



Olika generationers vägsträckningar genom Frufällan. Espingstorp/Tullen ligger 400 meter t.v. om bildkant.
 I. Torpen Skinnfällan, Frufällan och Ledstorp låg nära intill den äldre vägen, nuvarande Distansvägen–Trossvägen.
 II. Nästa väg gick nära stationsbyggnaden och korsade järnvägen till höger i bild.
 III. Den nuvarande vägen följer järnvägen genom samhället, men är här ännu ej anlagd. Vykort 1960-tal.

TULLEN I FRUFÄLLAN

– en kort historia

av Lennart Wasling

Om vi kunde gå några årtionden tillbaka i tiden, och fråga en person som bodde i Frufällan var Tullen ligger, så kan jag lova att alla med minsta lilla lokalkännedom visste svaret. Tullen var ett av de säkra riktmärkena i samhället. Ägaren Karl Gustafsson, »Tulla-Kalle», var också väl känd. Dessutom minns vi Tullen som det sista stället som hade ladugård och kor – den förra finns ännu kvar, de senare betade fram till 1950-talet, ofta nära nog mitt i samhället. Vid denna tid låg där också en gammal, ganska förfallen stuga, som varit hemmanets boställe.

Egentligen heter stället Espingstorp, och ligger enligt kartorna på Längjum Stommens utmarker. I verkligheten ligger det cirka 500 meter söder om Frufällans gamla, nu rivna, järnvägsstation. Varför det kallades Tullen var det inte många som visste, bara att det nog hade något att göra med knallarna

som for norrut – eller möjligen söderut, hem igen. Stället låg ju vid stadsgränsen, nära Skogsryds station. Nog lät väl det trovärdigt, eller hur.

Nu var det visserligen så, att gränsen mot Borås inte hamnade här förrän 1920, när sista delen av Torpa socken (bl.a. områdena Sjöbo och Skogsryd) inkorporerades i staden. Tidigare gick här bara en gräns mellan de två socknarna Fristad och Torpa.

Nej, förklaringen till namnet får vi söka på annat håll, för någon varutull^{*)} har aldrig upptagits i dessa trakter.

*) Lilla tullen, lanttullen, var en införselavgift (varutull) som 1622–1810 togs ut på handelsvaror som skulle säljas i städerna. Tullen skulle tas ut på alla »ätliga, slitliga och förmötliga varor» och betalades med 1/32 av varans värde. För att förhindra smuggling byggdes tullstaket runt städerna, vilket gav upphov till Staketgator runt bebyggelsen.

Vägen mot Skaraborg

På vägarna ut från städerna angavs förr något härads- eller sockennamn, ofta med gästgiveri, som destination på kartor och vägvisarstenar. För vägen norrut från Borås angavs att den gick mot Borgstena, därifrån vidare mot Skaraborg. Idag har vägen flera namn beroende på var man befinner sig. Skaraborgsvägen, Fristadsvägen och Skogsrydsvägen är exempel från Borås horisont.

En vägs sträckning ändras naturligtvis med tiden. Från början lades vägarna helst på åsar där det var torrt, men som hade nackdelen att det blev backar uppför åsen och nedför densamma innan man nådde nästa. Där man lättast kunde ta sig fram till fots eller med klövjad häst uppstod, utan formella procedurer, den äldsta leden. Med tungt lastade hästforor krävdes sedan nya vägar – olika för hjulburna vagnar på sommaren och slädar på vintern. Motortrafiken i modern tid kom med sina krav på genomfarter och ringleder. De senaste 150 åren har dessutom konkurrensen från järnvägarna förändrat bilden.

Kyrkan i centrum

Där vägarna drog fram växte också bebyggelsen upp. Goda kommunikationer har alltid varit en fördel och då blir de mest attraktiva lägena i allmänhet de som ligger nära vägarna. Kyrkan blev centrum i det samhälle som växte fram. Som en följd av detta gick under lång tid huvudvägarna i landskapet mellan kyrkorna, och inte bara för att prästen skulle ta sig fram. Bynamnet där kyrkan byggdes gav snart namn åt hela socknen. Det gamla centrumet vid kyrkan med skola, fattighus och marknadsplats, flyttades i nyare tider till ett ställe nära järnvägsstation och affärer. Huvudvägarnas sträckning förändrades då och leddes mellan dessa nya centra. Fristad är ett exempel som följer mönstret.

Ännu i denna dag brukar man utan svårigheter kunna se flera generationers huvudvägar i naturen. I våra trakter är dagens riksväg 42 byggd för cirka ett halvsekel sedan. Omkring sekelskiftet 1800/1900 färdigställdes den förra vägen och ytterligare något hundratal år tidigare den ännu äldre. För det område som här ska behandlas syns exempel på sträckningarna på den inledande vykortsbilden ganska tydligt. Vägen gick nära torpen Espingstorp (Tullen), Skinnfällan (Jakobsdal), Frufällan och Ledstorp. Sträckningen följer de nuvarande gatorna Distansvägen–Trossvägen, och i dess förlängning syns ännu spår i naturen.

Böleboliden

Vägen mellan Borås och Fristad har åtminstone sedan slutet på 1600-talet gått genom Öreskogen. Mellan Frufällan och Sparsör gick leden via Solhult, Skogen/Varpeliden och Klinten på högsta stället (se karta). Över Viskan, norr om Sparsör, byggdes vid denna tid en stenvalvbros som fick namnet Öre-bros. Denna övergång är en anledning till att vägen drogs på detta ställe. I en skrift från Hushållningssällskapet heter det:

»Men sedan Öre-bros blifvit byggd öfver Viskan nära dess utlopp i Öresjön i slutet af 1600-talet, hade den nuvarande vägen allmänt begagnats. Som denna väg var och är synnerligen backig mellan Sparsör och Bölebo-liden, var det ej underligt, att det tidigt uppstod tanke på att omlägga honom.»

Den brantaste passagen norrut för de vägfarande bönderna med sina foror låg några hundra meter norr om torpet Frufällan, vid Solhult. Den långa stigningen upp genom Öreskogen till krönet av backen, innan det bar av ner mot Sparsör, var svår att klara av. På en kilometers sträcka var det en höjdskillnad på drygt 30 meter, där en kort backe var riktigt brant. Att ta sig upp här med tungt lass på dåligt underhållna vägar var ett kraftprov för både häst och kusk. Denna backe var flitigt trafikerad och den hade rykte om sig att vara en av de mest svårforcerade i hela landskapet. Den var känd under namnet Bölebo-liden – på vissa kartor betecknas den Bolabro- eller Bålabro-liden.

Om en ny väg kunde ersätta denna långa backe, skulle det bli en stor förbättring för vägfararna.

Ny sträckning utefter sjön

Handlanden Anders Magnus Salmenius (1786–1857) var en av de ledande borgarna i Borås. Han var känd för sina hårda nypor i affärssammanhang, men hade också ett finger med i spelet på det mesta som rörde stadens egna angelägenheter. Han väckte i början av 1830-talet förslag om att vägarna runt om Borås borde rustas upp. Att planera för alla på en gång kändes dock för vidlyftigt för den tidens beslutsfattare, och man enades om Borgstenvägen som en av de första. För Boråsarna var detta den viktigaste kommunikationsleden, norrut uppåt landet. Stora mängder varor transporterades här i båda riktningar av både knallar och förbönder.

Vägen skulle byggas om och den svåra backen ersättas med en passage nära sjön. Den nya leden skulle dras från »Torpet Sparsör utmed Öresjön

till fjerdingsspålen på Gamla Landsvägen nära så kallade Bölebo Liden», där den gamla vägen kunde ansluta.

Den 23 april 1831 inställde sig Commissions Landtmätaren Samuel Conrad Gråberg »på torpet Sparsör för att i följd af Konungens Befallningshafvare ... uppgöra förslag öfver ny vägs anläggande närmare Öresjö än den som nu befinnes».

Ett bolag som skulle ha hand om vägen skulle också bildas. Kallade var ägarna till den mark som skulle komma att tas i anspråk och som ses på kartan. En hel vecka gick man runt i terrängen och gjorde mätningar. Det var sedan upp till ägarna att komma med krav på ersättning för sin förlorade mark.

Vägbredden sattes till 12 alnar och längden uppskattades till 4 674 alnar. Kostnaderna beräknades enligt följande:

Inlösen av marken (3 tunnland, 7 ½ kappland) 450 riksdaler, vägbyggnaden 12 005 rd och flyttning av Aron Larssons lada vid Sparsör 50 rd. Dessutom ersättning till Landtmätaren, dagsverkare m fl till 75 rd.

Totalt 12 585 riksdaler och 23 skilling banko.

Förrättning

Den 12 maj 1831 var planeringsarbetet klart och handlingar inlämnas till tinget för fastställande. Sedan tog det dock några år innan vägbygget kunde påbörjas. Då hade man även bestämt att bygget skulle förläggas till Espingstorp (vid gränsen Fristad–Torpa) för att en besvärlig backe där också skulle kunna bättras på.

Ombyggnaden skulle medföra att längden av den gamla vägen på hela sträckan minskades från 6 222 alnar till 5 745, sålunda en minskning med 477 alnar och dessutom skulle man få en nästan jämn väg. En avsevärd förbättring skulle bli resultatet.

»Karta öfver en ny föreslagen Landsväg ifrån Torpet Sparsör utmed Öresjö till fjerdingsspålen på Gamla Landsvägen nära så kallade Bölebo Liden emellan Borås Stad och Borgstenas Gästgivarvärdgård uti Elfsborgs län, Wedens härad och Fristads Sockn, författad år 1831 af Sam. Conr. Gråberg.»

Utsnitt, Lantmäteristyrelsens arkiv.

Kompletterad med några nu kända namn (○).





Espingstorp, även kallat Tullen. Huset revs på 1970-talet.

En tullväg

Ansvar för landsvägarnas underhåll vilade vid denna tid normalt på gårdarna. Bönderna hade en viss sträcka att sköta i förhållande till sin gårds storlek. En del markägare kunde ha sin vägdel långt från själva hemmanet. Detta markerades med väghållningsstenar*) utefter leden. Men när nya vägar skulle byggas, som i detta fall, fick finansieringen göras på annat sätt.

Medel till denna vägomläggning skulle anskaffas genom att bilda ett bolag som av Kungl. Maj:t fick rätt att inkassera vägtull. Statsbidrag utgick också. Arbetet utlämnades sedan på entreprenad till en man, som var känd i bygden, sedan han i början av 1830-talet inlett en verksamhet som väg- och brobyggare. Han skulle senare göra sig känd inom olika områden.

Hans namn var Fredrik Sundler (1798–1868), en universalbegåvning som kunde sätta många titlar på sitt visitkort: brukspatron på Sotared och Fänneslunda, borgare i Borås, riksdagsman för borgarståndet under tre riksdagar för Borås (även för Ulricehamn, Trosa resp. Vänersborg), kyrkbyggare, vägbyggare, järnvägsbyggare (den förste i landet med linjen Frykstad–Klarälven), stationsinspektör i Vårgårda och mycket mer.

Byggandet av vägen intill Öresjö inleddes 1837 och redan 1839 var projektet fullbordat. Kostnaden

för bolaget blev 8 000 riksdaler banko, vilket var omkring 6 000 mindre än kostnadsförslaget, och Sundler klarade således sin uppgift väl.

Ytterligare omkostnader för arbetet tillkom visserligen, och totalkostnaden torde ha uppgått till omkring 9 000 riksdaler banko. Bolaget erhöll statsbidrag på 6 000 riksdaler banko under åren 1841–1844, bland annat för »Sprängkrut, 669 riksdaler». Resten av byggnadskostnaden skulle täckas av en tullavgift från dem som nyttjade vägen.



Vägbyggaren Fredrik Sundler.

*) Lokal benämning: »broga-stenar».

Broa vägar = påföra småsten på gytjtiga vägar.

Vid Espingstorp uppsattes en bom och här betalades tullpenning. Namnet Tullen kom alltså till för att det var här som tullbommen placerades och avgiften inkasserades. En vägtull och inte varutull var det alltså fråga om.

Affärerna blev goda, och vägtullen kunde avskaffas redan efter nio år. Tullen vid Espingstorp i Frufällan blev verkligen en kort historia.

10 tusen ton gods – 100 ekipage om dagen

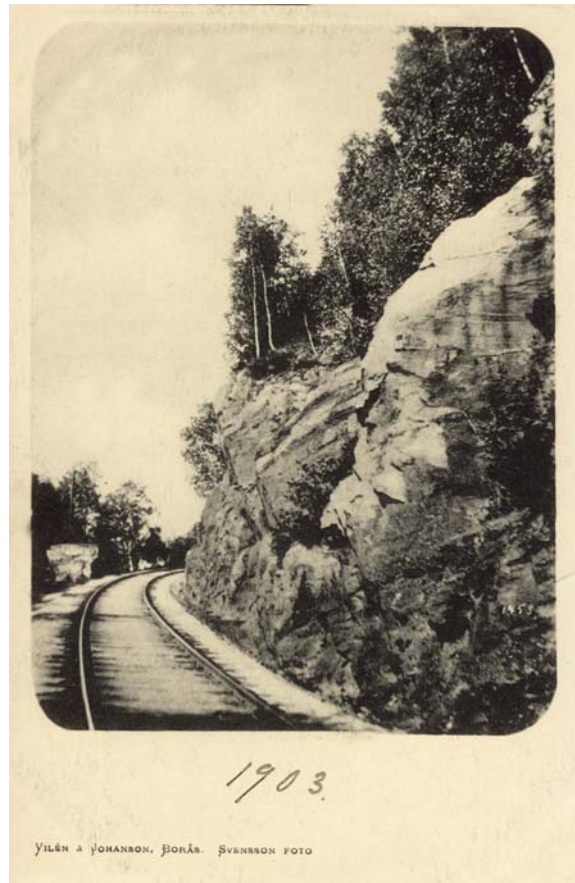
Att trafiken på vägen var omfattande, kan man förstå av, att tullmedlen under år 1840 utgjorde 1 365 och under de närmast följande åren omkring 1 600, allt riksdaler banko. Vägavgiften var 2 skilling banko för ett enbetsåkdon (häst eller nötkreatur), och en beräkning visar, att tullbeloppet representerade en trafik av omkring 38 400 enbetsåkdon om året eller i medeltal något över hundra om dagen.

Om man räknar med att varje sådant åkdon i medeltal transporterade gods till en vikt av 30 Lispund [à 8,5 kg], så får man en transport av 57 600 Skeppund [à 170 kg] gods per år eller nära 10 tusen ton per år. En avsevärd transportmängd således.

Vintervägar

Som framgår var trafiken på den tullbelagda vägen mycket omfattande. Det är dock viktigt att ha klart för sig att man ändå helst körde på vintern, när man kunde ta sig fram på frusna sjöar och mossar. Sådana vägar fanns utstakade från Falbygden ner mot Borås. Där kunde man köra mycket fortare och bekvämare; man kunde ta mycket större lass och för förbönderna var vintern en tid när de hade mindre att göra i jordbruket. En sträckning gick t.ex. över Fåglavik till Borås. Den var 5 mil lång och utan någon enda backe. Förbi just Fåglavik drogs stambanan på en jättelik bank, som stängde denna trad mot söder. Men hästforornas tid var ändå förbi när järnvägen byggts ut.

Kylan för de åkande var knappast något problem och vittnesmål från utländska besökare prisade de fina vintervägarna och deras bekvämlighet. Sommarvägarna var det knappast någon som prisade – de var ofta urusla.



Järnvägen drogs på den gamla vägbanken vid Öresjö.

Johannes Jonasson i Hudene

Ett exempel på hur transporten kunde gå till för dessa förbönder är denna s. k. triangelresa: Under andra halvan av 1800-talet körde en ung man vid namn Johannes Jonasson från Hudene följande rutt med sin for. I Lidköping köpte han säd och fyllde vagnen. Därefter begav han sig till Borga kvarn vid Vara och fick den mald. Sedan for han vidare till Borås med sitt mjöl och sålde detta där. Han fyllde sitt ekipage med vävnader och andra textilier och for tillbaka till Lidköping, där han avyttrade sitt lass. Turen tog en vecka. Och redan i relativt unga år kunde Johannes köpa det lilla hemmanet Fäbrobacken i Hudene, där han levde resten av sitt liv som bonde.

Myntvärde

1 riksdaler banco = 48 skilling

1 skilling = c:a 2 öre

1 »tolvskilling» = c:a 25 öre



Järnvägen ska fram

Vägen utefter Öresjö var ett projekt som på alla vis var lyckat. Men det blev ändå inte långlivat. På 1850-talet började man planera för den nya tidens transporter. Järnvägar skulle byggas i hela landet. Staten stod för stambanorna och privata bolag byggde lokalbanor som anslöt till dessa. När man väl bestämt att anslutningslinjen från Borås skulle gå mot Herrljunga bildades bolaget Borås–Herrljunga

järnväg (BHJ). Sträckningen mot Fristad måste då passera Öresjö, och det enda alternativ som stod till buds var den relativt nybyggda vägen. Som landsväg var den alltså bara i bruk till 1860. Den endast tjugo år gamla vägen fick då flyttas tillbaka till gamla Bölebo-liden, och den plana vägen var ett minne blott när järnvägen invigdes 1863.

* * *



Wester Tull eller Katrinebergs vägtull. Tullen som gav namn åt en stadsdel i Borås.

Tullen vid Göteborgsvägen i Borås

Det finns ytterligare en känd tullbyggnad i våra trakter. Vägen mellan Borås och Göteborg hade förr en annan sträckning än den som vi minns som Gamla Göteborgsvägen. Vägen gick ut från Borås mot Viared och ner mot Fläskjum i Bollebygd – söder om Viaredssjön.

I början av 1830-talet hördes röster som ville ändra vägens sträckning, och lägga den på norra sidan om sjön, genom Sandared och Hultafors. Det gynnsamma sillfisket på Västkusten och en begynnande bomullsindustri gjorde att vägen inte höll måttet. Tillstånd inhämtades från Kungl. Maj:t och ett bolag bildades. Vägen skulle finansieras

med vägtullar. Detta var några år innan de ovan beskrivna vägen Frufällan–Sparsör byggdes. Den ovan nämnde Fredrik Sundler åtog sig uppdraget att bygga vägen.

En tullstuga byggdes, och den finns fortfarande kvar med adressen Göteborgsvägen 126. Där fick de vägfarande stanna och erlägga en tullavgift till Fläskjums Wägbolag under åren 1834–1873. Avgiften var 1 skilling för varje »gående, åkande eller ridande person» och 2 för ett »Paråkdon med Suffletter».

Borås Stad inköpte fastigheten 2008. Stadsdelen Tullen har fått sitt namn efter denna vägtull.