



Dödens korsning – i dag bara en liten lustig krumelur i landskapet.

Men mot lagen var det. Lagen sa att hastigheten inom 50 meter från en järnvägs korsning inte borde överstiga 40 kilometer i timmen. Så sakta körde jag nästan aldrig.

Och så var det det där med frisksikts korsning. Häng med nu. Så här stod det i "Vägen till körkortet" 1957:

Frisikts korsning är en sådan korsning, där en vägtrafikanter från vilken punkt som helst på vägen inom ett avstånd av 25 m från närmaste rälssträng, kan se ett tåg nalkas inom ett minsta avstånd från korsningen. Detta s. k. fria siktavstånd erhålles i meter, om bandelens största tillåtna tåghastighet uttryckt i km/tim., multipliceras med sex. Om två eller flera järnvägsspår korsar vägen ökas förenämnda minsta avstånd med 5 % för varje meter av avståndet mellan de yttersta spårens mittlinjer.



Vad detta betyder vet jag inte – bara att det gällde att vara snabbtänkt professor i matematik varje gång man närmade sig en järnvägs korsning i Sverige. Det var jag inte. Jag var helt värdelös i matte.

I DAG SPELAR DETTA ingen roll längre. Den gamla järnvägen är borta med räls, syllar och allt och med den också korsningen där jag så många gånger vågade livet. Bara böjen finns kvar, knixen. Anledningen, rälsen och allt det andra får man tänka sig.

På andra sidan vägen – där granskogen en gång stod tät – sveper i stället x2000 förbi med en hastighet som gör all tävlan meningslös. I en annan värld, långt borta och för evigt förlorad, klirrar karafferna.

Raksträckan som fick många bilister att tävla mot tågen strax före den beryktade järnvägsövergången vid Toresta.

Tåghastighet km/tim.	60	90	130
Fri sikt i m vid enkelspår	360	540	780
Antal sek. för tåg att passera siktavståndet	21.6		



En Ford Consul smyger fram över Stäket-bron. Det är i mitten av 60-talet och den gamla vaktkuren av trä är fortfarande i bruk.

EN BRO FÖR MYCKET

Pekka – en ensam man med all makt över Stäket.

T VÅ SAKER har stoppat mig i Stäket – en punktering på vänster bak och Bron.

Punkteringen inträffade i böjen strax efter Per-Ols, en sedan länge nedlagd livsmedelsaffär med som många minns det väldigt god prickig korb. Det var natt och folktomt, ändå inte så farligt. Ett följkors, en domkraft och en tyst bön att det skulle finnas luft i reserven. Sedan var jag på väg igen, kung i en turkos och vit Crown Victoria - 56.

Bron var någonting annat. Den var allt eller inget, en stor och oberäknelig stälkonstruktion med ett fyrkantigt vaktorn hängande på sidan. Man visste att det fanns någon där inne, en ensam man med närmast obegränsad makt över alla ute på vägen. Med ett enkelt handgrepp kunde han fälla bommarna, få hela bron att svänga ut över vattnet och skära av förbindelsen mellan stad och land, eller som i mitt fall den livsviktiga vägen mellan Stockholm och Västerås.

En av männen med all denna makt var Pekka Vesterberg. Han

kom till bron 1966 och är fortfarande där, om än bara på halvtid.

Hur många stopp blir det? Sinkade bilister, streck i räkningen och segelbåtar som retligt sakta glider förbi i rännan med sina alldeles för höga master?

– Fan vet, säger Pekka. Men visst är det bra många bilister som har stått och svurit just vid den här bron ...

Särskilt han i Rekorderna, kanske. Det var mitt i natten och Pekka låg och

sov i brostugan. Plötsligt knackade det på dörren. Det var polisen som ville att han skulle öppna bron.

Det gjorde förstas Pekka och på så sätt kunde en man på flykt gripas framför de fällda bommarna.

– Vad han hade gjort vet jag inte. Men jag minns att han kom i en Opel Rekord från Enköpingshället och att polisen hade hundar.

Stopp i Stäket blev det i alla fall – e



Här är det jag som bestämmer. Pekka Vesterberg på bron som han öppnat och stängt sedan 1966.

bro för mycket och vidare färd till finkan.

Vi går upp i vaktornet. Och så – genom att trycka på en grön knapp – kunde jag själv för första gången gripa makten i Stäket. Klockorna plingade, bommarna fälldes och i nästa nu svängde hela vägbanan bort från sina båda landfästen.

Där stod de – bilarna – och särskilt föraren av den stora blå lastbilen måste ha undrat vad i all världen det var fråga om. Från sin upphöjda plats i förarhytten kunde han ju tydligt och klart se att inte så mycket som en roddbåt fanns i sikte.

Själv kunde jag lika klart och tydligt se att det på den utsvingda brobalken stod Södertälje verkstäder och årtalet 1910.

Ändå visste jag bestämt att bron i Stäket hade uppförts först 15 år senare, 1925–26.

Förklaringen är från 1922. Det var då den gamla maskstungna träbron som då stod där plötsligt gav vika.

Rubriken i Dagens Nyheter den 16 oktober löd:

Landsvägsbron vid Almarästaket störtar samman. Ren lyckträff att ingen människa omkom. Myndigheterna sova.

Det hände en söndagsmorgon strax före klockan 7. En bil från Pressbyrån hade just passerat och strax därpå ytterligare en bil. Sedan ra-



På plats i tornet. Med ett enkelt tryck på en knapp kan Pekka Vesterberg få hela bron att svänga bort från sina fästen.

sade ett av spannen. Maskbildning angavs senare som en av orsakerna.

BRON REPARERADES hjälpligt, men blev aldrig vad det en gång hade varit. En ny diskuterades, men lämnade aldrig ritbordet. Det var främst prislappen som avskräckte, över 300 000 kr.

1924 hittade man så en svängbro över Södertälje kanal som snart skulle bli överflödig.

Det är den bron som i dag finns i Stäket. Byggt av Södertälje verkstäder 1910, på plats i Stäket den 15 maj 1926.

LÖPANDE PÅ TILL synes outslitliga kullager från SKF var den ända fram till 1967 den enda bärande bron som

fanns att tillgå för den tunga trafiken mellan Stockholm och Bergslagen. Sedan kom högertrafikomläggningen och den nya motorvägsbron.

SVÄVANDE HÖGT i det blå gör den alla broöppningar överflödiga, den gamla bron i Stäket till en angelägenhet bara för dem som bor där och för en och annan bromantiker på väg.

Jag trycker på den röda knappen, bron svänger tillbaka på plats, bommarna går upp och den blå lastbilen med sin undrande chaufför åker vidare på sin avbrutna resa mot Stockholm.

Själv får jag västerut, västerut på Riksväg 12. ☐



Håller nya Stäket-bron? Frågan ställdes 1967. Bilden visar att den gjorde det.

32 lastbilar, alla lastade med 15 ton makadam, testade Stäketbronns hållfasthet.



Dödens korsning i mitten av 50-talet. Ännu ett offer, ännu en bil som inte hann över. Polismannen är Lorentz Eriksson, bondson från Skeptuna och lagens man i Bro.



DÖDENS KORSNING

Vad det gällde var att klara kurvan i högsta möjliga fart.



ATT ANGÖRA en brygga är en sak. Att korsa en järnväg är helt annan.

Jag tänker förstas närmast på den gamla knixiga järnvägsövergången på Rikstolvan vid Toresta strax före Kalmarsand.

Den var en utmaning, en kamp mot klockan, en ständig fråga om att hinna eller inte hinna.

Man såg övergången på långt håll, jag skulle tro på ett avstånd av närmare en kilometer. På höger sida stod gran-skogen tät. I dag är den borta, svept åt sidan av ett blåsväder lika förödande som väl småländska Gudrun med den skillnaden att det iscensattes av moderna skogsmaskiner och statliga Banverket.

Där träden en gång stod svishar nu x 2000 fram över grusval-lama med en hastighet av cirka 140 kilometer i timmen.

Annat var det förr. Då hade man järnvägen på vänster sida, så nära att man nästan kunde höra vattenkarafferna klirra i korridorerna till tredje klass. De vägde bly och som liten var det bara med uppjudande av mina sista krafter som jag lyckades lyfta dem ur behållaren.

Oftast smakade vattnet som om det hade gått tur-och-retur Hallsberg både en och två gånger, men vad gjorde det. Det var något visst med att dricka vatten på tåg.

Det gick också att tävla mot tågen. På 60-talet gick de i cirka 100 km/tim och det gjorde också bilen jag körde – lätt.

Men så kom rakan och i slutet på den järnvägs korsningen och det lilla fyrkantiga träskjul med semafor som kallades Toresta anhalt. Där gick vägen över rälsen i en skarp s-kurva från vänster till höger för att sedan dyka ned mot

campingplatsen vid Kalmarsand. En dödens korsning och jag visste det. Alla visste det, bilister såväl som lokförare.

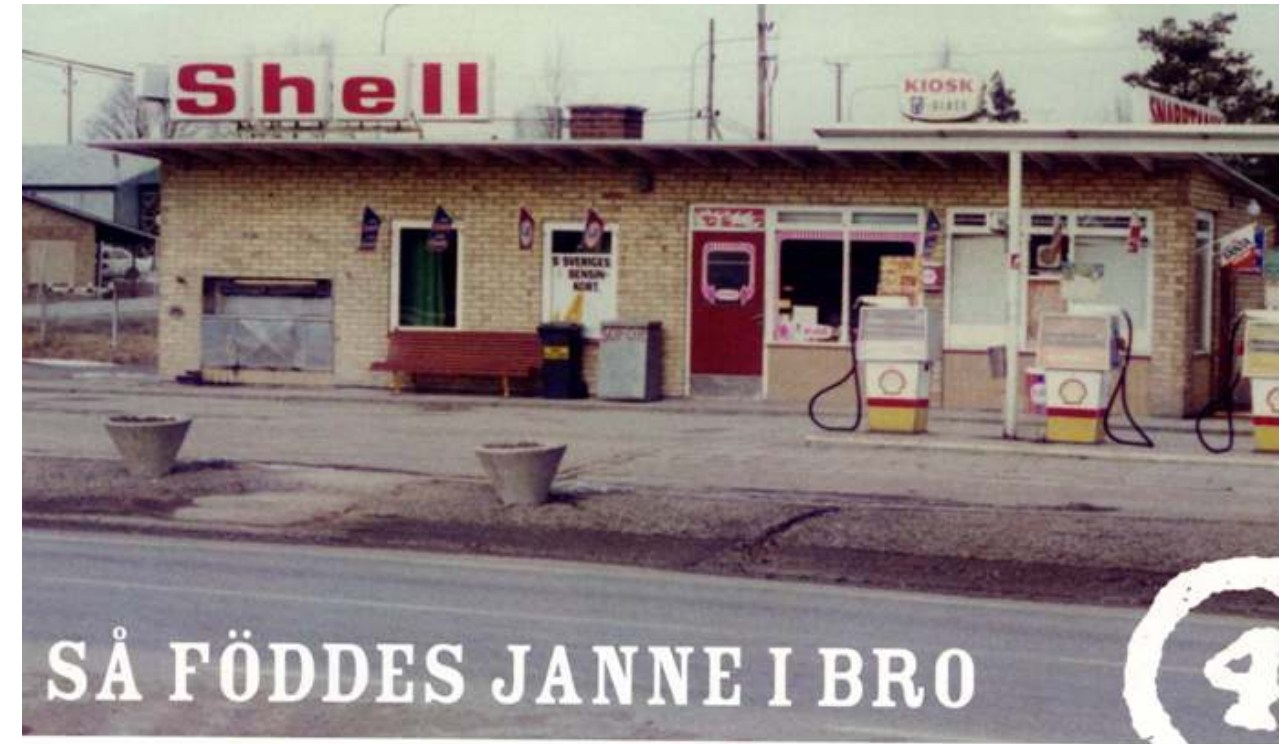
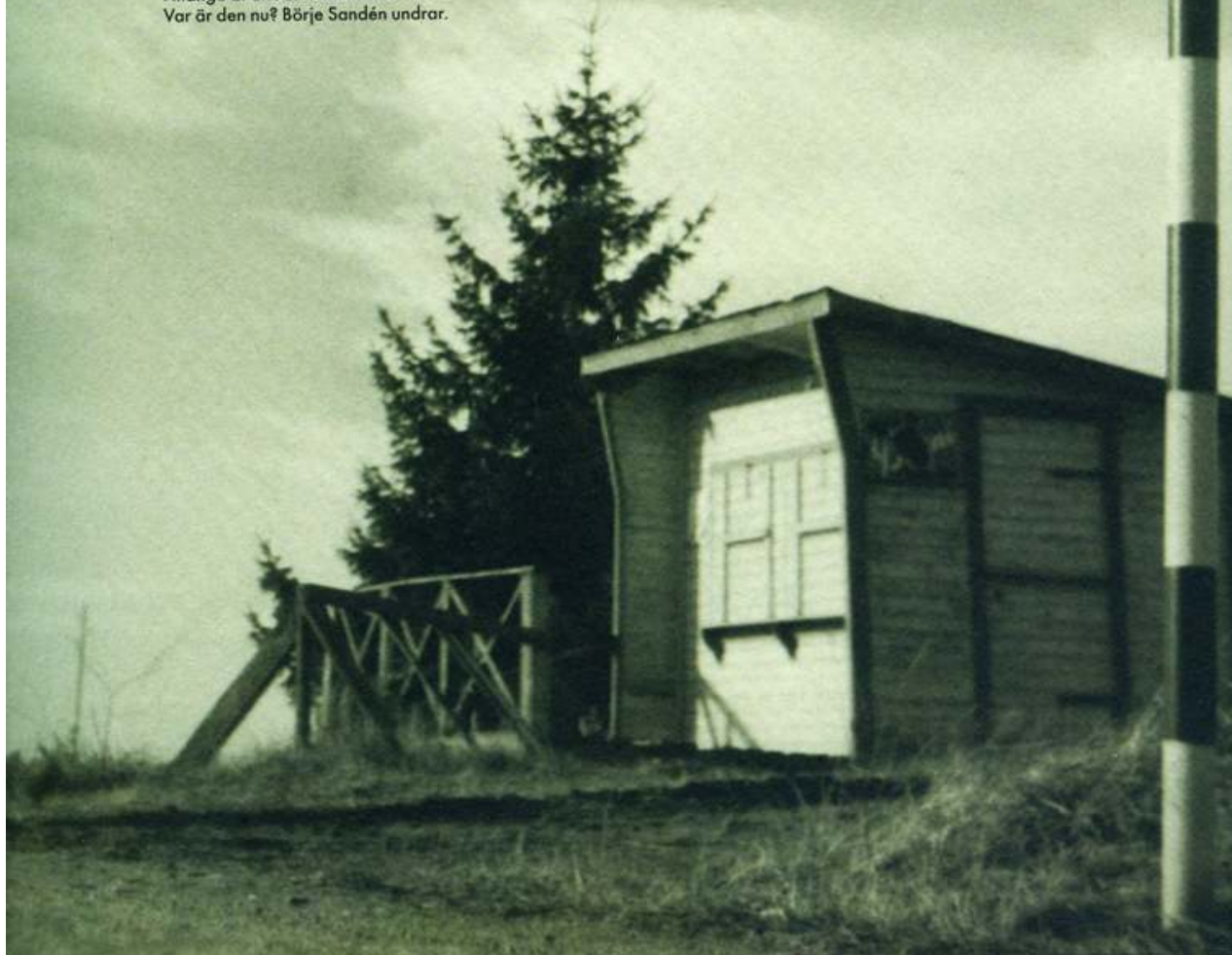
DET GJORDES TILL och med en film på platsen. Den spelades in av 10GT i slutet av 30-talet och handlade om vådorna av att köra bil berusad. Som skrämmande exempel på hur illa det kunde gå valde man just den beryktade järnvägsövergången vid Toresta.

Vad det gällde var att klara kurvan i högsta möjliga hastighet, helst innan tåget kom och helst innan det kom bilar från andra hållet, i den branta backen nerifrån Kalmarsand.

För det mesta tog jag kurvan i 90, krängande från sida till sida på högsta växeln. Sedan hade jag vunnit. Riktigt vad visste jag inte och inte brydde jag mig heller.



Den gamla kiosken vid Rikstolvan var i många år ett känt landmärke i Bro. Var är den nu? Börje Sandén undrar.



SÅ FÖDDES JANNE I BRO

Två bensinmackar och ett motell blev det, bara drömmen om en riktig drive-in-bio blev aldrig sann.

EOENTLIGEN hette han John Walfrid Jansson. Men det var det aldrig någon som sa. Alla kände till Janne i Bro. Och så fick det bli.

I början på 40-talet bytte han namn till Jannebro och Jannebro blev också vad det i stora bokstäver heter ovanför dörren också i dag.

1953 kom han på förstasidan i den svenska Shell-tidningen sedan han och hans manna hade vunnit tävlingen om vem som kunde sälja mest X-100 i Sverige – det vill säga motorolja.

Två år senare – 1955 – fick han oväntat möta närheten av Bro kyrka, brände i diket med traktorn och skadades så svårt att han avled i ambulansen på väg till Enköpings lasarett.

Så kan man kortfattat sammanfatta historien om den legendariske mack- och motellägaren i Gustavshäll i Bro.

Han kom dit 1940. Stället var inte stort mer än en cy-

kelverkstad som ägdes av en viss Lennart Gustavsson. Han bodde i ett gammalt soldattorp som var byggt av sockerlådor.

Men han hade också en egen kurva. Den kallades Gustavssons födkrok och låg på Rikstolvan strax intill. "Födkrok" därför att många bilar körde i diket just där, vilket var bra för affärerna.

MEN NU TOG John Walfrid över. Han byggde snabbt upp en bilverkstad med

18 anställda och affärerna gick bra, särskilt sedan han börjat köpa in mer eller mindre buckliga jeepar från andra världskriget i Stockholms frihamn. Efter viss uppsnygning och lite ny färg sålde han sedan en till varje gård i grannskapet. Och gårdarna var många.

Han drygade också ut kassan genom att köpa tonvis med militär skyddsutrustning för gasanfall, material som han förvandlade till sprängmattor. Också vägbyggena var många.

Och så sålde han bensin. Från början fanns där tre handdrivna pumpar med Shell-snäcka. Snart kom nya pumpar, i början på 50-talet också ett motell med 20 bäddar och under det en tvätthall och en ny verkstad där inte minst de allt fler långtradarna kunde få behövlig service.

Jannebro kastade också sina blickar på marken mitt emot, den tomma platsen på andra sidan



Segercigarr på macken som sålde mest motorolja av alla. Från vänster Gustav Löthmark, John Walfrid Jannebro och sonen Hasse.

TACKA. X-100 FÖR DE'!



Den siste vikingen i Bro - Hans Jannebro, 72.

Rikstolvan. Snart stod där en ny maskincentral, liksom grundstommen till ännu en bensinstation.

Han drömde också om att kunna bygga en drive-in-bio av amerikansk modell på ett område strax intill. Planerna stoppades sedan det visat sig att 28 vikingahövdingar låg begravda på platsen.

Så kom då olyckan med traktorn. Riktigt vad som hände är oklart, men man tror att han fick möte med en lastbil och tvingades av vägen med både traktorn och ett tungt lass med grus.

DET VAR NU SONEN Hans Jannebro tog över, tillsammans med storsyster Laila Eklöf. Men det var inte slut med eländet. En dimmig dag samma år - eller om det var året därpå - skulle Gustav Löthmark springa över vägen för att betjäna en bilist på andra sidan.

Löthmark hade jobbat på macken sedan i slutet på 40-talet. Nu träffades han av en bil och dödades.

Efter en kontrovers med Shell 1994 gick man över till Din-X som man sedan drev fram till 2004.

I dag lever Hans Jannebro och hans hustru Maud pensionärliv i längan som en gång var motell. Jag stannade till en dag i början av maj och frågade hur läget var.

-Ja, fy fan, svarade han. Solen skiner och käringarna hänger i träna.

Sådan är Hans Jannebro, 72. Han är - vågar jag påstå - den sista nu levande vikingen i Gustavshäll. ☐



Hemåt i kvällssolen. Kerstin Hedin fångad av sin egen man och hans hasselbladare på den stenlagda riksvägen utanför Bro.



HON CYKLADE EN SOMMAR



En liten bit av Rikstolvan utanför Bro blev på 40-talet teststräcka för gatsten av granit. Säkert utmärkt för bilar men hur var det att cykla?

EN LANDSVÄG i Sverige 1948. Sträckningen är exakt densamma ännu i dag och man kan därför se precis var fotografen måste ha stått, liksom hur långt den ensamma cyklisten hade nått.

Vägen hon färdas på är den då stenlagda Rikstolvan utanför Bro, det flacka partiet där vägen i flera kilometer löpte längs med järnvägen mot Enköping och Västerås.

Spåret är upprivet sedan länge, men vägen är kvar, precis som några av husen man kan skimta längre fram - Jursta gård.

Det är sen eftermiddag, hon har den nedätgående solen i ryggen och möjligen drar det ihop sig till regn. Det ser hotfullt ut.

Fotografen var Olle Hedin, cyklisten han så skickligt fångat är hans egen hustru, Kerstin Hedin.

De bodde i Bro, hon dotter till Ivan Ström, ortens förste lastbilsägare med eget åkeri redan på 30-talet, han själv-lärd folkskollärare och hängiven hembyggsfotograf med Hasselbladskameran ständigt hängande i en rem runt halsen.

OLLE HEDIN VAR också den förste i hela Bro som lyckades ta en färgbild. Det var på 40-talet, meddetsamma efter kriget och bilden föreställde en bonde som gick och plöjde någonstans utanför Bro.

Tyvärr är bilden om intet försvunnen, så i alla fall omöjlig att hitta. Om ni vet var den finns - ring Börje Sandén i Bro. Han har räddat och dokumen-

terat hundratals av Olle Hedins bilder och dokumenterar och räddar gärna en till - bonden i färg ute på åkern.

Tills vidare får vi nöja oss att titta på bilden av Kerstin Hedin på väg hem till Bro och - vad vet man - kanske till den lilla kiosken som i många år stod i korsningen mitt emot Bro Livs och själva centrum.

Olle tog förstås bild också på den och vad man genast lägger märke till är att vägen också där är stenlagd. Den var så genom hela samhället, förbi John Jannebro's Shell-station och vidare någon kilometer bort mot Kalmarsand.

Det berodde på att just avsnittet vid Bro hade utsetts till teststräcka för den granit som vid den här tiden bröts och i stora mängder förvandlades till gatsten i Sverige.

Stenen var av skiftande kvalitet och ibland också olikfärgad, skillnader som noggrant angavs på små vita skyltar som här och där spikades upp vid vägkanten.

Då den nya järnvägen byggdes och vägen lades om, kom en del av de gamla gatstenarna i dagen. Men i dag är de borta, asfalt det enda man kan se så långt ögat når.

Men inte 1948, alltså. Dagen då Olle Hedin stod där i vägrenen och då Kerstin Hedin cyklade en sommar... ☐

