

Vi var med och byggde “Nybruni”

I vinter har vi hört dunket nerifrån sjön. Det är pålning som pågår. Den nya välbehövliga bron från Sollerön till Gesunda-landet tar form. “Nybruni” gör inte längre skäl för namnet och är snart borta. I Sool-Öen 1995 finns en artikel, “Nybruni”, som är hämtad ur Mora Tidning 1935. Där skildras utförligt förberedelserna för brobygget, arbetet och den högtidliga invigningen. Sixten Bondesson och Karl Stunis är troligen de enda nu levande som deltog i brobygget. De berättar mycket och gärna om hur det var då.

Det var vintern 1933. Sixten var 17 och Karl var 18 år, och de var båda glada för att det gavs ett tillfälle att tjäna några kronor. Förutsättningen var att man hade en häst och en kärra. Arbetet bestod i att köra olika fyllningsmaterial som behövdes i landfästena och fundamenta till bron. Från början hade man ordnat med tippkärror på räls från Lövnäs, men det gick inte så bra, så det fick bli hästar och kärror. Det var ett 30-tal hästar med körkarlar och ev. löskarlar som var anställda åtminstone en hel vinter. Arbetsgivare var dels Vägstyrelsen som ansvarade för landfästena och dels Skånska Cementgjuteriet som gjorde själva bron.

Kärrorna hade två hjul och kunde vara av “Bud-Kal”-modell som hade utåt lutande sidor och rymde 0,8 m³ eller Orsa-kärror som hade raka sidor och rymde 0,7 m³.

Det lag som arbetade med det västra landfästet tog fyllning från Lövnäs. Bottenfyllningen omkring stenkistorna tog vi från skogen ovanför Gesunda, där det fanns gott om grus. Vid det östra landfästet gick det åt en hel del av Lerön.

Stenkistorna timrades av grovt fyrkantsågat virke. De var 4 m breda och 5 m långa och väggarna lutade inåt. Dykare hjälpte till att förbereda botten, och kistorna sänktes där brodelarna skulle stå. Där skulle det slås ner pålar som bestod av 17-18 m långa granstockar, ca 50 cm i diameter i den grövsta ändan. De spetsades och plåtskoddes för att lättare kunna drivas ner i botten. Uptill hölls pålen med en järnring. Den stora pålningsmaskinen var motordriven. En mindre maskin användes när man pålade landfästena. Den drevs av fyra karlar som under taktfast sång drog upp hejaren och släppte den.



Flottbron flyttas för att ge plats åt "Nybrun".

Foto Johan Erlandsson.

På stranden stod en stor betongblandare. Extra fint naturgrus levererades från "Skuttgruvan" vid Ryssån. Körarna fick nu frakta den färdigblandade betongen ut på isen, upp på flottbron och tömma lasten i en trätt med rör som ledde ner till stenkistan. Det var öppet vatten mellan isen och bron. Det var inte lätt att ha den smala flottbron som arbetsplats och vändplan. Trafiken från och till ön skulle också fram. Hästskjutsarna fick fara på isen,

men bilarna, som var få, skulle använda bron. Det gällde att ha en lugn häst, säger Sixten, som drar sig till minnes en utanmyrakarl som hade en orolig och "ryckig" häst. Han fick vara beredd att i rätta ögonblicket sätta en käpp i hjulet. Två hästar drunknade genom att de drogs ner av lassen.

En tredje sortens last var stora stenar som skulle användas till att förstärka landfästenas sidor. Lagom stora stenar fanns det gott om på stränderna t ex runt Karingön och Knutsön. det var lätt gjort att man plockade på så mycket sten, så att lasset blev alldeles för tungt. Andra svårigheter dök upp t ex osämja om "stackar". Nu tog du stattjen så i add flukka iop! Det blev högvatten det året, så det gick ibland upp till botten på kärran.

När kärran tömdes var det folk från arbetsgivarna som prickade av, för man fick betalt per kubikmeter. Det brukade bli mellan 17 och 18 kr per dag. Och det var lön åt både körkarl, häst och ev. medhjälpare.

Som vanligt när äldre människor samtalar om gamla tider blev det jämförelser. Så var det då, och tänk hur det är nu! Då lyfte vi varje spadtag med grus och varje sten med våra armar. Nu sköter man allt med knappar och spakar. Men - för att se framåt: Vad skall vi kalla den nyaste bron?

Sixten Bondesson och Karl Stunis berättade

Guðrun Bråmås skrev.