

2004 - Ångbåtar i Torsångsbygden

Av Bo Jansson

Inledning 1. Det som gjort det möjligt att skriva den här historien är en mängd olika uppgifter som samlats in av Runns Ångbåtsförening. Det är bl.a. På Sjö och Älv utgåva 1 DFHF och Dalarnas museum och utgåva 2 av Siljans Fartygsförening. Det är tidningsartiklar från sent 1800-tal och framåt, med flera flitiga författare, Harry Lindman, Hakon Ahlberg signaturerna Elof, Håge, -ss, -rg och många fler.

Konstnårsbygdens Historiska forskargrupp, Torsångs Hembygds-förenings arkiv och Runns Ångbåtsförenings medlemars bilder, artiklar och muntliga uppgifter. A. Brobäck i Sätters stora bildgåva till Torsångs hembygdsförening. Alla de som inte blivit nämnda här ska också ha ett djupt och innerligt tack.

Arbetet med att samla ångbåtsmaterial är bara i sin linda.

Inledning 2. Torsångsbygden har under många hundra år påverkats av bergslagsbygdernas bergverksamhet.

Långt innan den egentliga industrialiseringen har Torsångsborna arbetat i gruvor med koppar- och järnframställning, transporter på vatten som segling av flot, skutstrafik, ångbåtstrafik och rodd.

Transporter på land och på is med häst och kärra eller släde. Körning i Sillbergs gruvor och Falu koppargruva var Torsångsbornas uppgifter samt körning vid Vikas värdshus.

Sågverksarbete, kolning, tjärbränning och flottningsarbete var en stor del av sysselsättningen. Sysselsättningarna i Torsångsbygden var mycket diversifierad med jordbruket som grund.

Inledning 3. Före ångbåtarnas inträde och något årtionde in på ångbåtstrafiken var det skutorna som uppehållit vattentransporterna sommartid i många hundra år. På 1600 talet betalade skutägarna en avgift i Falun och det gör att vi vet att det förekom ett femtital skutor och s.k skutungar de största med en lastförmåga på 50 ton. Kopparvågen i Falun hade eget rederi och transporterade råkoppar till Vika Strand och Enbacka i Gustafs där kopparvågen hade egna hamnanläggningar och där rå-kopparen lastades av, för vidare förädling i Säter och senare i Avesta. Den oerhörda mängd av timmer, ved och kol som krävdes i gruvan organiserades i 1600-talets början så att Vika, Torsångs, Tuna och Gagnefs bönder skulle leverera kol delvis som en slags skatt till gruvan. Västerdalarnas bönder skulle leverera timmer som flottades till Torsångs bom. Där buntades virket ihop till flottor och förseddes med segel och seglades till Falun. De flesta av stockarna togs upp på stranden och högs upp till ved, lastades i skutorna och seglades till Falun.

Stora mängder av Tuna- och Torsångsbygdens kol fraktades från Dalälvens stränder med skutor till Falun.

Många var redarna som kom från Torsång och alla medverkade i omfattande transporter av allehanda slag.

Skutornas historia på våra vatten förtjänar sin egen samlade historia.

Inledning 4. En annan typ av vattenfarkoster som måste nämnas är de roddbåtar som var utrustade för två eller tre årpar. Ett antal tvååringar har tillverkats av entusiaster i Torsång hembygdsförenings regi. Dessa spets-gattade roddbåtar där borden "syttis" ihop användes i flottningen och när bland annat Dalviksborna Idockan 03.00 på lördagsmorgnarna skulle ro till Holmberget i Falun och där sälja sina på gården tillverkade varor.

NU TILL ÅNGBÅTARNA

Torsdagen den 4 juni 1857 kunde den första ångbåten som trafikerat sjön Runn gå av

stapeln i Falun vid utloppet till stadens å, vilket skådespel betittades av en oräknelig folkmassa. Den erhöll i dopet namnet Falun (i många annonser skrivs Fahlun) och var byggd som hjulångare. Falun var 27 meter lång och torde vara den längsta båt som trafikerat våra vatten. Redare var kronokassör E.G Floding. Den första turen var en lusttur och gick den 16 juli, en söndag till Bro i Stora Tuna med avfärd 7.30.

ÅNGFARTYGET FAHLUN



E.G Floding skaffade 1860 en hjulångare Engelbrekt, båten hade så vitt man vet träskrov och försatte några år Faluns passagerartrafik på Strand, Gustafs och Tuna Bro. Kapten var B.J Olsson och på Fahlun J.T Wiksell. Biljettförsäljningen i Torsång svarade pastor Zätterberg för. När Domnarvssågen moderniserats och järnvägen stod klar mellan Falun och Gävle 1859 skedde transporten av sågat virke med pråm förbi Torsång till järnvägen i Korsnäs och för att dra pråmarna anskaffade Bergslaget 1863 den propellerdrivna ångbåten s/s Domnarvet. Virket fraktades med järnväg till hamnen i Gävle för vidarebefordran ut på de vida haven till bland annat Holland och England. Den exporten gav stora inkomster till Bergslaget och möjliggjorde investeringar och så blev Domnarvets järnverk och Domnarvets pappersbruk, nuvarande Kvarnsvedens

pappersbruk till.

Bergslagets ångbåtsflottor ökades med Kopparberget och Bergslaget 1874. Domnarvet hade en sejour som flottningsbåt i södra Dalälvens sjösystem men är nu återbördad till våra vatten igen och med den egendomligheten att nuvarande ägarens farfars farfar var den första kaptenen på båten. Hon förgyller vattnen kring Torsång särskilt vid midsommarfirandet och Ångbåtens dag.

Sågverken var i 1800- talets senare del av mycket stor betydelse för den här trakten då sågarna på Tyllsnäs, Nyckelby, Tronsjö, Ornäs, Tisken, Vika och Korsnäs under några år bildade det största sågverksdistriktet i Sverige men minskade dramatiskt när man i slutet av 1800- talet kunde flotta ända ut till kusten och de stora sågverken flyttade dit. Transporten av stockar, efter urskiljning vid Torsångs skiljeställ, på älvarna i Torsång var så omfattande att älvarna inte räckte till utan Korsnäsbolaget grävde en egen kanal från Dalälven via Prästtjärn till Ösjön. Korsnäsbolaget hade en egen flotta av ångbåtar som bemannades i många fall av skeppare och manskap från Torsång. Två av ångbåtarna hade hemmahamn sommartid vid Burgrevegården, som är den gård vilken Korsnäsbolaget satte i pant när man byggde bron över kanalen. Mer än tvåhundra år tidigare befallde Drottning Kristina att tre gårdar slogs ihop och bildade fastighet, egendom och sommarnöje till förste landshövdingen Mårtensson Teet.

Ångbåtarna var Korsnäs, som senare blev Norsbro i Insjön och nu finns i Bollnäs som Varpen, Göran byggd i Gävle kom på Runn 1874. Barbro som i sju år trafikerat Dalälven mellan Båtstad och Gagnef blev också bogserare på kanalen och i Runn. Snappopp som bytte namn till Torsång och därefter till Korsnäs IV. Korsnäs V arbetade mycket i kanalen. Det finns också en bild på en ångbåt vars namn är Korsnäs VI och på en bild finns det mycket små ångbåtar där namnet inte syns. Pilen är en annan sågverksbåt och vars ägare från början var bokhållare F.L Schmidt (känd från skådespelet Schmidts Sylta) ägare till Dala Sågverk på Tyllsnäs.

Det berättas att när Pilen, som då var försett med träskrov, skulle fraktas från Orsa till Falun landsvägen blev transporten stående på torget i Falun medan manskapet sökte förfriskningar hos stadens restauranger men något försenad gick sjösättningen lyckligt. Pilen fick träskrovet utbytt till plåtskrov 1904 med plåt från Domnarvets Järnverk.

Patron Ekström på Söderby Gård som var ansvarig för skiljestället i Torsång och ägde och drev sågverk och kvarn i Ornäs köpte den mark där Motormuseet och Torsångs hembygdsförenings smedja ligger. Här lät han gräva och timra den kanal som för binder Lillälven och Kaplanens tjärn, Kaplatjärn där kunde man då lagra det timmer som kom

omärkt i älven. På tomten fanns flottningsföreningens slipar för vinterförvaring för buntverk och flytetyg här fanns också verkstäder och smedja. När platsen blev hemmahamn för Pilen som kom i Ekströms ägo kallades platsen Pilbo. Skogen kol AB som hade blivit ägare till sågverket i Ornäs och ångbåten Pilen fraktade henne senare till sina anläggningar i Hälsingland. Med flytten till Hälsingland följde skeppare Brobäck och Georg Andersson från Tylla, den senare fann där sin fru som han hemförde till Torsång. Det berättas också att Pilens ånga användes vid basning av bord till två pråmar som tillverkades vid Pilbo.

Passagerartrafiken som startades med hjulångaren Fahlun och fortsatte senare med hjulångaren Engelbrekt. Det berättas att när Engelbrekt passerade den öppna leden i flottbron i Torsång gick den ena skoveln upp på ledet så det översvämmades och ungarna som åkt med ledet blev plaskvåta. 1870, då hade Engelbrekt redan skrotats skaffade Floding ytterligare en ångbåt för passagerartrafik "Sylfid", en mycket vacker propellerångare som ersatte Fahlun och året därpå ytterligare en ångbåt "J.S Bagge". Sylfid seglade häri 21 framgångsrika år. Kanske var det tiden i slutet av 1800- talet och början av 1900- talet som var passagerartrafikens storhetstid. Flaggsskeppet av dem alla var Najad som kunde ta 200 passagerare och tolv kor. Hon fanns på våra vatten mellan 1875 och 1917. Andra ångbåtar för passagerare och gods den här tiden var Tor ägd av Anders Jansson i Torsång, Blända Runn Vesta Marieberg, Göta och 1921 kom Gunn som byggdes i Vika med plåtar från Kolin och Ström. En slogan i reklamen var "Åk på Runn med Gunn". Nu finns Gunn som serveringsbåt i Leksand.

Passagerartrafiken var under många år mycket livlig i Runn, Lillälven, Dalälven och Tunaån från Gustafs i söder, Bro i väster och Falun i norr. I Lillälven var konkurrensen om passagerarna så stor att de olika rederierna inte kunde enas om en brygga utan i Lillälven fanns det två bryggor. Det skulle vara intressant att veta mera om de olika bryggorna som har funnits längs Dalälven och få svar på frågorna var lastades malmen från Skomsarby och Tyllahagen. Var steg trädgårdsmästare Haglund på när han från sin trädgård på Tyllahagen skulle frakta blommor till försäljning i Falun.

STORREDAREN I TORSÅNG SVED ANDERS MED SÖNERNA GEORG OCH BROR.



Sved Anders som var född 1876 kom till Svedgården i Tylla 1889 med farfar och sina föräldrar. Pappan startade där mekanisk verkstad och den unge Anders var bara femton år då han byggde sin första ångbåt. 1897 blev Anders maskinist på Pilen, som då ägdes av patron Ekström på Söderby gård. Redan 1900 satte han upp en egen verkstad och byggde sin första riktiga ångbåt "Sveden". När sedan Pilen fick nytt plåtskrov 1904, vid Domnarvets Järnverk, övertog Sved Anders träskrovet och nyttjade det som pråm.

1907 flyttade Anders den första Svedens maskin till pråmen och installerade en ny panna från C.J Collins. 1943 utdömer sjöfartsinspektionen Svedens gamla träskrov. Då beställde Anders ett nytt plåtskrov vid Övermo varv i Leksand, men även här utnyttjades en gammal ångbåt "Thule", som tidigare haft sin hemmahamn på Räfstylla. Det var Thules järnspant som flyttades till den nya Sveden. Stig Gustafsson med sonen Björn övertog Sveden på 70-talet, då flottningsepoken var över och efter borttagandet av timmerspelet och ombyggnad av överbyggnaden blev Sveden det vackra skepp som Björn än idag vårdar och förgyller våra vattendrag med.

Nästa båt som Sved Anders förvärvade var Engelbrekt från Mackmyra Sulfit AB. Året var 1928. Båten döptes om av Sved Anders till Sveden II men det gillades inte av ortsbefolkningen som fortsatte att kalla den "Brekt'n" så ganska snart togs det gamla namnet Engelbrekt tillbaka. När flottningen upphörde köpte Anders Winter Engelbrekt och den snabbe och dragkraftige "Brekten" vårdas nu vid Hinsnorets strand.

DALABLADET

Onsdagen den
4 oktober 1911.

Torsång.

Stöbråd i unga dr. Till den sriga hvillan i joddeas fann viggas i fredags a. m. i Nya begravningsplatsen i Torsång stolltet af en ung flicka vid namn Karolina Hallström, bördlig från Leksand, som den 24 sept. afled i sitt hem i Tyllsås, Torsång, endast 23 år och 3 månader gammal. Dödsorsaken var den härjade lungtöten, som smugit sig fast vid den sympatiska och lofvande flickan och tärde hennes unga kraft. Så till sist stöckande den flitande holligan och hon viakades dit där de ljusa drömmarna bo.

Ångaren "Sveden" lade den aflidnes koftade stoff till nya begravningsplatsen i Torsång, där hon skulle begravas i Dalälvens vaggande stång. Jordhållningen förrättades af kyrkoh. John Carlbäck och ett stort antal begravningsgäster följde henne till grafven.

En mängd kransar och blommor hade ägnats den i så unga år stöckade flickan, skilves till D.-Bladet.

Runn, detta vackra ångskepp, som 1907 inköptes av Runns Trafik AB senare Runns Nya Trafik AB. 1937 övertog Sved Anders Runn, som då ägdes av Vika Ångsågs AB och nu bestod hans flotta av två timmerdragare och en passagerarbåt. Sved Anders uppskattade i en tidningsartikel att Runn på en tioårsperiod fraktat 100 000 passagerare och Engelbrekt och Sveden 20 miljoner timmer på en tjugoårsperiod. I många år hade Runn trafik från Torsång på lördagskvällar till Falun för danslystna. Framkommen till Falun fraktade Runn ungdomarna över Tisken från staden till Mariebergsparken och tillbaka.

Klockan tre på söndagsmorgonen kunde de Torsångsbor som tillbringat lördagskvällen i Falun stiga av vid ångbåtsbryggan.

Runn såldes som lustbåt och lämnade våra vatten och har efter många äventyr återkommit till länet och Smedjebacken där en stiftelse gör ett mycket förtjänstfullt arbete med henne och kanske kan hon en dag förenas på Runns vatten och i Dalälven med Sveden och Engelbrekt.

PRÅMAR

Ett viktigt hjälpmedel för transporter på vatten var pråmarna.

Dessa av mycket kraftiga bord och med öppet trädäck byggda farkoster som kunde lasta många tiotals ton.

Det fanns i vårt sjö- och älvsystem många pråmar som lastades med sågat virke, malm, kalk, sand, grus och mycket mer.

Många mins de mängder av utflykter som skedde med lövad pråm som på däck hade sittplatser av bänkar från något kapell eller ordenhus. Fäderna gick till Mormorsön och andra öar, Falun och andra platser vid sjöarna och älvens stränder. Det var nykterhetsföreningar, fackföreningar och fireligiösa församlingar som oftast var arrangörer av dessa mycket populära utflykter.

När det var speciella arrangemang i Falun kunde pråmarna frakta dit tusentals människor.

Elldavda i Torsång.

Vid 11-tiden i torsd. f. m. förkunnade döva klöntalag från klockstapeln i Torsång, att elden kommit på härjningståg äfven till denna socken. Det var en mangårdsbyggning, innehållande 7 rum å egendomen Långland, som f. n. innehafves af lantbrukaren E. Backlund i Torsång, som brann. Gulstör från skorstenen hade antändt det torra peritaket och inom kort var hela byggningen omhvärfd af lågor. Ångarna sllammarbygs och skornäs se afspingo inom kort till brandutjillet med arbetestyrkan från Torsångs skiljebom, hvilken styrka jämte manskap från träkten deltog i räddningsarbetet. Mangårdsbyggningen måste dock inom kort gifvas räddningslöst förlorat, hvarför manskapet koncentrerade sig på att rädda ladugården och öfriga åbyggnader, hvilket äfven lyckades. Af lööseboet, som var oförsäkradt, kunde en del räddas. Gården var försäkrad.

DAGENS ÅNGBÅTAR

Vi har talat om Domnarfvet, Sveden, Engelbrekt och Runn, varav de tre första finns i Runn. En annan ångbåt är den ångbåt som i år (2005) fyller hundra år och begynnelsen var på sjön. "Bäsingen" i Dalälvens södra sjösystem, som flottningsbåt och efter flottningsepoken bli fritidsbåt på Dalälven och Runn. Nu är hon en stolt charterbåt med fullständiga rättigheter och med hemmahamn vid Torsångs cafe. Även Domnarfvet och Sveden har en del chartertrafik. Ångdrivna fritidsbåtar är nu i sjösystemet ca 20 stycken, de allra flesta byggda hemma hos ägarna eller ombyggda flottningsbåtar. En person som här måste hyllas och äras är den 90 åriga ångmaskinsprofessorn, hedersmedlemmen i Sveriges ångbåtsförening Harald Andersson. Han har byggt ett antal ångbåtar och ännu fler ångmaskiner. Många, många är de ångbåtsägare som Harald har hjälpt med maskiner och

pannor. Inte bara i Dalarna utan i hela Sverige. Det stora ångbåtsintresset i bygden visar sig när ångbåtarna samlat deltagar i midsommarfirandet, Ångbåtens dag, Runn dagarna och många andra kulturarrangemang.

den 23 juli 1901

Uddnäs ångsåg

i Torsångs socken med bra läge för sågverksrörelse invid Torsångs skiljebom i Dalelven kommer med anledning af annan verksamhet för egarne att försäljas genom öppen och frivillig auktion på stället måndagen den 12 nästkommande Augusti kl. 12 middagen.

Sågverket med två ramar, kantverk och hyfvelmaskin uppbyggdes enligt nutidens fordringar 1899.

Såväl disponent- som arbetarebostäder finnas på stället och utbjudas samtidigt. Till sågen hör äfven rymlig upplagsplats och kålgård samt timmermagasin.

Vid samma tillfälle försäljas alla sågverkets lösa inventarier, deribland ångbåten Norden med 4 prämar samt bommar och slanor.

Derjemte utbjudes 1 parti hyfladt och ohyfladt virke, hvaribland finnes c:a 1,000 kubf. björkplank.

Vilkoren tillkännagifvas vid auktionen. Borlänge i Juli 1901.

(3925) *Erik Dalberg.*

den 10 maj

Sjöfarten på Runn öppnades förliden torsdag af ångaren »Björn», som forcerade isen och efter åtskilliga ansträngningar framkom till Torsång vid 9-tiden på kvällen.

Sjöfarten öppnades äfven förlidet år af samme ångare, då något tidigare, nämligen Valborgsmessafton.

1898

1907

Sjöfarten på Dalälven

torde inom kort vara i full gång. Ångaren »Björn» sjösattes i tisdags, ångaren »Engelbrekt» i onsdags och öfriga vid Torsång stationerade ångbåtar äro äfven inom kort redo att löpa ut från sina respektive vinterkvarter.

31 maj

Ångaren »Snappopp», som förut trafikerat Siljan, anlände i f. v. till Torsång. Som bekant har ångaren, hvars namn nu är »Torsång», af flottningsbolaget blifvit försäld till Korsnäs sågverksaktiebolag.

1905

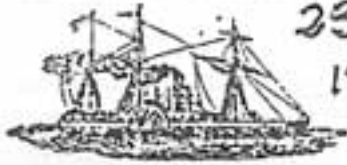


Angslupen BLENDA

afgår under Juni, Juli och Augusti:

Från Strand till Falun hvarje helgfri Tisdag och
Torsdag kl. 7,15 f. m. och åter kl. 5 e. m.;
från Torsång och mellanligganda bryggor till Fa-
lun hvarje helgfri Måndag och Lördag kl.
6,30 f. m. och åter kl. 5 e. m. (2351)

1897



23/4/1
1901

Ångfartyget "NAJAD"

afgår under *Maj, Juni, Juli och*
Augusti månader:

från Strand till Falun hvarje helgfri Måndag och
Onsdag kl. 7,15 f. m. och åter kl. 5 e. m.;
från Strand till Falun hvarje helgfri Lördag
kl. 7,15 f. m. och åter kl. 4 e. m.;
från Gustafs till Falun hvarje helgfri Tisdag och
Torsdag kl. 6,30 f. m. och åter kl. 5 e. m.
från Gustafs till Falun hvarje helgfri Lördag
(öfver Strand, kl. 5 f. m. och åter kl. 4
e. m.)

Gods, som skall om Lördagarne befordras
till Torsång och Gustafs, skall vara nedläm-
nadt senast kl. 3 e. m.

(2756) *Runns Trafik-Aktiebolag.*