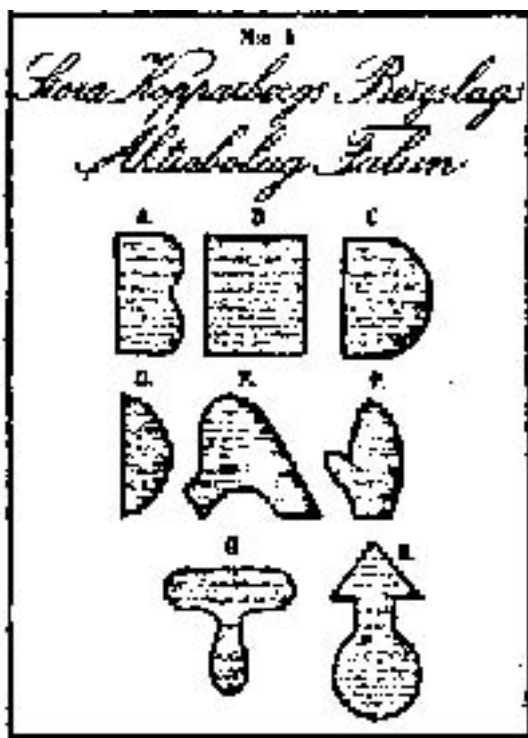


1995 - En rundtur i Torsång med flot, flottning och flottare då och nu

av Harald Skölving



Runn och Ösjön med glittrande vikar, fjärdar med hastiga vindkast, steniga bottnar och skogsklädda öar ligger som en pärla i södra Dalarna. Vintertid med snöklädda vidder, under soliga marsdagar påminnande om flack fjällterräng med otaliga skidspår. Vid isvinter med spegelblanka, glasklara fjärdar, där stenbotten tycks rusa upp för att möta långfärdsåkande skridskoåkare. Vår med islossning, gäddlek och sjösättning - plötsligt vimlar vattnen av båtar, vindsurfare och vattenskidåkare. Midsommar med ångbåtsparad och kransfyllda ekor ledda av kyrkbåt. Lillälven fylld av både en och tvåvånings motorbåtar i dubbla led. Vattnen sjuder av liv både på ytan och i de dunkla bottnarna.

Plötsligt ser fritidsskepparen ringar på vattnet, en gädda? En stor i så fall! Något mörkt dyker upp, bäst att gira! Vad är det? Jo, det är en dykare, en timmerstock som släppt sitt fäste i bottenslammet och sakta stigit med en ända i ytan och resten av längden stående rätt upp och ner i vattnet. En fasa för vår tids båtliv.

För inte så länge sedan var dessa vatten fyllda med timmer, något utrymme för dagens fritidsbåtar fanns knappt alls. Däremot en ångbåtsflotta för nyttotrafik och några passagerarångare för persontransport och i enstaka fall för nöjesturer.

Under nära trehundra femtio år har vattnen kring Torsång spelat en mycket stor roll för Sveriges basindustrier, malm och skog, genom att tjäna som flottningsleder.

Flottning av virke för ved, hustimring och båtbyggen har skett i alla tider, men den industriella flottningen började inte förrän kopparen i gruvan vid torsångsböndernas fäbod och det blivande Falun, började utvinnas. Gruvhanteringen vad den direkta orsaken till den första organiserade flottningen i hela Sverige. Flottningen blev under flera hundra år tillsammans med jordbruket, den viktigaste näringen i Torsångsbygden.

Det finns många spår efter denna storhetstid. Spår som vi idag ser som självklara inslag i och runt Torsång, utan att kanske veta eller reflektera över deras utsprung.

Några exempel är kanalen från Ösjön genom Prästtjärn till Dalälven, Motormuseet, Kålsjögården som nu är Torsångs enda hyreshus, Lillvik och Kastenhof. Vi vill i denna skrift förmedla lite kunskap om dessa minnen och kanske också väcka ett intresse för vidare studier.

Låt oss börja där historien börjar och sedan ta en rundtur i Torsång...

Gruvan

Hela historien börjar enligt sägnen med bocken, som kom hem med rödfärgade horn. Gumsen hade bökat med hornen i marken kring Torsångsböndernas fäbod, berget vid Tisken. Så inleddes kanske det nu sjuhundraåriga Stora sin kopparbrytning i den trakt som sedan blev Falun.

Bergsbruk med tillmakning fordrade enorma mängder ved. Varje tillmakningseld behövde ett stavrum ved eller ungefär 2 kubikmeter. De små mängder malm som med stor möda

utvanns från ett stavarum räckte inte långt, kopparen spelade en avgörande roll under den tid då Sverige räknades till världens stormakter.

Eldarna brann ständigt, varje natt året runt och dessutom krävdes ved för att rosta och smälta malmen. Gruvan byggdes ständigt ut och tillhopa krävdes enorma mängder virke, den enda energikälla som då stod till buds.

Det gick åt så mycket skog att gruvans omgivningarna snart blev helt kalhuggna. År 1607 införde Karl IX förbud att avverka skog inom en mils avstånd från gruvan. Tre år senare krävde gruvan 40.000 kubikmeter. Trettio år senare hade förbrukningen stigit till 100.000 kubikmeter och till detta kom veden för träkol.

Traktens skogar räckte inte, utan blickarna riktades mot Dalarnas stora skogar längre bort från gruvan. För att få det virket till gruvan krävdes flottning. Det äldsta dokumentet om flottning är ett intyg från 1631 om tunakarlen Anders Mattsson, som inrättat flotteri i Västerdalarna och förmedlar virkesaffärer mellan skogsägare från Västerbergslagen och bergsmännen.

Bergsmännen ville dock slippa mellanhänder. Snart upprättades ett kontrakt mellan Västerdalarnas allmoge och Västerdals-Wede-Compagni. Genom ett särskilt privilegiebrev från drottning Kristina fick kompaniet ensamrätt till vedköp i Västerdalarna.

Hårda regler infördes, bönderna i Gagnef, Tuna, Torsång och Vika förbjöds att hugga ved, de skulle enbart leverera kol till gruvan. De många och ständigt rykande kolmilorna gjorde att trakten fick namnet **Sotdalarna**.

Tio år senare var skogen längs Västerdalsälven hårt skattad. Vedkompaniet utökade sina affärer även till skogarna kring Österdalälven. Kompaniet övergick så småningom till Stora Kopparbergs Bergslag, som sedan behörskade handeln med virke och flottning under mer än 150 år.

Torsångs bom och skilje

Torsång blev ett centrum för flottningen, allt timmer flottades till Torsångs bom vid Räfstylla, nedströms Lillälven. Inte förrän drygt tvåhundra år senare byggdes skiljet uppströms Korsnärkanalen.

En stor del av timret togs upp på stranden, högs upp till ved för tillmakningen och fraktades sedan på skutor till Falun eller till kopparhyttorna runt Runn. En annan del drogs för hand eller med häst efter stränderna genom Lillälven och ut till Glöttret, där det magasinades i viken mellan Sunnanö och Tronsjölandet.

På stränderna vid Glöttret lades virket samman till flottar cirka 30 x 7 meter. Varje flot riggades med segel och vid sydlig vind seglades man till Falun. Visst kan det blåsa hårt på Runn, men som det vanligen är på insjöar gav de växlande vindarna osäker avdrift och ganska ofta ingen drift alls. Helt visst måste man med stora svårigheter både varpa, ro och bogsera floten över långa sträckor. Seglatsen från Glöttret till **wedeslutsen** vid Tisken var 17 km och kunde ta allt från något dygn upp till flera dagar eller veckor, allt efter vindarnas behag.

Vid framkomsten till Falun fick flottarna år 1743 betalt med 10 mark kopparmynt för varje famn. I ett tingsprotokoll från Torsång den 15 oktober 1649 omtalas att Daniel Larsson i Söpnarby, Tuna kräver ersättning för en timmerflot som Christoffer Larsson i Tronsjö åtagit sig att flotta till Falu gruva:

"Daniel Larsson i Söpnarby Talte till Christoffer Larsson i Tronskär (Tronsjö) om ett Timberflot som Christoffer Haffwer för lego eemottagit at frota till Berget, och är af stormwäder i sjön Söndergånget, och een deel bortkomet. Emedhan Christoffer beviste sig hafwer giordt som största flit, och medh stoor lifsfara Sammandraga det bortkombna timbret, dy afsades at Daniel skall giffwa honom all flotolönen, N.lig 5 dr."

Torsångs bom låg där den låg fram till mitten av 1800-talet. Då ersattes bommen med ett stort skilje längre uppströms. Skiljer byggdes både om och ut, bland annat med ett

buntverk.

Enorma mängder timmer togs om hand i skoljet, under glansperioden 1915-1917 hanterades 13 miljoner klampar varje år.

1949 blev det sista året som timmer skiljdes i Torsång, sedan flöt timret förbi på sin väg till kusten. 1971 gick den sista stocken.

Korsnäs kanal

För fritidsskepparen är farleden mellan Ösjön och Dalälven via Prästtjärn en viktig genväg för att slippa gå runt Sunnanö och genom Lillälven. Farleden heter Korsnäs kanal och byggdes för att forsla timmer. När våren kommer och vattnet tappas ur Runn för att möta skogs- och fjällflod syns resterna av pålverket längs kanalen. Nere vid skolan finns fortfarande kvar den "vändplan" som krävdes för att bogserbåtarna skulle komma runt utan att behöva gå ut i älven och vända.

Korsnäs Sågverks AB lämnade in en ansökan till länsstyrelsen om att få bygga kanalen. Ansökan behandlades så småningom i häradsrätten och tillståndet gavs. Det protokoll som upprättades är ur språklig synvinkel, ett märkligt dokument. Hela protokollet är skrivet på ädlaste kanslisvenska med bara två meningar, men vilka meningar! Läs och begrunda, efter originaltexten följer ett försök till översättning.

KONUNGENS BEFALLNINGSHAFWANDES I KOPPARBERGS LÄN utslag uppå en af kommissionslandtmätaren, Riddaren af Kongl. Majt:ts Wasaorden G. de Laval å Korsnäs Sågverks aktiebolags vägnar, derom gjord ansökning att, som wid förlidet års sommar verkställd flottning från Dalelven till sjön Runn genom så kallade Lillelfven den erfarenhet wunnits, att flottningen nämnde led blefve öfverhöfvan dyr och ej kunde verkställas för så stora timmerpartier, som för ett större sågwerk erfordrades, dels i anseende till ofta inträffande ström genom Lillelfven från sjön Runn till Dalelven, dels för der redan warande ångbåts-, skut- och roddbåtskommunikation och dels för de 2:ne dervarande färjor, den ena öfver Dalelven för den allmänna landsvägen vid Thorsångskyrka och den andra öfver Lillelfven för kommunikationsvägen emellan Thorsångs och Wika kyrkor, det måtte alltså, för erhållande af en annan flottväg dels gräfva en kanal till minst 20 alnars bredd i botten från Dalelven ofvanför den vid Thorsångs kyrka warande färjestad till emellan kyrkan och Prästgården belägen mindre sjö eller kärn, kallad Prästkärn, och vidare derifrån till den del af sjön Runn, som kallas Ösjön, vid Dalelven behöfde genomgräfvas tillåtelse, samt då landsvägen dertill lemnas mot förbindelse för bolaget att derstädes bygga och för all framtid underhålla en fast och stark bro öfver kanalen, dels att till reglerande af wattenhöjden i Prästkärn under flottningen, få anbringa dammluckor öfver kanalen vid dess början invid Dalelven och vid dess slut wid Ösjön, dels att i denna sjö få anlägga en timmermagasinsbom emot Burgrefgårdens, Thorsångspastorsboställes och Mans Anders Anderssons i Nordanö stränder, dels ock att längs med Dalelven ofvanför kanalens början få anlägga timmerbom såväl för det framflytande timrets insamlande, som för detsammes ledande in i kanalen; Gifvet, efter det wederbörande i närvaro af Krono- och Consistorie ombud blifwit inför Thorsångs Häradsrätt hörde och Häradsrättens utlåtande meddeladt, å Landskanslieti Falun den 31 mars 1858.

Af handlingarne inhämtas att sökandebolaget, som uppgifvit sig ega jord, till större delen omsluten af Thorsångs pastorsboställes egor, till utbyte icke allenast för den jord bolaget för ifrågawarande kanalbyggnad behöfde af nämnda boställe och af komministerbostället, utan äfven för den skada som kunde tillfogas förstnämnde boställes fiske, i serskild ansökning begärt och erhållit förordnande för kommissionslantmätare Fr. Ellsén att ett sådant egoutbyte med pastors- och komministerboställena verkställde; att genom berörde egoutbyte, hwarom skriftelig förening träffats och blifwit uppgjord den 27 november sistlidet år, Korsnäs Bolag blifwit egare till den mark, å hvilken de ifrågasatte kanalerne för timmerflottningens möjliggörande ifrån Dalelven till sjön Runn skulle uppgräfva; att wid ärendets handläggning inför Häradsrätten, bland annat, är wordet

anmärkt att Thorsångs kyrkas läge wore sådant attdensamme vid hög flod, wår och höst, omslöttes på alla sidor af watten, så att de sockenboer, hwilka bodde å lägenheter eller byar invid Ösjön eller sjön Runn af ålder begagnat båtfart öfver Ösjön och Prästkärn för att till kyrkan framkomma; hwarföre, i händelse kanalerna blefvo bygde, Sågverksbolaget borde tillförbindas att hålla kanalernas dammluckor öppna för kyrkfolkets båtfart, såwål till som från kyrkan vid gudstjänst och göra bomled wid prästgårdslandet inåt grinden vid Prästtjern och wid så kallade klockstapel-landet för båtarnas ilandsättande; att sågverksbolaget förklarar sig wilja gå församlingsbornas önskan i förenämnde afseende till mötes, såwidt derigenom icke uppstode betydligt hinder för timmerflottningen äfvensom att bolaget derjemte till underlättande af kommunikationen åtagit sig att vid så kallade Spångbro, emellan Prästkärn och Lillelven, hålla pråm att under flodtiderne användas af dem som skulle färdas till kyrkan, men i anseende till wattnets stigande ej kunde begagna landsvägen öfver nämnda bro, och wilken pråm jemwål wore användbar att derå från det ena landet till det andra föra den vid kyrkan förwarade kyrkspruta i händelse deraf skulle göras behof de tider på året då den icke wore på annat sätt åtkomlig; att de byamän, som hitintills begagnat den så kallade grafven emellan Prästkärn och Ösjön för sin båtfart till kyrkan vid högt watten yrkat att dervid warda bibehållna, i anledning hwaraf sökandebolagets ombud förmenat laglig rättighet ej tillkomma någon till båtled öfver enskildas ängar; att egarne till den så kallade Skomsarbymyran fruktat att till följd af kanalaneläggningen wattnet icke skulle få fritt aflopp från denna myra, då dammluckorna öfver kanalen vid dess början vid Dalelven igenslogs och wattnet stege i Prästkärn; att i anledning heraf bolaget förbundit sig att, om skada uppstode, widtaga sådan åtgärd att wattnet finge aflopp från myran, hwilket ansetts kunna ske genom upptagande af ett större dike från myran ut i elfven; att kommissions Landtmätaren de Laval inför Härads Rätten återkallat ansökningen i hwad den afsåge rättighet att längs med Dalelven ofvanför kanalens början få anlägga bom för det framflytande timrets insamlande och införande i kanalen, enär han hoppades i detta afseende kunna på enskild väg komma till uppgörelse med åtminstone en del af strandegarne; och att ifråga om landsvägens genomgräfning och kanalens anläggning Härads Rätten meddelat ett så lydande utlåtande: Detta med hwad handlingarna i öfrigt innehålla har Konungens Befallningshafvande i öfwerwägan deltagit; och finner skäligt Härads Rättens ofvan intagna utlåtande att gilla; skolande Korsnäs Sågverksaktiebolag till säkerhet ej mindre för byggnad och underhåll af den öfver allmänna landsvägen, efter densammas genomgräfning, erforderlige bro emellan elfven och Prästkärn, än äfven för den skadeersättning, som Sågverksbolaget till följd af kanalaneläggningen kan kännas skyldigt att till Thorsångs socknemän utgifwa, låta wid nästa laga Ting inteckna den bolaget tillhörige egendom Burgrefgården till ett belopp af Tiotusen Riksdaler riksmünt samt derest kanalgräfningen dertförinnan will företagas till Thorsångs socknemän aflemna en af Konungens Befallningshafvande eller Domaren i orten till wederhäftigheten styrkt borgensförbindelse för nämnde brobyggnad och skadeersättning, hwarförutan det åligger bolaget ställa sig till efterrättelse de af Härads Rätten i öfrigt föreslagne villkor för kanalbyggnaden, eller att för den skada, som möjligen kan tillskyndas enskilda jordegares fisken, lemna skälig ersättning, att vid Spångbro underhålla pråm och båt att vid flodtiderne begagnas af dem, som färdas till och från Thorsångskyrka, att på begge sidor om den genom Prästkärn blifvande ledarbom inrätta bomled, att från Skomsarbymyran låta afleda wattnet på lämpligt sätt i händelse kanalaneläggningen skulle finnas derå förorsaka någon uppdämning, samt att föranstalta derom att egan Draget, hwilken wid det emellan pastorsbostället och Burgrefgården verkställda egoutbyte tillfallit bostället bringas till samma jordnatur som boställets öfrige egor, derest sådant icke redan är förhållandet; och kännes Sågverksbolaget skyldigt att ersätta kostnaden för Urtima Tings Rättens sammanträde med det af Härads Rätten stadgade belopp.

(Besvär etc. till kammar Colleg. 4 månader.)

År och dag som ovan.

Olof af Geijerstam/Sivert Fabian Falk.

Här följer ett förslag till tolkning

På normalspråk borde det bli som följer:

För en ansökan inlämnad av kommissionsmätaren och Riddaren av Kungliga Majestäts

Wasaorden, G. de Lavalbeslutar Länsstyrelsen i Kopparbergs län följande:

Korsnäs Sågverks AB utför flottning från Dalälven till Runn. Bolaget har funnit att nuvarande flottningsled genom Lillälven ger för höga kostnader eftersom trängseln i leden är mycket stor. På grund av kostnaderna kan bolaget inte flotta så mycket timmer som krävs för ett större sågverk. Trängseln orsakas bland annat av ångbåtstrafik, färjetrafik, skutor och roddbåtar.

Bolaget ansöker om att få bygga en 20 alnar bred kanal mellan Dalälven via Prästtjärn till Ösjön. Vid kanalens mynningar vill man bygga dammluckor för att säkra vattennivån vid lågvatten. I Dalälven vill man lägga en bom för att fånga upp timret och i Ösjön en bom mellan Burgrevgården, Torsångs pastorsboställe och Mans Anders Anderssons ägor. Bolaget erbjuder sig också att bygga en bro över kanalen för vägtrafiken.

För att säkra marktillgången har bolaget genomfört vissa markbyten där man samtidigt reglerade eventuella skador på pastorsboställets fiskevatten.

Vid förhandlingarna framkom att bolaget tar tillbaka den delen av ansökan som avser en bom i Dalälven, där bolaget hoppas kunna göra upp med standägarna var för sig.

Vidare framkom att på grund av årliga översvämningar måste byborna ta sig till kyrkan med båt och vill inte hindras av dammluckor eller bommar. Bolaget lovar att hålla leden öppen om det inte medför alltför stora hinder för flottningen. Likaså åtar sig bolaget att hålla pråm under högvatten mellan Prästtjärn och Lillälven vid Spångbro. Pråmen kan också användas för att flytta brandsprutan vid kyrkan.

De som bor kring Skomsarbymyran ska säkras med dålig vattenavrinning genom att bolaget lovat att gräva ett dike från myren till Dalälven.

Häradsrätten beslutar följande:

Korsnäs Sågverks AB ska som säkerhet för brons byggande och underhåll inteckna sin fastighet Burgrevgården med 10 000 riksdaler riksmünt och måste lämna en borgensförbindelse till landshövdingen eller domaren i Torsång innan arbetena får börja.

Förutom borgen måste bolaget åta sig följande:

- ge ersättning för eventuella skador på enskilda markägares fiske
- ge skälig ersättning om pråm vid Spångbro inte erbjuds
- hålla bommen i Ösjön öppen för kyrkobesökare
- avleda vattnet från Skomsarbymyran
- egendomen Draget ska få en jordmån som är likvärdig med pastorsboställets övriga ägor
- bolaget ska dessutom betala Tingsrättens kostnader för sammanträdet.

Resultatet av det hela blev att Korsnäsbolaget byggde allt utom dammluckorna i Prästtjärn och var klara 1859. Vid högvatten vår och höst, rann vattnet med stor kraft från Dalälven. Vid ett tillfälle passerade 53.000 stockar under 27 timmar, utan att någon behövde dra.

Broarna i Torsång

Före 1860 fanns det inga broar i Torsång, varken över Lillälven eller Dalälven, utan alla som behövde korsa vattnen måste ro sin båt eller anlita en färja. Den färja som bland annat säkrade Milsbo- och Tronsjöbornas kyrkfärder finns fortfarande kvar. Den är upplagd i ett rött båthus på Lillälvens östra strand mitt emot Hembygdsgården. Senast färjan låg i vattnet var 1988 vid Torsångs 700-årsjubileum. Innan den sjösattes måste flera grova träd fällas framför portarna till båthuset...

En sockenstämma sammankallades på hösten 1853. Stämman uppdrog åt konstmästaren vid Falu gruva, Håkan Steffansson att göra ritningar och ett kostnadsförslag på flottbroar

över både Dalälven och Lillälven. Byggets räkning slutade med 6666 riksdaler.

För att finansiera bygget sökte sockenmännen ett lån på 10 000 riksdaler Riksmünt mot 6 procent amortering och 4 procent ränta. Utgifterna täcktes med en bropenning som var 6 öre för häst med vagn, 3 öre för lös häst, 1 öre för gående person, 36 öre för broöppning och 36 öre för lastbåt med flot.

Broarna var efterlängttade och stod färdiga 1860. Lillälvsbron öppnades inte mindre än 1158 gånger för fartygspassage under året 1863 och 2907 gånger år 1908, alltså minst åtta gånger om dagen.

Flottbron över Lillälven blev med tiden sliten och mera ett hinder än ett hjälpmedel. Landtrafikanterna började klaga över sin dåliga framkomlighet, flottbroarna ofta stod öppna för att släppa fram flottgods och bogserbåtar. Torsångsborna framförde önskemål att broarna inte skulle få vara öppna längre tid än 30 minuter i taget.

30 år senare tog man fram ritningar och kostnadsförslag för en ombyggnad, men denna dröjde. 1913 begärde man att staten skulle planera för en fast bro. 1916 inträffade ett fullständigt brohaveri då den gamla flottbron slet sig i vårfloden och måste bogseras på plats av Sved Anders ångbåtar. Redan i juli samma år togs det fram ett förslag till en fast bro, som godkändes av sockenstämman året efter.

Då som nu hinner mycket vatten rinna under en bro innan något händer och den gamla flottbron fick 1920 repareras för 7000:- utan statliga bidrag. 1926 var det åter dags, denna gång gick notan på 3300:- med bidrag på 1500:- från bilskattemedel.

Den nuvarande Lillälvsbron byggdes 1932 av firman Christiani & Nielsen för 109.500 kronor. Det var en tekniskt avancerad bro, som framgår av referatet ur Borlänge Tidning från invigningen den 30 november 1933:

"Den flaggsmäckade talarstol, som rests framför folkskolan, bestogs först av vägstyrelsens ordförande, handlanden H.A. Wiksell. Han hälsade landshövding Bernhard Eriksson och övriga välkomna och överlämnade åt ingenjör P.Th. Norlin att redogöra för brobygget. Torsångsbron hade varit broritaren en nöt att knäcka därför att den låg så nära den gamla vackra kyrkan. Kastade man nu en blick på bron kunde man väl dock säga, att även järn kan vara vackert, om det behandlas på rätta sättet.

Hr Norlin kunder med en viss stolthet tala om att bron i ett avseende var den första i hela världen. Bron är försedd med en klaff så att båtar kunna passera även vid hög-vatten, och denna klaff är försedd med elektrisk motor som driver en oljepump, vilken trycker upp klaffen. Det är denna pumpanordning, som är det unika.

Luftackumulatorerna, som räcka till att öppna bron fem gånger, ha ett tryck på 80 kg. Bomfällning och broöppning kan ske på 105 sekunder. Hr Norlin nämnde vidare bl.a. att tillfartsvägarna krävt 12,000 kbm. fyllning och att arbetet endast störts av en mindre skärmytsling. Ing Norlin slöt sin redogörelse med en befallning till bron att lyfta sin klass och det gjorde den."

Korsnäs kasern

Korsnäs kasern ligger vid den nuvarande "Spångens" södra landfäste och byggdes 1859. Huset har senare byggts på med ännu en våning och kallas numera för Kålsjögården och är Torsångs enda hyreshus. Huset har alltid varit ett hyreshus även om dess hyresgäster förr hade andra skäl för sitt hyrande...

Den livliga verksamheten vid skiljet i Torsång gjorde att många erfarna flottare och flottledsbyggare rekryterades från grannlandskapen. De bodde i Korsnäs kasern som byggdes samtidigt med Korsnäs kanal. Inne i kasernen var det smutsigt och rökigt, de nakna timmerväggarna var svarta av sot. På spikar hängde långa fläskstrimlor mellan diverse klädespersedlar. På hyllor mellan tarrsängarna låg stekpannor, kaffepannor och

allehanda ting.

Mathållningen var ensidig. Matsedeln bestämdes mest av att alla ville spara så mycket av flottarlönen som möjligt tills det var dags att vandra hem igen. Amerikanskt fläsk med tjockt späck dominerade. Motti, eller nävgröt, doppad i flott, sill och kolbullar var vanliga rätter. Den enda spisen var en öppen eldstad, där 15-20 man skulle samsas om att laga sin mat vid de korta rasterna på skiljet.

Många av hyresgästerna var värmlänningar som av vissa ansågs vara de enda som kunde konsten att flotta. De hade ju sin Klarälv, som förresten är den sista älven i Sverige som användes för flottning.

Lillvik

Lillvik som ligger i Räfstylla, mitt emot Elimkapellet på Dalälvens strand, är idag nästan hundra år gammalt. Tage Petterson och Per Nilsson i Tronsjö har forskat i gårdens historia.

Gården byggdes år 1901 av **Hans August Wikzell** från Vikens by av virke från den rivna gården Mans i Nordanö.

Wiksell som var handelsman, föddes den 3 augusti 1871 i Larses, Viken. Han gifte sig den 5 december 1897 med Maria Tunström från Dalvik, där hon var småskolelärare, född den 2 juli 1867 i Vika socken.

Under åren 1897 till 1911 fick de sju barn: Alin Aurora, Ernard Clarence, Almer Herbert, Ebbe Gotthold, Ragnar Folke, Hugo Eugen och Mildred Juliana.

Familjen flyttade först från Viken till Höganäs i Tylla, sedan till Lillvik 1906 och därifrån till Lötbacken i Tylla, 1914. Där öppnade de sin nybyggda affärsfastighet.

Jonas Viktor Lindholm flyttade till Lillvik 1916. Han var baptistpredikant och målare, född 1890 i Offerdal i Jämtland. Gifte sig 1913 med Ingeborg Katarina Bergstedt, född 1885 i Brunflo i Jämtland. De fick tre barn, Maria Viktoria, Nils Arne och Sven Arne.

Familjen flyttade tillbaka till Jämtland 1919.

Flottningsföreningen köpte sedan Lillvik och använde gården som förmansbostad.

Under tiden 1920 till 1926 var ingen skriven i Lillvik.

Den första förmannen som bodde här var **Erik Verner Rådman**, född 1901 i Norra Råda, Värmland. Verner var kontrolland vid skiljet, han var också ingenjör och förman i flottningsföreningen.

Han flyttade in 1927 och flyttade sedan till Björkäng, Skaraborgs län.

John Henrik Gustafsson, född 1898 i St. Tuna, kom till Lillvik 1932 och flyttade sedan till St.Tuna.

Gösta Mauritz Eriksson, född 1911 i Åkers, Tylla, kom till Lillvik 1939 och flyttade 1950 till Noret i Mora.

Evert Hedlund, skogsvaktare åt Korsnäs AB bodde på Lillvik en tid, men åren är okända.

Ivar Holger Persson, född 1913 i Los, Gävleborgs län, flyttade in i Lillvik den 21 oktober 1955. Ivar flyttade senare till flottningsföreningens nybyggda fastighet Gläntan, belägen mitt emot. 1973 köpte han den fastigheten.

Ingen skriven i Lillvik 1950 till 1955

Olle Eriksson, ansntälld vid Flottningsföreningen i Falun, köpte gården 1959 och flyttade

1964.

Henry Bosson flyttade in 1964 och flyttade till Stockholm 1983.

Nuvarande ägaren **Christer Jobs** köpte gården den 10 juli 1983.

Kaplanstjärn, Pilbo och Peking...

Kaplanstjärn är idag hemmahamn för Torsångs kyrkbåt *Tunhuken*, Pilbo är ett motormuseum och Peking, var ligger det?

Kaplanstjärn användes för att ta emot omärkt virke och allt spillvirke från sågarna uppströms Dalälven. Kanalen från Lillälven in till Kaplanstjärn byggdes av Nils Ekström, samme man som uppfört Ornässågen i slutet av 1870-talet. Spillvirket sorterades, mättes och såldes sedan till Runnföretagen. Spillet från sågen vid Domnarvet togs om hand vid Peking och lastades på pråmar som ångbåten "Bergslaget" sedan drog åter till Domnarvet. Peking ligger på Räfstylla, men namnets ursprung är okänt. Vid Peking hade bogserbåten Thule sin hemmahamn. Thule gick i flottningstrafik mellan Torsång och Gustafs.

Vid inloppet till Kaplanstjärn låg flottningföreningens depå, Pilbo, med en smedja. Namnet Pilbo kom från bogserbåten Pilen som hade hemmahamn vid depån. Smedjan är under upprustning och kanske åter tas i bruk för flitiga smeder. På stränderna till Kaplanstjärn tillverkades och underhölls bommar, slanor och annan utrustning som vinterarbete för de fast anställda.

Myndiga påbud

Det var inte bara själva flottningsarbetet som var tungt och svårt, ibland var även myndigheternas påbud besvärliga.

På 1920-talet utgick ett påbud om hanteringen av det virke som flottades efter det ordinarie flottgodset. Påbudet avslutades med en beskrivning av ur den skulle göra, som inte var nöjd med påbudet:

"Den, som med detta beslut icke åtnöjes, äger hos Kungl. Maj:t däröver anföra underdåniga besvär, vilka till Kungl. Jordbruksdepartementet böra ingivas eller må, på klagandens eget äfventyr, i betalt brev med allmänna posten dit insändas; och bör därvid iakttagas: att besvären inkomma till nämnda departement, om enskild part är klagande, innan klockan tolv å den trettionde dagen och, om klagan föres av menighet, innan klockan tolv å den fyrtiofemte dagen efter av beslutet erhållen del, delgivningsdagen oräknad eller, i båda fallen, om besvärstiden tilländagår på helgdag, å nästföljande söckendag före klockan tolv; att besvären, därest de icke äro av klaganden egenhändigt undertecknade, böra av behörig fullmakt för ingivandet eller insändandet åtföljas, samt att besvären, när klaganden icke själf kan skriva, böra av författaren med utsättande av namn, syssla och boningsort, underskrivas; men försummas något av vad sålunda är föreskrivet, har klaganden förlorat sin talan, och beslutet kommer att emot honom för laga kraftvunnet anses."

Påbudet lästes upp i kyrkan, men ingen vet om ens kyrkoherden själv förstod vad han läste.

Torsångs store redare

I slutet av 1800-talet användes ångbåtar för bogsering av flot och pråmar. Många båtar ägdes av sågverken, men i Torsång fanns en stor redare, Sved Anders Andersson, som bodde i Svedgården. Han ägde tre av de fyra ångbåtar som trafikerade Runn på 1940-talet.

Där var **Sveden**, en bogserbåt som han byggt själv. Sveden hade från början ett träskrov, men Sved Anders byggde sedan en ny Sveden med stålskrov, där han tog spanten från en annan ångbåt som hette Thule. **Sveden** finns fortfarande kvar i Torsång

och har idag sin hemmahamn i Skomsarby.

Så hade han **Engelbrekt**, en bogserbåt med den starkaste maskinen i Runn. Båten var 17 meter lång och 4 meter bred med en maskin på hela 120 hästkrafter. Engelbrekt hette från början Mackmyra Sulfit. När Sved Anders köpte båten kallade han den först för Sveden II, men eftersom alla ändå kallade den Brekt´n lät han båten återfå namnet Engelbrekt. Engelbrekt finns kvar i Runn och har hemmahamn i Falun.

Slutligen **Runn**, en passagerarbåt för 80 passagerare och som bland annat gick i persontrafik mellan Gustafs och Falun. På lördagarna gick hon på Tisken i Falun för att skjutsa folk till folkparken. Sista turen gick 1965. Runn såldes senare till en ägare i Stockholm.

"Sve-Anders" åtog sig bogsering åt både sågverk, massafabriker och flottningsförening. Hans ångbåtar gick i båda riktningarna, från Torsång till Falun med timmer till sågarna och från Svärdsjöåns utlopp till Torsång och Dalälven, där virket släpptes vidare till industrierna vid havet.

Kastenhof

Kastenhof är en imponerande byggnad vid älvens norra strand invid handelsträdgården i Torsång. Den är idag i privat ägo, men vilar på minnen från fornstora dagar...

Torsånga flottningsdistrikt omfattade Västerdalälven från Bysjönoret i Nås och Österdalälven från Gråda vid Gagnef till älvarnas förening i Djurås, vidare Dalälven förbi Torsång ned till Amungens utlopp vid Husby, Runn med Lillälven samt Täntens och Torsånga skiljeställen.

Över detta stora distrikt härskade flottningsinspektoren. Han var stationerad i Torsång och hade sin tjänstebostad i Kastenhof med god utsikt över skiljet i Torsång, där Kastenhof ligger på den norra älvstranden. Under en tid fanns där även en smedja och en sprängkista med sprängämnen som kunde behövas för att få bukt med svåra brötar. Smedja och verkstad flyttades omkring 1930-35 till Pilbo, men sprängkistan finns ännu kvar. Inspektoren var ofta på resande fot. Innan bilen fanns reste han med häst och vagn, på vintern med släde. Inspektorn var då klädd i sin imponerande vargskinnspäls och eftersom han ofta förde med sig kontanter för löneutbetalningar bar han även tjänstepistol.

Det berättas att en gång vid löneutbetalning vid skiljet i Torsång tappade inspektorns medhjälpare kassaskrinet i Dalälven. Ingen vet om skrinet återfanns, men säkert fick flottarna den gången vänta på sin lön.

Två förmän och åtta inspektörer har sedan 1893 bott på Kastenhof.

Flottningsförmän **Hans Augustinus Lien** var den förste på Kastenhof med anknytning till flottning. Lien kom till Kastenhof 1893. Han föddes 1855 i Elverum, Norge och var gift med Albertina Petterson från Ore. De bodde först på Burgrevgården och efter Kastenhof flyttade de 1902 till Amsberg.

Den förste flottningsinspektören på Kastenhof var **Per Erik Nord** från Nora, född 1846, gift med Anna Nikolina Ekström. De flyttade in 1894.

Inspektör **Karl Rikard Nylén** född 1877 i Säter och gift med Helena Margareta Sandberg från Stockholm, född 1884. Nylén kom från Särna 1906 och flyttade 1910 till Björkö.

Flottningsförmän **Åker Anders Gustav Eriksson**, född 1880 i Tylla. Gift med Augusta Evelina Åkerlund, född 1880 i Tylla. De flyttade in 1911 och flyttade åter till Åkergården i Tylla 1919.

Flottningsinspektör **Oskar Paulus Gunnar Lund** född 1890 i Viby, gift med Alin Aurora Wikzell född 1897 i Tylla. Lund kom från Ljusdal 1919 och flyttade 1925 till Bergvik.

Flottningsinspektör **Mauritz Emanuel Söderlund** född 1894 i Idre, gift med Anna Tapper från Borlänge. Söderlund kom från Vansbro 1925 och flyttade 1939 till Gysinge.

Flottningsinspektör **Karl Tore Estberg** född 1904 i Vemdalen, gift med Astrid Viktoria Johansson, författarinna, född i Venjan. Estberg kom från Vansbro 1939 och flyttade till Trutenbo 1950.

Flottningsinspektör **Stig Knut Fredrik Frodell** född 1915 i Gränna, gift med Märta Alice Johansson född i Älvsbyn. De kom från Älvsbyn 1950 och flyttade till Orsa 1951.

Flottningsinspektör **Clas Georg Andersson** född 1908 i Svedgården, Tylla, gift med Waldy Margareta Sjöberg, född 1912 i Asplunda, Torsång. De kom den 3 juli 1951 från Bodum. När Andersson dog 1952 flyttade änkan och barnen till Trutenbo.

Flottningsinspektör **Nils Arne Hjort**, född 1920 i Älvsbyn, gift med Vera Ingegärd Alexandra Norman, född 1921 i Umeå. De kom från Korpilombolo 1952. Hjort blev den siste flottningsinspektören för Torsångs distrikt. Han flyttade till Åselby 1962.

Gården Kastenhov blev därefter privatbostad och inköptes 1964 av **Harry Westerlund**, anställd vid Dalälvarnas flottningsförenings kontor i Falun. Han bodde här tills gården såldes till **Lena Finnmarker** 1985. Nuvarande ägare är **Birger Larsson**.

Flottarfilurer och annat lustigt

"Visst finns det mycket minnen och historier om flottarnas liv och leverne, en del av dem är inte lämpliga för skrift och lär väl aldrig li skrivna." Så sa Edvin Hedman när han berättade om sina flottarminnen för Tage Pettersson...

Den här historien handlar om **Hjalmar Blomqvist** som bodde på Tyllasidan av älven nedanför "Spelmans". Det låg så nära skiljet att Hjalmar rodde direkt ut till skiftet, ibland kom han helt enkelt backande ut på sitt skift, det fanns en förtöjningskätting i både fram- och bakstammen på ekan.

Följande hände en tidig morgon klockan fyra, efter avslutat skift. Den finurlige **Oskar Hjulström**, som bodde på Asplunda, hade sedan länge haft en grann järntråd gömd. Han lyckades binda fast järntråden i bakstammen på Hjalmars eka utan att bli observerad, en del var förstås informerade, men lovat att tiga. Hjalmar rodde iväg hemåt och Hjulström var snabbt på plats vid järntråden som han släppte ut efter hand - det rādde andlös tystnad. Så fort han hörde att Hjalmar lade upp årorna och reste sig för att stiga ibland, halade Hjulström in tråden och ekan drogs ut i vattnet igen.

Detta skedde gång på gång. Till slut började Hjalmar bedja en bön, han var "Russelan" och predikade på möten ibland. Då gav Hjulström upp sitt spratt och släppte tråden. Han måste sedan ta sin cykel och åka över till Tylla för att lossa tråden i Hjalmars eka. Kanske blev resultatet att Hjalmar Blomqvist blev ännu mera styrkt i sin tro, det förtäljer inte historien.

Så var det **Sundström** som kombinerade flottningen med kyrkvaktmästeri. När han kom ut på skiljer med matpaketet i en knytväska som annars användes av kvinnorna i syföreningen ropade några karlar: "Ska du på syförening, Sundström?" - "Ja, hä kan så si ut när hä sitt så mycke käringa." Tystnaden blev stor och Sundström fick arbetsro.

Flottningen efter 1949

Dalälven var under hela 1940-talet och några år därefter landets viktigaste flottled med närmare 30 miljoner klampar i vattnet varje år. Ännu i mitten av 60-talet flottades årligen drygt 20 miljoner stockar till fabrikena vid kusten. Efter 1949 upphörde dock skiljningen i Torsång. Det flottningsgods som kom leddes direkt genom flottbron för vidare transport mot havet.

Trots att skiljet var nedlagt pågick ändå en intensiv verksamhet i Torsång. Vid Pilbo, flottningsföreningens depå, gjordes reparationer och underhåll på allehanda utrustning.

Båtar fick översyn, länsorlagades och i smedjan gjordes nya beslag och andra detaljer. När säsongen var över togs länsorna upp för torkning och reparation. De lades upp på Lillälvens strand vid Godtemplargården.

Rupert Lindberg hade arbetat med flottning sedan 1910 och var nu den äldste i laget. När andan föll på kunde han gripa sin fela och både spela och sjunga. Ruperts son, **Uno Lindberg**, var den yngste i laget. Han hade arbetat med flottning sedan 1947. Uno var bland annat känd för sin bil "Selma med fågelholken där bak". Uno påstod att det behövdes varken bensin eller tungt vatten från Borlänge, det räckte med lite fuktighet i tankarna, så gjorde hon sina mil. Uno var lagets motorspecialist och mycket duktig. Han anlätades ofta, även utanför sitt arbete åt Flottningsföreningen. Även Uno hade en god sångröst, hans sång kunde ofta höras över Runns fjärdar när han var ute med båten.

Vid flottbroarna i Nyckelby och Torsång krävdes ständig passning för att timret inte skulle bröta sig vid passagen under broarna. I Torsång arbetade 1968 tre man i tre skift. Nattskiftet gick från klockan tjugotvå till sex på morgonen och de två andra skiften från sex till fjorton och fjorton till tjugotvå.

Torsångs sista flottare

Flottningen upphörde helt 1970 och ersattes med bil och järnvägstransporter, de så kallade tvätågen. Senast trätågen diskuterades var 1994 då man övergick till lastbilar. Den gamla Storälvsbron som byggdes 1860, ersattes etthundraelva år senare, 1971, med en smal bro som i folkmun kallas Spången.

Den 7 oktober 1970 var den sista arbetsdagen för Uno Lindberg åt DFF, Dalälvarnas Flottningsförening, då han följde de sista timmerstockarna, rumpan, med flottningsbåten till Gustafs.

Uno ankrade båten och tog bilen hem. Detta var den egentliga flottningens sista dag, efter detta datum fortsatte uppröjnings- och städningsarbeten under några år av det nya avvecklingsbolaget.

Slutrensningen passerade Torsång 1971. Den egentliga avslutningen på flottningsepoken kanske aldrig kommer, under sent 1980-tal bärgades under flera somrar stora mängder sjunktimmer i Dalälven vid Torsång.

Där togs upp stockar som var så gamla att de hade huggits med yxa. Det är troligt att det fortfarande finns mycket sjunktimmer av god kvalitet att bärga. Det är virke som blir alltmer exklusivt i våra tider med snabbväxande "skräpskog".

Källor:

Utdrag ur "Flottningen i Torsång under 350 år" av Tage Pettersson och Harald Skölving 1992.

Hittills opublicerat material som Tage Pettersson och Per Nilsson tagit fram under många års forskning i olika arkiv och intervjuer med Torsångs äldre bybor.

Omslaget visar stukmärken som användes av Stora Kopparbergs Bergslag för märkning av timmer.

Ingresser, kommentarer, utval och redigering av Harald Skölving.