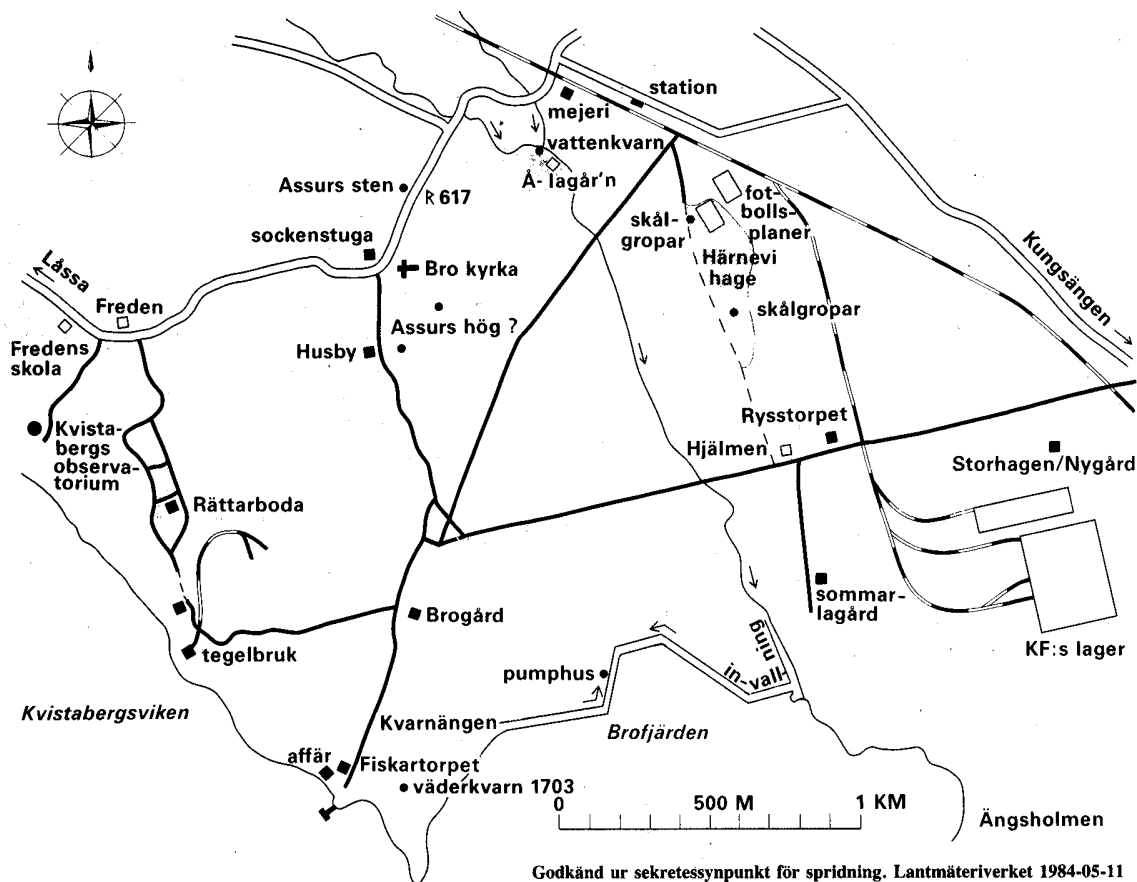


Brogårds-området

Reviderad och utökad text 2002-2004. Ersätter sid. 34-45.

Öppna Bokmärken: bokens innehåll



Vi skall nu bege oss till området söder om Bro och se vad kulturhistoriskt intressant det kan ha att erbjuda. Här ligger marker som ofta utnyttjas för promenader både med och utan hund. Att vid ett och samma tillfälle besöka hela det beskrivna området går inte, möjligen om du tar cykeln till hjälp.

Idrottsplatsen

Vi utgår från Brogårdsalléns början vid gångtunneln under järnvägen och viker omedelbart in på gångvägen, som leder förbi Bro IK:s fotbollsplan. Idrotten i sina olika former ingår sedan länge i ett för vår tid kännetecknande kulturmönster. För dem som i framtiden skall skildra gångna tiders levnadsomständigheter, blir idrotten och andra fritidssysselsättningar ett viktigt område att studera. När man idag frågar gamla ortsbor om vad de gjorde på sin fritid, får man ofta svaret, att de aldrig hade någon. Dagens kulturmönster är i det avseendet verkligen ett helt annat. Fritiden och hur den skall användas kan ju ibland bli ett problem för somliga människor.

Gamla brobor har i alla fall inte kunnat klaga över brist på möjlighet att spela fotboll. Bro IK har drivit sin verksamhet sedan Sverige stod värd för sommarolympiaden 1912 och är därmed den äldsta idrottsföreningen i kommunen.

Härnevi hage

Dessa funderingar kan vi ha, medan vi söker oss till några för alltid förevigade minnen av en urgammal sysselsättning, som våra förfäder utövade, både vid fotbollsplanen och längre bort i Härnevi hage. Invid gamla fotbollsplanen samlades människor för ca 2000 år sedan för att uppleva en särskild gemenskap, även den med ingredienser av extas. Berghällen invid gamla klubbhuset lämnar idag och för all framtid vittnesbörd om något som ännu inte fått sin fulla förklaring, men som för sin tids

människor måste ha betytt väldigt mycket. Det är de s.k. skålgroparna eller älvkvarnarna som jag tänker på.

Älvkvarnar

Skålgroparna är grunda fördjupningar i hårda berget, några centimeter djupa och 7-8 cm i diameter. De har huggits eller borrats fram i svagt sluttande berghällar, ofta som här i österläge. Både här och på en berghäll 300 meter söderut är de ifyllda med röd färg, så att man lätt kan se dem. Säkerligen finns det många, många som ännu inte upptäckts. Men för all del, börja inte att skrapa bort mossan för att hitta fler. Det är förbjudet att skada naturen på det viset.

Härneviområdet har de flesta skålgroparna i Upplands-Bro och kommunerna närmast omkring. Den största koncentrationen inom ett vidare område finns runt Enköping, där flertalet av Upplands närmare 30 000 hittills upptäckta skålgropar påträffas. Det finns egentligen ganska mycket att säga om dessa gropar, som alltså också kallas älvkvarnar, men vill du veta mer om dem, får du läsa om dem i kapitlet om den forntida religionen på sidan 000 eller i tidskriften RIG 1956 eller på hemsidan.

Namnet älvkvarnar har uppkommit genom att folkfantasin velat förklara dem som gjorda av älvor. Men naturligtvis är det människor som gjort dem. De anses vara från bronsåldern och ha en religiös innebörd med anknytning till fruktbarhetsdyrkan eller dess motsats döds Kult. Eftersom namnet Härnevi förknippas med fruktbarhetsgudinnan Härn är det förra alternativet mer troligt, i varje fall här i Härnevi.

Rysstorpet

Vi försätter längs den för några år sedan iordningställda cykel- och promenadvägen söderut. När vi kommer fram till vägkorsningen, ser vi KF:s stora lagerbyggnad. Närmsta byggnad är emellertid Rysstorpet, och man kanske frågar sig hur det namnet uppkommit. Det enda som jag kan säga om saken, är att torpet förr bebotts av en arbetare på Brogård, som i en gammal handling kallas Måns Rysse. Han bör emellertid ha blivit uppkallad efter torpet, eftersom namnet Rysstorpet fanns redan före hans tid, på en karta från 1703.

Hjälmen

I den gräsbevuxna backen vid vägkorsningen ligger ett antal stenar utlagda i rader. Det är grundstenar till en s.k. hjälm, en torklada utan väggar. Sådana finns kvar på flera ställen i bygden, och du kan nog skymta en strax bortom KF:s lager. Av någon anledning brann denna hjälm ned på 1930-talet. På grund av denna brand får vi emellertid en helt annan sak i skarp belysning, det som är främsta anledning till att jag valt denna väg för att föra dig till Brogård. När Bros brandbil ryckte ut för att släcka branden, fastnade den på den vattensjuka vägen.

Invallningen

Från 1945 skulle dock vägen aldrig mer bli ställd under vatten, eftersom hela fältet ända fram till Brogård då blev invallat med en 1200 meter lång skyddsvall. Så skrev jag 1984, men sedan dess har förhållandena radikalt ändrats. I en tid då jordbrukare får betalt för att avställa åkrar är det många krafter som verkar för att också återställa forna våtmarker. Så blev beslutat för Brogårds del och en avvecklingsplan för åkerområdet gjordes. Den kullkastades emellertid våren år 2000 när vattenståndet i Mälaren steg så högt att vallen bröts igenom och en mycket stor del av åkern vattendränktes. Att reparera vallen blev naturligtvis aldrig aktuellt och Mälaren har nu återgått till sin forna strandlinje.

Sommarladugård och hemlig radiospaning

För att kunna visa dig ett naturskönt område, som få brobor tycks ha upptäckt, skall vi följa den lilla vägen, som går söderut från Rysstorpet mot mäljarstranden. Byggnaden längre fram efter vägen är Brogårds nu övergivna sommarladugård. Den byggdes en gång, för att man bekvämt skulle kunna mjölka korna, utan att varje gång behöva driva dem tillbaka till stora ladugården. Här var ordnat, som du kan se, för maskinell mjölkning i ett antal bås under tak, men utan väggar.

Fältet i riktning mot KF:s stora lagerbyggnad visade sig under andra världskriget vara tjänligt för radiospaning mot illegala agentsändare och utländsk radiokommunikation. Därför fanns här under 1941-42 ett radiopejltorn. Avsikten var att här upprätta en permanent station för Stockholmsområdet

för samordning med den s.k. frivilliga lyssnartjänsten som upprätthölls av radioamatörer. Mindre än ett år efter uppförandet brann tornet emellertid ner och verksamheten flyttades till annan plats.

Vi fortsätter och kommer till en mycket vacker hagmark. Från berget får vi fin utsikt över det forna invallningsområdet. Man ser inte längre diket innanför vallen, med vars hjälp man under vårens högvatten sänkte grundvattennivån under åkern genom att hela tiden lyfta upp dikets vatten i Mälaren med hjälp av pumpen i pumphuset mitt på vallen. På våren, kunde man se traktorerna köra ända fram till diket, trots att marknivån låg något under Mälarens yta. Genom invallningen hade 35 hektar åkerjord blivit åtkomlig.

KF:s lagerbyggnad

Om vi från berget vänder oss mot öster, har vi framför oss KF:s stora lagerbyggnad. Från det här hållet ser man verkligen hur stor den är. Höjden på byggnaden blir uppenbar, när man tänker på att de till synes små portarna är insläppen för de fyra järnvägsspåren, som leder in i byggnaden. Med sin nästan 1 miljon kubiketers volym och en area som motsvarar 17 fotbollsplaner blev denna byggnad år 1970 en ersättning för 17 lagerlokaler utspridda över hela landet. 2/3 av anläggningen utgörs av rikslager och återstoden är regionlager för stockholmsområdet.

Nygårdsområdet

Namnsättningen på området genom de senaste århundradena är en god illustration till den landvinning man successivt gjort på grund av den ständiga landhöjningen. På 1700-talet kallas området bortom Nygård för Lindängen. Där låg, som framgår av namnet, en för åkerbruk oanvändbar mark, som på grund av det sankt läget i stället gav saftiga skördar av hö. På 1800-talets kartor står det Storhagen. Nu var det inte längre lika sankt, och marken kunde därför användas som beteshage. Till slut hade marken blivit så torrlagd, att den kunde göras till åker, och en helt ny gård, Nygård, kunde anläggas på platsen.

Det visade sig emellertid att högvattnet i Mälaren på våren kunde göra Nygårds åkrar väl sura och därmed försena vårbruket i alltför hög grad, särskilt sedan man började använda traktorer. På 20-talet gjordes därför den allra första invallningen med en ångdriven vattenpump på andra sidan Ängsholmen, sydöst om den plats vi nu befinner oss på. Landhöjning gör att invallningsområdet nu dränerar sig självt utan pump. Observera att det inte är fråga om samma invallning som den, som ligger på Aspviks mark ytterligare ett stycke söderut.

Vill det sig illa, kan dessa marker fortfarande ge problem i översvämningstider. Så sent som i mitten på 1970-talet blev det allvarliga översvämningar i källrarna till husen i gamla Bro, därför att diket genom den gamla Lindängen inte kunde sluka all nederbörd. Lutningen var alltför liten för att vattnet skulle hinna rinna av i samma takt som det kom från skyn. Ett annat talande vittnesbörd om dessa sankt ängar är, att gäddorna om våren, medan diken ännu var öppna, kunde gå genom den forna Lindängen förbi brandstationen ända upp till nuvarande bebyggelsen vid Finnsta, där de kunde fångas.

Bro ängar

Nygårds marker var förr samlingsplats för ornitologerna i Stockholmstrakten och kallades av dem före tillkomsten av lagerbyggnaden för Bro ängar, Jag måste passa på och nämna vad som sägs om Nygårdsområdet i den naturvårdsinventering av kommunen, som gjordes 1966, således innan lagerlokalen byggdes. Där berättas om "den särpräglade naturen som inte i någon högre grad slagits sönder genom olämpliga byggnader, kraftledningar, granplanteringar e.d.". I fråga om nybebyggelse bör endast "en begränsad sådan tillåtas i anslutning till den nuvarande kring Nygård."

Detta var som sagt 1966. År 1967 började man bygga den väldiga lagerlokalen. Naturskyddsvärden väger som synes inte särskilt tungt, när de kommer i konflikt med andra intressen. Nyligen fick jag dock veta att det rika fågellivet knappast påverkats av byggnationen.

Brogård

Egendomen var känd under namnet Brogård på 1500-talet. Det var stamfadern för släkten Rålamb, adlad av Gustav Vasa, som i belöning för gjorda tjänster åt staten erhöll området runt Bro kyrka. Han uppförde en mer ståndsmässig gårdsanläggning längre ned åt sjön till och kallade den Brogård. Att göra en närmare presentation av innehavarna till de många herrgårdarna i Upplands-Bro ligger utanför ramen för den här boken. Många av gårdarnas herrar har emellertid gjort betydande insatser på

riksplanet, och en skildring av deras verksamhet kan därför ibland bli av intresse för att belysa vissa historiska perioder. Den intresserade hänvisas till boken *Hundra adelssläkter med anknytning till Upplands-Bro* av Kjell Stensson utgiven av Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut.

Namnet Rålamb återfinns vi på ytterligare tre ställen i Upplands-Bro, och eftersom släktens insats i hög grad legat på bildningens och kulturens område, försvarar namnet väl en plats i den här boken. Den mest berömde av släktens medlemmar är Clas, som en tid ägde både Signhildsberg och Brogård. Han hade utmärkt sig som duktig landshövding i Uppland och som ståthållare i Stockholm, innan han fick titeln friherre och därefter genom arv kom i besittning av Brogård. Släktnamnet kommer av ett rålam, som använts som tecken i ett sigill av den först adlades farfars farfar. Om Rålambarna finns mer att läsa i avsnitten om Signhildsberg, Granhammar och Urfjäll.

Husby

Tidigare var egendomen en husaby. Den gick på medeltiden under beteckningen "Hosaeby i Bro" för att skilja den från alla andra husbyar, dvs. kungsgårdar. Kungsgård innebar inte nödvändigtvis, att kungen uppehöll sig på gården. Som regel bodde han på ett befäst slott. Det var hans fogde, som residerade i kungsbyn, och till vilken befolkningen skulle betala skatten. Det skedde "in natura", dvs. i form av produkter av olika slag. Kungen och hans folk konsumerade sedan dessa varor på sina resor genom landet, varvid naturligtvis husaby också fick hålla med husrum. Det var detta sätt att ta upp skatt, som gjorde det omöjligt för kungen i äldre tider att ha en fast huvudstad.

Det finns handlingar som säger, att kung Magnus Ladulås år 1286 bytte till Husaby i Bro mot en av ärkebiskopens gårdar.

Slottet

Det nuvarande slottet är uppfört 1888 av den siste greven Sparre på Brogård. Som arkitekt anlätades Herman Holmgren. Han har även ritat Bro prästgård och det stora gravkoret på kyrkogården, där greven lät begrava sin far, som var riksdagsman och berömd landshövding. Arkitekten Holmgren torde vara mest känd som skapare av Uppsala universitet, och intressant för oss att veta, när vi står utanför slottet, är att han på dess övre våning lekt en smula med såväl färgen som formen på universitetsaulan. Där finns nämligen ett litet sexkantigt rum med kupolformat tak, som i mångt och mycket påminner om aulan. Från detta rum, som är ett slags förhall, kan man komma till ett antal sovrum och gästrum, som ligger grupperade runt omkring. Tornet på taket har beskrivits som renässansinspirerat med barockinslag.

Logdans på slottet

Innan detta slott byggdes låg här en rödmålad träbyggnad, som på slutet var mycket förfallen och inte användes som bostad. Grevens far hade varit landshövding i Älvsborgs län och därför inte stadigvarande bott på Brogård. Det gällde också farfadern, som varit landshövding i Gävle. Mangårdsbyggnaden fick på slutet tjänstgöra som spannmålsmagasin, dvs. loge. I den ordnades ibland logdans för gårdens anställda. Vid ett sådant tillfälle hade någon iakttagit en inskription i trappan, som berättade att "I hård bedrövlig tid är detta huset byggt". Det har tolkats som att byggnaden tillkommit under stora ofredens år i början av 1700-talet, då Karl XII förde sina långa krig ute i Europa.

De två flygelbyggnaderna närmast slottet är kvar sedan tidigt 1700-tal, de två andra är från slutet av samma århundrade. På grund av eldfaran hade man som regel inget kök för matlagning i de gamla herrgårdarna. Maten fick därför bäras från köksflygeln, som för Brogårds del var den västra av de två äldsta flyglarna.

Nära huvudbyggnaden måste också kusken finnas tillreds med hästar och vagnar för olika behov. Det stora stallet med arbetshästarna låg längre bort. Det vanligaste dragdjuret på åkern var emellertid inte hästen utan oxen. För ca hundra tjugo år sedan fanns det 33 hästar och 73 oxar på Brogård. Kor och kalvar uppgick till ett antal av 147.

Herrgården dominerar bygden

Vi förstår att det behövdes många människor för att sköta gården och alla dess djur. Man kan se i statistiska uppgifter, som Brogårds ägare ställt till Bro hembygdsförenings förfogande, att omkring 130 personer på 1860-talet mottagit lön på ett eller annat sätt från gårdskansliet. Av namnförteckningen syns med önskvärd tydlighet, vilken stor roll gården spelade i bygden som helhet.

Ca 2/3 av socknens jord låg nämligen under Brogård. Förutom ett 40-tal torp, vars innehavare gjorde ett bestämt antal dagsverken på herrgården fanns arrendegårdar, dvs. gårdar vars innehavare inte ägde marken utan arrenderade den av herrgården. Dessa var i mitten av 1800-talet Finsta, Råby, Ullevi, Klöf, Lejondal och Nygård. I Härnevi by fanns sju s.k. frälsebönder, som också stod i stort beroendeförhållande till gården.

Många anställda på herrgården

En stor herrgård var i mångt och mycket självförsörjande, vilket visade sig i avlöningssättet. Lönen lämnades "in natura", således i form av gårdens produkter: mjöl, mjölk, örter, potatisland samt bostad med bränsle. Vidare erhöll de anställda fri sjukvård och fattigvård under vissa betingelser, som tyvärr gick att kringgå. Lantarbetarna fick också vissa fria resor och hade rätt att låna gårdens dragare vid behov. Att detta s.k. statsystem så småningom inte motsvarade tidens krav, visas av utvecklingen i statarkommunen Upplands-Bro under 1910- och 20-talen. Om det finns att läsa i kapitlet om Oscar Sjölander (sid. 000). Statsystemet upphörde 1945.

På de stora gårdarna i Upplands-Bro fanns för drygt hundra år sedan vissa ständigt återkommande yrkesgrupper. En lista på de yrken som var representerade bland de 87 direkt anställda på brogård (då är alltså dagsverkstorparna undantagna) ser ut så här:

inspektor	drängar	byggare
bokhållare	pigor	snickare
rättare	arbetare	slöjdare
trädgårdsmästare	statkarlar	taktäckare
oxstillare	dikare	murare
kostillare	plöjare	mjöltnare
stalldräng	soldat	sadelmakare
hönssköterska	dragon	skräddare
mjölkförsäljerska	byggmästare	skomakare
smed		

Herrgården tillsatte präst

På Brogårds avlöningslista fanns faktiskt också prästen och organisten. Det kan tyckas märkligt, men så var det. På många ställen var kyrkorna nämligen att betrakta som gårdskyrkor till herrgårdarna, och då hade dessa ofta rätt att vid tillsättningen av ny präst lämna förslag till biskopen på lämplig kandidat. Härigenom kom förstås prästen i beroendeställning till sin adlige arbetsgivare, och denne kunde genom prästens ledande roll i samhällslivet indirekt utöva inflytande på utvecklingen, vilket kunde vara såväl till bygdens fromma som till dess nackdel.

Denna s.k. patronatsrätt fanns kvar för Brogårds del ända in på 1900-talet. Först 1943 fick Bro en folkvald präst. Patronerna på herrgårdarna visade dock ofta stort ansvar gentemot sina kyrkor. De prydde dem med nära nog all inre utrustning och bekostade även grundligare restaureringar. Så skedde exempelvis i Bro kyrka 1914, även om patron då for lite väl självsvåldigt fram och fick anmärkning från de antikvariska myndigheterna. Å andra sidan gick han flitigt i sin kyrka, så flitigt att han kände sig manad att ursäkta sig inför prästen, när han en gång i radions barndom stannade hemma från kyrkan "för att få lyssna på en riktig predikan".

Herrgården för nya ägare

1968 blev Kooperativa Förbundet ägare till Brogård. Jordbruket blev dock utarrenderat till de forna ägarna, familjen Reuterskiöld, och kommer förmodligen även i fortsättningen att bedrivas i samma omfattning som tidigare. Under 60-talet, när expansionen i stockholmsregionen var som mest intensiv, trodde man ett tag, att KF även skulle förlägga viss livsmedelsproduktion hit till Bro. Så blev aldrig fallet och KF har nu sålt hela gårdskomplexet till ett företag som har för avsikt att på den forna åkermarken anlägga två golfbanor, utnyttja slottet och en del byggnader till konferensanläggning samt anlägga ett destilleri för maltwhisky.

Fiskartorp

När vi idag färdas genom allén, som leder ner till Fiskartorp, befinner vi oss i en miljö som är helt annorlunda nu, än den var under seklets första decennier. Om vi till äventyrs skulle möta någon människa tillhör hon med största sannolikhet gruppen fritidstorpäre eller fritidsfiskare. Beträffande torpen skall vi emellertid vara glada över att de blir bebodda och därmed i varje fall till det yttre bevarar den forna miljön. Vi har inom kommungränsen exempel på att hela byar försvunnit och bara lämnat efter sig husgrunder och jordkällare.

Ångbåtens ändstation

Vid sekelskiftet var det en synnerligen levande vardagsmiljö här vid Fiskartorp eftersom traktens befolkning dagligen hade ärende hit. Någon fiskare bodde dock inte längre vid Fiskartorp, utan målet för alla som färdades genom allén var antingen ångbåten eller handelsboden. Här, liksom i Låssa, låg ångbåten kvar över natten för att vid fyratiden på morgonen ge sig av mot Stockholm, lastad med gårdarnas produkter. Många bryggor skulle angöras, innan båten vid åttatiden kom till Munkbron, dvs. den långa träkajen utefter och delvis under järnvägsbron söder om Riddarholmen.

Där väntade Munkbromadamerna för att ta hand om livsmedlen, som skulle säljas på torgen. Köttvarorna fördes över till Köttorget på andra sidan järnvägsbron, lantbruksprodukterna togs till Mälartorget. De bondgummor som själva fört sina varor till stan, fick sälja dem på Munkbron. Här fick för övrigt vem som helst sälja det han eller hon hade att erbjuda. Till Munkbron kom också torgdragarna, som mot bestämd ersättning bar produkterna till stans olika torg.

När varorna lastats av, var det dags att ta ombord tomlådor och tomma mjölkflaskor, varefter nya varor lastades på. Styrman sprang upp i stan för att uträtta alla de ärenden, som han lovat utföra åt folk. Till exempel skulle han köpa brännvin på systemet eller köpa hem diverse små och stora saker åt människor, som inte själva haft tid att följa med båten.

Fem nätter i veckan låg båten vid Fiskartorp. Båttrafiken var länge så regelbunden vid Brogårds brygga, att en kapten byggde hus åt sig på platsen, det stora huset alldeles invid vägen.

Handelsboden

Det är ganska naturligt att det blev en handelsbod här, eftersom de flesta i trakten ändå skulle hit så ofta. Båten gjorde det dessutom lätt för handelsmannen att få hem önskade varor från stan. Affären var inrymd i det röda huset väster om forna kaptensbostaden, som i början av 1900-talet kom att användas som bostad åt handlaren Oskar Lindhé. Han var lantbrukare också. Genom handlarens barn har vi fått en god inblick i människors levnadsförhållanden i denna del av bygden under de första decennierna av 1900-talet.

Affärsrörelsen drevs huvudsakligen på kvällarna, för att inte säga nätterna. Det fanns inga fasta öppethållandetider, utan affären var öppen, närhelst det fanns kunder. De kom oftast på kvällen, när arbetet på gårdarna var slut för dagen. För övrigt ville man inte bege sig till Fiskartorp förrän lagom till kvällsbåten, och den kom sent, eftersom Fiskartorp var ändstation. Ofta hände det dessutom, att båten blivit försenad. Eftersom man ville lasta sina varor ombord, innan man besökte affären, kunde dagen bli lång för handelsmannen. Arbetsdagen i affären var inte slut förrän sista kunden gått.

Handlarns barn berättar

Greta har ett starkt minne av en företeelse som i årtal ständigt var densamma vid våra många ångbåtsbryggor. Det gäller statarflyttningarna i den s.k. slankveckan efter 24 oktober. Lantarbetarna flyttade mycket ofta i sin jakt efter bättre förhållanden på en annan gård. Där satt en gång i höstmörkret och kylan statarhustrun med sin stora barnaskara invid ångbåtens maskinrum och väntade på den utlovade hästskjutsen, som skulle ta dem och deras flyttlass till Murartorp. Barnen var undernärda och dåligt klädda, och mannen var full. Det hörde liksom till, säger Greta. Två skringor från Nygård skulle hämta, och när de kom blev mannen osams med kördrängarna, som då vägrade att köra dem. Skepparen blev tvungen att gå emellan och medla, innan familjen äntligen kunde ge sig iväg till sin ouppvärmade stuga långt bort i skogen.

Sven menar att det nog inte var så mycket fel på statarsystemet som sådant. Det var bara det att betalningen var alldeles för låg, vare sig det nu gällde lön i kontanter eller in natura.

Stig gör ett intressant inpass, när han säger att han inte kan förstå varför det skall vara så fint med furumöbler nu för tiden: "Jag kan inte se något vackert i omålade trämöbler. Jag har sett det till min leda i Brogårds eländiga statarstugor".

Pudrettpråmarna

Lantbrukarna runt mälarstränderna hade det gott förspant, när det gällde att komma åt gödsel. Transporterna på sjön var billiga, och det var ju inte heller långt till Lövsta soptipp vid Riddersvik, dit allt Stockholms avfall sändes. Efter viss förbränning - och självförbränning - såldes avfallet, och det fördes på pråmar till kunderna. Än i dag kan man på sina ställen finna anhopningar av porslins- och glasskärvor ute på åkrarna. De har kommit hit med pråmlasterna. Greta berättar att man i bland tog hem osorterade sopor, och att barnen då verkligen fick mycket att ta reda på.

Sven berättar om ett värdefullt gödselmedel som kallades pudrett. Det var latrin uppblandat med kalk och torvmull. Luften blev alldeles svart av flugor, när det lastades av. Så länge sjön var öppen, körde man dessa 'skitpråmar'. Han minns hur gubbarna sakkunnigt resonerade om kvalitén på de olika leveranserna: "den här sista pråmen var bara skit, men den förra, det var skit det." Eller: "hörru, du ska inte komma och snacka med mej om skit. De' har jag på mina fem fingrar".

Ångbåtarnas roll i bygden

Ångbåtarna har för Upplands-Bro spelat en förhållandevis mycket större roll än för våra grannkommuner. Ända upp till fem ångbåtlinjer trafikerade ett tjugotal bryggor längs våra stränder. Många människor kom därför i direkt beröring med båttrafiken. Längre var samtidigt fyra linjer i gång. De båtar som utgick från oss var främst lastbåtar, som betjänade tjugotalet bryggor, innan de kom till Stockholm. Men där fanns också de långväga linjerna från Uppsala och från Enköpingshålet. Båtarna, som kom till Brogårds brygga vid Fiskartorp på syskonen Lindhés tid, var i allmänhet Hillersjö och Hesselby.

Om vi numera får tillfälle, att någon gång uppleva en riktig ångbåtsfärd, så är det i form av en lustresa till något utflyktsmål. Därför kan vi ha svårt att föreställa oss, hur resan gick till under den verkliga ångbåtsepoken. Båten betydde mer än tåget och bussen idag. Det är knappast något romantiskt med dem. När man åkte som ångbåtspassagerare var det för att man måste uträtta något ärende, och man fick finna sig i att exempelvis resa tillsammans med slaktdjur, som skulle lämnas vid Söder Mälarstrand, eller med någon häst som skulle till försäljning på annan ort.

En båtfärd var förvisso i många avseenden något helt annat än vår tids resor till ett arbete långt från hemorten. Man fick tillfälle att umgås på färden, man kunde röra sig ombord, sitta ned och äta i matsalen eller helt enkelt iakttäta det brokiga folklivet på båten och bryggorna.

Ångbåtsepoken tar slut

Ännu 1930 berättar turlistorna om en ganska omfattande ångbåtstrafik, men på vissa håll hade båtarna långt tidigare börjat spela en allt mindre roll som transportmedel för de lantbruksprodukter, som skulle till Stockholm. Lastbilarna och landsvägarna kunde nu erbjuda snabbare transporttid. För Fiskartorps del började nedgången tidigare och affären upphörde 1920.

Kvarnängen

För att komma vidare på vår färd måste vi nu åka samma väg tillbaka ett stycke. Uppe på berget öster om allén har Brogårds väderkvarn en gång legat, fast det nu är länge sedan. Den blåste omkull redan på 1780-talet, men minnet av den lever kvar i namnet Kvarnängen nedanför mot sjön. På många andra ställen i kommunen kan vi, liksom här, finna sådant som påminner om den viktiga verksamhet i bygden, som kvarnarna representerade.

Själva kvarnplatsen kan lokaliserar. Det har Lisa Jonsson, smeddötter på Brogård gjort. Med hjälp av några stenrester och god föreställningsförmåga har hon i diktens form rekonstruerat kvarnen med dess mjölnare, precis så, som vi får lov att göra lite till mans, om vi vill få en bild av livet som det gestaltade sig förr.

Det hörs ett sus från trädens grenar
ner mot gångens grus.

Vem vet?

var det den gamla kvarnens hemlighet?

Mycket måste kompletteras med din fantasi, för att bilden av den gamla miljön skall bli färdig. Den nedblåsta kvarnen ersattes på 1800-talet av en vattenkvarn strax intill Bro samhälle. Den låg vid bäcksammanflödet strax söder gramfonfabriken och f.d. mejeriet. Den hade fem par stenar. Ingenting finns kvar av den i dag. Den stora stengrunden ett stycke nedströms hör till den s.k. Ålagårn, som revs på 1930-talet. Tillförlitligare var kanske den ångkvarn som Lisa minns från sin barndom. Sedan den lagts ned på 1920-talet åkte man till Aspviks kvarn i backen mellan Bro och Kungsängen, där nu en betongfabrik ligger.

Många tegelbruk förr i tiden

Många tegelbruk har funnits runt Mälarens stränder. Det beror på att det på åtskilliga ställen finns lämplig lera, men också på att Mälarens vatten kunnat utnyttjas för transport av färdigt tegel. Eftersom Upplands-Bro har 13 mil strand och bara en dryg halvmils landgräns, har det funnits plats för många tegelbruk bara i vår kommun. Förutom tio stycken som lämnat märken efter sig både på kartor och i naturen, har det förr funnits små tegelugnar för bränning till husbehov på många gårdar.

Bro tegelbruk

De flesta bruken upphörde med verksamheten i början av 1900-talet. Brogårds tegelbruk anlades 1899 av Johan Sparre. Redan 200 meter in på vägen, som går västerut från Brogårds slott, börjar det senast använda lertäktområdet. Det är den del av åkern som plötsligt ligger ett par meter lägre än sin granne. Lertaget sträcker sig sedan 700 meter norrut. Framme vid bruket finner vi ganska många byggnader, både bostäder som Sköna Ro och Vita Björn och en del industribyggnader. De långa torkladorna är emellertid rivna. I den stora byggnaden som står kvar fanns bl.a. den stora ugnen, men även den är borta nu. Tegelbruket ägdes först av Brogård. Senare kom det att ingå i Mälardalens tegelbruk för att slutligen ingå i Kooperativa Förbundets köp av Brogård. När verksamheten lades ner 1966 användes kvarvarande byggnader som lagerlokaler för KF och OK. Under 1990-talet tillverkades kattsand i den stora byggnaden.

Leran, som fram till 1930-talet grävdes för hand, kördes på en liten järnväg med ett bensindrivet lok. Man kan ännu promenera längs banvallen in i lertaget. Den gick genom en utgrävd och delvis sprängd ravin, som börjar alldeles invid lokstallet, en låg tegelbyggnad i backen upp mot Vita Björn.

Efter andra världskriget moderniserades bruket avsevärt. De tyngsta arbetena försvann, men framför allt kunde driften hållas igång året runt genom att man med överskottsvärmen från ugnen värmdes upp förrådet med det ännu obrända teglet. Arbetarna fick på så sätt en mer tryggad anställning. Förut hade tegelbruksjobbet varit ett säsongarbete med en mycket liten fast arbetarstam. Trots att arbetet även i fortsättningen var tungt och slitsamt, ansågs det som en bra sysselsättning, därför att det var förhållandevis väl avlönat.

Tegelframställningen

Hur arbetet gick till vid tegelbruket är dokumenterat av tegelarbetare, som skrivit om sina erfarenheter i kulturnämndens skriftserie Vi skriver i Upplands-Bro och även berättat om vid inspelade intervjuer. Processen finns också beskriven i Boken om Bro, som hembygdsföreningen gav ut år 2001. Här nöjer jag mig med en kort beskrivning av hur det gick till före moderniseringen.

Leran måste vara av speciellt slag, ishavslera opåverkad av senare geologiska förändringar. Den blandades med sand och sågspån i presshuset, dit den förts av ett tåg med nio vagnar. Sedan eventuella stenar skiljts ifrån och leran blöts med rätt mängd vatten, pressades den ut genom ett fyrkantigt munstycke. Lersträngen kom ut slät och blank på skärbordet, där den skars upp med hjälp av pianotrådar inspända i en träram.

De våta stenarna flyttades sedan med försiktighet över till vagnar, som förde dem till någon av de många torkladorna. Efter några veckors torktid fördes de till ugnen för att brännas. Ugnen var uppbyggd som en lång tunnel med många portar som murades igen allteftersom det obrända teglet kommit på plats. Tunneln hade formen av en oval. Den hade med andra ord sagt ingen särskild början eller slut. Ugnen rymde ca 20 000 stenar, som brändes på ett dygn. Den var byggd av ca 1 miljon stenar. Årligen framställdes omkring 3 miljoner tegelstenar.

Rättarboda

Det finns ingen allmän väg mellan Brogård och Rättarboda, men via en undanskymd gångstig invid den högst belägna personalbyggnaden vid tegelbruket kan man ändå ta sig dit. Ett ursprungligt sommarstugeområde runt gamla Rättarboda gård hyser nu ganska många åretruntboende. Till Rättarboda kom vid 1930-talets början en ung dräng som hette Erik Rexhammar. Han fick mycket snart vara med om en sak, som har kastat ljus över Rättarbodas tidigare historia. Det gamla jordgolvet i byggnaden skulle ersättas med trägolv och måste därför skyfflas bort. Erik fick order att sålla jorden. Han gjorde därmed det som arkeologernas A och O, när de gräver ut fornminnen.

Mynten i jordgolvet

Erik hade inte kastat många skyfflar jord mot harpan, som ett såll av det här slaget kallas, förrän det klirrade till och när han tittade närmare efter fann han ett ärgat kopparmynt, stort som en gammaldags femöring. När han borstat rent syntes årtalet 1636. Några skyfflar till och han hade ytterligare två mynt från drottning Kristinas tid.

Erik berättade att han minsann satte fart på utgrävningen av det gamla jordgolvet. Innan kvällen kom, hade han hittat ytterligare elva mynt. Dagen därpå, när arbetet var avslutat, hade han funnit sammanlagt 18 mynt och en myntliknande pollett, på vilken det stod "STORA KOPPARBERGS POLLET 1791". Kungl. Myntkabinettet kunde identifiera dem alla. Det äldsta myntet var från 1635 och det yngsta från 1863.

Det vore faktiskt ganska märkligt, om så många mynt blivit nedtrampade i golvet till en vanlig stuga. Nu är det två saker, kanske tre, som visar att Rättarboda var något mer än en vanlig bostad.

Mynten berättar historia

Polletten säger oss, att Rättarboda måste ha varit ett övernattningsställe för de förbönder, som vintertid körde koppartackor från Falun till utskeppningshamnen i Stockholm. Dessa polletter var nämligen betalningsmedel för mat och logi på vissa fasta platser längs vintervägen. Den gick via Sala, Örsundsbro och Bålsta och passerade sedan Rättarboda på viken nedanför. Längre ut på fjärden kunde inte vintervägen gå, eftersom det alltid var, och fortfarande är, osäker is vid Ormsundet.

Med polletterna ville Stora Kopparberg förvissa sig om att deras förbönder verkligen hade betalningsmedel kvar för hela resan fram till Stockholm. Det kunde nämligen vara svårt för dem, att motstå penningkrävande frestelser under den långa färden. På det här viset försökte bolaget att sörja för mat och husrum åt både häst och kusk.

Rättaren på Rättarboda

Namnet Rättarboda tycks ju tala för att en rättare bott här en gång. När vi idag använder ordet rättare, tänker vi på den som är arbetsledare på en stor gård. Men namnfrågan är mer invecklad än man först kan tro. Titeln rättare är nämligen en mycket gammal beteckning på något helt annat. Den fanns med redan i Alsnö Stadga 1279 som benämning på den person, som varje by skulle utse för att visa resenärer till rätta. Denna titel och syssla levde kvar långt fram i nyare tid. Jag tror att vi här har förklaringen till namnet Rättarboda.

Man blir ännu mer styrkt i den uppfattningen, när man tänker på att Rättarboda ligger så pass långt från herrgården som det gör. Det kan inte ha varit praktiskt, att ha arbetsledaren boende så långt bort. Det är naturligtvis ändå möjligt, att en rättare på gamla dar kan ha haft sin bostad här, och att namnet trots allt kommer av det. Men den andra lösningen på problemet ger onekligen ett mer intressant perspektiv på frågan. Dessutom brukar inte stora gårdar ha en förman med titeln rättare. Arbetsledaren kallas i sådana fall i allmänhet för inspektor.

För övrigt, om det fanns ett nära samband mellan Brogård och Rättarboda, borde det ju finnas en väg mellan dem. Inte heller någon av de äldre kartorna visar upp någon anlagd väg mellan platserna.