

BROBYGGE

Av Bernt Rutström, Bodträskfors

Ambitionerna att finna en permanent lösning för kommunikationerna över Luleälven vid Harads resulterade som bekant i de två broar dagens trafikanter drar fördel av. Det krävdes två broar plus ett par vägstuppar för att överbrygga det drygt 1 km långa avståndet mellan stränderna. Hela projektet beräknades kosta 5 milj. kr. enligt en notis i NK i april 1956. Samma underrättelse anger också senaste färjans maximilast till 30 ton.

Brobygget skedde i två etapper. Den första, från norra sidan ut till Prästholmen, startade 1957. Färjetrafiken fick genom denna en betydligt kortare sträcka.

Den andra bron med bågarna blev klar något senare och hela anläggningen kunde invigas i slutet av oktober 1959, en förrättning till vilken vare sig landshövding eller berört statsråd infann sig. Färjan fick förflyttning till Närke.

Eftersom det nu gått 50 år sedan dessa broar påbörjades finns det inte så många kvar av dem som var med då och kan berätta något om dessa brobyggen.

Redaktionen har dock per brev fått sig tillsänt fotografier och litet av övriga data från en som i högsta grad lever och minns, en f.d. haradsbo, Lennart Kölnäs, (född Karlsson) och numera boende i Stockholm.

Lennart kom in i branschen via korrespondensstudier i väg och vattenbyggnadsteknik, och vid praktik med asfaltbeläggningar i Värmland kom han av en slump i kontakt med en gammal brobyggare vid namn Johansson ("Johan"), som skulle uppåt "lappmarken" och anlägga en ny bro.

Denne "Johan" blev mycket lättad, berättar Lennart, när han fick klart för sig att Harads inte var den lappby han föreställt sig utan hade alla de för livsuppehållet oundgängliga etablissemangen. När han därtill fick vetskap om Lennarts studier var beslutet raskt taget.

Lennart blev på stående fot anställd och fick uppdraget att åka i förväg och ordna med nödiga "etableringar" för brobyggets genomförande. Johans barack skulle uppföras, likaså garage, förråd och smedja. Därtill skulle presumtiva lokala leverantörer av materiel och elström kontaktas med bästa möjliga priser som målsättning.



*"Johans" barack och garage med nuv.
Thorbjörn Enbergs hus i bakgrunden.*

Beträffande just elen tycker sig Lennart minnas att han beställde 64 ampere av Einar Westling som företrädde Edefors Elförening och hade sitt kontor i gamla

Konsum (mellan nuvarande och Elsa Anderssons fastighet) ”Inte behöver du väl så mycke”? Det blir dyrt”, var Einars kommentar till detta.

Det skulle visa sig vara något komplicerat för ”den där pojkspolingen” att komma hem från södra Sverige och ”styra och ställa” i sin gamla hemby. Men allt löste sig tydligen till belåtenhet när ”fullmakt” från ”Johan” införskaffats.

Det kom ävenså herrar från Länsarbetsnämnden i Luleå med jämna mellanrum för kontroll av tidsplanen och att rätt antal anställda av varje yrkeskategori fanns på plats vid rätt tillfälle, berättar Lennart. Yrkena representerades av betongarbetare, grovarbetare, timmermän, armerare och dykare. De skulle ha sin lön i kuvert var fjortonde dag, och det skulle vara ”på öret”! Det var då att beställa rätt antal av varje valör av fru Sandström på Posten. Från 1-öringar till hundralappar.



Timmermännen Tycko Wårja, Ragnar Engström och Gösta Jonsson.

Dessutom anlätades naturligtvis traktens åkare för alla förekommande transporter. Lennart nämner Georg Anderström, Gotthard Hedberg, Johan Engström och Ragnar Hedberg.

Från en grusgrop i Grundsand lastades fyllningsmaterialet med grävmaskin och kördes till arbetsplatsen, där en annan grävmaskin skötte planeringen med hjälp av Ture Engfors, Lennarts styvfar, som hade hand om spaden. Bodar, kontor och barack kom i lämmar till Gullträsk där de fyra bilarna lastades med hjälp av den kran Gotthard H. hade på sin bil. Det tog tid eftersom han även måste lasta av åt dem alla.



Johansson, ”Johan”, vid sitt instrument.

Chefen själv, ”Johan”, hade i unga år varit rallare i Amerika. Från början hade Lennart uppfattat honom som väldigt tvär och kortfattad, med det skulle visa sig vara en rätt hygglig person som tilltalade honom med ”du pojken”. När deras vägar skulle skiljas ville han ge sin ljusblå Mercedes 170 med utanpåliggande reservhjul till Lennart som just tagit körkort. Men det kunde inte Lennart gå med på. Dock ångrade han sig tre månader senare då han fick veta att ”Johan” hade dött. Han blev i stället ägare till doktor Ohras begagnade Pv av årsmodell -57.

Den fick Lennart användning av när brobygget i Harads var klart och han fått en ny tjänst i Porsi, och senare Edefors, där han bl.a. fick ta hand om utsättningarna.

Kristiani Nilsen hette den broentreprenör som anställt Lennart. Han minns också att Motala Verkstad svarade för stålkonstruktionerna. De i sin tur hade en arbetsledare vid namn Olsson vilken hade hyrt in sig hos Betty och John Pettersson. Om det företags verksamhet vet vi inte något mer när detta skrives.



Den mindre bron krävde inga bågar men så vilar den ju på fyra stabila pelare. Under den längre däremot finns bara en eftersom bågarerna bär upp de två 65 meter långa spannen.

Med hjälp av 32 lastbilar provbelastades den senare innan den tog i bruk. Bilarna vägde tillsammans 320 ton.

Vid utfyllningen av vägbanken på södra sidan togs materialet från den skärning som framdeles skulle komma att bli Kåbdalisvägens nya sträckning när en ny bro över Bodträskån stod klar något år senare.



Hela gänget samlat



Den nya kommunikationsleden har nu snart tjänat i 50 år.