

Exkursionen till dammanläggningar i Upplands-Bro 2007-05-13

”LEJONDALS MANUFACTUR WÄRK”

Sydligaste av ca 40 järnbruk i Uppland på 1700-talet
liar, yxor spadar plogbillar, hästskor
25 ton stångjärn per år
2 smältugnar med var sin hammare - ”Hammarlund i Lilla Tingsviken”
Finbearbetning i 2 klensmedjor – kraft från samma vattenhjul.
rester av 3 dammar vid Västerkärr = nu åkermark
5 alnar = 5 x 0,6 = 3 meter

Gripenstedt

lämnade 1774 till Vetenskapsakademien en avhandling om plogar
”Den Gripenstedtska plogen” rekommenderades till användning i Finska Hushållningssällskapets lärobok i Lanthushållning 1803.

Plogbruk

blev inte vanligt i Uppland förrän 100 år efter Gripenstedts plog
Alltför hårda leror i Uppland, inte förrän stora ardennerhästar kom i bruk i mitten av 1800-talet
Hembygdsboken 1984, Försök hade påbörjats med *plöjningsfri odling* Försök under 6 år har gett 10 % ökning av skörden. *Citat ur hembygdsboken:*
”Det ser ut som de senaste erfarenheterna inom jordbruket skulle tala till förmån för den metod som i århundraden använts på de uppländska åkrarna.

2007 – Nyborgs gård framhåller ”att 600 hektar uteslutande drivs i ett plöjningsfritt system”

HÄLLKANA

Roligheten finns på 1696 års karta – liksom Paradiset
Fanns redan tidigare på 1600-talet i dokument ur Brogårdsarkivet
1763 – Mjöl kvarn, 2 stenar endast vartid, 10 tunnor dygnet – småängar och kärr
1782 – Mjöl kvarn, 2 tunnor dygnet – husbehov – obrukbar i flera år enl jordeboken
Därefter Sågkvarn – förstördes 1901 när för mycket vatten släpptes på, 15 + 17 m jorddamm

Längre uppströms

Sågkvarn i början av 1800-talet; 12 m + 15 m jorddamm

Aspvik

Platsen tillhör de allra äldst omskrivna från tidig medeltid
Namnet Aspvik finns redan 1277; 3 mantal hörande till Sko kloster
därför att det fanns något extra värdefullt på Aspviks ägor – ån med stora nivåkillnaden
1277 Skokloster äger 3 mantal i Aspvik redan - antecknat 1302
1303 Birger Magnusson: anlägger kvarnen fastän vattendraget tillhör Skokloster
1307 hans bröder Erik och Valdemar ger Aspviks kvarn till Skokloster året efter Håtunaleken.

JORDEBOKEN

1540 äges Aspvik av Vadstena kloster – efter Gustav Vasa lade ner övriga kloster 1527
Från 1690-talet finns kvarnen på kartan

KUNGLIGT BREV

1571 Johan III ger ägaren av Brogård Anders Sigfridsson, som tagit ett "rålamb" i sin vapensköld när han adlades av Gustav Vasa. Han var således den första i släkten Rålamb.



Sven Beckman var mjölnare 1909-1911, hade övertagit tjänsten efter sin fader. Urspr. **3 skvaltor**.

Kvarnen – en viktig **samlingsplats**

se bild

En **smed** etablerade sig - hästskor – vagnshjul – dåtidens bilverkstad

– Gustavssons "födkrok" i Bro

Senare Spånhyvel för **takspån** – benkvarn (hönsen måste få kalktillskott)

Potatismjöl = stärkelse urlakades i baljor som ställdes i strömmen ovanför kvarnens vattenintag

Väghållningsstenar på var sida om kvarnen

Den äldre kvarnen – med 48 fots vattenhjul = 14,25 meter

40 fot enl. Hushållningssällskapets historik vid 150 års jubileum

Pershyttans rekonstruerade kvarnhjul är har 11,2 m diameter

var i drift ända in på 1930-talet. Drivs med bara ett par centimeters vatten i rännan

JONAS LOVE ALMQVIST

Man kom efter en stund till Aspviks mjölkvarn, och man saknade inte känslor för det storartade över att här finna själva den gigantiska vatturännan, som driver stora hjulet, gå rakt över landsvägen, så att man åker icke mindre än under rännan.

Man får ett begär att huka med huvudet, vilket likväl alls icke behöves.

Men sedan man väl kommit igenom, ser man alltid på varann, ifall man åker två i bredd; och det slår sällan fel, att ett litet småleende beledsagar blicken, liksom en antydning, att något farligt nyss blivit överståndat.

CARL WIDMAN – ur Vad gamla röster tala. 1927.

Den ett stycke från Aspviks gård belägna kvarnen var i sitt slag mycket egendomlig. Den ombyggdes 1857 och hade ett vattenhjul, som höll 48 fot i genomskärning. (12,25 m) Vattnet kommer från Lillsjön som ligger 50 fot högre än Mälaren och gick förr genom ett rör, som var lagt på en brygga över landsvägen. För 10 à 12 år sedan blev Aspviks kvarn ombyggd och moderniserad. Det gamla systemet blev utbytt mot en vatten turbin. (boken skrevs efter uppmaning av ärkebiskop Nathan Söderblom vid dennes visitation 1925, förordet skrev 1927)

WALLERSKA TUBEN Ur Claes-Göran Wetterholm: Vrak i svenska vatten (1994)

Intervju med **Claes af Ugglas**

– kulverten var ett 30 m lång rör som använts vid bärgning av ångaren Södra Sverige

Södra Sverige bärgades från 57 m djup 1897

Byggd 1871 – Nyrenoverad strax före förlisningen

Ett av dåtidens främsta ångfartyg

Avgick 24 sept 1895 från Stockholm med nästa hamn Västervik

60 passagerare och drygt 20-talet besättningsmän.

Gick på grundet Franska stenarna i Nämndöfjärden – kapten trodde han passerat det och ändrade kursen.

Körde med 12 knop upp på grundet och kanade över det och började sjunka
Lotsbåten Stockholm kunde ta 40 man ombord – övriga fick ta de kvarvarande livbåtarna
Södra Sverige stod snart lodrätt med aktern i vädret. Man lyckades komma så långt från haveristen att man inte sögs med i malströmmarna.
Lotsbåten tog livbåtarna på släp in mot Stockholm
Dykare som gick ned vid grundet fann ingen båt – den hade drivit iväg långt
Med hjälp av specialgjord magnet kunde man fast ställa att var järnfartyget låg
Dykare kunde inte komma så långt ner

Per Aron Waller

I tidningar hade det stått att det var omöjligt att bärga fartyg på så stort djup
Rörets diameter = 65 cm
Arbetskammaren var 130 cm bred
Ballast i botten av kammaren - kanonkulor och 7 ton tackjärn

Ingen vill satsa pengar på försöket att bärga fartyget
Rederiet fann det inte mödan värt att bärga fartyget
Waller skulle få hälften av skrotvärdet och rätten av köpa fartyget vid lyckosam bärgning
16 + 3 pontoner att lyfta fartyget med (1600:- styck) när de tömdes på vatten fick de lyftkraft
96:- + 12:- om dagen för mat åt 22 personer
Oscar II besökte bärgningsplatsen.
En storm tog med sig några pontoner – ny byggdes
Man gjorde vågbrytare av 60 stora granar med bevarade grenar. De knöts samman
Först på nyåret 1896 kunde man börja flytta fartyget
”taklagsfest” när masttoppen kom ovan vattnet
Man hissade svenska flaggan på masten
Läckan i fören lagades, båten läns pumpades och fördes
till Stockholmsutställningen 1897
där hon visades 3 – 21 juni
Oscar II steg ombord. Man ansåg att man nu hade en
metod att lyfta fartyg från stora djup

Båten restaurerades och sattes 1898 i trafik Stockholm
– Kristiania
Var kvar i rederiet till 1946.
Den internationella flyktingorganisationen för judars
återvändande till Palestina köpte den.
1949 skrotades den i Haifa.

Hälften av Wallerska tuben blev skorsten på
Wicanders korkfabrik på Söder
Den andra: ”*användes som kulvert i en av Stockholms
förorter*” enl. förf. av boken

