

50-årsjubileum för nya Eskövägen

Text Margot Östlund, Foto Å Tillman och Tord Bodin



Sommaren 1955 var ovanligt torr och varm. Då skulle äntligen vägbygget mellan Hillevik och Eskön slutföras. En ny väg var hett efterlängtat av Esköboma och Kopparfors, med skogsmark i området, var också en intressent i sammanhanget.

Det hela hade föregåtts av mycket förberedelsearbete. Den gamla sträckningen från Hillevik gick inte långt från Hilleviksfjärdens strand i en vid båge mot norra Eskö-sundet och sedan söderut på Eskörönningen. Övergången till själva ön gick via en bro till Tärnsharen, en vägbank till Kvarnharen/Gräsharen och en bro vid Sörisundet.

Var skulle den nya vägen gå fram? Förslag fanns att i stort följa den gamla sträckningen och bygga en broförbindelse i norra delen av Eskö-sundet eller att den nya vägen skulle dras till Björke via Utnora eller också att en helt ny sträckning skulle stakas ut i östlig riktning, rakt över skogen från Hillevik och mynna ut vid den gamla övergången i södra delen av sundet. För- och nackdelar med dom olika förslagen diskuterades. Emil Karlsson, gammal fiskare på Eskön, gillade inte förslaget med bron i norra sundet, han sa: "Idag har vi små båtar som tar sig under vilken bro som helst, men om några år kanske vi har mast på dom och hur skall vi komma under då?". Det hela slutade med att förslaget, där helt ny väg över skogen skulle brytas, blev det segrande - mycket beroende på Kopparfors, genom B. Lage Hellmans agerande.

Vem skulle då genomföra vägbygget? Under 1954 tog man in anbud från olika håll. Walter Nordin från Eskön, som var med och arbetade på vägen, berättar: "Det var många som var intresserade och dom ville naturligtvis inspektera marken för att kunna räkna på jobbet. Jag gick åtskilliga gånger den utmärkta och uthuggna sträckan Hillevik-Eskön med olika företagsrepresentanter.

Så småningom bestämde vi oss för att anlita firma Henry Stål från Norrköping, som vi tyckte hade lämnat ett bra anbud, jag tror det låg på strax över 100.000:-". Walter fortsätter att berätta: "Vi hade mycket bra hjälp av Hellman och Kopparfors i vårt arbete och dessutom var dom ju med och finansierade bygget. Bidrag fick vi också från Hille kommun, Länsstyrelsen och Staten och så betalade vi Esköbor också en del själva. Jag kommer inte ihåg hur mycket det var, utan jag minns mest att vi var så glada för att vi skulle få en ny väg".

Det var flera Esköbor som genom vägbygget fick arbete. Förutom Walter, var det Tore Möller, Ville Nordström och Tore Hägglund. Tore Hägglund, som då bara var 17 år minns: "Jag hade arbetat i skogen åt Kopparfors och genom dem fick jag börja hos firma Henry Stål. Hösten 1954 skulle vi börja grovbryta vägen och en Caterpillar bandtraktor D7, som kördes av en man Voxström, anlände och han och jag satte igång. Jag fick lära mej köra och det gick bra trots att jag var så pass ung. Vi hade också med oss en kompressor som vi använde vid sprängningar. Jag minns att det blev väldigt mycket snö så vi var tvungna att bygga en speciell kälke för att kunna dra kompressorn över stock och sten i all snö".

När våren kom utökades arbetsstyrkan med övriga Esköbor och även ytterligare några personer. Man började nu det egentliga vägbygget. Grusfyllning hämtade man efter Utnora-vägen där det fanns lämpligt material och där man placerade en gammal grävmaskin som lastade de lastbilar som

körde fyllning till vägbygget. "Det var Strömme-Davids pojken och Janne Nyström från Trödje, som var dom mest anlitade lastbilschaufförerna" säger Walter "sen tog man väl in några andra från Lastbilscentralen också då det behövdes". Förutom bandtraktorn hade man en grävmaskin som även släntade av och gjorde diken. "Det var lite knivigt vid vägkorsningen till Eskörönningen. Där fick vi ladda med 60 kg dynamit när vi skulle igenom bergsklacken, men det gick ju bra", säger Walter. Tore minns också hur han fick gå och plocka bort stenar från vägbanan efter det att lastbilarna kört på det översta lagret med grus, som alltså innehöll alltför stora stenar. Betalningen var 3:33/timme.

Vad som även måste åtgärdas var dom två gamla broarna. Den ena, den vid Tärnsharen bytte man helt enkelt ut mot en vägtrumma, men den andra i Sörisundet skulle byggas om. Det sköttes av en annan firma "Jag tror dom kom från Jämtland" säger Walter. "Vad jag kommer ihåg från brobygget är att man måste gjuta en provplatta av betong, som man skickade iväg för att få provtryckt och godkänd hållbarhet, därefter var det dags att börja med stämplingarbetet för den nya bron". Den ligger i princip på samma plats som den gamla och det gällde att parera så att trafiken kunde flyta på trots arbetet. Nu var ju biltrafiken inte densamma som idag - då hade det väl knappast varit möjligt. "Jag minns ett spännande moment" berättar Tore "det var när jag skulle köra över den gamla bron med bandtraktom för att jobba med vägvagnen till affären. Då var vi osäkra på om bron skulle hålla för trycket, trots att bjälkarna var ganska kraftiga, men dom var ju gamla. Jag vågade inte sitta i maskinen, utan vi band en lång käpp vid kopplingsspaken, riktade in maskinen och lät den gå obemannad över bron men med mej efter, hållande i käppen till kopplingen. Allt gick bra och brobygget fortskred och vi fick en större och kraftigare bro, nu i betong.

Nåväl, nu fanns en ny bro, en rak och bred väg om än grusbelagd och efter besiktning så övertogs ansvaret av Vägverket och efter några år så belades vägen med oljegrus. Idag 50 år senare och med en stor trafikbelastning på vägen är den i dåligt skick. Lappad och lagad i många omgångar, men med tjälskott, sprickor och knölar och en blandning av oljegrus och asfalt på olika bitar, är den inte särskilt bra. Men vi har gott hopp. Ryktet säger att den skall rustas upp under nästa år och det är något som vi ser fram emot.



[Hillebygden, Nr. 2, 2005]