

Ångbåten Engelbrekt

Trafiken före Engelbrekt

Ångbåtstrafiken på Siljan blev verklighet år 1839 då Prins August, en hjulångare med kravellbyggt träskrov sjösätts och därmed blev Siljans första ångbåt, utrustad med 2st ångmaskiner om vardera 7hkr. Hjulångaren Prins August uppkallades efter Oscar I:s yngste son som var hertig av Dalarna. Sedan började flera av Siljans båtar döpas efter kungar. Prins Augusts huvuduppgift var att bogsera segelförsedda pråmar uppströms Dalälven. Båten var också användbar till bla fraktgods, handelsmannagods och befordran av passagerare ända upp till Orsasjön. Några tider gick inte att hålla beroende på väder och vind. Resenärerna fick anpassa sig efter detta och deras väntan kunde bli mycket lång. Ibland hade Prins August fullt upp med att hålla reda på alla pråmar. År 1842 fanns prisuppgifter beräknade från sju utgångsbryggor, dessutom uppdelades passagerare i två kategorier: ”passagerare af allmoge och passagerare af ståndspersoner”. Beträffande pråmar hade dessa till stor del byggts på Sollerön där Bråmå Jöns Jönsson var speciellt anlitad.

Exempel på beslut om ett bygge ur styrelseprotokoll från 7 mars 1853 (källa Dalarnas Hembygdsbok 1972) som nödvändigt ansåg att ”med en ny pråm nu genast förstärka flottan har af Fahlroth en sådan betingats av Bråmå Jöns Jönsson på Sollerön om 200-220 skeppspunds dräkt (1 skeppspund=170kg=35ton) hvilken pråm enligt överkommelse skall lämnas fullt vind färdig med inredning 2 master hithörande. 950 riksdaler riksgäld 6160 spik därav 2000st 3”spik 3000st 6”spik till inredning samt 3”. Skrufning jämte smide till styret. Pråmen skall lämnas senast 27 juni detta år”.

Passagerartrafiken

En mer utvecklad persontrafik behövdes. En ny fas inleddes därför när Mora Ångslupsbolag bildades. Siljans första passagerarbåt levererades 1866 från Motala Verkstads filial Lundholmens varv i Göteborg. Ångslupen var 82 fot lång 14 fot 3 tum bred, båten skulle drivas av en ångmaskin om 15 hästkrafter.

För ovanstående betalda Mora Ångslupsbolag 27 500 riksdaler. Båten döptes t. Mora 1903 omdöptes den t. Engelbrekt. Båten uppenöll person- och transporttrafik mellan Mora - Insjön - Mora dagligen. För mer skrymmande gods bogserades en lastpräm efter båten en gång i veckan. Båttrafiken var på stark frammarsch men trafikbehovet översteg Moras möjligheter. Nya ångbåtsbolag bildades. 1874 inköptes Österdalarna, den största av passagerarbåtarna, som gått på Siijan. Den var 35 meter lång. 1876 tillkom Gustav Wasa ca 30 meter lång. 1895 utökades båttrafiken med ytterligare en passagerarbåt, Rättvik 23 meter lång.

För 100 år sedan fanns det en mycket livlig båttrafik på Siijan. Vid denna tidpunkt blomstrade flottningen för fullt och ett tiotal s.k. flottbåtar var i full drift på Siijan, plus alla prämar.

Österdalarnas Ångbåts Aktiebolag

Turlistor 1 juni—24 aug. 1947.



Obs! Passagerer med var- och returbiljetter kunna återvända till Mora och till Mora, Rättvik, Tällberg, Leksand eller till Lillaås på lördagstur och returbiljetter, liksom på söndag av nya upprättade städer i motsvarande stationsordningar för återresa med båterna.

APPTYCKER med svensk trafik ÖSTAD

Sin den 23 juni 1947 med

- 1) SVENSK TRAFIK från Leksand kl. 12.00 till Rättvik kl. 11.45
- 2) SVENSK TRAFIK från Mora kl. 12.00 till Leksand kl. 11.45
- 3) SVENSK TRAFIK från Mora kl. 12.00 till Rättvik kl. 11.45
- 4) SVENSK TRAFIK från Mora kl. 12.00 till Leksand kl. 11.45

Obs! Flyttresor angående Mora till Mora i Mora betygade Rändala Ångbåtsbolag, Mora, kl. 1, Leksand kl. 2, Ångbåtsbolag, kl. 3, och i Rättvik Rättvik, Rättvik, kl. 4, Ångbåtsbolag, kl. 5, Ångbåtsbolag, kl. 6.

ALLA DAGAR					
Utsatt Vasa	Ångbåtsbrakt	Tid	Ångbåtsbrakt	Utsatt Vasa	Ångbåtsbrakt
9.00	18.00	Från Leksand	Till Mora	20.00	18.00
1.00	18.15	Ångbåtsbrakt	Ångbåtsbrakt	18.15	18.00
4.00	18.30	Rättvik	Rättvik	18.30	18.15
10.00	18.45	TÄLLBERG	TÄLLBERG	18.45	18.30
16.00	19.00	Leksand	Leksand	19.00	18.45
18.00	19.15	Rättvik	Rättvik	19.15	19.00
18.00	19.30	Till Mora	Från Mora	19.30	19.15



BILJETTFRIS

Biljet	Enkel			Returbiljet		
	I	II	III	I	II	III
Tåg till Mora kl. 10.00	2.75	1.50	1.00	2.75	1.50	1.00
Tåg till Mora kl. 12.00	4.25	2.50	1.50	4.25	2.50	1.50
Tåg till Mora kl. 14.00	1.00	0.50	0.30	1.00	0.50	0.30
Tåg till Mora kl. 16.00	1.00	0.50	0.30	1.00	0.50	0.30
Tåg till Mora kl. 18.00	1.00	0.50	0.30	1.00	0.50	0.30
Tåg till Mora kl. 20.00	1.00	0.50	0.30	1.00	0.50	0.30
Tåg till Mora kl. 22.00	1.00	0.50	0.30	1.00	0.50	0.30
Tåg till Mora kl. 24.00	1.00	0.50	0.30	1.00	0.50	0.30

I turlistan över ångbåtstrafiken 1947 framgår att bryggan i Bengtsarvet angjordes fyra gånger per dag av de bägge ångfartygen. Priset för en tur och returresa Sollerön-Mora var 1:50. Enkel resa 1:-. Första klass var något dyrare.

Turlista

I begynnelsen när Mora (Engelbrekt) började sina turer angjordes endast ett fåtal bryggor. När konkurrenssituationerna började göra sig gällande utökades antalet bryggor för angöring snabbt. Ett vanligt sätt att ta upp resenärerna var annars att de helt enkelt roddes ut till ångbåten som saktade farten och tog upp dem. Fortfarande finns det belagt i en turlista från 1885 att vid Sollerön upptages resande och gods från båt.

Emellertid kom Mora under tiden att bedriva turer året runt. Båten förstärktes och sattes in att trafikera sträckan Leksand – Insjön innan järnvägen nådde Leksand.

Mora blir Engelbrekt

Vintern 1902-1903 genomgick båten en stor renovering och ombyggnad på flottningsföreningens varv i Leksand. Ett liknande utseende har också stått modell till den senaste ombyggnationen som skedde 1994-1996, invigning 9 juni 1996.

Engelbrekt som nu seglade under Österdalarnas Ångbåtsbolag utgick vanligtvis från Mora på morgonen, ankom till Leksand 14.00 därefter åter till Mora angörande ett tiotal bryggor. Vanligtvis brukade Gustav Wasa möta upp någonstans mitt på Siljan, då den gjorde motsvarande tur i andra riktningen. Båttrafiken blomstrade. Ångbåtsbolaget beslutade att 1926 bygga om Engelbrekt för att komplettera Gustav Wasa. Båten förbyggdes med ett övre däck med styrhytt och bryggskärm med namnet Engelbrekt på. Skrovet var emellertid det samma, vilket gav problem med stabilitet. Efter uppflyttningen av ventilerna under däck och betonggjutning runt aktersalongens sidor kunde båten bli godkänd för 120 passagerare. Mellandäckets sidor flyttades också ut mot skrovsidorna. Det var nu båten med folkhumor döptes till ”Vingelbrekt”, men kallades i dagligt tal för ”Brekten”.

Sämre tider

Gustav Wasa och Engelbrekt gick sina vanliga turer på Siljan men säsongen blev kortare och kortare. Båttrafiken började uppfattas som långsam, när både privatbilismen och järnvägen var på stark frammarsch. Rederiets goda tider var över. Under vinterupplägget i Leksand 1950 sjönk Engelbrekt vid kajen. Båten bärgades och efter stora kostnader kom hon åter i trafik i ett år. Men efter säsongen 1952 var det definitivt slut. Den gamla tiden gick i graven och hon lades upp vid flottninglänsen i Leksand, rederiet nöjde sig med enbart Gustav Wasa. Engelbrekt berövades sin ångmaskin och blev en flytande sommarstuga. I slutet av 1960-talet försökte Vallins fastighetsbyrå sälja vad som återstod av den en gång fina ångslupen. Engelbrekt blev allt sjabbigare för varje år, men flöt fortfarande på sitt 1860-talsskrov.

Ny ägare

1971 köpte Olle Nordensjö vad som återstod. Han utrustade båten med en dieselmotor som drev propellern via en växel från ett lok. Engelbrekt gick åter för egen maskin. Så sent som 1986 fanns Engelbrekt med på Siljans fartygsförenings höstträff på Vikaviken.

Båtarna samlades på den södra sidan av gamla ”Nybruni”, broöppning hade begärts. Båtarna gick i en ståtlig konvoj, passerade en efter en. Brospannet stod på vid gavel. Lika elegant skedde utresan.

Vem kunde ana eller tro att Engelbrekt år 1998, nyrenoverad och ombyggd, liknande 1903 års utförande, skulle glida under nya "Sold-bruni" utan att behöva broöppning! En lång signal i ångvisslan saluterade händelsen.



s/s Engelbrekt passerar den öppnade svängbron - "Nybruni" - mellan Sollerön och Gesunda 1986. Troligen var detta den sista eller en av de sista broöppningarna. Bron är numera riven och ersatt av "Sold-bruni".

Återuppbyggnaden

Sedan början av 1990 låg Engelbrekt stilla vid södra kajen i Leksand. Sagan om Engelbrekt skulle kunna vara slut här. Istället blev en grundlig renovering verklighet.

SJ som ansvarade för utbyggnaden av järnvägen och planerade för nya X2000 tågen, hade framskridna planer på att stänga järnvägsbron söder om Leksand. Detta skulle hindra de stora båtarna, främst Gustav Wasa, att ta sig nedanför järnvägsbron. Den slip som fanns vid Övermo skulle inte kunna nyttjas av alla båtar. Siljans Fartygsförening, som bildades 1979, har till uppgift att försöka behålla och bevara den mäktiga ångbåtsflottan, som seglat på Siljans vatten. De föreslog SJ att man som kompensation ville ha hjälp med att kunna iordningställa en ångbåt, som skulle kunna ta sig under bron och vidare ner längs älven mot Insjön – Gråda. Engelbrekt skulle lämpa sig ypperligt, då hon kunde renoveras till sitt tidigare utseende.

SJ tvekade, men erbjöd sig istället att bekosta en ny slip. Det bestämdes att en ny slip skulle byggas. SJ blev entreprenör för slipbygget åt Siljans Fartygsförening. Platsen blev Rättvik. Detta blev delmål 1.

Engelbrekts Vänförening bildas

Efter uppgörelse med Olle Nordensjö om en köpeskilling för S/S Engelbrekt blev priset 1 krona. Därefter bildades Engelbrekts vänförening. Bengt Bergkvist, ägare till en ångmaskin, som tidigare tillhört S/S Ore Älv, bidrog omedelbart med att skänka den. Detsamma gjorde Hans Daniels och Lennart Eriksson, då de bidrog med ångpanna som tidigare tillhört S/S Göran. Både maskin och panna skulle passa perfekt. De viktigaste pusselbitarna hade fallit på plats.

Tack vare den fina starten på Projektet Engelbrekt, som så många bidrog med, hade man ett överskott på 1 miljon kronor, när slipbygget i Rättvik var klart. Detta blev grundplåten till Engelbrekts renovering.

”Nya Engelbrekt”

Skisser ritades och diskuterades. Vilket utseende skulle ”Nya Engelbrekt” få? Med Bengt Lind från Rättvik i spetsen, enades man så småningom om att båten skulle ha ett liknande utseende från 1903. Bengt Bergkvist samlade ihop de skisser som ritats, samt ett fotografi från 1903, och bad sin dotter Gerd Castenfors, som är arkitekt att utforma ett underlag. Detta utmynnade i att hon fick uppdraget att rita hela båtens överbyggnad, skans och toaletter under fördäck. Maskinrummets utseende och utformning var dock vikt för de sk ”eldsjälarna”.

Ett aktiebolag bildades, för att lättare kunna administrera det fortsatta arbetet, där mycket hjälp skulle komma från beredskapsarbete. Men utan frivilligt arbete hade det varit en omöjlighet att genomföra projektet.

Renoveringen började med att hela överbyggnaden skrotades ned. Likaså var båten plåtren under däck, endast de nödvändiga skotten återstod. Båten bogserades till Insjöns sågverk där den lyftes upp på land och riggades upp varefter båten blåstrades. Nu skulle domen komma. Fartygsinspektionen skulle undersöka och besikta det som nu fanns kvar. Det blev så småningom 70 m² av plåt som blev utbytt. Det konstaterades att plåttjockleken var olika på styrbords och babords sida, vilket kan vara en förklaring till att Engelbrekt alltid lutade. Ångpannan och maskinen lyftes in hösten 1994. Båten kunde börja däckas. Ett omfattande arbete utfördes vintern 94/95 då allt plåt- och svetsningsarbete med skrovet slutfördes. Våren/sommaren –95 slutfördes också arbetet i Insjön med att styrhytt och takstomme monterades. Det var också här hon startades upp för första gången i sitt nyrenoverade skick. Första provturen gick mellan Insjön och Gråda.

Engelbrekt stävade sedan för egen maskin upp till Leksand där den visades för första gången vid den årliga kyrkbåtsrodden 1:a söndagen i juli –95. Ett nytt mål hade uppnåtts.

Invigningen

Arbetet på f.d. B. A. Olssons snickeriverkstad på Sollerön var nu i full gång. Ritningarna blev uppmallade sektion för sektion, efterhand de var klara målades de vita och transporterades till båten för montering. Det slutgiltiga utseendet kunde nu anas där hon låg strax ovanför landsvägsbron vid Broåkern (Mora) nära den plats där båtens vagga en gång stod. Nu återstod inredningsarbetet och samtidigt började planeringen för lämpligt invigningsdatum. Efter långa övervägande bestäms det att invigningen skall ske den 8 juni 1996 i Mora. Det visades sig att det skulle bli en kamp mot tiden. På utsatt datum angjorde Engelbrekt ångbåtskajen i Mora. Slutbesiktningen hann inte genomföras före invigningen så den blev först någon vecka efter. Lösningen på premiärturen hette Gustav Wasa som eskorterade Engelbrekt. Gustav Wasa var full med passagerare som kunde skåda den vackra båten. En lyckad lösning på en invigningsdag som bjöd på det mesta. Ett oförglömligt minne denna dag var när Siljans ångbåtsflotta med god hjälp av ett ånglok saluterade välkomsthälsning varpå Engelbrekt svarade. Tala om tryck!

Slutmålet återstod, Engelbrekt skulle bli godkänd vid besiktningen av Sjöfartsverket. Den godkändes ca 3 veckor efter invigningen. Den första bokade turen med passagerare gjordes från Mora den 10 juli –96 med Odd Fellow logen. Sommaren –96 kom att bli en provsäsang. Kompletterande arbete ombord skulle göras. Det var en upplevelse att första gången få stå bakom rodet när hon majestätiskt stävade fram. Sommaren –96 var till ända. Vi siktade framåt. Det viktigaste var nu att införskaffa ved inför nästa säsong. Två stora veddepåer bildades, den ena i Insjön och den andra i Mora. Mindre upplag fanns i Rättvik och vid Lerön, Sollerön. Engelbrekts behov av ved vid en normalkörning är ca 0,5m³ /per timme då inte att förglömma tiden för uppeldning.

Säsongen 1997

Nu skulle vi igång. Någon erfarenhet av bokning och chartertrafik fanns inte. Däremot upptäckte vi att det fanns ett stort intresse för Engelbrekt. Många beundrade det fina renoveringsarbete som utförts. Vänföreningen hade ca 300 medlemmar. Det kalkylerades med ett 40-tal turer. Någon ersättning till besättningen var inte möjlig under varande säsong. Samma sak gällde vedsågning och klyvning. Innan sommaren var slut hade ca 150m³ ved eldats upp. Engelbrekt var inte skuldsatt med en enda krona. De kostnader som hittills lagts ner på projektet Engelbrekt började nu närma sig 4 miljoner kronor. Bosse Präst som är båtentusiast välsignade Engelbrekt den 29 juni

vid Sollerö ångbåtsbrygga. Det var en känslösam stund där mycket folk var samlat. Kollekten som upptogs skänktes till Engelbrekt. De som önskade bjöds på en båttur. Det blev många trevliga turer innan säsongen var över.

ISM – certifiering (= kvalitetssäkring)

Vi såg med tillförsikt fram emot säsongen 1998. Planeringen var i full gång. Fartygsinspektionen skärpte kraven på livflottar. Samtidigt fanns det planer på att ISM-certifiering skulle ske av båten. Ännu en säsong där det var ideellt arbete som gällde. Men skam den som ger sig. Överskottet från säsongen gav Engelbrekt diplomerat ISM certifikat och 3st nya livflottar. Hon hade aldrig varit i bättre skick. Innan sommarn var till ända hade tureorna fördubblats. Vedåtgången var nu 250m³. Den populäraste reguljärturen var den från Leksand ner till Gråda, en tur som tar ca 4 timmar.

Soldbruni

Engelbrekt blev mer och mer etablerad. Hon bokas för många olika uppdrag. En unik händelse för Solleröborna var invigningen av nya bron. Engelbrekt hade bokats i ett tidigt skede för att medverka. Hon låg vid brons västra landfäste. En stark nordlig vind piskade flaggorna. När snöret klipptes var det Engelbrekts tur att saluera den nya bron. På fördäck spelade Linda Trapp och Viktoria Ryss fiol, klädda i sina hembygdsdräkter.



s/s Engelbrekt i 1926 års utförande med styrhytt på övre däck och bryggskärm med namnet. Som synes gör den skäl för smeknamnet "Vingelbrekt".

Säsongen 1999

Århundredets sista år. Det hade nu gått 4 år sedan hon invigdes. Målsättningen är fortfarande densamma, uppbyggnaden av båten gjord av en generation som besitter en hög medelålder men i högsta grad fortfarande är aktiva och med stor kunskap fast beslutna att föra detta arv vidare.

Engelbrekt skall drivas med gammal teknik. Ombord finns en lysmaskin (=generator) som genererar ström, centralvärme, i köket kokas kaffe mm och det finns varmvatten. Allt drivs med ånga. Vedåtgången är uppe i nästan 300m³/år. Nya turer tillkommer. T.ex. kyrkturer från Tällberg med andaktsstund, kryssning från Mora med strandhugg på Sollerö båtbygga (en gammal tradition som återupplivats). Men mer och mer övergår verksamheten till att omfatta chartertrafik. Engelbrekt ägs och förvaltas idag av en stiftelse. Den viktigaste grundstenen är att hon ska drivas med gammal teknik och för alltid finnas kvar i Siljans sjösystem.

En tanke tillbaka i tiden – Eller en dag med Engelbrekt

Söndagskväll september 1999. Engelbrekt ligger förtöjd vid ångbåtsbryggan i Leksand efter en av många 4 timmars turer ner till Gråda och tillbaka. Men dagen är inte slut för Engelbrekts del. Ny besättning mönstrar på, hon ska köras till Lerön (Sollerön). Redan nästa dag väntade nya turer. Av praktiska skäl gäller det att komma iväg snarast innan ångtrycket i maskin börjar falla. Där står jag på bryggan, ger kommando sakta fram, ökar till halv fart fram.

Jag tittar in mot kajen där Gustav Wasa ligger. En tanke far genom mitt huvud, på denna plats sjönk Engelbrekt 1950. I nästa stund påminns jag om den första och enda gången jag åkte med Engelbrekt när den fortfarande gick sina reguljära turer. Fick åka på mors pakethållare från Bråmåbo till Ångbåtsbryggan. Under hela båtresan till Mora stod vi på fördäcket, jag var tillsagd att hålla mor hårt i handen. Hemresan fick jag åka motorcykel med far över gamla träbron i Sundet. En stor dag i en liten pojkes liv. En lika stor dag är denna sena söndagskväll. Jag står bakom rodet stävande upp över Siljan, det är vindstilla, hon går ljudlöst fram. Vi närmar oss Solleröns södra udde, skymningen börjar falla, några lätta dimslöjor drar ner över Gesundaberget. När vi angör bryggan på Lerön har mörkret fallit. Jag går iland och njuter. Tänker: en av Sveriges äldsta och vackraste passagerarbåtar finns på Siljan.

Åke Ryss

Turlista år 1913

å linien

Insjön—Leksand—Rättvik—Mora—Orsa

1 Juni—31 Augusti.

Ångaren GUSTAF WASA.

Stationer			Söckendagar	Sön- o. Helgdagar	Stationer			Söckendagar	Sön- o. Helgdagar
Tåg afg. fr. Orsa 6,45 fm.					Tåg afg. fr. Stockholm 10,20 fm.				
,, ank. Mora 7,14 fm.					,, ank. Insjön 4,55 em.				
från MORA	8,00 fm.	---	7,00 fm.	---	Från INSJÖN	5,15 em.	1,00 em.	5,15 em.	11,45 fm.
från SOLLERÖN	8,40 ..	---	7,40 ..	---	Till LEKSAND	5,55 ..	1,35 ..	5,55 ..	12,25 ..
Till RÄTTVIK	---	---	9,15 ..	---	Från D:o	6,00 ..	---	6,00 ..	1,30 em.
från D:o	---	---	9,20 ..	3,00 em.	från SILJANSNÄS	6,25 ..	---	6,25 ..	1,50 ..
Till SILJANSNÄS	10,15 fm.	---	10,15 ..	---	Till RÄTTVIK	---	---	7,30 ..	2,55 ..
från LEKSAND	10,40 ..	---	10,40 ..	4,15 em.	Från D:o	---	---	7,35 ..	---
från D:o	11,10 ..	3,30 em.	11,10 ..	4,30 ..	från SOLLERÖN	8,00 em.	---	9,20 ..	---
Till INSJÖN	11,40 ..	4,00 ..	11,40 ..	5,00 ..	Till MORA	8,10 ..	---	10,00 ..	---
Tåg afg. fr. Insjön 12,15 em.					Tåg afg. fr. Mora 10,00 em.				
,, ank. Stockholm 6,51 em.					,, ank. Orsa 10,00 em.				

OBS! Den 17, 24 och 31 Augusti anlöpes **icke** Rättvik på uppresan till Mora.

Ångaren ENGELBREKT.

		Alla dagar	Tag afg. fr. Bodnäs 8,1 fm. Ank. Orsa 11,15 fm.		Alla dagar
från LEKSAND	7,30 f. m.		Från WÄMHUS	2,25 e. m.	
från SILJANSNÄS	7,50 ..		från ORSA	3,00 ..	
Till RÄTTVIK	9,15 ..		Till MORA	4,00 ..	
från D:o	9,45 ..		Tåg afg. fr. Elfdalen 3,2 fm. och 7,55 em.		
från SOLLERÖN	11,35 ..		,, ank. Mora 12,00 midd. och 4,45 em.		
Till MORA	12,20 midd.		Från MORA	5,00 e. m.	
Tåg afg. fr. Mora till Elfdalen 1,05 och 6,10 em.			Till SOLLERÖN	5,40 ..	
från MORA	1,00 e. m.		Till RÄTTVIK	7,30 ..	
Till ORSA	2,00 ..		från D:o	7,35 ..	
från WÄMHUS	2,20 ..		från SILJANSNÄS	8,50 ..	
			Till LEKSAND	9,15 ..	

Laknäs anlöpes samt Mora Norra (Lasaretter).

Midsommaraftron: Från Leksand 6,30 f. m., från Rättvik 8,10 f. m., från Mora 10,40 f. m., till Orsa 12,10 m. Orsa 12,20 e. m., från Mora 1,30 e. m. **direkt** till Leksand och Insjön (Rättvik anlöpes icke).

OBS! Efter den 15 aug. från Mora 4,35 e. m., från Rättvik 7,15 e. m.

Ångaren RÄTTVIK.

Alla dagar.		Alla dagar utom helgfrila måndagar och torsdagar.	
från LEKSAND	8,15 f. m., ankommer RÄTTVIK 10,00 f. m.	från RÄTTVIK	12,00 midd., ankommer LEKSAND 1,45 e. m.
från RÄTTVIK	7,05 e. m., ,, LEKSAND 8,50 e. m.	från LEKSAND	3,30 e. m., ,, RÄTTVIK 5,15 ..

Ångbåten står i Rättvik i förbindelse med tåg till och från Falun och Orsa.

I turlistan från 1913 kan ses att det förekommer en omfattande trafik med ångfartygen även denna tid.