



# BRUKS.

## anvisningen nr 16

### Hembygdsdräkt för Åkers socken?

En grupp om tre personer har nu bildats. De har haft ett par möten som första steg i att ta fram ett förslag till Åkers hembygdsdräkt. En del trevliga idéer har kommit fram men fler idéer behövs, därför vill man ha fler medlemmar i gruppen. Kan det vara något för dig? Vill du veta mer eller anmäla ditt intresse skall du kontakta Maj-Lis Rudenstål på telefon 0159-105 98.

### Järnvägen Södertälje - Eskilstuna.

#### En jämförelse mellan då och nu.

1895 var järnvägen Södertälje (Saltskog) – Eskilstuna klar för invigning. Åker var då en betydande järnvägsstation eftersom här fanns två bruk och en såg som hade behov av säkra transporter. Dessutom var det från Åker stickspåret till Strängnäs gick. Att byggandet av järnvägen var ett stort projekt är inte svårt att förstå. Men planera, besluta och bygga det kunde man. En jämförelse nuvarande förbindelse – Svealandsbanan – ger följande intressanta information om effektivitet:

#### Svealandsbanan:

1987 Svealandsbanan AB bildas och planeringen startar.

1992 Första spadtaget.

1997 Banan invigs.

#### Gamla banan:

1890 Ett förslag läggs. Mötet leds av landshövdingen.

1891 Ett bolag bildas – Norra Södermanlands Järnväg.

1892 Byggandet påbörjas.

1895 Banan invigs.

På fem år var det klart! Med datorers hjälp tog det hundra år senare 10 år. Dessutom tog det några år till innan till exempel Läggesta station blev klar och du kunde köpa biljett.

För helhetens skull skall vi kanske också säga att före 1890 års beslut hade det från Strängnäsbornas sida diskuterats och planerats länge för att få till en järnväg. Det första förslaget till en järnväg Eskilstuna – Strängnäs – Södertälje upprättades 1872 men ansågs för dyrt (4½ miljoner kr).

### Riksarkivets kartor

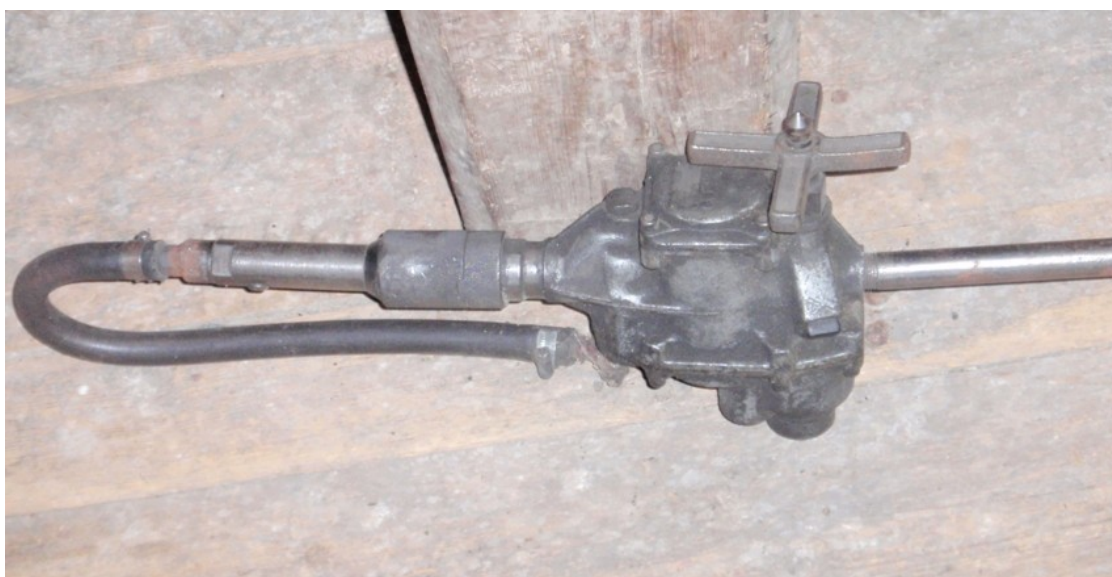
12 000 kartor över 1600-talets Sverige finns nu på nätet. Närmare 30 000 gårdar beskrivs. Gå in på [www.riksarkivet.se/geometriska](http://www.riksarkivet.se/geometriska).

## Fornlämningar

Kanske du vill se vilka fornlämningar som finns registrerade i Åkers socken eller någon annanstans. Då kan gå in på riksantikvarieämbetes hemsida, här finns fornlämningar registrerade och upplagda på nätet. Gå in på [www.raa.se/Fornsök](http://www.raa.se/Fornsök)

### Vad är detta?

Föreningen har många föremål på museet. Nästan alla finns noggrant registrerade med vem som skänkt eller lånat ut och när det skedde. Här framgår självklart även vad det är, vad det har använts till och vad föremålet kallas. Men så finns det några föremål som är mer eller mindre okända, i alla fall för många av oss men kanske Du vet vad det är och kan hjälpa oss. Bilden visar ett sådant föremål. Vad är det? Vet du något om det får du gärna höra av dig till Mikael Grounes, 0159 – 345 91.



## Hembygdens helg

Även i år arrangerar hembygdsföreningarna i Strängnäs kommun gemensamt ”Hembygdens helg”. Arrangemanget sker den 10 och 11 september mellan klockan 11.00 och 16.00.

Vi visar upp och berättar om Hjulhuset vid Göksjön och Stånggångsleden. Här kan du få information vad övriga föreningar visar och hur du tar dig dit. Den som besöker minst fem platser deltar i utlottning av trevliga priser som föreningarna skänkt. Startkort finns vid Hjulhuset och även vid de platser som andra föreningar visar upp.

## Föreningens hemsida

Till vår hemsida på Internet ([www.akershembygd.se](http://www.akershembygd.se)) söker vi nu en ny ansvarig. Per Wedlin, som skapade hemsidan, har nu hållit på med den i sju år. Andra uppgifter har kommit in i hans liv och han vill därför bli avlöst på posten som ansvarig för vår hemsida.

I stort innebär uppgiften att du skall lägga in det underlag som styrelsen vill så att det kan läsas på vår hemsida av alla som har Internet. Titta på vår hemsida så ser du vad som förväntas av den som tar uppgiften.

Är du intresserad att hjälpa oss någon/några timmar i månaden får du gärna höra av dig till vår ordförande Pehr Bengtsson, 0159-300 57. Vet du inte hur arbetet går till kommer du att få hjälp av Per Wedlin och du har även möjlighet att gå kurs om du så önskar.

## Åkersbor berättar

Denna gång är det Evert Lidén som berättar historien om Åkers Styckebruks segelfartyg.

Innan järnvägarna började byggas efter mitten på 1800-talet var transport med fartyg de enda möjligheten att förflytta tunga pjäser eller större mängder av t.ex. malm över längre avstånd. Handelshuset Wahrendorff & Co var ägare till eller hade andelar i ett 30-tal fartyg, som användes för verksamhetens transporter. För Åkers Styckebruks räkning fraktade bl.a. "Åkers bruk" och "Örnen" kanoner och annat gjutgods liksom malm och andra förnödenheter till bruket. Till kronobränneriet i Mariefred, som drevs av Joakim Daniel Wahrendorff fördes stora mängder spannmål, ved och stenkol, och till Stockholm fördes den färdiga spriten, upp till 1 miljon liter varje år.

Efter J.D. Wahrendorffs död 1803 upphörde handelshusets verksamhet, även rederidelen, varför Åkers Styckebruk anskaffade egna fartyg för sina transportbehov. Det första av dessa var galeasen Charlotta, ett tvåmastat fartyg som kunde lasta ca 80 ton. Befälhavare blev skepparåldermannen Olof Fogelström, med en besättning på 5-6 personer.

I räkenskaperna uppträder Charlotta för första gången 1805. Fartyget rustades vid Kalkuddens tegelbruk som också var en av brukets lastplatser. Utöver kostnader för segel och tågvirke finns även "en spisel för kajutan". Under det första året gör Charlotta 8 resor, främst för att frakta malm från Utö, Herräng och Nyköping, varvid man betalar "slusspengar och lots" för passagen genom Slussen i Stockholm. Till Stockholm förs gjutgods men framför allt stångjärn från smedjorna i Länna och Skeppsta, allt lossas vid Jernvågen i Stockholm. Dessutom tar man med annat gods som fönsterglas, salt, sill m.m.

En post återkommer i maj varje år. Commerserådinnan Maria Juliana Wahrendorff bor kvar i huset Skeppsbron 34, men flyttar, när sommaren kommer, ut till Åkers Styckebruk. Med på resan är även sonen major Gustaf v. Wahrendorff, som nu äger Skeppsta bruk. På hösten går resan tillbaka till Stockholm, kostnaderna för resorna tas upp som en intäkt för Charlotta.

1813 skadas tydligen fartyget, för under detta och följande år betalas frakter för malm till andra skeppare, bl.a. Anders Edsberg. 1815 kölhalas fartyget före seglatsens början, och riggning m.m. är relativt kostsam. Samtidigt blir Jonas Sundström ny befälhavare. Bland lasterna finns nu också murtegel från Kalkudden. Det betalas också ut extra ersättningar för lastning och lossning "af tunga piecer".

1825 säljs galeasen Charlotta för 1.050 riksdaler. Under några år köper man frakter av andra skeppare. 1824 börjar bygget av ett eget ångfartyg vid Kalkuddens slip, men mer därom senare.

1828 finns jakten Svarta Örn i räkenskaperna. Fartyget är byggt i Stockholm 1827, av ek och furu, och är 16 m långt och 6 m brett. Det lastar ca 60 ton, mindre än Charlotta men seglar något snabbare. Första året är Anders Elferman skeppare, men

från 1829 för Nils Johan Söderström fartyget. Svarta Örn fortsätter resorna med malm från olika gruvor.

Utö gruvbrygga ligger på öns östra sida och vid ost- och sydostlig kuling rullar Östersjöns vågor in mot öns klippiga stränder. 1829 råkar Svarta Örn illa ut. Enligt räkenskaperna betalas "Gratificationer till Utö grufarbetare för biträde vid bergning". Fartyget måste repareras för 590 rsd (riksdaler) vid Långholmsvarvet, och förses med nya segel och tågvirke för 490 rsd, dessutom köps ny unionsflagga och styrkompass. Skeppare Söderström skadas och för hans läkarvård betalas 10 rsd. Han blir dock återställd och stannar kvar som skeppare till 1886! På Svarta Örn's konto finns även "gratificationer för lyckliga resor".

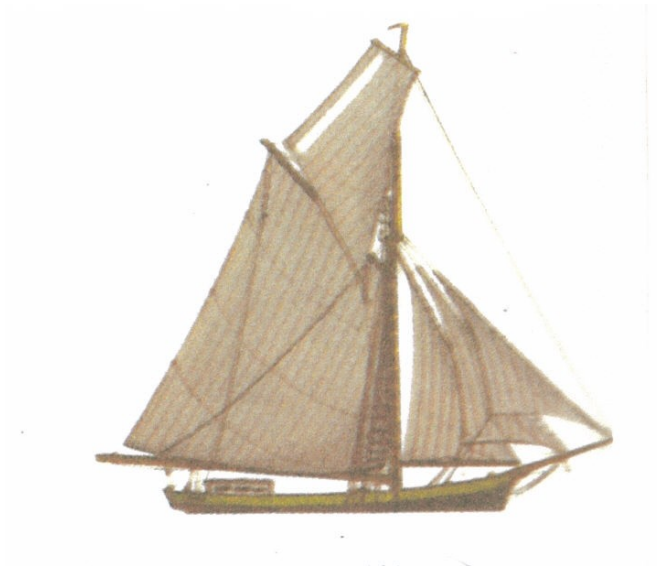
Ett av Svarta Örn's uppdrag blir att frakta alla delar till Riddarholmskyrkans torn, från den nya lastplatsen vid Näsängsudden i Hjorthagen till lossningsplatsen på Riddarholmen. Lasterna bestod även av virke och alla andra förnödenheter som behövdes under byggnationstiden 1839-1840.

1862 annonserar man ut Svarta Örn för försäljning, annonsen kostar 5,28 rsd, och fartyget försäkras för 312 rsd för den sista resan till Köpenhamn.

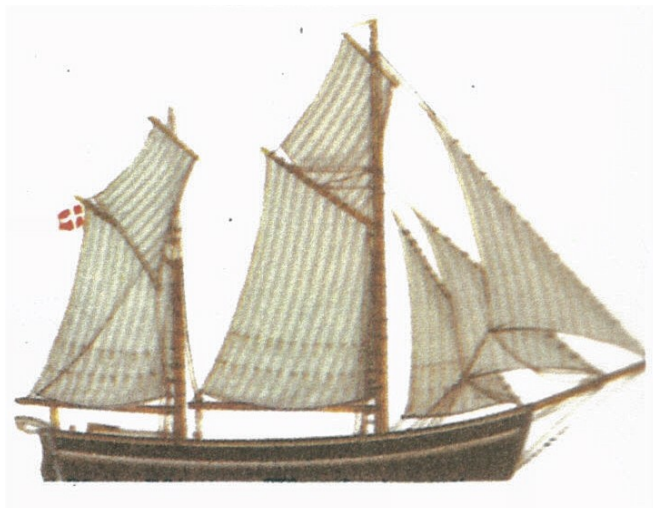
Året efter, 1863, tar ett nytt fartyg med samma namn Slupen Svarta Örn hand om brukets frakter. Slupen är byggd vid Näsby (Taxinge), 19,5 m långt och 5,95 m brett, och lastar 65 ton. Priset är efter utrustning 10.300 kr. I detta ingår kompass, unionsflagga och en 7 m lång vimpel med texten "Svarta Örn". För värmen i kajutan finns tydligen en kakelugn för i kostnaderna finns också "2 st polerade kakelugnsdörrar". Man har nu bytt till kronor och ören.

Slupen är snabbseglande och hinner betydligt flera resor än den gamla Charlotta. Bland lasterna finns redan från 1850-talet plogods. Den nya revolutionerande Åkersplogen har börjat säljas med stor framgång. I gjuteriet finns sedan 1840-talet nya ugnstyper för smältning av tackjärn och skrot, kupol- och flamugnar som fordrar koks och stenkolk som bränsle. Stenkolet köps delvis från England och lastas om i Stockholm.

1865 blir slupen Svarta Örn påseglad av ångslupen Svan och måste repareras på Långholmsvarvet. 1899 säljs Svarta Örn, Norra Södermanlands Jernväg har byggts genom Åkers Styckebruk och fartygstransporterna är inte längre lönsamma. Fartyget får dock ny ägare och "lever" fram till 1913, då "det degraderas" till präm och senare sjunker utanför Ekerö.



Jakt (exemplet visar en finsk jakt)



Galeas (exemplet visar en dansk Galeas)