UKF

Medlemsinformation 3 - nyhetsbrev okt. 1998

Rom och Germanien - ett ödesdigert möte

Radiomannen och historikern **Hans Furuhagen** berättar om de två kulturernas betydelse för varandra.

sid 2

10 år med UKF

Följ vår bygds historia speglad i Forskningsinstitutets verksamhet.

Utställning i Bro bibliotek

Ortsbor berättar - ur UKF:s databas

sid 9

Jubileumskonsert

med **Bro d´River Boys**

sid 2

Rösaring - fruktbarhetsdyrkan och andra aspekter på den gamla kultplatsen.

Börje Sandén

sid 2

Ny småskriftserie

Kommunens symbol

Ortnamnet *sid 12*

Mälarbanan - hur färdades vi förr?

sid 4

Föreningen för **Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut**

Ordförande Curt Dahlgren. Glimmerstigen 8, 196 33 Kungsängen. 08-581 702 45
Institutschef Börje Sandén, Målarvägen 19, 197 30 Bro. 08-582 405 15 pg 27 58 94-4
Upplysningar 08-582 40515. Telesvar/fax 582 413 55
E-post ukforsk@algonet.se. Internetadress: http://www.algonet.se/~ukforsk

Föreläsningar, utställning, konsert
Aktuellt för UKF.

Våra egna aktiviteter utförs i samarbete med **Studieförbundet Vuxenskolan.**
Ev **ändringar och nyheter** hittar du på Internet.
UKF:s hemsida. **www.algonet.se/~ukforsk**
Upplands-Bro kommun: **www.upplands-bro.se**

Entré-pris vid föreläsningar
Bidrag från kommunen för kulturell verksamhet utgår numera endast för speciella projekt. Något generellt bidrag finns således inte på samma sätt som förut. Entré-avgiften blir därför ditt stöd till vår verksamhet. Som regel är det en kostnad förenad med föredragshållare utanför vår krets.

Onsd, 4 nov 19.00. Dagcentralen i Bro Centrum. Pendeltåg - SL-buss 555 mot Råby. Entré 40:-
Rom och Germanien - ett ödesdigert möte
Radiomannen och historikern ***Hans ("Hatte") Furuhagen*** berättar om de två kulturernas betydelse för varandra. I såväl böcker som radio- och TV-program har han på ett livfullt och åskådligt sätt lyft fram Roms roll i historien. Vi får nu höra honom berätta om, hur Romarrikets expansion norrut stoppades av germanerna vid floderna Rehn-Mosel. Sedan följde några århundraden av ömsom samexistens och konfrontation innan det slutliga sammanbrottet inträffade under 400-talet.
Arr. UKF och Studieförbundet Vuxenskolan. Kostnad 40:-

Onsd. 25 nov. kl 19.00 Dagcentralen i Bro Centrum, Pendeltåg - SL-buss 555 mot Råby. Entré. 30:-
Rösaring - fruktbarhetsdyrkan och andra aspekter på den gamla kultplatsen.
Redan på 1600-talet beskrevs Rösaring som en kultplats. ***Börje Sandén*** berättar om platsen, om ortnamn som förknippas med fruktbarhetskult och redogör för de senaste decenniernas forskningar kring Upplands största labyrint och de senaste årens spekulationer kring den unika processionsvägen. Börje har följt utvecklingen sedan 1952. Ett kortare avsnitt av en professionell videoinspelning från utgrävningen av processionsvägen 1982 visas. Den har aldrig visats offentligt tidigare.
Arr. UKF och Studieförbundet Vuxenskolan. Kostnad 30:-

v. 45-46, 2-14 november UKF:s utställning i Bro bibliotek
10 år med Upplands-Bro Kulturhistoriska Forskningsinstitut
Följ vår bygds historia speglad i UKF:s verksamhet.
Utställning i Bro bibliotek: historisk forskning - arkeologiska undersökningar - utflykter - föreläsningar - seminarier - exkursioner - studiebesök - herrgårdskonserter - publika evenemang - historiska bildvävar - bokutgivning - IT-anpassning.

Lörd 28 nov. kl 18.00 Skällsta krog, vid infartsvägen till Bro från E18
Jubileumskonsert - 20 år med Bro d'River Boys
Kvartetten inbjuder till en retrospektiv konsert med måltid bestående av varmrätt - kött eller fisk - efterrätt, lättöl och kaffe till en subventionerad kostnad av 60:- Tillsammans med Mary, Lisa och Stina Svennberg bjuds på rikt varierad musik från många framträdanden på herrgårdar, kursgårdar, kyrkor, festivaler, privata fester. 20 års "Harmony Singing", dvs Barbershop, har gett kvartetten en tät och balanserad klang som med framgång utnyttjas i traditionell musik. Ett mycket speciellt uruppförande utlovas. O.s.a. senast 20 nov. genom insättning av 60:- på kvartettens pg 42 40 89-1 eller tel 582 40 515. Du får då program och förslag på varmrätter. Skällsta krog ligger vid infarten till Bro, när du kommer från motorvägen.
Arr: Bro d´River Boys

På tal om “Stora daldansen”

"Politikerna glömmer att de är allmänhetens företrädare".

Socialministern inför valet 1998.

Av Börje Sandén

Ett tidigt exempel på representativ demokrati

I förra nyhetsbrevet berättade jag om bakgrunden till en synnerligen märklig händelseutveckling som ägde rum inom svenskt politiskt liv i samband med Dalupproret 1743 och som kom till uttryck i dokumentet från Kungsängen.

Vid mitt föredrag utvecklade jag de tankegångar som föresvävade en mycket upplyst allmänhet våren 1743. När den svenska allmogen formulerade sig i ordalag som överensstämmer med vår socialministers uttalande i valrörelsen 1998 medförde det att militären ingrep och slog ned demonstranterna som var samlade på Gustav Adolfs torg. När detta inte tog död på diskussionen om riksdagsmännen plikt att företräda sina väljare, blev en borgare som vidhöll åsikten dömd till livstids fästning. När till och med ett högt aktat riksråd förfäktade samma idé tvingades han begära sitt avsked med förlorad pension. Det vi idag betraktar som helt självklart var således för 250 år sedan en farlig villfarelse.

Några utdrag ur historiska handlingar ger en klar bild av allmogens uppfattning i saken.

- "Riksdagsmannen är skyldig att göra dens vilja som sänt och anlitat honom".
- "Eftersom vår utsända riksdagsman varit försumlig och inte alltid deltagit i riksdagsbesluten, så vill vi på egen bekostnad sända sekreterare och talesman".
- "Icke desto mindre har våra hemmavarande medbröder (…) ej allenast bett oss, utan endräkteligen befallt oss, att bege oss hit till Stockholm såsom deras utskickade"

Man gick längre än så för att nå fram till ett av allmänheten godkänt förhållningssätt i politiskt viktiga frågor. För att dess förhandlingsdelegation skulle ha möjlighet att rådgöra med sina uppdragsgivare, dvs den demonstrerande allmogen, formulerade man sig på följande sätt när man kom till Kungsängen:

- "menige allmogen stannar utanför staden (…) då berörda fullmäktige hava så mycket kortare väg att rådpläga med allmogen uti de omständigheter den vill bliva hörd".

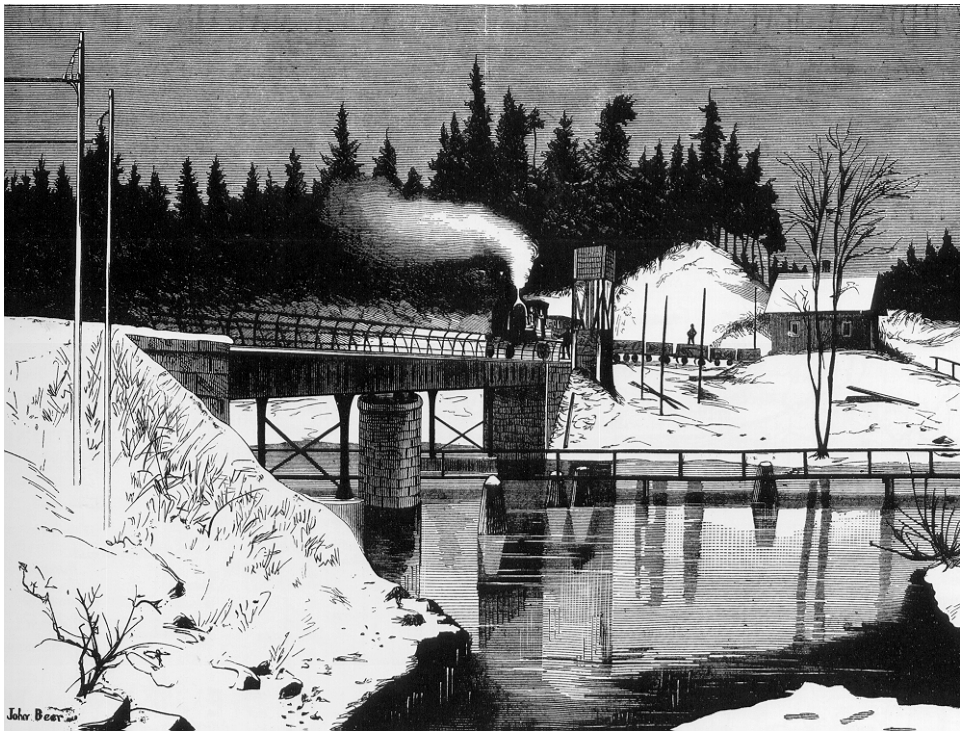
Sådana tankegångar - så tidigt framförda av den svenska allmogen - är väl värda att lyfta fram i ljuset.

Många undrar naturligtvis om det här framförda kan vara sant. Det står ju inte något om detta i våra historieböcker. Att så är fallet har sin naturliga förklaring. Segraren skriver historien. Allmogens demonstration klassades som ett uppror mot staten, och ett sådant har det alltid varit legitimt att slå ned. Motiveringen var typiskt för tidens tänkesätt: "Om riksdagen var skyldig att följa folkopinionens vilja skulle den förlora sin suveränitet".

Mycket mer finns förvisso att andraga i denna historiska process som dessutom ledde fram till Europas äldsta tryckfrihetsförordning, kopplad till offentlighetsprincipen.

Medlemskap i UKF	Påminnelse om årsavgiften
Sätt in 80:- på pg 27 58 94-4	Vill du kvarstå som medlem? Nytt inbetalningskort bilagt detta brev för dem som förra året var medlemmar.

Mälarbanan byggs genom Upplands-Bro - hur färdades vi förr?



Inför den förestående trafikomläggningen i Upplands-Bro går tankarna lätt tillbaka till frågan hur resandet gestaltade sig för generationerna före oss. Kommunikationerna har inte bara spelat en roll för den enskilde. Kommunens geografiska läge vid den viktiga genomfartsvägen mellan Bergslagen och Stockholm har haft stor betydelse för utvecklingen i vår bygd. Går vi tillbaka till 1600-talet och tiden dessförinnan så var sjövägarna de avgjort viktigaste. Upplands-Bro låg mellan två medeltida och forntida sjövägar vilket gav bygden en kommunikationsmässigt central placering. Vi har inte bara de äldsta samhällsbildningarna Birka, Sigtuna och Uppsala strax utanför kommunens gränser. Platser som Stäket, Håtuna, Fornsigtuna, Rösaring och den nyligen upptäckta kultplatsen från stenåldern vid Draget säger oss att hit har människor sökt sig i årtusenden.

Landsvägar börjar byggas

Från 1600-talet söker sig människoströmmen mot Stockholm och måste då passera antingen genom vår bygd eller längs våra Mälarstränder. Alla typer av kommunikationer har lämnat mer eller mindre tydliga spår efter sig - ofta väldigt tydliga. Denna kommunikationshistoria är ett kärt ämne i forskningsinstitutets arbete. Vi erbjuds breda inblickar i resandets historia, som vi hoppas kunna presentera i vår bokserie Vad hände egentligen? I nyhetsbrevet får vi nöja oss med en katalog över vägminnen i naturen, och en mer utförlig skildring av hur det gick till när järnvägen kom till Upplands-Bro.

Svårt att bygga vägar i Upplands-Bro

Att vi har så många landsvägsminnen beror i mycket hög grad på den besvärliga terräng som vägbyggarna haft att brottas med både vid östra och västra kommungränsen. På bägge ställena har man vid vägförbättringarna tvingats bygga ny väg vid sidan om de tidigare. Vi kan idag promenera på eller iakttaga tre-fyra olika vägsträckningar på Stäksön, i Kungsängen, i Bro-området för att inte tala om de imponerande vägminnena vid gränsen mot Bålsta. Jag behöver väl knappast nämna det numera välkända statliga vägbygget Dalkarlsbacken från 1665.

Sjövägar

Sjövägarna har lämnat efter sig 20-talet rester av ångbåtsbryggor. Två kaptener byggde sig övernattningsstugor vid sina ångbåtslinjers slutstation. En tid i mitten av 1800-talet hade bygden en

egen hjulångare med trafik till Stockholm. Före järnvägsbyggandets tid gick passagerartrafik och godstrafik till Uppsala genom Stäksundet. Här gick också en gång Rudbecks postjakter, de första reguljära i vårt land. Det har inte bara varit vikingar som rott sina fartyg upp till Sigtuna - Fornsigtuna - Uppsala. Här har ortsbefolkningen rott och seglat sina produkter till Stockholm, och då var sjökrogarna varje halvmil ett måste.

Broar
Men vi var också tvungna att kunna ta oss över sunden, när vi kom landsvägen. På 1630-talet blev det ett regeringsärende att få en bro byggd vid Almarestäket. Den skulle ersätta färjan. Den månghundraåriga problematiken att kunna hålla en fast broförbindelse vid Stäket återfinner vi i dagens brobyggnadsproblem. Vid Draget byggde naturen själv en broförbindelse redan före vår tidräknings början, men för den viktiga sjöförbindelsen uppkom i stället behovet att kunna dra båtarna över näset, vilket resulterade i den s.k. Dragrännan.

Ridvägar - hålvägar
Markens beskaffenhet vid Draget har lämnat efter sig ett av de allra största hålvägssystemen i landet. Här finns dussintalet djupa "diken" skapade genom en kombination av slitage och erosion. De äldsta är enbart rid- och gångvägar. De flesta har ett djup av 3-4 meter.

Intervägar
En synnerligen viktig del i gamla tiders infrastruktur var intervägarna. De betydde naturligtvis mycket för de tunga transporterna, men också för personbefordran i snabba slädar som kunde undvika backar och framförallt inte försinkades av sommarhalvårets många grindar som skulle öppnas och stängas.

Skjutsplikt och vägunderhåll
Till ämnet hör också den för vår bygd särskilt betungande skjutsningsplikten med tillhörande milstolpar för att kunna bestämma priset för det dyra transportmedlet. Markägarnas skyldighet att underhålla vägar och broar finns bevarad i de många väghållningsstenarna längs den gamla landsvägssträckningen. Bil- och busstrafiken ingår också i katalogen över våra kommunikationer, men idag är det järnvägen som är föremål för intresset.

När järnvägen kom till Upplands-Bro
Själva namnet Kungsängen är en följd av den betydande strukturförvandling som ägde rum i vår bygd 1876, när järnvägen kom till. Eftersom ingen statlig stambana fick byggas längs norra Mälarstranden, där transportfrågan redan var löst med ångbåtar, blev järnvägen en privat angelägenhet för transport av järnmalm till utskeppningshamnen Stockholm. Dessutom var Stockholms stad intresserad av möjligheter till personbefordran till Västerås-Bergslagen. Järnvägsbyggarna behövde en stadig grund där två malmtåg kunde mötas. Man valde den plats där Kungsängens station ligger och inte en plats där det bodde människor. Invigningståget 12 dec 1876 visar hur ett malmtåg fyller på vattenmagasinet vid Stäketbron. Inte förrän i början av 1900-talet började en bebyggelse utvecklas i Kungsängen. Järnvägsbolaget hämtade namnet på stationen från den månghundraåriga kungsäng som fanns på platsen för nuvarande Kungsängens idrottsplats. Härifrån levererades hö till Hovstallet på Helgeandsholmen.

För de närmare omständigheterna kring järnvägsbygget svarar den siste stationsmästaren Gustav Axelsson. Det är en något förkortad och redigerad version av hans ursprungliga uppsats i kommunens skriftserie Vi skriver i Upplands-Bro, nr 39 (1979-80). Många intressanta upplysningar finns i boken Mälarbanan - då och nu, Lennart Wållström, utgiven av bl a Konsortiet Mälarbanan 1997.

När järnvägen kom till Stockholms-Näs

Av Gustav Axelsson

Järnvägar planeras i Sverige

Planerna för järnvägsbyggandet i landet tog inte fast form förrän på 1850-talet. Förslag till en järnvägsförbindelse, en så kallad stambana från Stockholm genom Uppland och Västmanland via Örebro till Göteborg, framlades av greve A.E. von Rosen i början av 1850-talet. En kunglig kommitté, tillsatt år 1855, delade i huvudsak det av greve Rosen framlagda förslaget. Banan skulle utgå från Nybrohamnen i Stockholm över Almare-Stäket och Giresta samt fortsätta via Västerås till Örebro.

Dessa planer korsades emellertid av ett annat förelag, framlagt av överste Nils Eriksson, som hävdade att stambanan borde framföras söder om sjön Mälaren. Överste Erikssons förslag blev av Riksdagen antaget till utförande. År 1862 föreslog Kungl. Maj:t rikets ständer att anslå medel för den så kallade norra stambanan från Stockholm över Almare-Stäket och vidare genom södra Uppland fram till Örsundsbro, för vidare anslutning via Sevalla kyrka till Västerås. Ständerna ville dock ej bifalla denna sträckning av Järnvägen utan föreslog istället att stambanan skulle dragas via Sigtuna till Uppsala, genom norra Uppland och Västmanland fram till sjön Siljan i Dalarna.. Vid riksdagens möte 1865 -66 väcktes ånyo motion om en järnväg genom södra Uppland. Då emellertid penningställningen var dålig ansågs icke att medel skulle anslås till byggandet av denna bana. Möjligen kunde tänkas en bana utgående från trakten av Tureberg på den planerade norra stambanan och sedan vidare mot Sevalla kyrka.

Märkligt att ingen stambana byggdes här

Kungl. befallningshavaren i Västmanland framhöll i sin årsredogörelse år 1866 att det var märkligt att denna landsända, som sedan uråldriga tider genomskurits av rikets förnämsta handelsvägar och som producerade produkter från såväl Jord-som skogs-och järnbruk, icke för länge sedan erhållit en järnbana som förband norra mälarlandskapen med rikets huvudstad. Möjligen kunde detta bero på att förutfattade meningar om att alla varor lämpligen kunde fraktas sjövägen. Han framhöll även att de oerhörda framsteg järnvägen berett de provinser, där den redan genomlöpte, kunde ge även denna landsända oanade möjligheter att utvecklas, om en järnbana byggdes från Stockholm norr om sjön Mälaren till Västmanland.

Järnvägen byggs utan statens stöd

Ledande män inom Stockholms stad, såsom överståthållaren, friherre G. Bildt och revisionssekreteraren A. Lindhagen, började nu istället arbeta för en enskild järnväg mellan Stockholm och Köping, med anslutning till Köping -Hults järnväg och grenbana från Sevalla till Ängelsberg och där ansluta till den befintliga banan till Norbergs bergslag. Uppdrogs åt majoren Cl. Adelskiöld att göra undersökningar och kostnadsberäkningar. I nov. 1870 kunde inbjudan till aktieteckning utfärdas för Stockholm -Västerås -Bergslagens (SWB) järnvägs AB och i Jan. 1871 konstituerades bolaget och fick sitt säte i Stockholm.

Kostnadsförslag

Kostnadsförslaget upptog för linjen fram till Sevalla kyrka 3.407,000:-. Inköp av mark var ej inräknat i detta belopp. I maj månad 1871 var planerna klara att järnvägen skulle utgå från stambanan vid Karlberg över Almare-Stäket, Kalmarsand och Yttergran till en punkt vid Tillberga kyrka. Rälsvikten skulle uppgå till 16 skålp. per fot (c:a 21 kg/m). Viadukter av trä under och av järn över längsta vattenytan skulle uppföras över den så kallade Ryssgraven nära Kungsängen och över Ekolsundsviken.

Banan planeras
Många meningsskiljaktigheter uppkom om banans byggnad. Direktör Agrelius ansåg att banan borde byggas solidare. Rälsvikten skulle höjas till 19 ½ skålp. per fot (ca 26 kg/m) för att 31-tons lok skulle kunna framföras på banan med en hastighet av 40 eng. mil/t (64 km/t). Bankfyllning borde användas vid Ryssgraven och Ekolsundsviken. Vid urtima stämma 28/2 1873 avgjordes frågan till förmån för det dyrare förslaget. Detta - ämte en del andra tillkommande utgifter medförde en brist i anläggningssumman på 2.500,000:-kr. Efter många besvärligheter med penningmedel och entre-prenörer ombildades bolaget i oktober 1875 till SWB. Trafik AB, som övertog det tidigare bolagets alla förbindelser. För vinnande av tid vid byggnationen omstakades banan senare mellan Stäket och Kungsängen i dubbla S-formiga krökar varvid bankfyllningen vid Ryssgraven undveks.

Invigningen
Allt eftersom byggnationen fortskred, började trafikeringen av banan. Den högtidliga invigningen skedde dock med kungligt extratåg från Stockholms Central den 12 dec. 1876 kl. 9 f.m. Ett uppehåll gjordes i Bålsta för intagande av frukost på järnvägsrestauranten samt ett uppehåll i Enköping, där frukt och vin serverades. Vid ankomsten till Västerås hölls invigningstal och konung Oscar II förklarade järnvägen invigd och öppnad för allmän trafik. Efter invigningen följde gudstjänst i Västerås domkyrka samt serverades festmiddag i Rådhuset.

Tidtabell
Den första officiella tidtabellen upptog ett tåg från Västerås kl, 9.48 på f.m. med ankomst till Stockholm kl. 1.49 e.m. samt ett tåg från Västerås kl. 4.25 e.m. med ankomst till Stockholm kl. 8,58 e.m. Tidtabellen från år 1884 upptar tre tåg i vardera riktningen mellan Stockholm och Enköping, Till Kungsängen ankom tåg från Stockholm kl. 9,09 och 10,24 på f.m. samt kl. 6.29 på e.m. Från Kungsängen mot Stockholm avgick tåg kl. 6.22 på f.m. samt kl. 2,14 och 8,31 på e.m. Mellan Stockholm och Sundbyberg gick därutöver 7 lokaltåg i vardera riktningen.

Biljettpris
Biljettpriset mellan Kungsängen och Stockholm utgjorde vid samma tid i I klass 2:10, i II klass 1:65 samt i III klass 1:10

Lokomotiven
Som dragkraft användes under den första tiden ånglok av engelsk tillverkning till ett inköpspris av 29,73 7:75 kr, Senare beställdes nya lok som kunde gå med en hastighet av 60 km/ t och som kunde draga 250 ton. Priset för dessa var 41.340:75 kr. Från år 1890 levererade Nyqwist & Holm i Trollhättan persontågslok och från år 1907 maskinfabriken i Falun lokaltågslok för förortstrafiken mellan Stockholm och Kungsängen.

Elektrifiering
Åren 1946-48 skedde elektrifiering av tågdriften.

Personvagnarna
De första personvagnarna byggdes av Atlas verkstäder i Stockholm. De var 2-axliga och 8 meter långa samt försedda med fyra fönster på varje sida. Antalet sittplatser varierade mellan 40 och 60 beroende av sätenas placering. De första boggievagnarna levererades år 1891 och de insattes givetvis i snälltågen mellan Stockholm och Köping. I mitten av 1930-talet började moderniseringen komma i form av stoppade och skinnklädda säten i 3:e klass snälltågsvagnar. I lokaltågen fick man stoppade säten först omkring år 1950.

Dubbelspår
För att kunna tillgodose den ökande trafiken till förortsstationerna byggdes dubbelspår mellan Stockholm och Spånga år 1908. Utflyttningen bortom Spånga mot Kungsängen kom igång långt senare och resulterade i dubbelspår till Kallhäll år 1964.

Statens Järnvägar tar över
Det av riksdagen beslutade förstatligandet av alla enskilda järnvägar drabbade Västeråsbanan den 1/7 1945. Några stora förändringar innebar ej detta varken för trafikanterna eller för personalen.

Pendeltåg
Det nya under senare år är startandet av pendeltågstrafiken, vilket skedde den 23/5 1968 med genomgående lokaltåg Kungsängen -Södertälje. Detta ändrades redan efter ett år, då Kungsängen-pendlarna endast gick till Stockholm, medan istället Märsta fick genomgående tåg till Södertälje. Numera är Kungsängen-pendlarna genomgående till Västerhaninge.

Godstrafiken
I och med beslutet om pendeltågstrafik och byggandet av ny lokaltågsstation i Kungsängen överflyttades all vagnslast-och fraktstyckegodstrafik till Bro, som då fick överta allt tyngre gods inom kommunen, medan persontrafiken koncentrerades till Kungsängen. Till KF:s storlager i Bro går dagligen ett godståg i vardera riktningen medförande ca 40 vagnar. Persontrafiken vid Bro upphörde helt år 1972.

Stationspersonal
Personaluppsättningen i Kungsängen var från starten 1876 och till omkring 1950: en stins, en kontorist samt två stationskarlar. Största personalstyrkan var det mellan åren 1967 och 1973 med 9 man. I Bro fanns från början lika många man som i Kungsängen men minskade i början av 1960-talet till tre man. I dagens läge med KF:s storlager i bilden har man en särskild expedition på KF med en SJ-man, en godsexpedition i Bro med en man samt två växlare för godsvagntjänsten.

Tekniska data:
Största lutning 10 o/oo; Minsta kurvradie 300 meter; Rälsvikt 27,7 kg/m (byttes under hand till 31,23 kg/m); Från år 1922 byttes all räls till sådan av 40,50 kg/m utom på sträckan Stockholm - Bålsta, där det var större belastning. Rälsvikten blev 43,50 kg/m; Svängbron Vid Stäket: Två fasta spann om 14,1 meter och två rörliga spann om 9,65 meter; Största hastigheten på banan var från början 40 km/t men ökades under hand till 60 km/t för att från omkring 1910 öka ytterligare till 90 km/t.

För närvarande är största hastigheten för vissa tåg 120 km/ t. (1979)

År	Restid Stockholm-Kungsängen	Antal resande i medeltal per dag	Antal tåg i medeltal per dag		
1876			2 par		
1884	1 tim. 40 min		3 par		
1935	45 minuter		15 par, samt några direktgående		
1950	45 minuter	320	25 par	“	“
1962	45 minuter	770	25 par	“	“
1967	43 minuter	1500	30 par	“	“
1968	32 minuter	1773	30 par	“	“
1971	32 minuter	3895	38 par	“	“
1974	29 minuter	7250	40 par	“	“
1979	29 minuter	8970	40 par	“	“

Ortsbor berättar - bandade intervjuer

Projektet "Ortsbor berättar" närmar sig sin fullbordan. Det började för flera år sedan, då vi kände ett behov av att få en förteckning över de många bandade intervjuer som gjorts av hembygdsföreningarna, enskilda personer, kulturnämnden. Det stod snart klart att även själva innehållet borde skriftligt dokumenteras. Alla tillgängliga band är nu genomlyssnade och en redigerad sammanfattning av innehållet är gjord. Till varje intervju hör listor över *personer, orter och ämnesområden* som behandlas. Såväl texten som dessa listor läggs nu in i en databas, där uppgifterna mycket snabbt blir åtkomliga.

Nu har projektet utvidgats så att även de många intervjuerna som gjordes i Närradions "Seniorkvarten" har fått sin beskrivning. Många andra intervjuer som under åren gjorts, och har ett dokumentärt värde, läggs nu också in i databasen. Totalt torde det röra sig om ca två hundra band. Det är således en värdefull kunskapsbank som snart kommer att vara tillgänglig på UKF:s dator. På lite sikt kommer materialet att ligga till grund för vår bokserie Folklivsberättelser, som kom med sin första del i början av år 1998. Den finns att köpa på biblioteken och Bålsta bokhandel.

Här kommer några exempel ur vår intervjusamling.
Det är Gudrun Sandén som gjort sammanfattningarna.
Sammandrag ur UKF:s kassettband nr 118 sidan 1

Tage Andersson, Bro

Intervjuare Gunvor Dahlström och Gurli Wahlström
1994-1995 Ur Seniorkvartens arkiv

Tage Andersson, affärsman i Bro. Tage startade Vivohallen i Bro 1958. Då fanns Viktor Jonsson och Konsum, som höll fast vid lanthandelsidén. Tage började med snabbköp och självbetjäning. Samtidigt tändes den första neonskylten i Bro med text Bro Livs. Tage började sin affärsbana som springpojke i Konsum i mitten av 30-talet. Då kostade strösocker 39 öre och bitsocker 44 öre. 1 kg köttfärs kostade 90 öre och det gjorde 1 kg stekfläsk också. Jag tyckte lönen som springpojke var dålig, 35 kronor i månaden. Jag hade ett extraknäck som chokladförsäljare på biografen i Bro och det gav faktiskt det dubbla.

Jag hade sedan anställningar i olika butiker och läste en del kurser hos Köpmannainstitutet och Hermods. 1950 ansåg jag mig mogen att starta eget med en butik i Jakobsberg.

Att starta nyetablering i Bro var kärvt i början. 1965 gjordes en ombyggnad, som ledde till att omsättningen mångdubblades. Runt 1990 tog sönerna över och när de slutade efter några år var omsättningen upp i 40 milj.

Tage är nu revisor i Bro IK och sitter just med 40 pärmar framför sig. När han började i Bro IK fanns inga ekonomiska transaktioner alls. De enda papper som skrevs var några protokoll. Tage kom till Bro IK som trettonåring. Bro IK startade Olympiaåret 1912 och klarade sig genom de två världskrigen. Fotbollen var den största idrotten, som var billig och drog till sig många ungdomar. Det fanns också skidåkning, bandy om det fanns sjöis, friidrott, dragkamp, cykling, orientering, schack och boxning. Det fanns en neger i trakten, som åtog sig att bli tränare för bonddrängarna i boxning. Men en dräng sopade till honom, så han blev alldeles vit i ansiktet, sas det. Harry Persson, som var amatörboxare i tungvikt och anses efter Ingemar Johansson som Sveriges bästa boxare uppträdde här i Bro. Han fick 100 kronor för matchen och Boxningsförbundet fick reda på det och då blev han proffsboxare. Han boxades i Amerika.

Tage blev som tjugoåring chef för idrottsmässorna i Bro. Man hyrde in ett tivoli och hade dans under 5 kvällar. Det kom 1000 personer, många långväga per cykel. Det var idrottsförenings sätt att skaffa pengar till sin verksamhet. Man engagerade artister som Calle Jularbo, Sigge Furst, Harry Brandelius, och Charlie Norman, som ställde upp gratis vilket han tackas för än i dag. Som chef gällde det att placera ett 40-tal personer på rätt plats och där lärde sig Tage mycket om organisation och att våga ta risker.

Man spelade fotboll i Härnevi Hage. Där ligger idrottsplatsen än i dag. Någon gräsklippning behövdes inte då där betade kor, men istället måste man mocka efter dem. Omklädningsrummet var så litet att man bytte om i omgångar. Tvättmöjligheter fanns inte. Runt 1930 förbättrades anläggningen och under tiden spelades det på ett gärde vid Kvista. På trettiotalet infördes seriesystemet och Bro avancerade ganska snart. 1942-43 byggdes planen om igen och utökades till de mått som krävdes för att få spela i högsta serien, som Bro nu gått upp i. Det byggdes omklädningsrum och grävdes en brunn, som ibland innehöll vatten.

Klubben var ett av Upplands bästa lag och resorna kunde inte längre företas med cykel och lastbil. Nu åkte man buss och taxi. Under kriget var det svårt att upprätthålla seriematcherna, då spelare och ledaren var inkallade. Man stod vid 11-tåget på söndagarna och såg efter vilka som kom hem på permission. Hade man tur kunde man få ihop fullt lag. Annars fick man sätta in någon "turist". Det fanns inga bidrag utan man fick istället betala både statlig och kommunal nöjesskatt. Skatten var 20% av de ihoptjänta pengarna. Många ansåg att idrotten var av ondo. Hade man energi över kunde man jobba istället för att springa sig trött på en fotbollsplan. Det fanns inga tränare och ingen fick ersättning. Klubben höll spelarna med en blå-vit tröja. Skor köpte man själv för 8 kronor och de höll i flera år. Det hände aldrig några skador, folk var stabilare förr. Jag har haft de flesta uppdrag i styrelsen och varit ledare på alla nivåer.

.....

Sammandrag ur UKF:s kassettband nr 118 sidan 2

Mia Björkkvist, posten Kungsängen

Intervjuare Gunvor Dahlström och Gurli Wahlström
1994-1995. Ur Seniorkvartens arkiv

Mia Björkkvist.1964 flyttade posten till lokaler vid Kungsängens torg. Personalen fick stora och varma lokaler att arbeta i. Det hade varit både trångt och kallt i Mårten Lindbergs fastighet. När vi flyttade till torget blev det brevbärare i samhället. Tidigare hade man fått hämta sin post. Posten kom till kontoret med bil från Jakobsberg och vi behövde inte hämta den vid tåget.

Brevportot var 30 öre mot 3:70 i dag. Man behövde sällan begära legitimation. Folk var ärliga och det rörde sig aldrig om stora summor heller. Man lärde känna folket. Öppettider var 9-11. Det dröjde länge innan posten var öppen hela dagen. En brevbärare var Svarta Kalle, som åkte runt till gårdarna med posten. Han betjänade hela linjen, som var 7-8 mil. 1970 öppnades ett postkontor på Granhammar, då militären vid I1 behövde mera servis. 1971 öppnades postanstalten vid Tibble i Kommunalhuset. Senare byggdes Kungsängen 1, som hade lokaler vid Tibble torg. Vi hörde till Järfälla postdistrikt, men nu är det Sollentuna.

Något år efter det Mia gått i pension blev personalen utsatta för ett rån. Efter en tid kom rånaren och bad om förlåtelse och bjöd på tårta.

.....

Sammandrag ur UKF:s kassettband nr 108 sidan 1

Tore Wikman, Aske kvarn, Håtuna

94-03-14 Ur kommunens arkiv

Fotboll och idrottsföreningen.

Tvärs över fotbollsplanen vid Aske gick elledningen och när bollen slog ihop trådarna blev det strömlöst. Vi fick en ny ojämn plan vid Håbolund. Den låg mellan Aske och Tjusta skola i en fin backe, där vi satte upp mål och kiosk. Vi gjorde ränderna på plan av sågspån.

Idrottsföreningen ordnade gångtävlingar för flickor och systrarna Sundell tog hem många priser. När vi höll till i Rusthållet ordnades också schacktävlingar. När fosfatbolaget köpte fick vi inte ha planen längre.

Båttrafiken Stockholm - Uppsala.
När jag var liten och vi skulle besöka släktingar i Uppsala fick vi stiga upp klockan halv 4, för att hinna med båten som gick mellan Stockholm och Uppsala. Den passerade klockan 5 vid Aske brygga. Vi var framme i Uppsala klockan 9. Det gick många båtar: Ekoln I, Ekoln II, Uppland, Fyris I, Fyris II, Skokloster.

När gårdarna skulle skicka djur på slakt fick de leda ner dem till båten. Handlarn i Håbolund åkte motorcykel till bryggan och hämtade varor. En del båtar hade bara passagerartrafik. Då fick man stoppa båten med en semafor och sedan åka med fiskaren, som skötte överrodden, ut till båten och stiga ombord mitt ute i leden.

När det kom fint besök till Aske var flaggan på bryggan hissad och man sköt salut med kanonerna som stod runt lusthuset. Nu står de framför gården.

Jaktklubben.
1930-31 gick Lewenhaupt i konkurs. Han hade sin förmögenhet i Graningeverken. Jaktmarken arrenderades ut till Kungl. Jaktklubben, som anställde en jägare Fredriksén. Han hade en jaktelev och de födde upp fasaner. På hösten sköts 600 fasaner. Gustaf V, kronprins Gustaf Adolf, prins Carl, prins Wilhelm och Folke Bernadotte deltog i jakterna. När Fosfatbolaget köpte flyttades jaktklubben till Lennartsnäs. Kungen och prins Carl hade betjänt med som laddade bössorna.

Tores barndom.
Tore är född 1916 på Aske och gick i Tjusta skola. På fritiden arbetade man med rovgallring och hackning. När han gick och läste för konfirmation hos Littmarck, arbetade han samtidigt i trädgården. Det var fortsättningsskola två vintrar efter det man slutat skolan. Efter skolan arbetade han två år hos sadelmakaren på Aske. Det fanns 14 par hästar på Aske. Därefter var jag smideshantlangare åt Rudolf Andersson, som var smed på Aske. Det sitter fortfarande kvar gångjärn och lås på slottet, som jag gjort. Ekdörrarna har snickare Norén satt dit.

Aske kvarn.
Tore hade gått som lärpojke under den tidigare mjölnaren. Han berättar att det var fint vid kvarnen då, med en damm framför. Kvarnen drevs med en turbin. Extrahjälp hade man av en 50-hästars motor. Man reglerade vattenmängden med dammluckor och öppnade gälarna på turbinen lagom mycket. Det gick en ledning till ramsågen intill. Den hade kantklinga. Vi malde säd till djuren och rensningen började komma i början på 40-talet. Det var aldrig tal om betning.

Man bar säden högst upp och lät den rinna nedåt. På mellanplanet skötte man matningen för där hade man valsstolen. Längst ned fick man passa gröpet. Under kriget skrev Edvin Hedin ut malningsintyg för 25 kilo säd, men bönderna kom med 100 kilo. Det var svårt för kommissionen kom på stickprovskontroll. Man berättar om en mjölnare som fick en säck säd att mala, men när han hällde upp var det orostat kaffe. Man skilde på svart och vitt mjöl. 150

Malningen.
Det fanns två par stenar, ett par för gröpe och ett par för vete. Sedan skulle man passa valsstolen för vetet. Man hällde på uppe i kvarnen och tog ut gröpet längst ner. Det var mycket spring. Man gjorde havre- och korngryn. Mot slutet gick inte att konkurrera med de stora kvarnarna. Majken fick provbaka och ofta blev det bara platta bullar. Vi höll ut i 19 år.

Sågen.
Vi sågade allt virke till gården också. När Stockholms stad tog över blev det andra förhållanden och jag ansåg inte att det skulle gå att få lönsamhet på kvarn- och sågdriften. 1964 skickade jag in en ansökan till F8 och jag blev reparatör i det Hemliga berget. Där trivdes jag bra.

Fest på Aske.
Det var mycket festligheter på Aske, även för folket. Sista april tändes majbrasan och kyrkokören sjöng. Greven bjöd på apelsiner och cigarrer. På midsommarafton anordnades dans för hela bygden på magasinet och greven med familj deltog. De var bra arbetsgivare.

Fosfatbolaget.
1946 tog Fosfatbolaget över och det blev andra förhållanden. Man tog vatten från brunnar med hjälp av en vindmotor och samlade i en stor bassäng. Det fanns två dykarreglage, som aldrig fungerade. Jag satte in en manometer i tvättrummet hemma, så jag kunde höra om pumpen bara stod och slog, då var det bara att klä på sig och ut och ordna.

Grevens alla vagnar och slädar brändes upp.

Bilar, nattvakt.
Greven hade två bilar och en lastbil, som körde mjölken till Bålsta. På hemvägen åkte man till Bro och hämtade posten.

Man hade nattvakt på Aske. Det var någon gammal man, som inte längre orkade med så tungt arbete. Han började klockan 10 med att blåsa i horn och sedan gick han runt och såg till allt på gården. Det fanns ett antal klockor, som han skulle dra upp, så att greven kunde konstatera att han höll sig vaken till klockan 5 på morgonen, då arbetet startade.

Idrottsföreningen
1928 startade man idrottsföreningen. Det var Georg Eriksén, Björn Karlsson och Olof Karlsson, som arrenderade rusthållet. Det ligger på vänster sida när man kommer från Bålsta i backen upp mot Kvarnnibble. Vi hade dans där på lördagskvällarna. Det var dragspel, fiol och banjo som skötte musiken. Vi måste ha ordningsvakt. Man fick ett märke från Länsstyrelsen och tillstånd att ha dans. Vi skaffade fotbollsplan vid garagen i Håtuna vid Tors grind. Där ordnade Folkets Hus dansbana. Prästen satte sig emot att vi spelade under gudstjänsten. På landet var man inte intresserad av idrott utan på söndagen skulle man vila.

Nu finns vår nya småskriftserie att köpa på biblioteken

Nr 1 Ortnamnet Upplands-Bro. En studie av Curt H Dahlgren
- delvis ny tolkning av runtexten på Assurstenen. Se utställningen i Bro bibliotek

Nr 2 Kommunvapnet för Upplands-Bro. Av Curt H Dahlgren
- förlagorna till kommunens logotype visar att den är en Odenfigur
- se Odenfiguren på Gudrun Sandéns stora bildväv på utställningen i Bro bibliotek

Nr 3 Konsten att flyga. Tidsbild från 1909. Ur almanacka 1910.
- Luftskepp eller andra flygdon. Vad trodde professorn på Tekniska högskolan?

Skrifterna kostar 30:-

Upplysningar om UKF:s verksamhet

Börje Sandén, Målarvägen 19, 197 30 Bro E-post: ukforsk@algonet.se
08-582 40 515; fax 08-582 413 55 Internetadress: www.algonet.se/~ukforsk
pg 27 58 94-4

Curt Dahlgren, ordf. Glimmerstigen 8, 196 33 Kungsängen, 08-581 702 45
Thore Isaksson, Saltstigen 22, 196 33 Kungsängen, 08-581 712 40
Bengt Borkeby, Snövitvägen 28, 175 70 Järfälla 08-583 540 06

Vad som sig tilldragit

UKF:s utställning på Galärvarvet

Vikingarna kommer - "Båtkultur 98" projektet inom Kulturhuvudstadsåret

UKF:s deltagande vid Galärvarvet 1-2 augusti blev en framgång. I den lilla utställningshallen fanns bara plats för Historiska museet, Sjöhistoriska museet och UKF, som här hade ett utmärkt tillfälle att berätta om vad Upplands-Bro står för historiskt och kulturellt. Från Upplands-Bro kom också Kristina Steen, som hade en utställning med vikingatida mat.

Det var publikrekord för Galärvarvet och några tusental tog sig en sväng förbi vårt utställningsbord, där tre-fyra medlemmar hela tiden var sysselsatta med att tala historia och arkeologi med de besökande. Vi kunde konstatera att ganska många ur den sakkunniga publik, som i det fina vädret sökte sig in i utställningslokalen, visste att stora sevärdheter finns inom Upplands-Bros gränser.

Många nöjde sig med att läsa på skärmutställningen och beskåda Gudrun Sandéns nya stora bildväv föreställande en "förlaga" till vår kommuns logotype. Ekhammarsfiguren fanns också i statyform, gjord av Sophie Hedin, Kungsängen.

På bokbordet låg UKF:s senaste skrifter. Två av dem är skrivna av Curt Dahlgren, Kungsängen, som dels redogör för allt känt bakgrundsmaterial till den s.k. Ekhammarsgubben, dels gör en analys av texten på runstenen vid Bro kyrka, "Assurstenen", varifrån kommunen fått sitt namn. Han ifrågasätter om den officiella tolkningen av runslingan är helt riktig. Står det inte rent av att det byggdes "broar" i Bro på tusentalet? Och vilken roll spelade egentligen Assur?

Om du inte hörde hans utläggning vid föredraget i oktober och inte heller hade tillfälle att se Gudruns och Sophies konstskapelser av Ekhammarsfiguren, så kan du ta skadan igen under de två första veckorna i november, då UKF har utställning i Bro bibliotek. Då kan du också se prov på UKF:s inre forskningsarbete, och du kan som vanligt köpa våra böcker och skrifter vid biblioteksdisken.

Arkeologidagen 1998

Ett 50-tal besökare kom till de två guidade visningarna av Almarestäkets borgruin. Där finns som bekant resterna av den borg, vars rivning efter ett riksdagsbeslut resulterade i Stockholms Blodbad. UKF har genom åren dels kartlagt kullen med s.k. totalstation, dels låtit genomföra ett antal marinarkeologiska undersökningar. Under dagen kunde vi visa resultatet av undersökningen som gjordes med ekolod för ett par år sedan. Det blev en ca 10 meter lång "film" där stockar och annat botten material kunde urskiljas. Med hjälp av den tog vi sedan upp ett 10-tal stockar, av vilka några kunde dateras till 1300-talet genom att undersöka årsringarnas beskaffenhet. Det är inte detsamma som det kända förfaringssättet att räkna årsringarna.

Naturligtvis berättade vi om videofilmningen av ett underjordiskt valv. Den kunde vi göra genom sponsring av ett företag med anknytning till kommunen. Förhoppningen är att i sinom tid få länsantikvariens tillstånd att även undersöka förut oöppnade valv; det finns minst två våningar kvar anser experterna.

I den historiska skildringen av Stäkets borg tog vi upp ett historiskt viktigt faktum, som praktiskt taget aldrig lyfts fram i ljuset. Om det kan du läsa på annan plats i nyhetsbrevet.

Höstens exkursion.

Närmare 30 personer kom till Ingvarstenen och grafitgruvan. Exkursionen, som gjordes i samarbete med Håtuna Håbo-Tibbles hembygdsförening började vid Håtuna kyrka, där Börje Sandén berättade om den avhandling som nyligen presenterats med anledning av det traditionella talet om att trappor över kyrkmuren skulle ha varit s.k. självspillingstrappor, tillkomna sedan det blivit tillåtet för självmördare att bli begravda i vigd jord.

Den aktuella trappan kan i stället ha varit en genväg för prästen för att slippa gå runt hela kyrkogården till den stora stigluckan. Den nuvarande ingången till kyrkogården, alldeles intill "självspillingstrappan", skulle i så fall vara av senare datum. (tidskriften Rig 1996:1)

Gravfältet Långbacken med Ingvarstenen
Det mycket stora gravfältet Långbacken invid stora vägen söder om kyrkan är nu avbetat och man kan se många av det väldigt stora antal gravar som Richard Dybeck på sin tid kunde iakttaga. Här finner vi också kommunens enda Ingvarsten. Dem som berättar om den enda historiskt belagda vikingafärden genom Ryssland. Dessa färder är förvisso säkert belagda, men dokumentationen har skett - och sker - med arkeologiska metoder, som inte avslöjar namn och specifika händelser. Under de senare åren har en rad böcker kommit ut om dessa ryska färder. De finns alla att köpa i Sigtuna museum; den allra senaste av vår medlem Rune Edberg. Du kan läsa om den på annan plats.

Grafitgruvan
Färden fortsatte sedan till Skällsta grafitgruva sydväst om Håtuna kyrka. Här ligger ett av de få beredskapslagren av grafit i landet. För närvarande är det inte lönande att bryta grafit i Sverige. Skällstagruvan är egentligen en rikt givande fyndighet; landets behov kunde under andra världskriget klaras med något som gruvfogden kallade provundersökning längs några malmådror. Men malmen kräver dyrbar rening. UKF har fått alla viktiga handlingar om gruvan från Bergmästarämbetet. Allt vi fått ligger på vår Internetsida, inklusive intervjuer med gruvfogden och markägaren.

Expedition Holmgård - En vikingafärd genom Ryssland och Ukraina.

Två böcker om vikingaskeppet Aifurs färd till Svarta havet i Sigtuna museums skriftserie.
Kanske du tillhörde de hundratals åskådare som samlades vid Stäket i juni 1994 för att titta lite närmare på det första vikingafartyget som i modern tid ämnade återupprepa vikingatidens färder på de ryska floderna. Färden lyckades efter många strapatser. Den blev 360 mil lång. Böckerna kostar 75:- resp. 150:- och kan beställas genom bilagda broschyr eller köpas på Sigtuna museum.

Forntidsmänniskans Teknik och Astronomi

Att folket i forntiden hade förvånande stora kunskaper i astronomi har vi erfarit, inte minst i samband med processionsvägen vid Rösaring. För något år sedan höll Jens Tellefsen ett antal föredrag i vår serie Arkeo-astronomi. Under hösten leder han en omfattande serie (15 föreläsningar) i Folkuniversitetets regi kring forntidsmänniskans Teknik och Astronomi. Föreläsningarna sker på Tekniska högskolan. Jens står gärna till hands med upplysningar om kursverksamheten.
Tel. 768 24 66. 758 80 60 eller e-post: jens@physics.kth.se

Titta på vår hemsida - www.algonet.se/~ukforsk

- i förekommande fall länkas du till utförligare upplysningar

Senast inlagda artiklar:
Kommunikationer i Upplands-Bro
Barbershop Singing - Bro d´River Boys
Rövargrottan eller Fridegårdsgrottan - ny vägbeskrivning
Sevärdheter i Upplands-Bro - text till Fritidskartan - med länkar till UKF:s sidor
Arkeologiska undersökningen sommaren 1998 - Stora Ekeby
Offenlighetsprincip - representativ demokrati och "Stora daldansen" - Tibbledokumentet
Historik över Arkeologi i Upplands-Bro

Börje Sandén