

# 1978 - Torsång och dess roll i flottningen på Dalälven

**Tal hållet av flottningschefen Gösta Hellstrand vid invigningen av Flottningsmonumentet i Torsång den 3 september 1978.**

Dalälven var under åtminstone 300 år en mycket livlig arbetsplats, där många av bygdens män och även en del kvinnor arbetade från vår till höst. Torsång var en viktig knutpunkt i det flottledssystem, som en gång var en nödvändig förutsättning för utnyttjandet av Dalarnas vidsträckta skogar, och som därigenom kom att betyda så mycket för landsändans ekonomiska utveckling.

Flottningen i Dalälven började en gång för att föra ved och virke till Kopparberget i Falun. Berget låg nära vatten, som genom Runn och Lillälven hade förbindelse med Dalarnas stora skogsområden ovan Torsång. Här i Torsång togs virket om hand inför skarven mellan älv- och sjötransport.

När det hela började är det ingen som vet. Med eldar spräcktes berget före brytningen och ved krävdes för malmens rostning och smältning. Vedåtgången blev enorm. Skogarna i gruvans närhet blev för hårt skattade. År 1607 förbjöd Karl IX avverkning av skog inom en mils avstånd från Falu gruva. Inför en så radikal åtgärd bör det ha funnits ett godtagbart alternativ utöver lång hästkörning. Även om det ännu ej är dokumenterat, kan man antaga att detta alternativ redan då var flottning från skogarna vid och uppströms Runn.

Det första kända dokumentet, som har något att säga om ordnad flottning, är ett intyg om att tunakarlens Anders Mattsson var den som 1631 med stor kostnad inrättat flotteri i Västerdalarna. Mattsson fick efterföljare bland köpmän och bergsmän, men den affärsverksamheten sågs ej med blida ögon av myndigheterna. Bergskollegium ansåg, att man borde sätta stopp för detta mäklande av ved mellan bergsmännen och dalkarlarna. 1648 träffades därför en överenskommelse med allmogen i Västerdalarna om regelbundna virkesleveranser till bergsmännen. Verksamheten organiserade av "Wästerdals-Wede-Compagniet". Dess verksamhetsområde sträckte sig upp till Lima socken.

Samma år tog myndigheterna initiativ till nedflottning av allmogens skatteved på Österdalälven, och 1659 medgav kungen bildandet av ett nytt vedkompani för Österdalarna. Det fick arrende Älvdalens, Orsa, Ore och Venjans socknar samt Sollerön. 1661 sammanslogs vedkompanierna till ett.

Jämsides med vedaffärena blev vedkompaniet också en stor uppköpare och förmedlare av varor. Enligt den tidens bruk erlades nämligen betalningen till virkesleverantörer, huggare och flottare till en del i penningar. men till den större delen i varor. Det var mest spannmål, salt, strömning och diverse textilvaror.

Vedkompaniet fick trassliga affärer med stora skulder till både Kronan och dalkarlarna. Kronan lade beslag på kompaniets tillgångar och överlät sedan 1689 vikeshandelsprivilegierna, inventarier m.m. till Bergslaget.

Enligt uppgörelsen med vedkompaniet ålåg det dalkarlarna att själva svara för att virket flottades ned till Forshuvud i Stora Tuna. Där tog vedkompaniets flottare över och förde virket utför de långa Tunaforsarna. En del stannade vid den gamla Domnarvssågen, resten togs ned till den lugna älvsträckan mellan Domnarvsforsens fot och Torsång. Där var det stopp för virket genom Torsånga bom.

En del av den nedflottade veden drogs in mot stränderna, där den höggs upp till ved. Veden fraktades sedan på bergsmännens skutor genom Lillälven över sjön Runn till Falun eller till Kopparhyttor i socknarna runt sjön.

Resten av virket lades vid stränderna samman till flottar. Med några mans besättning drogs flottarna upp genom Lillälven och med segel i framändan tog man sig över Runn fram till Falun. Virket togs genom slussen in i Tisken fram till Daglöstakten, där det

upparbetades. För seglatsen från älven vid Torsång betalades det på 1740-talet enligt tunaprostens Sahlstedts beskrivning 10 mark kopparmynt per famn, vilket han ansåg någorlunda lönade mödan om resan avlöpte lyckligt, men tämligen dåligt om olämpliga vindar sinkade resan eller slog sönder flottarna. Nog låter det som en vanskelig seglats och den gode prostens har nog hoppat över att det säkert behövdes ett hårt arbete vid stakar, åror och kanske draggar.

Falu koppargruva hade sin storhetstid under 1600-talet. Under 1700-talet minskade produktionen och därmed vedbehovet, men under hela 1700-talet och en del av 1800-talet gav vedhuggning och flottning för gruvans räkning arbete och förtjänst åt befolkningen längs älven.

I mitten av 1800-talet kom det stora genombrottet för den nyare tidens skogsindustri.

De handelsprivilegier, som under så lång tid givit Bergslaget nära nog ensamrätt till skogarna inom stora områden, upphävdes. Frihandelsideerna gick fram över Europa och öppnade nya marknader för sågad vara. Det år 1803 påbörjade storskiftet i övre Dalarna blev färdigt i den ena socknen efter den andra och gav möjligheter till köp av skog och avverkningsrätter. Ångmaskinen togs i bruk för drift av sågar. Järnvägarna började byggas.

1854 beviljades koncession för Gävle-Dala-banan. Den skulle få kontakt med Dalälvens vattensystem längs norra stranden av Runn. Samma grupp affärs- och industrimän, som låg bakom järnvägsbygget, bildade 1855 Korsnäs Sågverks Aktiebolag, som genom Georg de Laval köpte skog och planerade för sågverksbygge vid Korsnäs.

Den sågen stod färdig 1858. Ungefär samtidigt byggdes två sågar vid Hosjön i Vika socken, den ena av Carlfors Sågverksaktiebolag, den andra av Kopparbergs-Hofors bolag. Bergslaget fick år 1863 en ny modern vattendriven såg vid Domnarvforsen.

I Älvkarleby vid nedre älven byggdes också den gamla sågen om, och den sågen började bygga ut flottled i nedre Dalälven. 1863 eller 1864 var man uppe vid Torsång och fick kontakt med den gamla flottleden där ovan.

Med de nya sågarna inleddes de stora skogsaffärernas tid. Flottleder byggdes ut och sträcktes allt längre upp i skogarna. Skogsförsäljningar, avverkningar och flottningar satte pengar i omlopp. Det betydde början till slutet på den gamla naturhushållningen även i de avlägsna skogsbygderna. En ny tid på både gott och ont började för skogsbygdernas människor.

Att redogöra för den omvälvande utvecklingen skulle föra allt för långt. Jag får hålla mig till det som närmast rör Torsång.

När Korsnäsbolaget började flotta, hade bolaget att söka anslutning till Bergslagets gamla virkeshantering i Västerdalarna. 1856 var Korsnäs' första egentliga flottningsår. De första åren skildes Korsnäs- och Bergslagsvirket åt vid Nyckelby flottbro. Därifrån drogs virket i bommar nedför älven och in i Runn genom Lillälven till Runn.

1859 fick emellertid Korsnäsbolaget färdig den kanal, som grävdes från älven här i Torsång till Ösjön och gav förbindelse med Runn. En ny magasinsbom byggdes en bit ovanför kanalintaget och i anslutning till denna ordnades de skiljningsanordningar, som med tiden blev allt mer omfattande och utvecklades till det Torsångs skilje, som en del av Er fortfarande minns.

Efter en nedgångsperiod var Torsång återigen på väg att bli en av de tunga punkterna i flottningshistorien.

Skiljet var ett markant inslag i den gamla Torsångsbilden. Ett annat var flottbron, som blev färdig 1860.

Skiljet och flottbron låg tätt inpå varandra och omkring båda var det ett rörligt och trångt liv. Till bilden hör också att Lillälven och Dalälven både ovan och nedom Torsång var livliga farleder. Ex.vis 1865 öppnades Torsångs flottbro ej mindre än 1.236 gånger för

fartygspassager. Det var ångarna Domnarvet, Falun och Engelbrekt, skutorna Daniel, Anna och Maria, Kamraten och ett par skutor till. Virke från Domnarvssågen till Korsnäs station var väl den största godsmängden, som på fartyg gick denna väg.

Det byggdes också sågar på södra älvstranden nedom Nyckelby. Den första var Nyckelby Ångsåg i slutet av 1860-talet, följd av Fagersta, Tyllsnäs och Uddnäs ångsågar. Sågverksetableringen på södra älvstranden var ej så lyckosam. Den ena efter den andra lades ned.

Desto livligare blev det med tiden vid Runn. Under 1860-talet var det egentligen endast Korsnäsbolaget, som drog in några större virkesmängder till Runn. På 1870-talet tillkom två nya sågar. Bergslaget byggde Tisksågen utanför Falun för att ta hand om spillvirke från skiljet vid Domnarvet och i Ornäs byggdes en såg med Torsångsbon Nils Ekström som huvudintressent. Ekström hade kommit från Värmland, som många flottare på den tiden. Redan på 1860-talet var han anställd som flottningsinspektör vid och ovan Torsång.

Början av 1890-talet blev Runnområdets stora sågverkstid och därmed också en livlig tid här i Torsång. Skiljet byggdes om och utvidgades nära nog ständigt. Korsnäsbolaget hade byggt ut sin såg 1888. Året efter byggdes Runns Ångsåg nära intill Korsnässågen och efter ett par år byggdes Hälsingstrands Ångsåg eller Wahlmans Såg, som den mest kallades. Vid Falun fanns ytterligare en liten såg och vid den tiden tillkom också Vika Ångsåg.

Ex.vis 1895 försågades det i Runnområdet nära 1.700.000 sågtimmerstockar. Den helt övervägande delen flottades och skildes ut här i Torsång. Då var det korta virket, som vid denna tid mest utgjordes av kolved, en mycket liten del av det hela.

Glansperioden för Runnområdets sågverksrörelse blev kort. 1899 tog Korsnäsbolaget sin nya såg vid Gävle i drift, men fortsatte dock i mindre skala vid Korsnäs. Kopparfors drog också ned sin verksamhet i trakten och byggde såg i Lingham i Envikens socken. Wahlmans Såg lades ned några år in på 1900-talet. Nils Ekström efterträddes i Ornäs av Siljans Kolaktiebolag, som senare gick upp i Skogens Kol. En ny såg tillkom dock. Västerdalälvens Kolaktiebolag flyttade såg och kolugnar från Tyllsnäset till Källviken utanför Falun.

Helt allmänt kan man säga, att sågverksrörelsens expansionsperiod var slut på 1890-talet. 1900-talet har inneburit en successiv koncentration till färre sågverk.

Då råvarutillgången satte stopp för sågarnas expansion stod emellertid cellulosaindustrin beredd att svara för skogsindustrins fortsatta expansion.

För Dalälvområdets del började cellulosafabrikerna på 1890-talet och sedan har det som alla vet varit en intensiv utveckling fram till dagens jätteindustrier.

Vid Runn fanns järnväg både längs norra och västra stranden. Det gav goda möjligheter att från sjön lasta upp virke för järnvägstransport till cellulosa-industrier. som ej låg vid flottled. Dessa började från 1900-talets början att i allt större omfattning köpa massaved från området ovan Torsång. Det blev åtskilliga företag, som under årens lopp drog virke från Torsångs skilje upp genom Lillälven till de många upptagningsplatserna. Det var Mackmyra, Storvik, Grycksbo, Mölnbacka-Trysil och många fler.

Omkring sekelskiftet blev också kolveden ett stort sortiment i flottningen.

De nya sortimenten - massaved och kolved - gav en snabb ökning av flottgodsmängden. Vid Torsång nåddes maximum åren 1915 och 1917 med ca 13 miljoner klampar. 30 % av detta gick in i Runn.

1920-talet kan sägas vara det sista decenniet med full och livlig aktivitet omkring Torsångsskiljet, och livligt var det förvisso.

Ovan skiljet mellan norra stranden och farleden fanns virkesmagasinet framför skiljet. Där låg det oftast fullt med virke över 1 km uppåt älven. Därnedan låg det egentliga skiljet, ca 80 mlångt, där de olika virkesgrupperna drogs in i mått för suppläggning eller

buntning. Supplägningsramarna slutade en bit ovanför flottbron och på det utrymmet manövrerades suppor och buntar fram till och genom flottbrons s.k. kulvert. Korsnäsverkets rännor anslöt till Korsnäskanalen. Genom en led gick allt det virke, som skulle ned till havet.

Genom Lillälven och kanalen kunde ej så stora släp dras åt gången. Virket mellanlades i magasin i Ösjön och vid Sunnanö och Tronsjölanden. För alla virkestransporterna fanns en betydande ångbåtsflotta.

Skiljningen började normalt en bit in i juni och pågick oftast till senhösten. Vanligast var drift i två skift per dygn. Hur många människor som sammanlagt var sysselsatta med virkeshantering fr.o.m. skiljet och till sågar och upptagningsplatser vet jag inte, men det måste ha varit många. Enbart i skiljet arbetade 50 ä 60 man per skift, alltså 100 ä 120 personer. De allra flesta var från Torsång och Stora Tuna socknar.

Allt virket i älven. Manövrerandet av buntar och suppor i Lillälven och Korsnäskanalen. Alla karlarna i arbete i) å skiljets bryggor och bommar, i båtar, vid buntverk, vid flottbroarnas båtöppningar. Alla ångbåtarna som kom och for under visslingar och pys. Karlarnas rop till varandra. Allt tillsammans gjorde Torsångssomrarna fulla av liv och rörelse.

1920-talets sista år och 1930-talets lågkonjunktur innebar att nedgångsperioden för Torsångs skilje definitivt hade kommit. Runns Ångsåg hade brunnit. Korsnäsågens produktion minskades och samma gällde i hög grad Kopparforssågen vid Runn. Virkesmängden i flottlederna var låg och inskiljningen till Runn högst varierande. En del år var Skogens Kol i Ornäs ensam om att ta ut virke i Torsång.

Andra världskrigets år ökade väl virkesmängderna något, men aldrig upp till i närheten av tidigare perioders väldiga kvantiteter.

1949 blev skiljets sista driftsår. Då flottades det ca 1,5 miljoner klampar från Torsångsskiljet till Skogens Kol och Mölnbacka-Trysil. Vidare utför älven gick det året ca 10 miljoner stycken.

1950 och 1960-talens stora virkesmängder i Dalälven gick Torsång förbi. Det som var kvar av den gamla hanteringen i Torsång var passningen för verkets passage genom flottbrons kulvert. Så fortgick det t.o.m. 1970. Då slutade Dalälvsflottningens historia. Flottbron överlevde flottningen med ett år.

Nog är virkeshantering vid Torsång något att minnas. Det gläder mig och de flottare som finns kvar att Hembygdsföreningen genom detta minnesmärke påminner om vad som en gång varit.

## **UPPGIFTER OM TORSÅNGS FÖRSAMLING 1977.**

Under 1977 föddes 8 barn, 3 pojkar och 5 flickor.

dog 9 personer, 4 män och 5 kvinnor.

inflyttade 139 personer.

utflyttade 35 personer.

Folkmängden utgjorde den 31 december 1977

904 personer, 473 män och 431 kvinnor,

en ökning med 104 personer.

Församlingens äldsta invånare är

Magnhild Kristina Schedwin i Kyna, f. 18 jan. 1882.