Krönika om Översätra färja

Översätra färja har fått sitt namn genom at de flesta av de 25 gårdarna i Södersätra före laga skiftet på 1860-talet låg i Översätra. Många hade då jord och betesmarker på båda sidor om älven. Färjan var således nödvändig för forsling av djur och skörd.

Hur länge färjan varit i bruk är svårt att veta. Men när Abraham Hulpers gjorde sin dalaresa 1757 räknad han den tillsammans med Landa färja.

Färjan och färjestugan, som var byns egendom, övertogs så småningom, utan vederlag, av kommunen och senare av vägförvaltningen, som vid årsskiftet 1975-76 lade ner den.

*Ekor och pråm*

Färjeförbindelsen bestod i början av 1900-talet av ett par flatbottnade ekor och en pråm, som roddes med långa åror. Pråmen var ca 7 meter lång och 4 meter bred. Den saknade ”akter” men hade ”för” i båda ändar. Den var dubbelbottnad, hade nästan plant golv med låga sidobräder men saknade staket och bommar. Den var byggd av 3 tums virke med årfästen i de fyra hörnen, för att årorna skulle kunna flyttas, sedan häst och vagnar placerade. Årorna var ca 5 meter långa och räckte in till mitten av pråmen.

Vid blåsigt väder och stark vattenström fick roddaren stå för att få bättre kraft. Var det ännu starkare vattenström, som på våren med högvatten, måste färjkarlen ro pråmen uppströms efter stranden en lång sträcka, och sedan vrida ut i strömfåran för att hamna vid landbryggan på motsatta stranden.

Vid pråmens fyra hörn fanns en meterlång grov kedja med en järnring som handtag, och i ringen en sprint. För att låsa fast pråmen vid bryggan fick man lägga en kedjelänk över en ögla, som fanns på bryggan, och låsa med sprinten. Landningsbryggan var byggd som ett sluttande plan och måste lämpas ut och in från land allteftersom vattnet steg och sjönk, och beroende på hur mycket pråmen var belasta. Bryggans mittplanka var något förlängd så den stack ut på bägge sidor där man kunde sätta under en stång och baxa bryggan i lämplig höjd med pråmen. Senare tiders bryggor gick på räls och kördes med elmotor när de behövde flyttas.

Pråmen låg i vattnet året om, och var på vintern infrusen i isen. På våren samlades byns manfolk, drog upp pråmen på land för att tvätta, torka, täta och tjära den. Den byggdes då upp i en bekväm arbetshöjd.

*Isbro på vintern*

På vintern åstadkoms en isbro över älven genom att vatten östes upp på den befintliga isen, för att öka dess tjocklek och bärkraft. När man ville över älven, och ingen eka fanns tillgänglig måste man ropa ”båt, båt” tills färjkarlen hörde och kunde hämta. Pråmen skulle alltid finnas på den sida om älven där färjkarlen var.

I början av seklet kostade det 10 öre att bli hämtad med ekan och 25 öre med pråm. Någon nämnvärd dagpenning kunde det inte bli för färjkarlen. Delägarna i färjan var inte betalningsskyldiga. Lönen, som betaldes av delägarna, var ”in natura”. Var färjkarlen ensamstående, kunde han ha ett hantverk vid sidan om t.ex. skomakeri. Var det en familj, har det sagts att hustrun måste sköta färjan medan mannen var på dagsverk.

*Dragning utmed lina*

Olle Danielsson ”Jax-Olle” kallad, var en ovanligt driftig bybo. Han skaffade en 200 meter lång avlagd stållina från Bispbergs gruva. Linan förankrades på ena sidan om älven. Och med en grov stock som rulle bakom två nedgrävda stolpar på andra sidan kunde linan hållas lagom sträckt efter olika vattennivåer. Pråmen utrustades med styrjärn på uppströmssidan, och med smala hjul för linan att löpa på. Med speciellt utformade dragträn kunde man sätta pråmen i rörelse utefter linan.

Eftersom linan alltid låg i vattnet rostade den svårt och måste ofta bytas. Senare byggdes den upp på två flottar av grova torrfuror, som förankrades på älvbottnen och timmerlänsarna. Det gick lättare att dra pråmen när inte linans tyngd bromsade upp när den måste lyftas ut vattnet. När nu linan var gammal och avlagd fanns också risken att den kunde brista när det var stark vattenström och timmermassor tryckte på mot pråmens översida. Därför fanns alltid de gamla årorna med. Om linan brustit hade man då möjligheten att ro pråmen till land.

*Nya pråmar*

Med virkesbidrag från kommunen byggdes i mitten på 1920-talet en ny pråm med fällbryggor. Den var ändamålsenligt bra.

I början av 60-talet, när Landa flottbro inte höll för den ökade tunga trafiken, satte vägförvaltningen in en 20 tons pråm vid Översätra färjeställe. Trafiken gick då helt och hållet över färjan, ofta med långa bilköer på båda sidor om älven. Den fungerade tills den fasta bron vid Landa var byggd 1975.

De 20-30 miljoner timmerstockar, som årligen flöt förbi på älven var ofta ett svårt hinder för färjetrafiken. Men de utgjorde en lugn och vacker rörelse i landskapsbilden.

Nu flyter inga stockar längre på älven.

Och färjan rasslar inte mer.

Nu är det tomt och tyst vid vägens ände.

*Skedvi plogen 1991*

*Nedtecknat av Sven Arvidsson*