

BJURSUND

Ursprungligen gick färden från Loftahammar mot Lofta över Blockhusudden och "Rophäll" vid Gunleudd. Det var närmast där och man kunde ropa till sig båt från andra sidan. När det endast var persontransport användes roddbåt och en något större båt för mindre ox- och hästekipage. På vintern var det lättare. Sundet frös först mendan det fortfarande var öppet vatten en tid vid Strömmen. När färjan flyttade från Rophäll till Strömmen vet man inte säkert, men en ny pråm där togs i bruk år 1888. Då och fram till 1933 svängde vägen mot Lofta av ett stycke i riktning mot Gunleudd för att småningom passera Älgenäs.

Fram till början av 1900-talet band vattenlederna samman snarare än skiljde människorna åt. Lofta och Hammaren var en socken fram till 1609 då det blir annex till Lofta. Roddförbindelsen vid Bjursund var således en intern angelägenhet för socknen. Först 1852 skiljs Hammaren från Lofta och blir ett eget pastorat.

Någon fullständig förteckning över de tidigare färjekarlarna finns inte. Men den som omkom när färjan kantrade 1849 hette Sandström.

Från 1856 till 1866 är Samuel Bladström färjkarl. Efter honom kommer han son Alfred och Samuel flyttar då till Lugnet (=Strömsholm) där han bor till sin död 1891.

År 1900 bor på Strömsholm Alfred med sin hustru och fem barn.

Från 1892 till 1897 var Carl Anton Carlsson färjkarl, 1897 till 1918 Gustav Alfred Andersson och så Eriksson. De bodde i ett litet hus med jordgolv längre ned i backen. Sex stycken trängdes de där på Erikssons tid. Åtta stycken blev de,



På den tiden var färjan en träpråm och man körde ned som i ett tråg. Den hade ett rep på var sida och med hjälp av trähandtag som man fäste på repet gick man utefter färjans kanter och drog den över sundet. De resande var skyldiga att hjälpa till efter förmåga. När det blåste kunde det vara tungt. Då hände det att Kalle kom in och bad sin Augusta om att komma med ut och dra, fast Augusta hade småbarn hemma. Varje sommar byttes rep. Ett nytt hamprep skaffades medan det gamla tjärades och lades i reserv. Här är det Sölve som drar.

Kalle och Augusta, Sölve, Ragnar som är född där, Britta, Ingrid Majken och Märta, när Kalle och Augusta Johansson tog över och kom dit 1921. Kalle kom från Loftahammar och hade tidigare varit båtsman på Stegsund i 19 år. År 1926 byggdes färjekarlsvillan men vatten och avlopp kostade vägverket inte på förrän 19xx. Sönerna Sölve och Ragnar Wingerstad tog småningom vid efter Kalle.

Under 1900-talets första hälft var färjan öppen för trafik mellan klockan 6 på morgonen och 10 på kvällen. Men man måste hålla beredskap nattetid för tex ambulans eller brandkår. Natten var på färjekarlarnas fritid och då kostade det en krona för en privatbil. Eftersom färjan senare gick dygnet runt blev fler engagerade.

Det är naturligt att man hade flest kontakter med Loftahammarsidan. Det var

också där som man handlade. Många ö-bor kom på besök i olika ärenden. En av dem var Gotte på Långö för hans Viktoria kunde inte vara utan kardemumma i bullarna. Gustaf på Härsö skulle hämta medicin men den som kom var till Östantorp. Han kunde ta den i stället tyckte han, och det kanske hade hjälpt lika bra.

En som körde färjan i många år var Alf Lindkvist från i Ö Ed. Han och hans fru Eva från Bågvik bodde 1940 -1951 hos Rut och Fritz Lindgren i Björnsholm. Det var trångt med två familjer i det lilla huset i Björnsholm där de hade rum och kök var. Sedan flyttade de till Hagaborg utmed stengårdsnäsvägen. Många minns Alf som dagligen åkte med sin Ford Anglia till sitt färjepass. Han var där i 35 år och vid 30 fick han en klocka av staten.



Fartyg från Helgenäs passerar färjan 1925. När ett fartyg passerade var man tvungen att slacka vajrarna så att de lade sig längre ned mot botten.

Agne Karlsson i Hasselby var vid färjan i tio år. Andra som var där är Turesson, Lindgren och Holger Adriansson.

Från början gick färjan bara dagtid och nattetid endast för ambulans eller brandkår. Senare gick den dygnet runt, men trafiken var gles på natten så på Loftasidan byggdes en vaktkur.

Under kriget kom en norsk flykting till Bjursund. En gång senare när han var på besök på Strömsholmen skulle de röka ål. Röken bestod av en omgjord tunna. Han tänkte på men det var fel tunna och tjärtunnan brann friskt "Röke ål på norsk" blev ett uttryck som alla förstår sedan dess.

År 1940 kom betongfärjan. Den drevs av elmotor och linspel. Det fungerade så, att en ändlös vajer hela tiden löpte från ena sidan till den andra. Ville man mot Loftahammar så bromsade man fast färjan i ena vajern, eljest i den andra. 1960 ersattes den eldrivna med en dieseldriven stål-



Bjursunds handdragna färja får 1933 en dieselmotor som driver på ett dragrep på färjans andra sida. Slitet med att dra färjan över strömmen blev ett minne blott.

färja. Men turist- och sommarstugeresandet sommartid ökade och söndagskvällar kunde bilköerna mot fastlandet bli mycket långa. Därför använde man sommartid två stycken hopkopplade stålfärjor. Så pågick det tills bron invigdes den 15:e oktober 1983.

Bjursund blev en kommunikationslänk med öarna i skärgården. Det var landställe för folk som kom med buss eller bil. Där bytte varor färd sätt från



Karlholms taxi väntar på färjan 1927. Överst sitter fru Karlholm, nederst Ann-Marie och till vänster Greta

väg till sjö och där for ortens nyheter vidare i alla riktningar vid korta möten.

Där hämtade man prästen vid behov. En gång skulle han till Härsö. Det var John som kom med ekan för att hämta. Han var skärgårdens son och upprymd inför händelsen sjöng han så det hörden all väg:

*"Om inga änglar finns
i himlens ljusa salar
då är det föga lönt,
att prästen därom talar."*

De var religiösa på Härsö men inte mer än att man kunde skämta om'et. Och så är det ju - det som inte går att skämta om kan inte vara särskilt viktigt. Men mor Hilma trätte och tyckte att det var att skämma ut sig att sjunga så när prästen stod på land och hörde på.



Så här gick det ibland till när bilarna blev "törstiga"
Sölve till vänster och Kalle med armarna i kors



Lille Johan vid Bjursunds färja.
Förmodligen på 1930-talet.

Kungens stuga

Nere vid fjärden, mitt emot Långö, ligger en liten röd stuga. Där bodde Prinsessan Sibylla med sina barn några somrar under 1940-talet. Margareta Lagerkrantz hade varit kammarjungfru på slottet och stod prinsessan och barnen nära.

OLYCKOR

Färjan skulle gå i ur och skur och då blir det oundvikligt att det under årens lopp inträffar en och annan olycka. År 1849 kantrade pråmen i hårt väder och drängen och färjekaren omkom. En stormnatt år 1897 brast repet och färjekaren och hans son drogs med och omkom.

Arvid Andersson förlorade en chaufför på Bjursunds färja. Den var bara fastgjord på ena sidan i land på Loftahammarsidan. När lastbilen, som var lastad med cementrör, körde på färjan gled den ut och lastbilen hamnade mellan färjan och fästet och välte. Tore Andersson i Björnsholm hoppade ur men chauffören, som sades vara mycket religiös, kunde inte simma och drunknade.

En karl från Askö skulle skjutsa sin fru till Gamleby. Men de träffade en bekant som hon kunde fortsätta med. De backade tillbaka på färjan som redan lagt ut och bilen hamnade i sjön.

Så var det en från Askö som började backa i land när färjan skulle lägga ut. De hamnade i vattnet.

En bil från Blackstad lastad med timmer från Loftahammar till Gamleby körde på färjan så att den stälpte. En omkom.

En fiskare från Loftahammar körde rakt ned i sjön - färjan var inte där. De tog sig upp och hängde i linorna. Sölve Wingerstad rodde över och hjälpte dem.

Kroon hade en murarkompis, Kalle Holm som hade Loftahammars Mejeri. Han var gift med Svea, men de separerade och Kalle träffade ett annat fruntimmer. Men Kalle hade ont i högra benet och därför bromsade han med en käpp när han var ute och körde. Så gick det så illa att när han skulle över färjan i tryckte han fel med käppen. De for över färjan i sjön och drunknade båda två.



Hugo Nilsson från Gamleby brukade vara chaufför på bussen



Bjursunds färja straxt innan bron byggdes



Här går farleden mot Helgenäs. I fjärran skymtar bron