

1971 - Om byggande av flottbroar i Torsång

av Thorild Ahlund



År 1902

Då flottbron över Dalälven vid Torsång i år rivs, försvinner ett karaktäristiskt inslag i landskapsbilden av det centrala Torsång. Då Dalelvarnes Flottningsförening samtidigt beslutat nedlägga sin verksamhet och redan påbörjat bortförandet av länstimmer och stolpar, kommer den öppna fria vattenyta som därvid ges Dalälven och Lillälven att bli en ny vy, inte skådad sedan 1800-talets mitt. Med det ojämna vattenståndet, med tidvis vid lågvatten fula och torrlagda strandsluttningar, före tiden för Långhagens och andra dämningstillens anläggande, med ibland ödeläggande och katastrofala översvämningar, har älvarna genom Torsång i alla tider varit något väsentligt för kommunikationer och daglig bärgning för bygdens invånare.

Om förändringarna år 1971 är stora, ger de anledning att via handlingar och urkunder söka tränga tillbaka i tiden för att få en bild av huru kommunikationerna över vattendragen skedde i gångna tider.

En främmande resenär, G. Silfwerstråhle, gjorde på 1700-talet en ännu bevarad teckning av överskeppning med pråm över Dalälven vid Torsångs kyrka. Man ser här en stor fyrkantig flotte, rummande både häst och vagn, som av en färjkarl ros med endast en åra. I sockstämmaprotokoll från 1856 sägs att "från åldriga tider vanligt varit" att Torsångs färjekarlar erhållit lön från delar av Gustafs socken. Närmare uppgifter saknas om när man för tyngre transporter över älven, av t ex häst och vagn, först byggde en pråm.

I början av 1800-talet fanns tre pråmar. Den som användes i "storelfven" började emellertid bli dålig, och 1855 började sockmännen diskutera en nybyggnad. På frågan om ackord för en anställd eller gemensamt utförda dagsverken av alla skattskyldiga beslutade man att tillämpa ackordsystemet. Hans Görsson i Kårtylla kom med ett anbud som antogs: "För 1 Rds Bco för varje stock skulle han "för upptälgningen ansvara".

Det är emellertid ovisst om detta pråmbygge kom till stånd. Planerna på ett betydligt större och kostsammare byggnadsföretag hade samtidigt väckts. Redan på stämman den 11 december 1853 hade sockenmännen "tillkännagivit deras hog om broars anläggande så öfver den större som mindre elfven".

Eftersom socknen var liten, hade få innehavare av säteri och bergsfrälse och främst bestod av mindre skattejordägare, ansågs "detta viktiga företag" inte kunna verkställas om man ej fick ett amorteringslån på högre ort. 1856 beslutade man att låta riksdagsmannen Slars Johan Andersson i St. Skedvi på nästa riksdag framföra socknens låneansökan. Kyrkvärden Anders Hansson i Tylla fick i uppdrag att "till besagda Riksdagsman afresa, men honom munteligen samtala". Ett första kostnadsförslag löd på 4591 Rdr 14 sh Bco. Då man misstänkte att detta var för lågt beräknat, gav man därför kyrkvärden Hansson också i uppdrag att skriva till Floda socken för att få underrättelse om vilka timmerpriser man där hade. Den 2 november 1856 hade nya beräkningar givit en total kostnad av 6666 Rdr 32 sh och riksdagsman Andersson torde nu ha uppvaktats. Denne bad emellertid först att få mera utförliga skäl till låneansökan och därför måste sockenstämman tre veckor senare på nytt ta upp brofrågan. Som efterlysta skäl angav man då:

- 1) Svårigheter med att få några personer "som vilja åtaga sig det besvärliga arbetet med färjandet öfver här varande tvenne elfver".
- 2) Fahlu Bergslag, som tidigare lämnat virke till pråmbyggnader samt vedbrand till färjkarlen, hade meddelat att man ej längre ämnade bistå med dessa privilegier.
- 3) Svårigheter med storm och is under vår och höst. Detta är av betydelse ej endast för sockenborna utan också för "resande som färdas här fram till fahlun, eller öfra delen av Dalarne".
- 4) Förutom pråmarna vid de stora vägarna hade sockenborna att underhålla flera andra pråmar för överfart "öfver de många här i Socknen varande vatndrag".
- 5) På senaste åren hade socknen haft stora omkostnader, dels för rensning av Våbäcks fors i Dalälven, dels för nybyggnad av allmän väg till Falun nedanför Aspebodabergsen. Kommande år skulle man dessutom fullfölja den påbörjade "och af stort behof påkallade ny mangårdsbyggning i Prostgården".

Riksdagsmannen John Andersson från St. Skedvi tycks ha lagt orden väl vid riksdagen. Sedan Statsutskottet lämnat sitt utlåtande, beviljade Rikets Ständer ett emorteringslån på 10 000 Rdr Riksmunt med villkor att de blivande broarna ej skulle hindra flottningen samt att brobyggandet skulle vara påbörjat före 1859 års utgång. Lånet skulle vara ränte- och amorteringsfritt i två år. Därefter skulle 6 % av lånet återbetalas årligen jämte 4 % ränta på återstående belopp.

Sockenstämman i Torsång tillsatte den 17 januari 1858 en yggnadskommitté med uppgift att vidta förberedande åtgärder samt senare under byggandet att bevaka arbetet. Men beslutade att välja 2 frälse och 4 av skattejordägare: Nämndemannen och byggmästaren Carl Granholm vid Ornäs, nämndemannen Eric Hellström från Thomnäs, Eric Melin på Dalviksberg, Anders Gustafsson i Milsbo, Johan Petter Andersson i Sunnanö och Gustaf Andersson i Kårtylla. Till ordförande utsågs kyrkvärden Anders Hansson i Tylla, som fick i uppdrag att ta reda på hur lånet skulle lyftas samt från Gustafs skaffa sig nödiga underrättelser om hur förhållandena varit vid brobyggnaden där. Valet av denna byggnadskommitté tycks ha varit något förhastat, ty redan nästa söndag fick den en ändrad sammansättning, bl a invaldes possessionaten Jacobsson på Storsund.

Den 19 juni 1859 utsågs såsom socknens förtroendemän att lyfta det beviljade lånet på 10 000 Rdr Rgs kyrkvärden Anders Hansson, hemmansägaren Eric Melin och nämndemannen J. Jacobsson i Sunnanö. Samtidigt förbundo sig sockenmännen, en för alla och alla för en, att ansvara för fullgörandet av alla de i förbindelsen åtagna skyldigheterna.

Efter alla dessa långa förberedelser kunde äntligen brobygget påbörjas. För att ej fördyra arbetskostnaderna beslutade sockenstämman den 4 september 1859 att fullgöra arbetet med uppdragandet av brovirket ur älven, på vilken det flottats till Torsång, genom allmänna gångledsdaysverken. Om detta arbete slutförts utan att alla skattskyldiga gjort sin dagsverksinsats, skulle de resterande stå i beredskap för annat arbete vid det kommande bygget. Helt befriade från dessa arbeten skulle vara alla hushåll, som var ägare eller brukare av mindre än ett spannland jord (=2540m²).

Då brobygget påbörjades våren 1860 ålades byggnadskommitténs ordförande samt två ledamöter att dagligen deltaga i arbetet för att i varje detalj kunna kontrollera byggandet. För detta skulle de vara berättigade till en dagsersättning av 1 Rdr 50 öre.

Redan den 15 april 1860 omnämns bägge broarna vara färdigbyggda. Aktuellt blev nu att fastställa en brotaxa. Denna fastställdes till

För	En Häst med åkdon	6 öre
"	1 Lös Häst	3 öre
"	en gående person	1 öre
Broöppning för	Ångbåt	36 öre
"	Lastbåt samt flot	36 öre

År 1902



Som brovakt tjänstgjorde Gröning Eric Ersson. Bropenningarnas emottagande anförtroddes dock "orgelnisten" Andersson. Denne skulle också, om så erfordrades vid kommande amorteringar av brolånet, verkställa debitering och uppbörd mot en provision av 3 % av skattejordägarens utskylder samt 4 % av fräse.

Den broöppningsavgift man fastställt 1860 och som tycks ha vunnit laga kraft blev föremål för en besvärsskrivelse från Fahlu Bergslag år 1863. Uppdraget att avgiva socknens svaromål i denna fråga gavs kyrkvärden Anders Hansson i Tylla.

De nu byggda broarnas utseende framgår ej av funna handlingar. De torde ha haft helt flytande bärning men varit försedda med en öppningsbar led för passerande båtar. Frågan om att förse dem med en kulvert eller öppning under broarna för att möjliggöra fri timmerflottning väcktes i november 1863 av handelshuset Tottie och Arfwedsson. Denna firma hade i februari förvägrats att bygga en flottningskanal genom "Tylla tjern" (=Kålsjön) och därmed byggande av broar vid Tylla och Lötbacken. Sockenstämman motiverade detta avslag med att broarna var gjorda öppningsbara och man fruktade att en kanal genom Tylla skulle medföra jordens bortskärning av den starka strömmen.

Det nya förslaget om flottningskulvert visade man ett mer positivt intresse. Först skulle därför Wäg- och wattenbyggnadsStyrelsen höras om en sådan förändring av broarna. På vissa villkor önskade också församlingen att bolaget övertog bron underhåll för framtiden samt amorteringen av det erhållna statslånet. För att uppgöra dessa villkor och lämna tillstånd till bommars utläggande för timrets ledning till öppningen utsågs en kommitté, bestående av E. Melin från Dalviksberg, J.P. Andersson från Sunnanö, Anders Hansson, Herr Kaptenen och Riddaren Törneblad, Herr Löjtnant C. Nylén, nämndemannen E. Hällström och Pastor Cedergren.

Genom de ideliga broöppningarna och påverkan av is och högvatten blev broarna småningom så dåliga och illa medfarna att de fick byggas om eller repareras åtskilliga gånger. Såväl öppningsled som kulvert har därvid några gånger flyttats. Åren 1911-1912 reparerades Dalälvsbron varvid kulverten försågs med järnstativ och en stor kvadratisk järnponton. Tidigare pontoner hade varit stora trækistor försedda med laggar. Lillälvsbron som låg nedanför klockstapeln och vars ena landfäste ännu idag finns kvar, var flera gånger avstängd för reparation. Enligt Allm. Kungörelser nr 56:104 från Landskansliet i Kopparbergs Län var "automobiltrafik avlyst" 5-14 juni 1917 med "hänvisning till automobilfarande att taga vägen Tronsjö-Gustafs-Torsångs älvbro". Samma kungörelse av 1 november 1923 har "funnit skäligt dels meddela förbud för möte å de båda älvbroarna inom Torsångs socken mellan andra fordon än hästfordon ävensom för trafik å broarna med motordrivna fordon, vilka, lasten inräknad, väga mer än 2 500 kilogram, dels ock föreskriva, att övriga motorfordon icke få framföras å broarna med högre hastighet än 10 kilometer i timmen".

1933-1934 förstördes en vacker landskapsbild då nya Lillälvsbron byggdes. För att få tillräckligt stor segelfri höjd fick man fylla upp brofästena många meter. Gjutna betongpelare torde ha tett sig klumpiga i jämförelse med de rödfärgade smäckra stolpar som ingick i den gamla flottbrons konstruktion. Då den nya bron var färdigbyggd, revs flottbron över Lillälven, som alltså blev 74 år gammal.

Då 1971 den nya bron över Dalälven några hundra meter uppströms floggbron har

öppnats för trafik, skall flottbron genom anbud säljas för rivning. Denna bro har alltså gjort sitt efter 111 år.

Före flottbroarnas tillkomst fanns andra broar i Torsång. När de byggdes är emellertid obekant. Över Lillälven fanns en spång för gångtrafikanter. Denna kunde öppnas för båtpassage. År 1858 hade sockenstämman att ta ställning till krav, som stöddes på "Capitel och §§ i Lagen", från Fahlu Tuna Ångbåts Bolag. Här krävdes för bolagets ångbåt, pråmar och båtar att Torsångsborna "godwilligt och utan ärsättning skulle öppna gångspången". Efter att ha överlagt om saken ansåg sockenmännen att bolaget självt borde sköta om spångens öppnande eller också komma överens med Torsångs färjkarlar om att dessa mot årlig ersättning skulle svara för öppningen. Året innan, 1857, hade samma bolag tillåtits att på egen bekostnad göra ledöppningen bredare för att lättare kunna flotta timmer. Det är troligt att flottningen här betyder bogserande av kedjade timmerbuntar.



Högvatten 1916

Våren 1861 skadades en del av spångbron och flöt bort. Ersättningskrav härför restes mot Korsnäs Sågwerks Bolag. Det är anmärkningsvärt att denna gångspång fanns kvar trots att Lillälvsbron blivi färdig på våren året tidigare.

Om ett brobygge vid Storsund mellan Runn oc Ösjön nämns i stämmoprotokoll från 1858. Ingen kostnad härför skulle åläggas andra i socknen är dem som hade nytta av denna bro. "För flotning och skutor skulle öppningen vid bron innehålla 12 alnar".

År 1858 förberedde Skogsbolaget i Korsnäs att för timmerflottning förena Ösjön med Dalälven genom en kanal. Vid den allmänna landsvägen byggdes då en bro som bolaget fick utfästa sig att bekosta och underhålla. Denna träbro ersattes först på 1950-talet av en järnbro på gjutet fundament. Ytterligare två broar finns omnämnda i protokollen: "Bron över Presttjernsbäcken" samt "Prästbron". Av formuleringar i protokoll av den 18 augusti och 8 september 1861 kan man dra slutsatsen att med Prestbron avsågs en bro vid nuvarande Asplunda: Wid föredragningen af delegarnes i Skomsarbymyran begäran, att öppningen under Prestbron skulle vidgas ... ansåg Församlingen, att det wore delegarnes i myran skyldighet att behosta denna utwidgning, enär någon vidare öppning icke behöfwes för bibehållande af vägen i lag-gildt stånd".

Platsen för den andra ovannämnda bron är däremot oviss: Rörande Bron öfwer Presttjernsbäcken vill Socknemännen icke deltaga i kostnaden för densamma byggande och underhållande, utan ansåg att Kårtylla Byamän, som mest begaganade densamma borde, i likhet med andra Byar, sjelfve bygga sig väg fram till den allmänna vägen" (Sockenstämmoprotokoll 15 april 1860. Förmodligen föreligger här ett skrivfel. Med "Prest-tjern" torde ha avsetts "Capelans-tjern" = Kaplanstjärn).

De pråmar, som före broarnas tillkomst förband älvarnas stränder och som omnämndes i början av denna beskrivning, blev 1860 överflödiga. Antingen av pietet eller kanske av beräkning att i framtiden ha dem i reserv om någon skada skulle uppstå på broarna, beslutade socknen att 1860 låta bygga ett pråmhus "på Stolpar försedt med tak af pärtor och övrigt nödigt". Detta hus med en väl bevarad pråm donerades 1957 av Vägstyrelsen till Torsångs Hembygdsförening. Enligt muntliga uppgifter skulle denna pråm senast ha använts och alltså legat i vattnet i samband med Lillälvsbrons byggande 1932-1933.

De andra pråmarna utlånades 1860 och 1861 till mjölnaren Granholm i Ornäs och till Korsnäs Sågwerks Bolag. Bolaget åstadkom därvid vissa skador på pråmen för vilka

krävdes ersättning. År 1861 såldes två prämar på öppen auktion, den sämre för 10 Rdr Rmt och den bättre för 25 Rdr. År 1860 hade Korsnäs Bolag också köpt ytterligare en präma.

[Till huvudsidan](#)
