

"Nybruni"

Hösten 1935 invigdes den nya bron som ersatte flottbron mellan Lerön och Gesundalandet. Bron kan således 60-årsjublera innevarande år och tycks ha tjänat ut för dagens tyngre transporter. Mora Tidning publicerade en artikel om invigningen den 29 nov 1935 vilken återges nedan med tidningens medgivande.

Nya Solleröbron längst i Sverige på sitt vis.

Invigningshögtidlighet med tal av landshövdingen och lunch i ordenshuset.

Sollerön firade på onsdagen en historisk dag, för att citera ordföranden i distriktets vägstyrelse, då den nya fasta bron mellan ön och fastlandet vid Gesunda officiellt invigdes. Högtidligheten ägde rum på förmiddagen, och samling skedde kl 11 vid västra landfästet av bron. Dagen till ära hade bron prytt med en grönskande äreport och rader av flaggstänger, på vilka de blågula dukarna fladdrade för en mild västanvind. Även i Gesunda och över hela Sollerön hade flaggorna hissats i topp. Dagen var gynnsam ur väderlekssynpunkt med blidväder och uppehåll, så att t o m solen tittade fram ett tag. Stor folkvandring ägde rum till den stora grusgropen på Gesundalandet, vilken nu togs i anspråk som festsal och väl fyllde denna uppgift. I ena slutningen hade en pampig talarstol uppförts, och nedanför den ställde musikanterna i Mora musikkår upp. Utom bygdens folk, som utgjorde det övervägande flertalet i den stora menigheten, hade ett antal

gäster infunnit sig, inbjudna från distriktets olika kommuner, vägstyrelseledamöter och revisorer, vägstyrelsens tjänstemän, ingenjörer, förmän och arbetare från brobygget samt i sällskap med dagens högtidstalare, landshövding Bernh. Eriksson, landssekreterare J. Fahlroth och vägingenjören P. Tore Norlin.

Musikkåren inledde högtidligheterna med Joel Olssons "Leve Sverige" och härefter besteg vägstyrelsens ordförande poliskommissarie Sven Persson talarstolen. Det är en historisk dag för bygden sade talaren, när denna nya broförbindelse inviges. Till den förestående högtidligheten hälsade han samtliga närvarande välkomna och vände sig särskilt till landshövdingen, landsekreteraren, vägingenjören, representanter för entreprenören Skånska Cementgjuteriet, kontrollanten civilingenjören Alfons Borgå m fl inbjudna. Han överlämnade ordet till vägingenjören Norlin, som meddelade en redogörelse för det tekniska arbetet med brobygget.



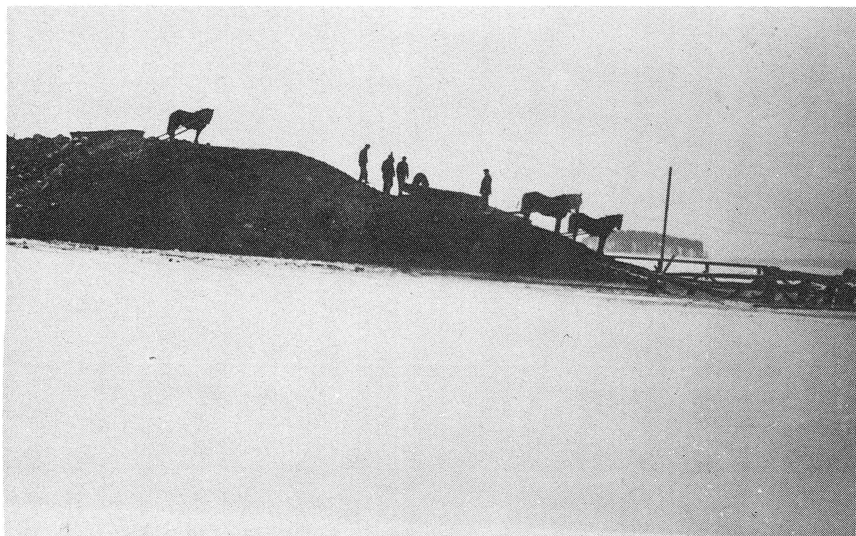
Flottbron mellan Gesunda och Lerön den sista sommaren 1934. Två hästskjutsar, "trillor" med järnskoningshjul passerar här på väg västerut mot fäbodarna.

Foto från Leksands Lokalhistoriska Arkiv.

Längsta bro med svetsade bärbalkar.

Frågan om anläggande av fast bro mellan Gesundalandet och Sollerön har sedan lång tid tillbaka stått på solleröbornas önskelista. Vägstyrelsen har låtit verkställa undersökningar, men kostnaden har visat sig alltför avskräckande. Beslut om bron byggande fick därför anstå i avvaktan på bättre tider och billigare anläggningskostnad. Överstelöjtnant Lundström lyckades att genom förenklad brokonstruktion nedbringa kostnaden. Bron ansågs ändå för dyr, och vägstyrelsen gick in för att söka sätta flottbron i stånd på ett betryggande sätt. Drömmen om en fast bro levde dock alltjämt, och till slut begärde Sollerö kommun att på egen bekostnad få en ny undersökning verkställd och nytt kostnadsförslag upprättat. Uppdraget överlämnades till dåvarande vägkonsulenten P. Tore Norlin. Under den tid, som gått sedan tidigare förslag upprättats, hade brotekniken inom Sverige utvecklats på ett storartat sätt och i sådan riktning, att man kunde hoppas, att kostnaderna skulle ha nedgått avsevärt.

Ny grundundersökning verkställdes enligt moderna metoder av vägkonsulentens dåvarande biträde, civilingenjör Knut Sundberg. Förslaget till bro framlades för Sollerö kommunalnämnd i dec 1932. Detta förslag till bro överensstämmer i allt väsentligt med det nu utförda.



Sten och fyllnadskörning till östra brofästet. Tre hästar med "umfjoler" och några karlar avtecknar sig i silhuett mot en grå vinterhimmel.

Foto: Johan Erlandsson

Bron är utförd i sju spann med en spännvidd varierande mellan 25 och 32 m. Brons fria bredd hade föreslagits till 6 m men vid granskning av förslaget i väg och vattenbyggnadsstyrelsen ansågs, att brobredden borde minskas till 5 m varigenom kostnaden nedbringades med 35.000 kr till 345.000 kr. Sedan åläggande för vägdistriktet utfärdats och vattendomstolen godkänt bronns konstruktion, infordrades anbud från ett tiotal brobyggnadsfirmor. Det lägsta anbudet ingavs av AB Skånska Cementgjuteriet. Detta anbud slutade på 175.000 kr.

Brons pelare och landfästen äro grundlagda på träpelare omslutna av träkistor, som vila på grusfyllningar, vilka nedsprängts till bärande bottenlager. Bron har ett svängspann för genomsläppande av pråmar. Överbyggnaden består av bärande balkar, som äro svetsade utom i skarvarna, där nitar förekomma. Brobaneplattan består av armerad betong, slitbanan av asfalt. Bron är provbelastad och har visat sig fylla uppställda krav. De svetsade balkarna äro utförda av Norrköpings verkstad. Räcktet har utförts av And. Matssons Mek. verkstad i Mora, målningen av målarmästare



Vinterbild från inledningsskedet av brobygget. Brofundamenten har börjat gutas. En timmerkörare med kalkdon är på väg västerut mot fastlandet. I förgrunden pågår stakningsarbeten vid östra brofästet.

Foto: Johan Erlandsson

Hedman, Gagnef. Färgen är ljusblå, en unik färgton, som i vårt land ej torde ha förekommit förut. Som arbetschef har fungerat kapten Lindblad med ing. Emanuelsson som underchef. Platschef har varit verkm. Jakobsson och som vägstyrelsens kontrollant har förutom vägingenjören fungerat civiling. Borgå.

Tillfartsvägarna har utförts som statskommunalt reservarbete vägstyrelsens egen regi under ledning av ing. Östling.

Som egenhet för Solleröbron kan nämnas, att denna bro är Sveriges längsta bro med svetsade bärbalkar. I färdigt skick är det ett nöje att överlämna bron till vägdistriktet med en önskan att den många år framåt måtte bli till nytta och glädje för alla, som bo på Sollerön och alla, som ha sina vägar dit och därifrån.

Billigare bro än beräknat var.

Sedan hr Norlin talat, spelade musiken Peterson-Bergers "Hembygdshälsning" och därefter meddelade hr Sven Persson några data och siffror ur brobyggets historia. Av ålder har frågan om förbindelsen med fastlandet varit en svår fråga för solleröborna. Även sedan de på 1890-talet genom eget initiativ fått den nu avlösta flottbron, ha de särskilt om vårarna haft besvärligt att komma över sjön. Gång på gång måste deras framställningar om byggande av fast bro avslås, då den ekonomiska situationen icke medgav ett så dyrt förslag. Den 14 juni 1921 gjordes en ansökan till länsstyrelsen om åläggande för vägdistriktet att bygga bron, men denna framställning ledde ej till resultat omedelbart. Efter förnyad ansökan fick vägingenjör Norlin uppdrag att upprätta arbetsplan för brobygget och hr Norlin avlämnade den i slutet av december 1932, varvid han beräknade kostnaden för bron och dess tillfartsvägar till 380.000 kr. Ett par månader senare ålades vägdistriktet att utföra arbetet enligt Norlins förslag. Brobredden bestämdes av väg och vattenbyggnadsstyrelsen till 5 m och byggnadskostnaden nedbringades härigenom med kr 35.000:-. Statsbidrag beviljades med 30 proc. och 45 proc. erhöles av automobilskattemedel.

Sedan A.K. efter vägghållningsskyldiges framställning medgivit, att arbetet med tillfartsbankarna finge utföras såsom statskommunalt reservarbete, kom företaget oväntat snabbt igång. I jan 1934 antogs Skånska Cementgjuteriet till entreprenör för brobyggnaden för 175.000 kr och i september samma år var brobanan klar. Vägstyrelsen hade ansvaret för byggandet av vägbankarna, vilket arbete blev av betydande omfattning, såsom framgår av att en fyllnadsmassa på 54.000 kbm. måste tillföras. Arbetet avslutades så raskt, att företaget nu är fullt färdigt för en summa av 192.500 kr för bron och 118.000 för bankarna eller sammanlagt 310.000 kr vilket alltså är en icke oväsentlig inbesparing i de ursprungligen beräknade kostnaderna.

På vägdistriktets vägnar tackade talaren till sist landshövdingen för hans hjälp och intresse för förverkligandet av företaget, vägingenjören, entreprenören, kontrollanten och samtliga arbetare vid brobygget och i övrigt envar, som bidragit till arbetets lyckliga utförande. Han anhöll därefter, att landshövdingen måtte förklara bron invigd.



"Nybruni" börjar nå sin fullbordan och svängbron provas. Fotot taget från flottbron som under byggnadstiden trafikerades på sydsidan av brobygget.

Foto: Johan Erlandsson

Omständigheterna gynnade brobygget.

Den bro, som nu inviges, sade landshövdingen, är av så stor betydelse för befolkningen på Sollerön, att den kan betecknas såsom en bygdens livsbetingelse. Svårigheterna för öborna under hittills rådande förhållande ha väl förståtts av oss utsocknes, även om vi icke känt till alla besvärligheter i detalj. Solleröfolket kan därför med alla skäl gratuleras till den nya förbindelsen med fastlandet, som nu ernåtts. Vägstyrelsen i distriktet har säkert många bekymmer att bära i tider som dessa, då så många ha behov av förbättrade vägar, men pengarna inte räcka till, så att alla anspråk kunna tillfredsställas. Två omständigheter ha gynnade det företag, som nu avslutats här i bygden. Det är de stora tekniska framstegen, som på ett



Gamla flottbrons öde är beseglat och en dynamitsalva lossgör den från västra brofästet när den nya bron är färdig att tas i bruk.

Foto: Johan Erlandsson



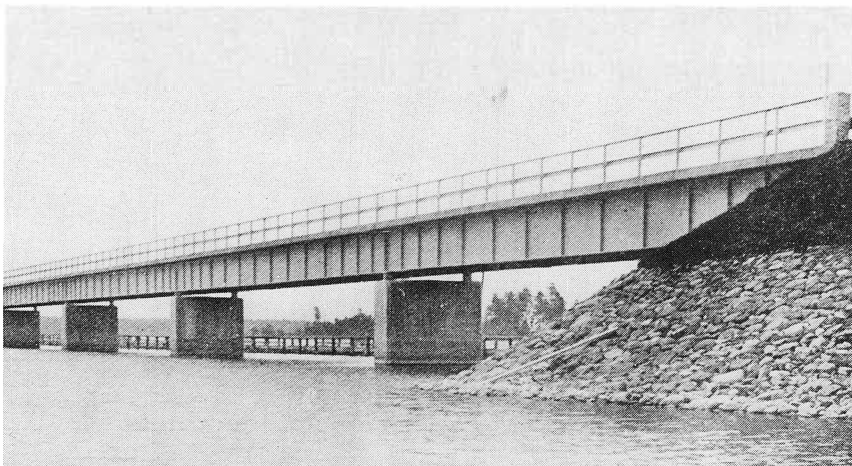
Bogserbåten "Orsa" drar loss den tunga flottbron och släpar den till sin nya plats mellan Lerön och V. Lerholmen

Foto: Johan Erlandsson

hjäpnadsväckande sätt ha förbilligat ett från början mycket kostbart byggnadsföretag. För det andra har arbetslöshetens olycka haft det goda med sig, att staten måste sätta i gång arbeten för att hålla nöden från dörren hos dem, som drabbats av arbetslöshet, och väsentligen har denna bro bekostats av medel, som riksdagen anslagit till arbetslöshetens bekämpande. Skulle ni här på Sollerön ha väntat på de ordinarie anslagen för väg och brobyggnader, så hade ni icke haft bron i denna dag. Så har arbetslöshetens tunga plåga också haft en ljus sida, den har medfört en oväntad uppryckning i fråga om vägnätet i vårt vidsträckta land.

Talaren berörde härefter statens reglerade verksamhet i syfte att bereda hjälp åt avlägsna bygder och skattetyngda kommuner så att rättvisa i möjligaste mån göres åt alla, vilket de nu bo i de tätbebyggda och rika samhällena eller ute i glest befolkade avkrokar. Han uttalade ett tack till alla, som deltagit i detta byggnadsföretag, och strök under den tacksamhet, som öbefolkningen har anledning att känna mot vägdistriktet, sedan den nya bron nu färdigbyggs. Han lyckönskade solleröborna, och uttalade den förhoppningen och förvissningen, att den nya bron skulle medverka till ett ökat välstånd och större bekvämlighet i bygden. Härefter förklarade han bron invigd.

Landshövdingens tal följdes av Dalkarlssången "Jag vet ett land", som spelades av musiken.



Den nya ståtliga bron står färdig att invigas. Gamla flottbron ligger fortfarande kvar på södra sidan. Fotot taget från norra sidan av Gesundalandet.

Foto: Johan Erlandsson



Vid invigningshögtidligheterna pryddes nya bron av en portal vid västra brofästet och en rad flaggor på bron

Foto Håll Gustaf Nilsson



Vid invigningen byggdes en tribun invid västra landfästet där invigningstal hölls av landshövding Bernard Eriksson och andra honoratiore. Publiken hade anlänt i bilar av den tidens modeller. I bakgrunden den flaggprydda "Nybruni".

Foto: Håll Gustaf Nilsson

Invjudes

härmed till

invigning av Sollerö-bron

med samling vid

broändan på Gesundalandet

1935

onsdagen den 27 dennes kl. 11 f. m.

samt

lunch i Ordenshuset kl. 12 middag.

Kommittéade.

Fastlandsresa före flottbron.

När invigningshögtidligheten härmed avslutats, och de lyssnande skarorna började röra sig, uppfördes ute på viken ett skådespel, som på sitt sätt markerade utvecklingen med en slående illustration. Från Lerön kom en "sturbåt" - kreatursbåt - av det slag, som användes av soldbyggarna, innan någon broförbindelse fanns med fastlandet, och som alltså ännu många levande kunna minnas från sin egen tid. Den stora båten, som var lastad med hästar och manskap och inte heller saknade den strumpstickande gumman, roddes mot Gesundalandet, gjorde en gir framför folket, som ställt upp på stranden, varefter den åter vände och rodde längs bron åter till utgångspunkten. Tre epoker i Solleröns historia ställdes på detta sätt inför åskådarna, när "sturbåten" gled fram vid sidan av den gamla flottbron och den nya fasta bron.

Efter den lyckade uppvisningen ordnades folket i kolonn efter musiken, som spelade en marsch av Widqvist, och taktfast tågade skaran ut på brobanken. Där själva bron började, hade ett blågult band spänts över körbanan, och vid framkomsten dit klippte landshövdingen av denna spär

och skiftade ut stycken åt vägstyrelseledamöter och andra betrodda män. Marschen fortsatte sedan över till Lerön.

Färden ställdes härefter i bilar till ordenshuset vid kyrkan, där Sollerö Kommun gav lunch för ett stort antal gäster. Under den rikliga förplägnaden hölls flera tal. Direktör Anders Brodin erinrade om en del fakta ur sollerökommunikationernas historia. Han talade om den bro, som på stränge majoren Daniel Jonssons initiativ tillkom över sundet till Vinälandet på 1600-talets mitt, om färder över vattnen i sturbåtar, som demonstrerats vid invigningshögtidligheten, om den gamla nu uttjanta flottbron och om den nya moderna betongbron. Kommunalstämmans ordförande folkskollärare Mats Larsson uttryckte solleröbefolkningens glädje över sin nya fastlandsförbindelse och hyllade särskilt landshövdingen för den hjälp han lämnat till företagens utförande.

Landshövdingen lyckönskade på nytt befolkningen på Sollerön och gav vägstyrelsen ett välförtjänt erkännande för dess arbete.

M.T. 29 nov 1935



Brobygget förberedes med pålning

Foto: Johan Erlandsson