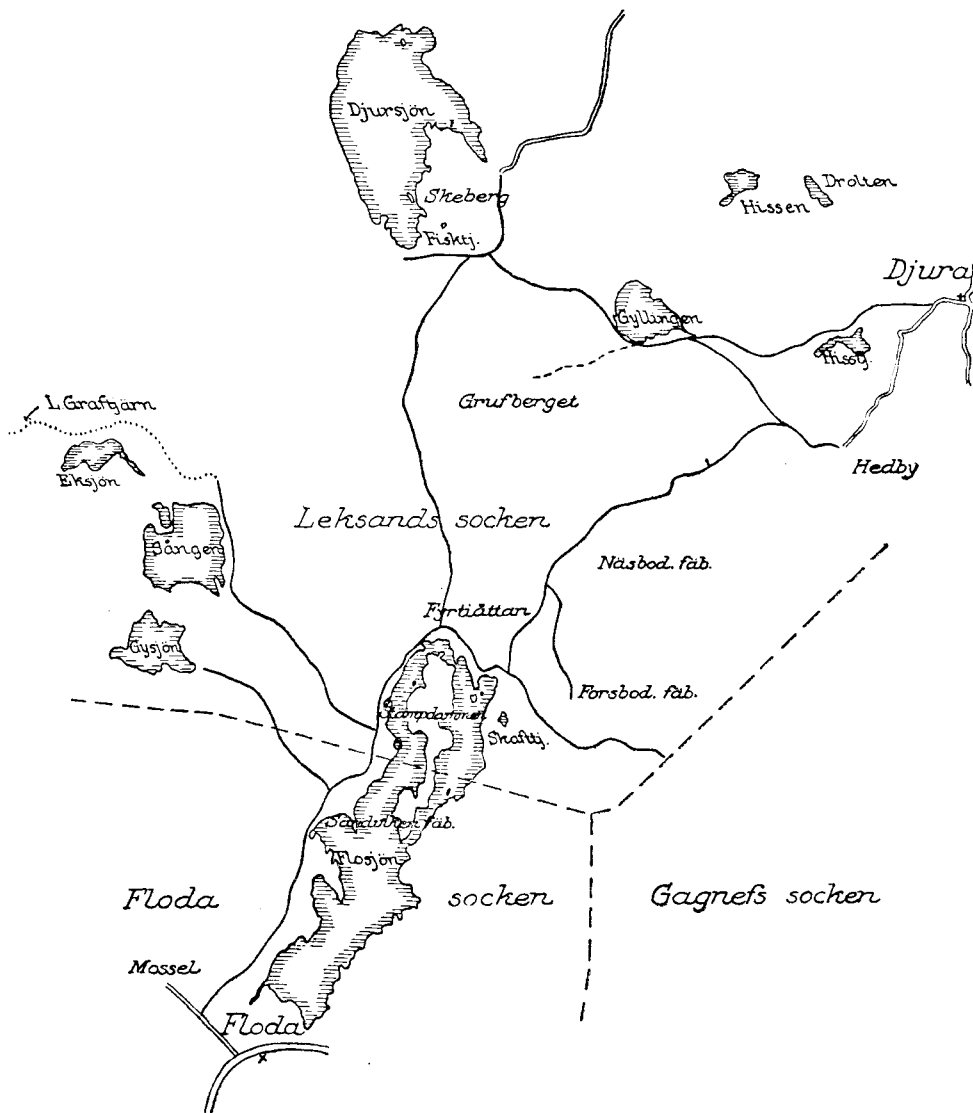


# Leksand=Floda vägsamfällighet



Vägarna byggdes  
åren 1958–1962.

Vägsamfällighetens styrelse framför sitt tack till

för intresserad och värdefull medverkan  
vid företagets tillkomst och genomförande.

## Vägen till Väglösa.

Leksand-Floda vägsamfällighet är ett av de största skogsbilvägföretagen, som förekommit inom Kopparbergs län och utan tvekan det största i Leksands sockens historia. Det omfattar dels huvudsträckningen Skeberg-Floda, dels förbindelseväg från nyssnämnda huvudväg till Djura över Leran, dels stickväg från huvudvägen till Djursjöns södra strand, dels förbindelseväg från Fyrstiättan vid Flosjön till Hedby över Näsbodarna, dels stickväg från nyssnämnda förbindelseväg till Forsbodarna, dels stickväg från Finnhålsbäckens utflöde i Flosjön till Gagnefs rå, där meningen är att sammanknyta med ett liknande vägföretag för gagnefsskogarna, dels stickväg från Stampdammen vid Flosjön till sjön Sängen, där meningen är att framdeles knyta till en redan befintlig väg från sjön Oppejen, dels stickväg från Sandvikens fäbod till Gysjön, och slutligen har i vägföretaget inlemmats gamla Gruvbergsvägen ifrån trakten av Styggriset vid Hedby till Gyllingen och därifrån vidare till Gruvberget. Det blir en sammanlagd vägsträcka av styvt 5 mil med ett beräknat båtnadsområde av i runt tal 7000 hektar skogsmark. Slutliga kostnaden för hela företaget beräknas stanna vid omkring 1.150.000:- kronor. En följd av detta vägföretag har ock blivit, att byarna Hedby, Skeberg och Mossel, vilka tidigare var för sig utgjort ändpunkter för allmän väg, nu blivit genomfartsorter, till vilka man kan komma från tvenne håll. Vad detta kan betyda för byarnas utveckling i fortsättningen må framtiden utvisa.

Skogen har inte alltid haft samma värde som i våra dagar. Väl omnämner Hülphers, att djurabönderna vid 1700-talets början bedrevo "kabbhuggning" på sina gemensamhetsskogar närmast bygden och flottade virket efter Djuraån och Dalälven för vidare befordran på vinterföret till Falu gruva. Men det var endast arbetsförtjänsten man fick ut på dessa leveranser. När sedan i samband med storskiftet i början av 1800-talet skogen skulle skiftas mellan bönderna, var det en del byar, som helt enkelt inte ville ta emot skog. "Vad ska vi med skog att göra?", frågte en bonde, och många andra tyckte likadant. Man fruktade nämligen, att skogen kunde bli ett skatteobjekt i myndigheternas händer. Och pålagor har man sedan gammalt varit rädd för i Dalarna. Därför kom det sig, att hela skogsrutor överlätos till andra byar, där bönderna - om än motvilligt - togo emot skogen. Det har berättats, att bonden Stormats Anders Olsson från Yttermo gjorde en resa till Rältilindor i speciellt syfte att övertala bönderna där att ta emot mera skog. Men han mötte starkt motstånd och blev osams på kuppen, så att han måste fara hem med oförrättat ärende. Folk satte mera värde på hacksloge än på skog vid den tiden. Likadant var det i alla byar.

Småningom började dock skogen att få värde. Man inte bara kolade upp skogen, man gjorde regelrätta drivningar av både timmer och massaved. Svårt var det dock alltfört att få ut något rotvärde att tala om på de skogar, som voro avsides belägna från både vägar och flottleder. Undan för undan mognade så tanken på skogsbilvägar i de västliga leksands- och djuraskogarna. Ett försök gjordes på 1920-talet av ett flertal personer i Djura att få till stånd en vägförbindelse mellan Djura och Skeberg, men tiden var tydligen ännu inte mogen härför. Dessförinnan hade år 1916 Liss Olof Larsson inom dåvarande vägstyrelsen för Nedan Siljans vägdistrikt väckt tanken på en allmän landsväg mellan Leksand och Floda, dock utan att lyckas den gången.

#### Statsbidrag sökes och förrättningen börjar.

En av de främsta pådrivarna för de nu äntligen fullbordade skogsbilvägarnas tillkomst blev dock Liss Lars Carlsson. Det var nämligen han som tillika med tvenne andra personer, Olof Björs och Albert Jones, år 1941 ingick med en skrivelse till skogsvårdsstyrelsen med anhållan om statsbidrag till en tänkt väg Skeberg-Floda. Men åren gingo, och ingenting hände. Outtröttligt fortsatte dock Liss Lars att genom sina "Brev från Väglösa" hålla allmänhetens intresse uppe för det vägföretag, som låg honom själv så varmt om hjärtat. Namnet Olof Munther må icke heller förglömmas i detta sammanhang förutom många andra, som ej här kunna uppräknas. År 1948 ingåvos till skogsvårdsstyrelsen framställningar ungefär samtidigt både från Djura och Floda till stöd för den av Liss Lars sju år tidigare ingivna ännu vilande ansökningsen. Tre år senare, nämligen den 28 september 1951, utfärdades förordnande för dåvarande distriktslantmätaren Georg Lundmark att vara förrättningsman för skogsbilvägföretaget 35/1941 Floda-Leksand jämte bivägar till Kanngårdarna, Forsbodarna och Eksjön, som det då hette. Därmed var åtminstone början gjord på det vägföretag, för vilket ansökan ingivits tio år tidigare och som sedan kom att svälla ut till ett helt system av skogsbilvägar i alla riktningar.

År 1952 blev på sätt och vis ett märkesår i vägföretagets historia. Det året begärdes nämligen den 18 januari av Fors- och Hedby-bor ny undersökning och stakning för en väg Hedby-Forsbodarna med anknytning till redan stakade vägen i trakten av Fyrtiättan. Litet senare samma år, nämligen den 22 maj, fattade Fors byamän på bystämma ett sensationellt beslut, enligt vilket byborna togo bestämt avstånd från hela vägföretaget, sådant det då utformats. Enligt samma bystämmas protokoll uttalade forsborna såsom sin åsikt, att Flosjön borde kunna användas som flottled för virket från deras skogar, varigenom den planerade skogsbilvägen var för

deras del obehövlig. Sådan var alltså situationen, när förrättningsmannen Georg Lundmark kallade parterna till sammanträde i Smedby templarlokal den 26 maj 1952. Sammanträdet blev ganska stormigt och meningarna bröt sig skarpt. Det gick så långt, att en bonde begärde att få till protokollet antecknat, att i det fall att lagen kunde tvinga fram en väg över hans skogsskifte, skulle han utkräva full ersättning för marken. En vägkommitté valdes vid detta sammanträde bestående av Jönses Erik Olsson, Floda, Ragnar Gustafsson, Floda, Olof Björs, Leksand, Anders Henriks, Djura, Anders Land, Leksand, Liss Olof Larsson, Leksand och Ollas Axel Augustsson, Djura.

Men Georg Lundmark fick endast påbörja det stora verket, eftersom han samma år inträdde i pensionsåldern. Det blev istället distriktslantmätaren Bengt Englund förunnat att från den 1 oktober 1952 fortsätta det gigantiska arbetet och "ro båten i land". Att här söka beskriva allt detta myckna arbete - utredningar, besök ute i vildmarkerna, sammanträffanden i informationssyfte etc. - skulle bli alltför omständigt. Här må blott konstateras, att förrättningsmannen utfört sitt uppdrag med stor kunnsighet och med lika stor noggrannhet, vilket ock torde vara främsta anledningen till att hela vägfrågan fick den lyckliga utgång, varöver alla skogsägare nu äro glada och belåtna. År 1956 ingavs ansökan om förrättning även omfattande den s.k. Gruvbergsvägen. Denna väg hade tidigare byggts av gruvfogden Rickard Bredenberg, efter det att berörda markägare genom en skrivelse år 1931 förklarar sig villiga att utan ersättning upplåta mark för vägens framdragande. Markägarna hade dock inte av sagt sig bru kningsrätten av vägen ifråga.

Men Rom byggdes inte på en dag. Icke heller kunde alla förberedelser för ett så omfattande vägföretag som detta klaras av på en kafferast, allra helst som nya situationer oupphörligt uppkommo, genom att flera nya ansökningar och tillägg inkommo utöver den ursprungliga planen. En del folk, som hade svårt att sätta sig in i allt detta, började misströsta, en del knorrade över dröjsmålet. Frivilliga insamlingar igångsattes under år 1957 för att i väntan på något bättre försätta den försummade Gruvbergsvägen i något så när farbart skick - i Djura insamlades omkring 1500 kr och i Häradsbygden omkring 3000 kr.

#### Arbetet påbörjas.

År 1958 blev en ny milstolpe på vägen till "Väglösa". Då bildades nämligen den 14 juni Leksand-Floda vägsamfällighet, och den 26 september samma år fastställde länsstyrelsen dess stadgar. Kort tid därefter, den 7 oktober 1958, beslöts att börja byggandet av vägen. Då kunde nämligen

styrelsen upplysa de till sammantråde kallade väginträsenterna om, att lägsta anbudet för grovbrytning och hårdgörning av samtliga till vägföretaget hörande vägar ingivits av Aktiebolaget Vägbyggnader i Hallsberg, vars entreprenadsumma slutade på kr. 823.000:-. Utöver denna summa beräknades tillkomma för grusning och färdigställande av vägen vissa summor, varför hela kostnaden beräknades uppgå till 1.150.000:- kr. Statsbidrag hade dock beviljats med kr. 564.585:-. Uppkommen brist att fylla skulle därefter fördelas mellan cirka 700 markägare. Bara uträkningen av denna fördelning var ett helt företag.

Styrelsen under byggnadstiden har varit Nils Anngård, Djura, 1958 - 1962, ordförande; Bengt Rosén, Nås, 1958 - 1960, efterträdd av Rune Nelzén, Nås, 1960 - 1962, vice ordförande; Sven Baggens, Leksand, 1958 - 1962, sekr. och kassör; Olof Munther, Floda, 1958 - 1959; Karl Timblad, Häradsbygden, 1959 - 1962; Ernst Olingsberg, Hedby, 1958 - 1960; Bertil Nygårds, Fors, 1960 - 1962; Eric S. Larsson, Floda, 1958 - 1962; och Johan Forssell, Häradsbygden, 1958 - 1962. Som kontrollant har inspektor Gustaf Staaf, Siljansnäs, tjänstgjort.

Med tillfredsställelse kunde styrelsen samlas den 6 oktober 1961 för att i vederbörlig ordning avsyna vägen, innan grusningen påbörjades. Under sommaren 1962 har grusning verkställt av A/B Skånska Cementgjuteriet, som haft sina krossverk uppställda på flera ställen efter de aktuella vägsträckorna och detta arbete avsynades den 9 aug. 1962.

#### Arbetet fullbordat.

Många Leksands-, Djura- och Floda-bor ha under innevarande sommar passat på att ta sig en titt på sina tidigare halvt förglömda skogstegar, som nu fått bilväg ända in på knutarna. Nu åker man bekvämt med bil till Forsbodarna, Flosjön, Sängen, Matsbodarna, Gyllingen och många andra lockande platser. Fäbodarnas stugor ha utan undantag blivit fritidsstugor; och fiskevattnen ha gjorts tillgängliga för en större publik. (Detta sistnämnda på både gott och ont.) Vackra naturscenerier bjudes den vägfarande vid Histjärn, Gyllingen, Sängen, Flosjön och även Djursjön. När man passerar Näsbocknippan, kan man - om man vill - stanna till ett slag och blicka ut över blånande berg i Floda, Nås och Järna, innan man rullar vidare genom Finnhålsdalen mot Flosjön.

Så har då äntligen efter år av väntan Leksand, Djura och Floda fått sin skogsbilväg fullbordad. Det är som en saga alltsammans. I de bygder, som vägen berör, råder en oförställd glädje över, att vägen nu blivit verklighet. Inför invigningshögtiden - hållen i fager högsommartid - vill

styrelsen bringa alla dem, som arbetat för denna vägs tillkomst, sin hyllning och sitt tack. I denna hyllningskör hörs Svartbäcken blanda sitt sorl under sin muntra färd ned mot Fyrstiåttan, Flosjöns vågor glucka instämmande mot stranden och Forsbodarnas alla björkar buga sig i stram högaktning, medan hackspetten slår sin hyllningsfanfar någonstans i Matsbodarnas igenväxta lötgångar.

Det är fest i Väglösa i dag.

9 september 1962