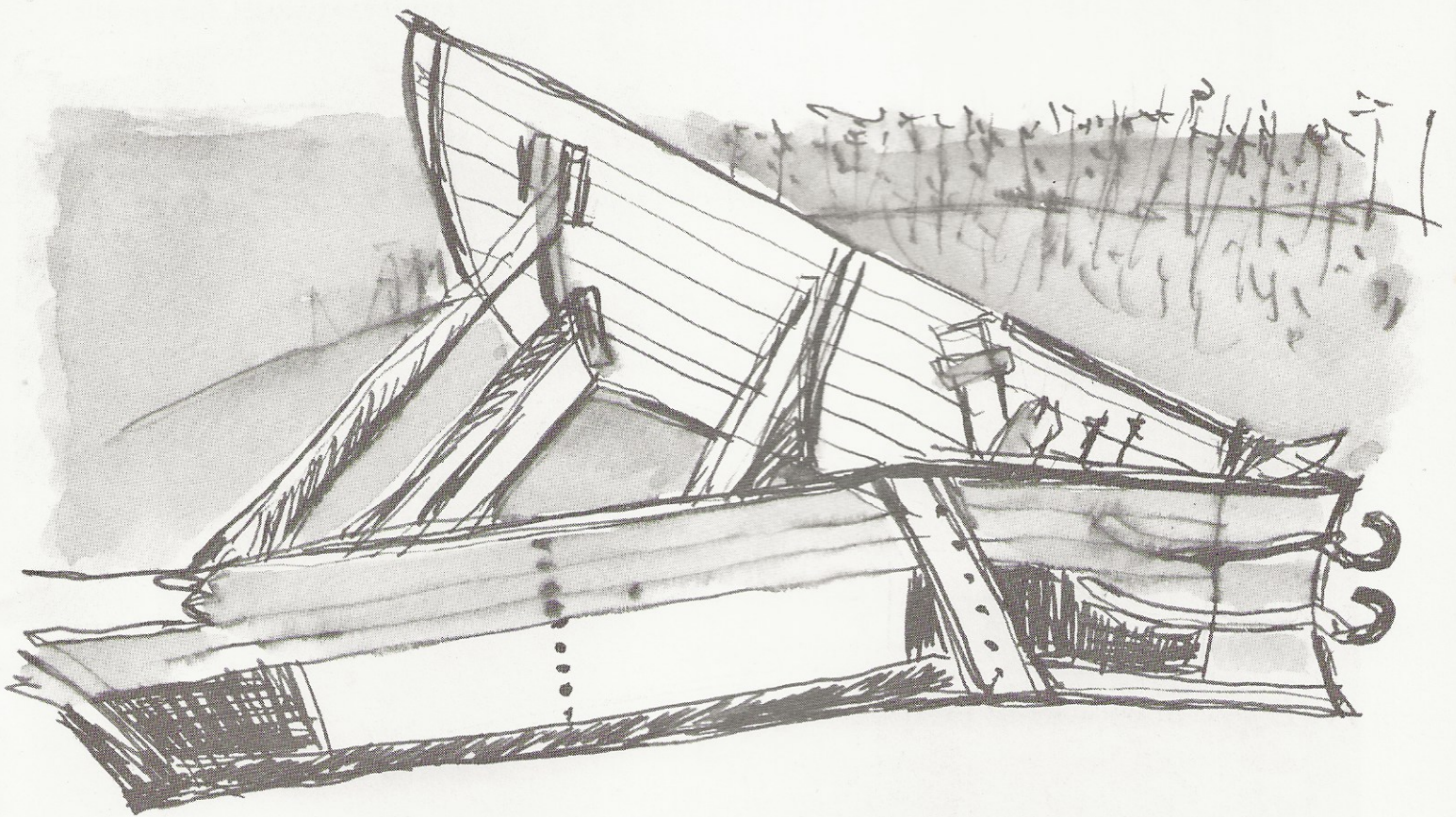
Den nuvarande södra flygelbyggnaden är uppförd under 1950-talet som en gästrumsflygel. Den ersatte då en gammal vishusbod och magasinsbyggnad, snarlik den bevarade norra flygeln. På den gamla bodens tak satt då en vindflöjel, tyvärr numera förkommen, troligen med byggnadsåret "1749".

Omedelbart söder om mangårdsbyggnaden står en gammal snickarbod, sammanbyggd med en vedbod. Under

snickarbodsdelen finns en murad källare. I närheten av dessa bodar står ett före detta svinhus, numera använt som förråd. Stallet, ladugården och logen som låg i söder nedanför backen, revs dock på 50-talet för att ge plats åt den framväxande hyreshusbebyggelsen.

Avslutningsvis kan man konstatera att trots förändringar och moderniseringar under årens lopp, får man ändå en ganska god bild av den gamla gårdens utseende. De gamla, stora lövträden omkring liksom skyddar den mot det moderna Knivsta. Likaså har man tack vare den nuvarande värdshusöreelsen lyckats bevara lite grand av stämningen från gästgiveriets dagar.

Per Thunström



Vickeby byalags snöplog var i början av 1940-talet en modernitet med funktionell formgivning och kraftig järnskoning, senast använd vintern 1953-54, då traktordragen, tidigare hästanspänd, 2-3 hästar. OBS! finessen med två dragkrokar, alternativa plogdjup. Avritad med is i reservoarpennan och frost i fingerlederna, nov. 1980.