

1989 - Ångbåtstrafik på Runn under 1800- och 1900-talen

av Rikard Lindström

Omkring 1840 hade en hjulångare anskaffats till Siljan med namnet Prins August. Debuten för denna troligen första ångbåt i Dalarna blev lyckosam och bidrog till att intresse för ångbåtstrafik på Dalarnas andra sjö Runn väcktes. 1844 togs initiativet för inköp av ångslupen "Två händer" av klensmeden Råberg. Den skulle bogseras till Västerås av ångfartyget Norrköping men råkade ut för svår storm och sjönk på 30 famnars djup.

1852 gjordes ett nytt försök att anskaffa en ångbåt. Från Stockholm skulle inköpas en något till åren kommen båt, som via Strömsholms kanal skulle föras till Smedjebacken. Då detta visade sig ogenomförbart, skulle transporten gå till Gävle och sedan landledes till Falun. Vid besiktning upptäcktes dock så stora bristfälligheter på både skrov och maskin att redarna i Falun måste låta köpet återgå.

Trots dessa motgångar framstod behovet av ångbåtstrafik allt klarare. Segelskutor hade sedan länge trafikerat Runn med frakter av malm och råkoppar från Falun. Mindre skutor fraktade bräddor, ved, tegel, sand m m till Falun och återvände med bl a gödsel till lantbruken runt sjön.

Man ansåg nu att en ångbåt skulle med större säkerhet överta dessa frakter. En ganska stor persontrafik fanns också från Vika, Gustafs, Torsång och Stora Tuna socknar.

Framgångarna för "PrinsAugust" på Siljan bidrog säkert till att det 1856 bildades ett "Bolag för ångbåtstrafik på Runn". Nu var tiden inne för beslut och anskaffande av en riktig ångbåt. Det nya Falurederiet vände sig till William Lindbergs mekaniska verkstad i Stockholm med beställning på en lång och smäcker hjulångare med järnskrov. Under hösten 1856 byggdes den färdig i Stockholm och monterades sedan ned i delar och transporterades under vintern upp till Falun.

Den 19 mars 1857 kunde så Tidning för Fahlun och Stad meddela: "Den för färden på Runn bestämda jernångbåten är f n under byggnad vid utloppet av stadens å. En mängd nyfikne samlas dagligen att beskåda ett här på orten alldeles obekant föremål, och de mer eftertänksamme glädja sig att deruti se ett förebud till den livligare rörelse, som sannolikt inom få år skall även här utveckla sig".

Den 4 juni 1857 hade en ännu större skara skådelystna mött upp för att se sjösättningen av den nya hjulångaren Fahlun eller Falun som den senare stavningen blev. Falun var en lång och smäcker båt, 90 fot och 6 tum lång d v s ungefär 27 m, men bara 11 fot bred. Falun torde därmed ha varit den längsta båten på Runn. Farten var 7,5 knop, maskinstyrkan 16 nominella (= 64 indikerade) hästkrafter. Båten var dock ganska rank och krängde vid minsta sjögång. Den första annonserade turen skedde söndagen den 19 juli 1857 med avgång 7.30 från Falun till Tuna-Bro. Biljettpriset var 2 riksd. riksgälds. Torsdagen den 23 juli annonserades om reguljära turer varje lördagsmorgon kl 6 från Tuna-Bro medtagande passagerare och fraktgods med återresa från Falun kl 4 e.m. I båda riktningarna angjordes Torsång. Senare upptogs turen även från Vika-Strand och Gustavs kyrka.

1860 anskaffades ytterligare en mindre hjulångare avsedd att överta Faluns turer från bl a Vika. Biljetter fanns att köpa i Falun, Gustafs, Bro och hos pastor Sätterberg i Torsång. Befälhavare på Falun var kapten J. T. Wiksell.

Efterhand kom ångbåtstrafiken att slå igenom som trafikmedel från de olika orterna kring sjön Runn och man började nu vara beredd på en mer utbredd verksamhet. Man förberedde att få en modernare båt, och E. G. Floding beställde från Lindholmens mekaniska verkstad i Göteborg en elegant 74 fot lång och 14 fot bred däckad propellerångare med 12 nominella hästkrafters maskinstyrka. Den nya båten sjösattes den 31 mars 1870 och överglänste i fråga om sjöduglighet och komfort helt den gamla

Falun, som så småningom helt avfördes. Den nyabåten fick namnet Sylfid. E. G. Floding nöjde sig dock inte med den förbättring som insättande av Sylfid innebar utan skaffade året därpå en mindre propellerdriven båt "Bagge", som var snarlikt Sylfid. Sjösättningen skedde i april 1877 trots att den då ej var färdiginredd. Nu kunde både passagerare och gods snabbt förflyttas till och från Falun. Både Gustafs och Vika-Strand fick förbindelse med Falun varje lördag. Onsdagar gick den ena av båtarna från Tuna-Bro och den andra från Strand till staden, från Gustafs med mellanbrygga i Torsång tisdagar och torsdagar.

1874 överlät Floding båtarna till Runns Trafikbolag. Orsaken till bolagsbildningen var att ytterligare en ny ångare behövde beställas. Ordern gick till Motala mekaniska verkstad och den 14 april 1875 anlände per järnväg passagerarångaren Najad i söndertaget skick. Den 1 juli kunde den sättas i trafik och avlöste därmed Bagge, som nu skulle användas som bogserare. Najad hade ungefär samma mått som Sylfid (längd 23,75 m, bredd 4,46 m). Najad var vid behov så lastdryg, att den kunde ta emot 12 levande kor i sitt lastrum och på däck väl 200 passagerare. Najad var nu det verkliga flaggskeppet på Runn.

Under 1880 nämns inte så mycket i lokalpressen om båttrafiken på Runn. Den gick efter turenliga former mellan Gustafs, Torsång, Falun och Vika-Strand. Tuna-Bro tycks ha fallit bort i konkurrensen med järnvägen till Borlänge Ett haveri kunde dock tidningen Dalpilen registrera den 25 sept 1885: Ångaren Sylfid hade gått på grund i Dalälven mitt för Tosarby en mörk fredagsnatt. Tillskyndande bogserare kunde dock under lördagen dra loss Sylfid. En liknande grundstötning lär ha drabbat Najad som i tät dimma grundstött i Sunnanöviken.

En intressant tidningsnyhet den 14 maj 1886 var att befälhavarna G. A. Martin på Najad och G. R. Nilsson på Sylfid fått länsstyrelsens tillstånd att på resorna tillhandahålla vin och maldrycker samt kaffe, te och choklad, vilket ju ökade ångbåtsresornas charm. Det kanske också kunde behövas en sådan trivselbefrämjande åtgärd, för det hade börjat bli en besvärande konkurrens från tågen på S. D. J:s linje förbi Gustafs. Runns Trafikbolag fann det också nödvändigt att lägga om trafiken något. Tidigare hade Strand trafikerats måndagar, onsdagar och lördagar, Gustafs tisdagar, torsdagar och lördagar. Det var alltså endast på lördagarna som båda båtarna behövdes.

År 1891 lät man på försök Sylfid ligga stilla och använde bara Najad, vilken på lördagarna fick avgå från Gustafs redan kl 5 på morgonen och först gå upp till Strand för att därifrån kl 7.15 fortsätta mot Falun. På det sättet fick båda platserna ha kvar sin lördagstur till Falun. Trots de besvär detta medförde för trafikanterna, var de ekonomiska vinsterna så stora, att Runns Trafikbolag samma höst sålde Sylfid till Gävle, dit båten utan att tagas isär forslades per järnväg. Den sattes i trafik i skärgården med Norrtälje som huvudort. Under andra världskriget gick Sylfid för Stockholms Bryggeriers räkning med öl och läskedrycker till sommargästerna. 1951 var sista säsongen för Sylfid och efter några år av gradvis växande förfall skrotades båten 1959.

Missnöjet med den inskränkning av ångbåtstrafiken på Runn som försäljningen av Sylfid innebar, fick inga omedelbara följder. Först till 1895 års trafiksäsong hände något. I februari 1895 anhöll Anders Jansson i Torsång att få en nybyggd ångslup besiktigad. Den godkändes för 35 passagerare och fick namnet Tor. Den var avsedd att kunna hyras för mindre sällskapsutflykter.

I maj 1895 inköpte H. E. och J. Norberg samt Fredrik och Carl Wallblom i Vika en något större ångslup Blenda, rymmande 60 passagerare. Denna båt kom från Gävle och uppgavs tidigare ha gått på Mälaren. Blenda insattes i konkurrenstrafik med Najad. För att undvika direkt konfrontation försökte man att gå de dagar och tider då Najad ej gick. Det var bara på lördagarna de kunde ha ungefär samma turtider. Blenda hade dock ett försprång på lördagarna eftersom Najad utgick från Gustafs och därför fick senare avgångstid från Strand. Blenda försökte också med turer från Vika kyrkby till Korsnäs-Helsingstrand m fl bryggor.

Ett resultat av detta första konkurrensår blev att det tidigare "enkla bolaget" ombildades till Runns Trafik AB med 20.000 kr som aktiekapital. Konkurrensen fortsatte men Najad gick dock sina gamla turer medan Blenda upphörde med sina provokativa Gustafsresor och bytte ut dem mot turer enbart Torsång-Falun. Detta förhållande hade den

egendomliga följden att i Torsång och Strand fanns dubbla ångbåtsbryggor, en för varje båt.

1902 inköpte Runns Trafik AB ångslupen Tor för att upprätthålla trafik mellan småbryggorna Staberg-Karlslund-Helsinggården-Vårby-Slussen-Falun. Flera av dessa platser hade börjat användas som sommarställen av falubor. Möjligheten att kunna resa in till Falun med en morgonslup blev ett uppskattat färdsätt. Följden blev att Runns Trafik AB år 1907 anskaffade en ny ångslup från C J Wennbergs mekaniska verkstad i Karlstad som ersättning för Tor, som blivit för liten för linjen Hagudden-Falun. Den nya ångslupen fick namnet Runn. Den anlände till Korsnäs per järnväg i mitten av september och sjösattes i färdigt skick. Det noterades, då Runn några dagar senare visades upp i Faluån, att båten var grå med röd vattengång. En ganska stor och rymlig aktersalong gjorde båten resbekväm.

Även Blendas rederi skaffade sig 1907 en större ångslup. Denna hade gått på Dalälven mellan Avesta och Dala-Husby. När den kom till sjön Runn, erhöll den namnet Westa och hade en längd av 57 fot och en bredd av 13 fot. Maskinstyrkan var 55 hk och hastigheten 8-9 knop. Westa gick nu mellan Strand och Falun samt mellan Torsång och Falun i konkurrens med Runn Trafik AB:s Najad och Runn. En viss samordning hade dock uppnåtts, så båtarna gick om möjligt varannan dag. Man försökte också bättra på ekonomin genom att vid helgerna anordna lustresor mellan de olika platserna vid sjön.

Strand var den plats vid Runn som hade största behovet av ångbåtstrafik eftersom ingen järnvägskonkurrens fanns. Mellan 1910 och 1920 började dock en växande bil- och busstrafik göra sig alltmer påmind och då var det ångbåtlinjen Gustafs-Torsång-Falun som först drabbades. År 1917 fann sig Runns Trafik AB tvunget att sälja sin stolta ångare Najad till Carl Haglund i Söderhamn. Enligt köpekontraktet skulle Runns Trafik AB svara för transporten av båten ner till kusten, vilket visade sig bli mycket besvärligt. Hela överbyggnadaden och delar av bordläggning och spant måste monteras ned för att kunna passera järnvägstunnlar och vägportar ned till Gävle. Najad fick sedan genomgå växlande öden som kustfartyg. Den strandade och förläste den 26 maj 1931. Ett personligt minne är att min bror och jag stod och grät, när vi såg Najad nedmonterad och bogserad göra den sista resan över Runn.

För Runns Trafik AB kom försäljningen av Najad att betyda ekonomisk bankrutt och ett nytt bolag, Runns Nya Trafik AB fick överta ångslupen Runn och dess trafik, som fortsatte på linjen Gustafs-Torsång-Falun. Det är inte bekant när den reguljära trafiken helt upphörde, troligen någon gång på 1920-talet. Bekant är att Vika Ångsåg AB övertagit Runn och tillhandahöll utflyktsresor. Senare förvärvades Runn av Sved-Anders som använde den till diverse nöjesresor, bl a dansresor över Tisken till Falu Folkpark. Slutligen övertogs båten av överingenjör Gunnar Holm i Djursholm. I mitten av maj 1965 gjorde den sin sista resa på sjön Runn och fraktades sedan ner till Stockholm. Den blev där något ombyggd men ångdriften och namnet har Runns sista reguljära passagerarbåt fått behålla.

Den nya tiden på 1920-talet blev också avgörande för Wika-Strand-trafiken. Westa gick sista året 1920. Den såldes sedan till Insjöns Tegelbruk. Men i Vika var man ännu inte beredd att ge upp. Med Fredrik Wallblom som entusiastisk pådrivare bildades ett nytt rederi, Trafik AB. Vika-Falun, som tog initiativet till en ny båt. Skrovet tillverkades vid Collin och Ström i Borlänge, övriga detaljer vid verkstäder runt Runn. I mitten av maj 1921 kunde den nya ångaren, som fick namnet Gunn, göra en första provtur på Vikasjön och Runn. Den 23 maj kunde den sättas i trafik Strand-Falun. Gunn var trafik under 1920- och början av 1930-talet. Bilar och bussar blev dock svåra konkurrenter. Olika försök gjordes för att locka turister och nöjesresande. En särskild turistguide utgavs med fotografier från platser efter vägen och i tidningarna annonserades "Res med ångaren Gunn på Runn" .

Att kämpa mot bilismen kunde dock bara bli en uppehållande lönlös kamp. Den 15 maj 1935 kunde man läsa följande notis: Delägare i Trafik AB Vika-Falun kallas härmed till bolagsstämma i Sockenstugan vid Vika kyrka den 30 maj 1 em. Fråga om försäljning av bolagets tillhörigheter samt bolagets upplösning. Även Gunn såldes nu till Insjöns Tegelbruk. Den finns fortfarande kvar som cafe- och biljettpråm i Leksand.

Den reguljära ångbåtstrafiken på Runn under 1800- och början av 1900-talet hade säkert en stor uppgift att fylla i fråga om kommunikationerna. Det var passagerare och gods som skulle transporteras. Det kunde variera från foder, spannmål, levande djur, ladugårdsprodukter, sågat virke, tegel, möbler, likkistor och mycket annat.

Överförfriskade passagerare fick man ofta ta hand om. Jag minns en gång på båten en levande ko som stod bunden längst fram i fören och bredvid låg en avsupen gubbe. Någon sa: "Kon är då i alla fall snyggast".

Denna båttrafik hade sin uppgift före de nya kommunikationerna. Nu är det bara minnena kvar.

Som gåvor till Torsångs Hembygdsförening har överlämnats:

Färgfotografier av Lars Hermansson, Tylla.

Färgfotografier av Christina Sundberg, Tyllahagen.

Färgfotografier av Peter Cederberg, Trutenbo.

Fotografier om Logen Barbro av Karl Björk, Stora Tuna.

Fotografier och fotoalbum av Tage Pettersson, Tronsjö.

Gammal fiol som tillhört Hans Haglöf i Dalvik av syskonen Haglöf, Tylla.

Handlingar om flottningsmonumentet av Edvin Hedman, Tylla.

Sten till majstången av Gustafssons i Tyllahagen.

Virke till Daldockan av Pär och Tore Nilsson, Tronsjö.

Fotografi från Storsten av Mats Larsson, Bro.

Medlemsbok från Sanningens Härold av Gösta Jansson, Borlänge

Kaffekvarn av Per-Olof Pihlkvist, Tronsjö.

Barnmorskeinstrument efter Anna Brander av Sven och Birgitta Larsson, Båtsta.

Varmt Tack!

TORSÅNGS HEMBYGDSFÖRENING

Verksamhetsberättelse för 1988

Styrelsen har bestått av: Thorild Ahlund, ordförande och kassör, Sven Lindkvist, vice ordf, Tore Nilsson, sekreterare, Pär Nilsson, vice sekreterare och intendent, Märta Jernberg, stugvärdinna, Åke Herrdin, Tage Pettersson, Lars Sundberg och Albert Eriksson.

Föreningens medlemsantal uppgår till ung 800 personer. Styrelsen var under året samlad 61 112 sammanträden och ett antal arbetsdagar för skötsel av Hembygdsgården. Under året har visning av delar av Torsångsfilmen skett.

Torsångs Hembygdsförening kunde under året fira sitt 60-årsjubileum. Samtidigt kunde Torsång som församlingsnamn fira ett 700-årsjubileum. Den 12 juni högtidlighöll man detta med Fest-Högmässa i kyrkan.

Den 29 maj hade Dalregementets Kamratförening förlagt sin årsstämma till Torsång. Bl a hölls då en parad med sockenfanor från många av Dalarnas socknar. Torsångs Hembygdsförening ingick samtidigt som en länk i riksbudkavlen Sverige skall leva. Flera organisationer inom Torsång bifogade då motioner med förslag till miljöfrämjande åtgärder. Tillsammans med Torsångs Idrottsförening arrangerades Midsommarfirande samt genomförande av Träbåtens dag. Valborgsmässofirande samt friluftsgudstjänst hölls i traditionella former. Under året har den gamla färjan och färjhuset renoverats.

Detta jubileumsår utgavs som årstryck "Torsång - mer än 700 år", författad av Thorild Ahlund. Under sommaren arrangerades en heldags bussutflykt till bl a Orsa.

Till föreningens samlingar har under året förts många gåvor av olika slag.

Uppmaning till medlemmarna

För att få underlag och material till vårt årstryck önskar vi, att medlemmarna lämnar in

nedskrivna berättelser om egna minnen och upplevelser, beskrivningar om äldre seder och bruk, intressanta brev (t ex från emigranter) m m.
Styrelsen

[Till huvudsidan](#)
