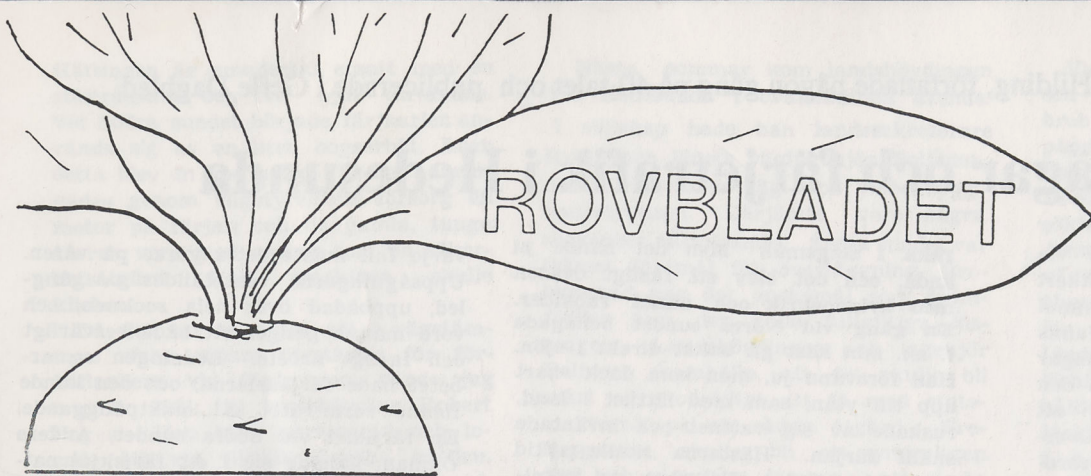




39

April 1991

Medlemsblad för HEDESUNDA HEMBYGDSFÖRENING



Färjan över Södra Sundet är nedläggningshotad till många stora förtrytelse. Nu gäller det att slå vakt om denna urgamla förbindelse.

Bilden visar en buss på väg till Kinnekulle i början av 30-talet med sångare och musikanter från Hedesunda missionsförsamling. Den ganska långa resan började tydligen med en färjetur över Norra och Södra Sunden.

Landsvägar och färjetrafik i Hedesunda

Vägen efter heden från Gefle via färjorna och till Östervåla är säkert den äldsta i vår socken. Hur gammal är ej gott att säga, men att den fanns redan under Gustav Vasas tid framgår av kungliga brev från den tid, då den store rikshushållaren tog sig för att bearbeta en redan då gammal silvergruva i Hade och fördenskull förordnade, att uppfodringsanordningar skulle forslas från Sala gruva till gruvan i Hade, som han hoppades mycket av. Man vet också att Karl XI färdades denna väg på sina vidsträckta resor i landet. Likaså är det känt att Gustav III reste genom vår socken till riksdagen i Gefle år 1792. Vägen Gysinge—Hedesunda kom till ungefär då Gysinge broar byggdes år 1844. Den gamla färjleden mellan Säveds kvarn och Gysinge nedlades då. Även vid Älvkarleby förekom färjetrafik tills Karl XIII:s bro byggdes. Det sägs, att det vid denna tid var så stark trafik över färjsunden i Hedesunda, att det ofta stod långa köer på båda sidor av älven. Vägarna från Hedesunda till Vinnarsjö och Bodtrakten samt vägen från Hade till Upplandsgränsen genom Sevalbo intogs för allmänt underhåll på 1890-talet. Dessa vägar hade byggts och dittills underhållits av respektive bygdebefolkning, som dessutom med övriga sockenbor fick deltaga i underhållet av de andra större vägarna. Vägen Hade—Söderfors byggdes av traktens befolkning och Söderfors bruk 1854—1855 och har sedan dess inte nämnvärt ändrats. Däremot äro vägarna till Vinnarsjö, utom delen Österbyggebo—Alderhulten, och Bodtrakten nybyggda. Detta skedde på bekostnad av Gestriklands östra vägdistrikt och i dess regi. Det hölls många stämmor och diskuterades hit och dit innan dessa vägar kommo till.

Men låt oss övergå till färjsunden. Själva färjorna och det sätt man använde för överfarten voro givetvis till en början mycket primitiva. Färjorna drevos fram av stora och tunga åror med en man vid vardera åran. Om de voro tungt lastade eller det blåste hårt behövdes flera armar. Man satt då flera i bredd på den ganska långa ropallen och hade även hjälp av dem som satte sig mitt emot för att skjuta på. Dessutom hände det ibland, att man tog tömmarna från en häst, band fast dem i årorna och lät några personer, oftast kvinnor, stå i fören och dra allt vad de förmodade. Trots detta såg man knappast att färjan gick framåt, om det var blåsväder. Vid mycket stark bläst var det inte alls värt att ge sig ut. Färjkarlen vägrade helt enkelt. Att färjan skulle kantra var otänkbart. Faran låg i att man drev bort med vinden. Vid gott väder tog överfarten 20—30 min.

Färjkarlen var naturligtvis »kapten på skutan». Hans tillsägelser skulle åtlydas. Åkdonen skulle ställas utåt relingarna och hästarna i mitten med huvudena mot varandra för att inte

råka i slagsmål. Men det hände ju ändå, och det blev ett fasligt oväsen med kvinnoskrik och annat rabalder. En gång vid Norra sundet behagade t. ex. min häst gå bakåt direkt i sjön. Han försvann ju, men kom dock snart upp till ytan, sam med lätthet i land, ruskade av sig vattnet och inväntade snällt färjan. Hästarna skulle alltså vara fränsända. En gång vid sekelskiftet uraktlät man detta vid Norra sundet, eftersom det var en ensam skjuts, som ville över. Helt hastigt backade hästen tillbaka och på ett ögonblick voro både häst och åkdon med de båda resandena försvunna i i djupet. Passagerarna, en predikant Sundkvist och hans fru, lyckades komma upp, men hästen drunknade. Sedan försågos färjorna vid båda sunden med stängsel.

Färjkarlarnas avlöning var dels kontant, dels in natura. Den senare gavs av Utomälvens och Öns befolkning. Den bestod av spannmål, råg och korn, och ett s. k. matskott, dvs. två stora runda bullar, en av sammanmalet och en av siktat rågmjöl, en torkad färbog eller annat torrt kött, ett hemgjort talgljus och något annat som husmodern i sin välvilja kunde hitta på. Vid julen brukade färjkarlarna ta upp denna lön. De lejde häst och karl för skjutsen, och den som så hava kunde tog sin hustru med. En välbehörlig åtgärd, ty det fanns brännvin i alla gårdar. Snart voro karlarna i sådant tillstånd att hustrurna fingo ta reda på både dem och lönen. Bostadsfrågan var tidigare en enskild angelägenhet. Vid Norra sundet fanns omkring 1890 en färjkarl, som hette Lars Livander. Han var en stor humorist och lever ännu i friskt minne hos äldre sockenbor. Han hade en gammal bofällig bostad och bearbetade med vresig energi länsstyrelsen för att få en ny. Äntligen fick han löfte om att vederbörande skulle komma och titta på huset. För att framhäva husets skröplighet vidtog han åtskilliga mått och steg. Väggen på husets baksida hade en utbuktning. Som stöd satte han en stadig timmerstock mot det till synes bristfälliga stället. Det behövdes inte, men effekten blev den önskade. Skorstenen lutade också betänkligt. En lina fastgjordes vid dess övre del och vid en i marken nedslagen påle ett stycke från stugan. Man fick det intrycket att skorstenen hindrades falla av linan. Mannen fick en ny gård, vad det nu berodde på. En tid fingo de nämnda anordningarna vara kvar till stor förnöjelse för de vägfarande.

Många gånger var det ej någon sinekur att vara färjkarl. Att ensam ro dessa färjor var ett verkligt tungt arbete, även om de voro tomma. Men då älven på hösten blivit belagd med is kom det värsta. Rädda för färjan skulle brytas eller sågas upp tills kylan stärkt isen så pass, att denna kunde bära trafiken. Blev isen osäker måste rännan genast tagas upp och i

varje fall måste detta göras på våren. Uppsågningarna verkställdes av gängled, uppbådad över hela socknen, och voro många gånger ett både besvärligt och farligt arbete. Ledningen av arbetet hade färjkarlarna, och den kunde ibland vara rätt så maktpåliggande. En färjkarl vid Södra sundet, Anders Öhman, hängde sig i ett färjskjul natten före ett dylikt arbete. Hans nerver hade blivit svaga.

Men inte blott sjöresan utan även andra betydande svårigheter funnos för trafikanterna. Strax norr om Södra sundet, mellan Korsnäs och Löten, skulle man köra efter ett cirka 200 m. långt sandrev utan tillstymmelse till väg, och där hjulen sjönko djupt ned i sanden. Särskilt besvärligt var det vid högvatten, då man måste köra i vattnet, tills det nått sådan höjd, att det trängde in i åkdonen. Därtill var man nödd och tvungen, ty först vid en sådan vattennivå kunde färjan gå ända fram till Löten. Södra färjleden, som nu är 375 m., blev i detta fall mer än dubbelt så lång. Under århundraden hade människor och djur plågats av dessa vidrigheter. Slutligen begärde Erik Selin i Dalkarlsbo och jag hos vägmyndigheterna att få en brobank på platsen. Det beviljades och arbetet utfördes på entreprenad av And. Andersson »Tomten» år 1906. På många andra ställen gick älven över vägarna vid högvatten och vållade stora svårigheter, men efter ihärdiga påstötningar är nu detta någorlunda avhjälpt.

Omkring år 1918 invaldes jag jämte folkskollärare Karlsson i Kågbo som sockenombud i Gestrikland östra vägdistrikts vägstämman, och jag fick samma uppdrag förnyat, tills staten för några år sedan övertog hela vägväsendet. Jag kände det som min plikt att i stämman föra fram det viktiga önskemålet om bättre förhållanden för trafiken över sunden. Frågan fick ett kyligt mottagande. Ombudet från Sandviken, som var mycket mäktigt i stämman, »ville göra denna uppmärksam på det förhållandet, att med varje förbättring som vidtoges vid Hedesundas färjsund följde en ökad trafik särskilt från längre bort belägna orter. (Det vore ju förfärligt olämpligt att uppmuntra trafiken!) Egentligen är det blott den lilla del av Hedesunda, som ligger söder om älven, ty ha att tänka på. Finns det färjor, båtar och färjkarlar, lär intet vidare behövas». Efter detta inlägg var saken klar. Stämman hade samma mening och det var inte möjligt att få mera hjälp. Färjkarlarna själva började i stället vidtaga åtgärder för att underlätta arbetet. Vid Norra sundet hade And. Larsson, sedermera snickerifabrikör, sålunda skaffat en kätting, som han spände tvärs över sundet och anbringade på ett särskilt konstruerat hjul som sattes i rörelse av handkraft medelst en vev. Anordningen var så fördelaktig att den användes än i dag.

Kättingen är emellertid ersatt med en ståltrådslina och två hjul användas. Vid Södra sundet började färjkarlen använda sig av en liten bogserbåt. Även detta blev en god hjälp. Sedan anbringades genom vägstyrelsens försorg en motor på färjan och de gamla, tunga årorna voro med endast som en säkerhetsåtgärd, ifall maskinen skulle klicka.

Då det var så trögt att i vägstämman vinna vidare förståelse för förhållandena vid färjsunden, vände jag mig år 1921 till landshövding Robert Hagen. Han blev intresserad och lovade att vid tillfälle besöka sunden. Då jag träffade honom vid landstinget samma år och frågade, när vi fingo vänta honom, meddelade han, att han var så upptagen, att han kunde komma först året därpå. En mycket betydande arbetslöshet rådde och den var särskilt kännbar i Sandviken. Landshövdingen måste på något sätt skaffa arbetsmöjligheter och hade begärt anslag av landstinget till en ny väg mellan Sandviken och Arsunda. »Hjälp mig att få anslaget beviljat», yttrade han, »så ska jag hjälpa er nästa år». Anslaget beviljades och vägen blev verklig. Året därpå, 1922, träffade vi på höstsidan överenskommelse om dag för besöket. Flera sockenbor skulle därvid närvara. Dagen före meddelade emellertid fru Ellen Hagen att maken blivit sjuk. Hon trodde dock, att ohälsan skulle gå över och bad mig ringa efter två dagar. Jag gjorde så, men någon förbättring hade ej inträtt. Efter ytterligare några dagar var landshövdingen död. Då hans begravning skulle äga rum var landstinget samlat och landstingsmännen inbjödos att närvara. Innan stoffet fördes från slottet till kyrkan för att där jordfästas, höll fru Ellen Hagen ett gripande tal vid bären. Sonen, en mörklockig, vacker yngling, stod vid hennes sida. Med stor fattning och behärskning skildrade hon makens trägna arbete och omsorger med länets angelägenheter och slutade med att omtala överenskommelsen med mig om en resa till Hedesunda. Att landshövdingen varit ivrigt sysselsatt med denna framgång av det förhållandet, att han under sin sjukdom i feberyrsel talade om överfarten över älven i Hedesunda tills döden kom, ej underligt om jag kände mig gripen och aldrig kan glömma den episoden.

Robert Hagens efterträdare blev f. statsrådet, väg- och vattenbyggnadsingenjören m. m., Sven Lübeck. Då denne efter utnämningen första gången besökte Gefle och slottet berättade fru Ellen Hagen om sin makes sista uppgift och bad den nye hövdingen taga sig an denna sak. Detta hade till följd att jag vid ett sammanträffande senare på dagen till min stora häpnad tillfrågades av landshövding Lübeck, om han skulle få upptaga landshövding Hagens mantel eller m. a. o. fullfölja undersökningarna beträffande färjsunden i Hedesunda. Naturligtvis blev jag förtjust och började hoppas det bästa.

Nästa sommar kom landshövdingen till Hedesunda i ovannämnda ärende.

I sällskap hade han landssekreterare Rydin och länets vägingenjör Bolinder, numera chef för väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Därjämte voro några sockenbor närvarande. Södra sundet var främst föremål för överläggning. Brobyggnad var det önskemål som framfördes som den enda fullgiltiga lösningen. Landshövdingen och ingenjör Bolinder framhöllo, att det skulle bli svårt eller omöjligt att få med statsmakterna på en sådan åtgärd. Brobygget skulle bli ett synnerligen dyrt och vidlyftigt företag. Att jämte broarna i Gysinge och Älvkarleby få ytterligare två i Hedesunda ansågs omöjligt. Men verk samma förbättringar borde införas. Först och främst skulle en stor plåtfärja anskaffas. Den skulle drivas av en råoljemotor. Vidare skulle en vägbank anläggas mellan Korsnäs och Hasselön för att få sundet smalare. Landfästena skulle placeras, så att lina för färjan kunde sträckas mellan Hasselön och en plats på södra stranden. Blivande vägbank skulle läggas så, att de kunde utnyttjas vid ett framtida brobygge. Glädjande nog ansåg man, att en bro vid Norra sundet borde byggas så fort förhållandena medgävo. I avvaktan härpå kunde den gamla färjtypen där användas.

Detta var besökets resultat. Så småningom har det realiserats genom vägdistriktets försorg. Den nya motorfärjan byggdes dock inte förrän 1939. Att den är ett framsteg kan ej förnekas. På 4 å 5 min. sker nu överfarten och endast en mycket stark storm kan göra färden omöjlig. Men hindret från timmerflottningen finns kvar oförändrat. Dagligen under flottningstiden fylles sundet av timmer och är ett absolut hinder för överfart oftast i flera timmar. En annan mycket försvårande omständighet är issituationen vintertid. Förr voro de enda fordonen hästskjutsar, och då var det enklare för färjkarlarna att genom s. k. isning uppnå erforderlig bärighet. Numera måste isen bära tunga lastbilar, innan trafik över den kan tillåtas. Den sorgliga olyckan i fjol, då en lastbil sjönk genom 10 tums kärnis och ett människoliv spilldes är ett exempel på faran av att under några förhållanden ge sig ut på isen. Å andra sidan är det förenat med ett oerhört arbete och stora kostnader att hålla rädda öppen hela vintern. Det kan faktiskt vara ogörligt. Återstår då endast att avstänga vägen. — Bland små, men mycket välkomna förbättringar på senare tid kunna nämnas belysning vid båda sunden och telefonförbindelse med färjkarlarna. — Den gamla färjan av uråldrig typ inköpte socknens hembygdsförening av vägstyrelsen. Den står nu vid hembygdsstugan och minner om gångna tider.

Det förtjänar också ihågkommas, att en delegation från Utomälven uppvaktade landshövding Lübeck, innan den nya färjan började byggas, för att fömä honom att överge tanken på ständigt färjförbindelse och i stället arbeta för en bro. Han förklarade emellertid bestämt, att han ej kunde medverka härtil.

Vid Norra sundet började vägstyrelsen så sakteliga vidtaga åtgärder för brobyggnad. Färjkarlen And. Andersson påpekade, att en bro med fördel kunde byggas mellan Väster-Sandsnäs och Vretas i Flösta. Sistnämnda plats besöktes en gång 1938 samtidigt som första stakningen för omläggning av vägen Hedesunda—Gysinge skedde. Nuvarande vägdirektör Engvall, ingenjör Lars Lundeberg, kommunalordf. Lindell m. fl. voro med. Den antydda lösningen förkastades sedan det framhållits att vägen därigenom skulle bli åtskilligt längre och att olägenheterna f. ö. för Öns befolkning därför knappast voro avhjälpta. Vägstyrelsen uppdrog sedan åt ingenjör Lars Lundeberg att uppgöra förslag till en bro av betong över Norra sundet. Det skedde 1939. Förslaget antogs av både vägstyrelse och -stämma. Sedermera fastställdes länsstyrelsen beslutet genom att ålägga vägdistriktet att så fort statsmakterna ställt penningmedel till förfogande bygga bron. Så ligger saken ännu till. Byggnadskapitalet är ej anvisat.

Jag vill ej heller underlåta att berättat något om tillkomsten av den nya vägen mellan Hade och Kerstinbo (gamla Baggbostigen). Denna är ej blott mycket viktig som utomälvbornas utfartsväg mot väster till Kerstinbo station och till Gysinge, där man har läkare och veterinär samt apotek. Den är också en viktig förbindelseled mellan vägnäten närmare kusten och de inåt landet. Särskilt stor betydelse kommer den att få, om broar byggas vid båda sunden i Hedesunda, enär trafikanten från Tärnsjö-området, som vilja till Hedesunda eller platser norr därom, då få kortare väg. Till en början betraktades emellertid denna vägbyggnad som ett meningslöst företag och det föreföll hopplöst att nå ett resultat. Vägen ligger på gränsen mellan två län, 2/3 i Västmanlands och 1/3 i Gefleborgs. Ingendera vägmynigheten ansåg sig ha några förpliktelser. Från vägdistriktet var således intet initiativ att vänta. Vi som voro intresserade av vägen vände oss därför till landshövdingarna i de båda länen. Lübeck i Gefle utlovade per telefon sin medverkan. Gärde i Västerås måste uppvaktas personligen. Förvaltare Brundell i Gysinge, handlande Buckard i Kerstinbo och jag avlade besöket. Sedan vi vederbörligen utvecklat våra önskemål, förklarade landshövdingen, att det inte var tu tal om vägens nödvändighet. Frågan var »bara», när och hur den skulle komma till stånd. Så frågade han länets vägingenjör, kapten Bäckman, vad denne ansåg om möjligheterna och fick till svar, att länets planer på nya och omläggning av gamla vägar sträckte sig 8 å 9 år framåt i tiden. Först därefter kunde i lyckligaste fall Baggbostigen komma i tur. Inte ens landshövdingen kunde göra någon invändning mot den anförda hushållsplanen. Men han förklarade vid avskedet, att vad han kunde göra för företaget ville han ge löfte om. Och vi foro hem trots allt ganska molokna.

Efter en tid fick jag bud att infinna mig i Hade. Vägfrågan hade kommit i ett nytt läge. Där mötte jag kapten Bäckman, ordförande i Väla vägd-

strikt, Johansson i Buckarby, förvaltare Söderström från Korsnäsbolaget och vårt läns vägingenjör, von Segebaden. 30-talets depression förde med sig ett stort antal arbetslösa och Östervåla och Nora socknar voro båda hårt drabbade. Kapten Bäckman hade därför underhandlat med Arbetslöshetskommissionen och fått löftet, att denna skulle bekosta vägbygget. Man fordrade dock, att intressenterna skulle bekosta närmare undersökning och förslag, vilka beräknades till 900 kr. Korsnäs bolag, som utan tvekan hade största nyttan av vägen, borde enligt de närvarandes mening erlägga summan. Dir. Wilhelm Ekman skulle således tillfrågas, och sedan förvaltare Söderström vägrat, åtog jag mig uppdraget. Dir. Ekman var först mycket ovillig att lämna något bidrag alls, eftersom bolaget dittills ensamt fått sköta vägen. Slutligen gick han dock med på 300 kr., då den ju i fortsättningen skulle omhändertas av det allmänna. Resterande 600 kr. borde delas mellan de båda vägdistriktet. Jag fick vara nöjd med beskedet och vände mig därefter till distriktsordförandena, av vilka den i Väla omedelbart svarade ja, medan brukspatron Aug. Lundeberg i vårt distrikt inte kunde följa det exemplet utan krävde en skriftlig anhållan hos vägstämman. Innan stämman hölls, besökte förvaltare Söderström och jag det på grund av gällande röstskala mäktiga ombudet från Sandviken, som då var skolvaktmästare Brandt. Han var snart med på noterna och lovade sin medverkan. På stämman yrkade jag bifall till mitt förslag, Brandt instämde, och saken var klar, eftersom vi båda voro i majoritet. Övriga formaliteter voro snart undanstökade, och vägen byggdes 1935 av arbetslösa från båda länen. Den blev förstklassig och är till stort gagn för bygden.

Som tidigare nämnts utfördes 1938 stakning för omläggning av vägen Gysinge—Hedesunda. Kommunalordf.

Lindell och jag voro utsedda att bevaka bygdens intressen. Vi lyckades med vägdirektör Engvalls hjälp ge den planerade nya vägen en sträckning, som i sina huvuddrag anslöt sig till den nuvarande, således genom Brunn och likaså genom kyrkbyn med vissa rättelser. Sedan skedde emellertid en ny stakning och till denna var varken Lindell eller jag kallade. Vägen drogs vid detta tillfälle mellan byarna Brunn och Rångsta över åkrarna till Vibro och därifrån till Åkermans i Oppåker. Innan vägstämman fattade beslut, besökte den Hedesunda för att ta del av de olika förslagen. Meningarna voro mycket delade, och slutligen löstes problemet därigenom att länsstyrelsen ålade vägdistriktet att utföra omläggningen enligt det senare uppgjorda förslaget, när statsmedel blevo tillgängliga för ändamålet. Detta har ännu inte inträffat.

Sedan vägväsendet förstatligades år 1943 upphörde mina uppgifter med detta. Jag hade då tillhört vägstämman i 25 år och hedrades de sista åren med ordförandeskapet. Vad jag kunnat uträtta är ju inte mycket. Jag har emellertid fått lära mig, att det inte lyckas att gå bröstganges tillväga. Enda vägen är att uppträda som supplikant. Den redan citerade rösten från Sandviken hade rätt i sin förmodan att förbättringar vid färjsunden skulle leda till ökad trafik och stegrade krav. Kraven ha i dessa dagar för hedesundabornas vidkommande lett till viljeytringar av sällan skådade proportioner. Då en part i målet ännu ej kunnat göra sin röst hörd, kan det vara lämpligt att låta den göra detta i anslutning till det berättade.

Efter den svåra drunkningsolyckan vid Södra sundet utsågo kommunalfullmäktige en kommitté, vars uppgift var att hos vederbörande göra en framställning om brobyggnader. Kommittén kom att bestå av kommunalordf. Lindell, kyrkoherde Tendahl och mig. Med en av oss på fullmäktiges vägnar under-

tecknad skrivelse, i vilken utförligt redogjordes för skälen för brobyggen snarast möjligt, uppvaktades landshövdingen. Vid tillfället var även direktör Engvall från länets vägförvaltning närvarande. Ungefär samtidigt hade en skrivelse från Östervåla i samma ärende inkommit. Såväl länschef som vägchef lovade att var och en på sitt sätt biträda våra önskemål. Direktör Engvall angav som ett viktigt argument, att omkostnaderna för färjtrafiken börja bli så höga, att de vid nuvarande ränteläge kunna göra anläggningsskapitalet räntabelt. Man ansåg vidare lämpligt att inbjuda kommunikationsministern till Hedesunda i samband med dennes besök vid Gefleutställningen. Landshövdingen erbjöd sig att förmedla inbjudan. Något utställningsbesök blev emellertid inte av och landshövdingen förklarade, att vi ej kunde vänta statsrådet förrän instundande sommar. Jag invände, att väntan var lång och tillade, att vi kunde ta emot statsrådet närsomhelst även på vintern. På detta besök har kommittén väntat.

Det är ej underligt, att de goda hedesundaborna, annars så tålmodiga, blevo misslynta; då inga brospann reste sig över älven. Ett opinionsmöte anordnades, och detta resulterade slutligen i att den gamla kommittén entledigades av kommunalfullmäktige och en ny valdes med uppgift att uppvakta kommunikationsministern.

Under årens lopp har man vunnit en hel del ganska dyrköpta erfarenheter, som tydligt visa, att besvärigheterna ej kunna övervinnas på annat sätt än medelst brobyggnader. Situationen har sålunda blivit allt gynnsammare. Vad som givetvis alltid måste vara ett hinder är statsmakternas oavvisliga tvång att väga de olika projektens angelägenhetsgrad mot tillgången på arbetskraft och valet av investeringsobjekt. Därmed äro vi inne på en politisk omdömesfråga och det ämnet tillhör inte den här uppsatsen.



Färjan vid Norra Sundet 1935: Färkar-Anders, droskbilen tillhörde Valfrid Lindblom.

Lasse Levander

Nu finns det knappast någon som minns honom - Lasse Levander, färjkarlen vid Norra Sundet. I ur och skur stod han till reds att hjälpa folk över älven, natt som dag. Han var en glad själ och mycket uppskattad av sockenborna, ine minst för sin berättarförmåga. Hans historier var ofta grovkorniga och knappast rumsrena, men Lasse var Lasse och man förlät honom sina övertramp i sitt ordförråd.

På den tiden då Lasse skötte om förjförbindelsen fanns inte någon reglering av vattenflödet i älven vilket åstadkom stora översvämningar när vårflodet kom och som satte stora låglänta marker under vatten. Besvärligast var att färjkarlsgården, som låg för nära stranden, varje vår var helt omsluten av vårfloden. Trots upprepade klagomål till höga vederbörande av Lasse, om att få gården flyttad högre upp på stranden, visades inget intresse för klagomålen. Men Lasse var inte den som gav sig utan luffade landsvägen till huvudstaden för att få hjälp hos högra instanser i sitt trångmål. Vem han besökte i huvudstaden är okänt men själv påstod han att han varit upp till själva Kungen med sitt ärende.

Med sin egen vokabulär berättade han:

"J hadd bröttöm och var öppa ve slöttö när solän rann öpp. När ja kom in täll kunjen sto han i bärrå hämglänä a raka sä. Han vart litä fövåna förstäss men han roppa på Soffi sa hon gack öpp a koka kaffe åt mäg. Jen ja såg åå döm att ja int var nå vidare välkuuin sa ja tacka för välfängnan o loma iväg."

Om det nu var kungen eller någon annan instans som ställde så det blev en ny färjkarlsgård i Hedesudna, blir nog aldrig utrett men Lasse Levander hade sedan som ordstäv om någon inte kände honom - "Känner du int ijänn mäg, dä va ju jag som ställd an att dä vart en ny färkargård i Häsunda".

En kväll hade några karlar samlats vid färjstället

för en pratstund med Lasse, när en något överförfriskad karl kom vinglande fram mot dem. Då han visade tecken till att ge sig iväg ut på den svaga isen röt Lasse åt honom - Du ger dig inte iväg ut på isen får då blir du kvar -. " - Det angår inte dej var ja går, ja har gått över den här pussen innan du kom hit-", svarade den tilltalade. En av karlarna tog honom i armen men han slet sig lös och med ett språng var han ute på isen och försvann i mörkret. Karlarna fick brått att få ut en båt för att rädda den nödställda när de hörde att han trampade igenom isen. När de kom fram till vaken var mannen redan försvunnen. Oroliga och uppskrämda återvände karlarna iland där Lasse stod och väntade på dem. Han bedömde olyckan som självförvållande och sade lankoniskt: "ja, han må da föll få drecka nu da".

Efter sin tid som färjkarl luffade Lasse mellan grannsocknarna och försörjde sig på småjobb och fiske. Frampå hösten fångade han kräftor, som han sålde till herrskaperna vid järnbruket. Överallt blev han, genom sitt glada sätt, mottagen och förplägad. Alltid hade han lite nyheter att förtälja och om nyheterna sinade så hade Lasse massor av historier att hämta ur egen fatatur.

En dag när några bönder kommit från kvarnen och rastade vid Brunnby-torget för att få en pratstund och besöka handelsboden kom Lasse och trängde sig in i hopen av bönder. Han var på dåligt humör och som han upptäckte att det låg mjölsäckar på vagnarna började han skämma ut häsenborna för så dåligt vetemjöl dom hade. "Det går inte att få en riktig fjärt av erat vetmjöl" - gormade Lasse. "Tacka vet jag i Våla" - fortsatte han - "där har dom vetmjöl med kraft i. Ja blev bjuden på kaffe i en gål där och åt opp en stor vetbulle. När jag kom ut på landsvägen råkade jag släppa mej och kan ni tänka er - ja flög ända till Kerstenbo. Dä var vetmjöl dä" - sa Lasse.

Kalle B.

Vigslar 1990 i Hedesunda

24 mars	Dan Greger Håkansson Majvor Anette Forsberg
11 maj	Stig Johan Ingemar Sundström Mari Christina Lundgren
2 juni	Mats-Erik Roland Sundin Gun Ingela Margareta Johansson
9 juni	Sune Ragnar Ängblom Karin Lena Thyr
16 juni	Stig Göran Vallner Camilla Marie Östman
7 juli	Erik Ove Staffan Sundström Eva Lena Åsberg
7 juli	Lars Erik Roger Pettersson Karin Lolita Berg
22 juli	Dennie Gottfrid Walldén Febe Solveig Irene Appelkvist
11 augusti	Hans Erik Cederstrand Elisabet Margareta Eriksson
18 augusti	Bert-Ola Ingvar Törnhult Eva Helena Ahlström
25 augusti	Hans Olof Andersson Annika maria Kilström
25 augusti	Johan Nils-Erik Jansson Rosie Birgitta Martinell
29 december	Anders Lars-Erik Bergström Eva Maria Frisk



Döda 1990 i Hedesunda

5 januari	August Konrad Skoglund Mälbo	89 år
20 januari	Gustav Fingal Skans Ullunda	81 år
25 januari	Karin Ingrid Vestlund f. Nordström Brunn	64 år
31 januari	Karl Johan Ekman Berg	77 år
7 mars	Karl Ingemar Larsson Brunn	67 år
10 mars	Stig Erik Alvar Anderson Ålbo	69 år
21 mars	Evert Emanuel Olsson Stav	61 år
22 mars	Erik Helmer Persson Berg	74 år
5 april	Ingeborg Kristina Hoppstadius f. Ålander Bäck	85 år
27 april	Karl Gunnar Östblom Finnböle	84 år
26 april	Ann-Britt Emilia Söderlund Lövåsen	39 år
9 maj	Astrid Linnea Larsson Brunn	89 år
18 maj	Gert Kenneth Rosén Ölbo	36 år
22 maj	Jonas Åke Wiberg Kågbo	71 år
31 maj	Erik Valleräng Vall	81 år
18 juni	Erik Gunnar Eriksson Koffsta	82 år

21 juni	Aune Tekla Marjatta Skoglund f. Korpela Landa 61 år	30 november	Britta Bergström f. Nordling Brunn 71 år
30 juni	Katarina Viktoria Sörling f. Nordling 92 år	4 december	Anna Sextilia Sparring f. Hedqvist Brunn 77 år
14 juli	Joel Evert Lund Svarta 83 år	7 december	Gerda Kristina Björk f. Lindgren, Österbyggebo 74 år
17 juli	Anders Einar Eklund Kungsgården 81 år	9 december	Maria Sundin f. Eriksson 92 år
24 juli	Anders Birger Thyr Brunn 84 år	12 december	Edit Larsson f. Lind Brunn 86 år
25 juli	John Ove Hedman Stav 13 år	17 december	Olof Allan Johansson Brunn 68 år
27 augusti	Per Ivar Hedlund Brunn 80 år	29 december	Arvid Fröjd Ålbo 83 år
12 september	Karin Agny Maria Sedvall f. Andersson Sevallbo 63 år	30 december	Per Erik Larsson Brunn 92 år
20 september	Ivar Söderlund Brunn 78 år		
28 september	Erik Emanuel Brunnqvist Brunn 97 år		
11 oktober	Ernst Alexius Bergman Brunn 97 år		
17 oktober	Ingrid Alice Östblom f. Nöjd Kågbo 77 år		
22 oktober	Per Johan Larsson Ås 90 år		
2 november	Sven Stefan Svensson Lövåsen 75 år		
9 november	Rut Maria Nordin f. Olsson Gisselbo 88 år		
9 november	Karl Gustaf Rune Jonsson Brunn 56 år		

Födda 1990 i Hedesunda

18 januari Erik Mattias Sedvall
Vall

21 februari Daniel Torbjörn Djuvfelt
Gräsbäcken

3 mars Ida Elin Magdalena Stigsson
Lövåsen

5 mars Sara Elisabeth Waern
Stav

19 mars Anna Matilda Östblom
Koffsta

22 mars Alf Owe Joel Lindholm
Brunn

25 mars Moa Maria Eriksson
Kågbo

3 april Hans Johnny Andersson
Högnäs

9 april Joacim John Patric Eriksson
Bäck

10 april Josef Gunnar Simonsson
Mälbo

22 maj Sara Anna Charlotta Törnhult
Lindbäck

24 maj Lars Tony Nordén
Lövåsen

30 maj Adam Gustav Joel Åhlstrand
Ålbo

13 juni Emma Johanna Lindqvist
Brunn

27 juni Anna Maria Lundberg
Ås

29 juli Tom Alexander Lagerbäck Vestblom
Harv

30 juli Evelina Anna Eleonora Nilsson
Österbygggebo

1 augusti Solweig Linnea Larsson
Kessmansbo

2 augusti Camilla Lisbet Sundgren
Sevallbo

15 augusti Ingvar Filip Martinell Sandberg
Ölbo

21 augusti Johan Olov Jesper Sundström
Brunn

31 augusti Claes Johan Erik Hedström
Ölbo

3 september Anna Rebecka Rydberg
Ålbo

1 oktober Eva Johanna Viktoria Forsberg
Ölbo

5 oktober Emma Elisabeth Odelros
Flatén

15 oktober Lisa Caroline Lännerström
Rångsta

20 oktober Hans Joel Eklund
Brunn

30 oktober Robert Nicklas Eriksson
Brunn

3 november Karin Linnea Löf
Berg

13 november Maria Denise Olsson
Bastfallet

20 november David Rickard Gustafsson
Västbyggeby

21 november Daniel Olof Erik Justinus Hessner
Brunn

26 november Maja Erika Eriksson
Sända

30 november Emma Linnéa Ädel
Brunn

18 december Anna Elina Pettersson
Rångsta

26 december Josefine Edit Karolina Sundberg
Brunn

Erik Forslund har tagit reda på hur mycket Gustav Vasa konfiskerade i Hedesunda. Summan är relativt liten, möjligen beroende på att Gustav ända sedan daljunkerupproret hade i gott minne gästrikarnas lojalitet och därför var mildare stämd mot dem.

Helförgyllt silver -

Vikt: 18 lödig mark, 1 lod, 3 kvintin

Delvis förgyllt silver -

Vikt: 1 lödig mark, 8 lod

Oförgyllt silver -

Vikt: 1 2 1/2 lödig mark, 1 1/2 lod

Förklaringar: Lödig mark = ca 212 gram

Lod = 1/16 av lödig mark 13,3 gram

Kvantin = 1/4 av lodet 3,3 gram

Med undantag av några få poster i Gästrikland inlevererades silvret av prosten och kyrkoherden Anders i Valbo den 11 maj 1547, berättar Erik Forslund. Hela vikten bör ha rört sig om ca 4700 gram.

Han tycker också att vi bör förlåta rävgubben Gustav Vasa för vad han gjorde. Tack vare honom har vi skattelängder över hela socken ända från 1541. Det är värdefullt, i varje fall för släktforskningen.

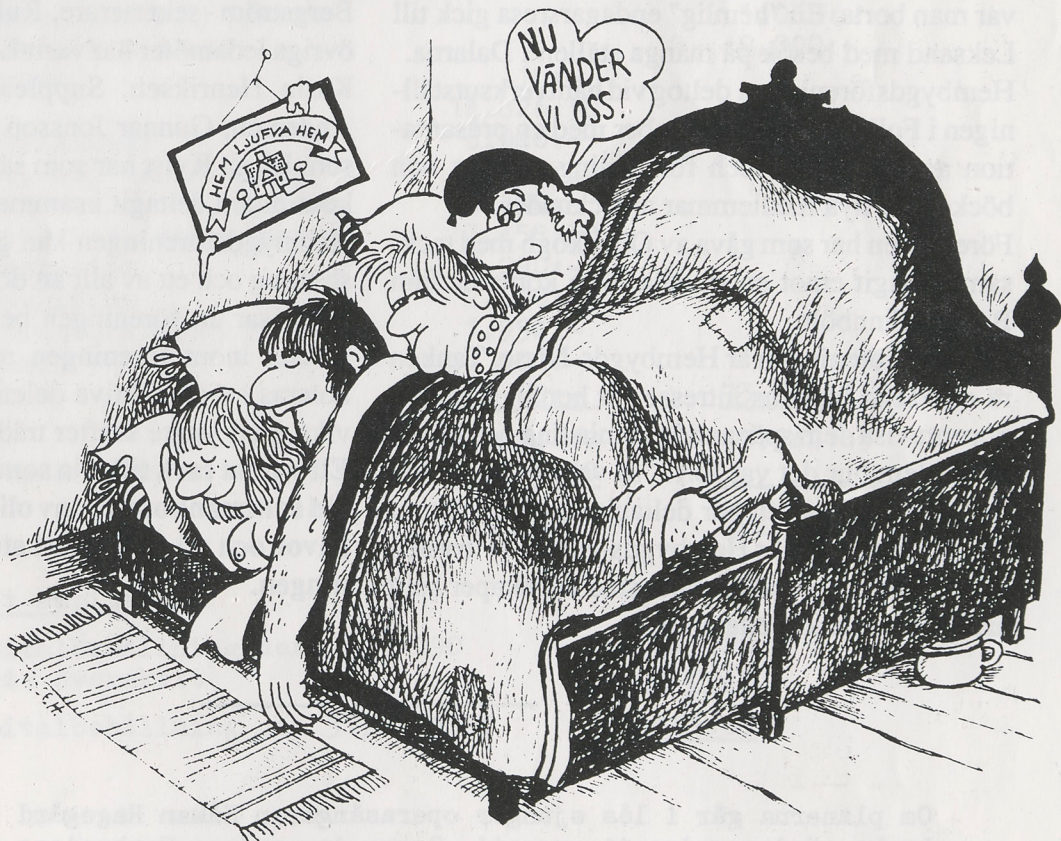
Artonhundrakallt

Husbond, käring,
pigor, drängen
lägo packade
i sängen.
Ute var det
kallt som attan,
rimfrost inomhus
på mattan.
Det var sed
att krypa hop,
när vattnet frös
i hink och stop.
Stormen tjöt
i spjäll och knut.
ingen vågade sig ut.
Alla låg på
samma sida.
Låg dom illa
fick dom lida
tills de kunde
komma loss,
när bonden skrek:
"Vi vänder oss!"

K B

Teckning:

NISSE HÖRBERG



Årsberättelse 1990

Det nya året började i sedvanlig ordning med en julfest för hela familjen på Trettondagen i Folkets Hus.

Återkommande är också kyrkvandringen på Kristi Himmelsfärdsdag för att inte tala om midsommarfesten på Midsommaraftonen. Det var god anslutning vid alla tillfällena.

Hembygdens dag i augusti hade denna gång bland annat en musikal som framfördes av barn från Bäckes skola. Dagen inleddes med en friluftsgudstjänst med barndop.

Veckan som följde var ett samarrangemang med Folkets Hus och Kulturnämnden. Varje kväll hade sin aktivitet. Missionskyrkans kör sjöng, ett revy-gång från Hedesunda framträdde, likaså en pop-grupp. En eftermiddag ägnades åt barnen och en kväll tändes en mila. Den revs några dagar senare. Till avslutningen kom Gunde Johansson från Värmland med kolarsånger av Dan Andersson och roande historier.

Reslusten gällde denna gång Danmark. Fem dagar var man borta. En "hemlig" endagarsresa gick till Leksand med besök på många ställen i Dalarna. Hembygdsföreningen deltog vid hantverksutställningen i Folkets Hus i september med en presentation av föreningen och försäljning av kort och böcker. 28 nya medlemmar antecknades.

Föreningen har som gåva av Ola Skogh med tacksamhet tagit emot en smedja. Den kommer från Borgs i Finnböle.

Helt ny i föreningen är Hembygds-Nisse. Tanken rå att väcka barnens intresse för hembygden genom att visa dem spännande gamla ting och berätta för dem hur det var förr: "så var det på farfars tid". Ingrid Wesslén har deltagit i en kurs för att lära sig hur man gör Hembygds-Nissar av barnen och har sedan börjat omsätta sina kunskaper i sitt arbete som fritidspedagog.

Föreningen bjöd första advent på kyrkkaffe i församlingshemmet.

Vid Gävle Läns museums julmarknad den 1 december deltog föreningen med bakverk och andra alster från bygden.

Föreningens egen julmarknad hölls i år för första gången på Stavgården. Gratis buss utgick från Brunn.

Stavgården har varit uthyrd cirka 20 gånger.

Föreningens ekonomi redovisas i särskild rapport.

Antalet medlemmar är nu ca 850.

Tidningen Rovbladet har utkommit med tre nummer.

Till följd av ohälsa har Erik Sandin som länge klippt och samlat vad som skrivits i lokaltidningarna om Hedesunda måst upphöra med detta. Föreningen är honom stort tack skyldig för en lång och trogen insats.

Styrelsen har under året mötts fem gånger. I styrelsen har ingått Per Hilding - ordförande, Per-Ola Bergström - sekreterare, Ruben Quist - kassör och övriga ledamöter har varit Lennart Lundquist och Karin Henriksen. Suppleanter har varit Arne Andersén, Gunnar Jonsson och Nancy Gustavsson. Birgit Kvist har som sammankallande i festkommittén deltagit i sammanträdena.

Hembygdsföreningen kan glädja sig åt stor uppslutning och ett av allt att döma växande intresse. Det visar att föreningen behövs. Många deltar i arbetet inom föreningen men det måste också noteras att den aktiva delen åldras och att det är viktigt att yngre krafter träder till.

Ett varmt tack till alla som frivilligt ställer upp vid sammankomster av olika slag och som med gåvor och på annat sätt stöder hembygdsföreningen.

Styrelsen

Om planerna går i lås sjunger operasångaren Håkan Hagegård i Hedesunda kyrka söndagen den 11 augusti. Samma dag ordnas Hembygdens dag. Det blir inledningen till en kulturvecka på Åsudden.

Slöjdare och hantverkare från Hedesunda planerar försäljning på torget i Brunn fyra lördagar i sommar i slutet av juli och början av augusti.

R Ä K E N S K A P S U T D R A G

<u>Balansräkning</u>	<u>31/12 1989</u>	<u>31/12 1990</u>
<u>Tillgångar</u>		
Kassa	2.568:20	2.489:40
Postgiro	2.743:66	1.584:41
Bank	146.399:84	175.399:58
Bank (badet)	1.056:40	1.116:40
Hysesfordran	650:-	
	<u>153.418:10</u>	<u>180.589:79</u>
<u>Skulder och eget kapital</u>		
Redovisningsskuld	45:-	
Övriga skulder	5.023:50	6.181:70
Badet	1.056:40	1.116:40
Reparationsfond	5.250:-	7.400:-
Eget kapital	<u>142.043:20</u>	<u>165.891:69</u>
	<u>153.418:10</u>	<u>180.589:79</u>
<u>Resultaträkning 1990</u>	<u>Kostnader</u>	<u>Intäkter</u>
Medlemsavgifter		19.955:-
Gåvor		4.985:-
Fester m.m.		21.975:33
Hyror		10.200:-
Böcker, skivor, vykort		1.060:-
Kommunalt bidrag		9.000:-
Arrende	10:-	
El	14.826:30	
Försäkringar	6.040:-	
Rep., uh, renhållning	7.705:80	
Avsatt till rep.-fonden	2.150:-	
Trycksaker, tele, porto	17.458:30	
Inventarier	3.290:-	
Årsavgifter	2.500:-	
Tidningsurklipp o. foton	1.954:-	
Blommor	900:-	
Räntor	60:-	
		<u>13.567:56</u>
	56.894:40	80.742:89
Årets överskott	<u>23.848:49</u>	
	<u>80.742:89</u>	<u>80.742:89</u>
<u>Eget kapital</u>		
Kapitalbehållning den 1/1 1990	142.043:20	
Årets överskott	<u>23.848:49</u>	
Kapitalbehållning den 31/12 1990	<u>165.891:69</u>	

**Hedesunda Hembygdsförening
håller sitt årsmöte
lördagen den 27 april kl. 14.00
på Stavgården.**

- Stadgeenliga ärenden
- Uttalande om färjan över Södra sundet
- Servering

VÄLKOMNA!

Med följande lilla vers vann en av våra medlemmar en resa till Finland samt middag på Söderhjelmiska!

April, april!

***April, april hur det kom till
det vet väl en och var:***

***Det var på nordsjön i april
på skeppet Bolivar.***

***Med fyllda segel stod det still,
utkiken skrek: "Fy fan va sill"
men Skepparn röt "dä' är makrill
dä' ser du väl din dumma sill!"***

K.B.

I förra numret av Rovbladet stod en artikel om Hedesunda som skulle ha haft en närmare presentation. Det är en lantmätarberättelse av det slag som förekom i mitten av 1800-talet. Den utförliga sockenbeskrivningen är författad av lantmätaren Lars Elisås Åhrman och inte minst vad han skriver om sockenborna har spökat i många sammanhang och bidragit till att ge en bild av våra förfäder som inte alltid är så smickrande.

I nästa nummer av Rovbladet kommer berättelsens fortsättning.

**Resa med Hembygdsföreningen
till Öland och Småland
den 25 - 27 juni 1991**

Dag 1

Vi startar kl. 07.00 från brandstationen.

Resvägar i dag blir: Västerås - Köping - Katrineholm - Norrköping - Oskarshamn - Kalmar.

Sevärdheter på nervägen till Kalmar: Den vackra parken i Norrköping och Döderhultarns utställning. Vi kanske också gör någon paus för eventuell shopping. I Kalmar tar vi in på trevliga Hotell Witt.

En god middag serveras och kanske efter maten en kvällspromenad innan vi kryper till kojs.

Dag 2

Efter frukost sätter vi oss i bussen för färd över Europas längsta bro - Ölandsbron, mot solen och vindarnas ö - Öland. Där besöker vi Sollidens Slott, Borgholm, Alvaret och även en typisk öländsk hembygdsgård. Åter till fastlandet och om tiden räcker till tittar vi på Domkyrkan och Slottsparken i Kalmar, innan våra magar får sitt.

Dag 3

Efter frukost kör vi mot Orrefors, beser glashyttan och får även tillfälle att handla kristall. Vi passerar småländska höglandet och Vättern-området på hemvägen. Vi stannar även till vid något midnre glasbruk om så önskas. I Tranås gör vi uppehåll och ni får även där tillfälle att göra av med pengar om ni vill.

Sen hemkomst till Hedesunda.

Pris kr 1.800:- per person.

I priset ingår bussresa, logi i dubbelrum två nätter, två middagar, två frukostar och busskaffe.

Medtag gärna band, historier och som vanligt ert glada humör!

VÄLKOMNA MED PÅ RESAN!

Busshälsningar från Olle

Olle

Anmälan fr o m 1 maj till Birgit Kvist
tel. 0291-10421