

*Skiljet vid Sanda (Mora Noret)*

*Foto: Sven Berg, Falun.*

# Sjöfarten på Siljan under tre århundranden

## I. FLOTTNING.

Det torde vara svårt att med säkerhet fastslå en tidpunkt, när vattendragen i stort började användas för flottning av virke. De äldsta anteckningar om flottning jag kunnat finna är i samband med tempelbygget i Jerusalem, då konung Salomo, som var byggmästare, fick cederträ från Libanon. Timret flottades då på Medelhavet till nuvarande Jaffa, och detta hände för c:a 3000 år sedan.

Man får väl utgå ifrån att de av våra förfäder, som var nog lyckliga att bo vid en sjö, rätt tidigt hade lärt sig att transporterna på vattenvägar var de lindrigaste. Denna flottning avsåg i första hand virke för husbyggnader och båtar från egna skogar och torde därför kunna betecknas som *h u s b e h o v s f l o t t n i n g*. De Leksandsbor som ägde skogsskiften vid Siljan plögade använda en kyrkbåt vid flottning av virke för gårdens behov.

Flottningen på Siljan hör så intimt samman med driften vid Falu gruva, att man kan fixera tiden till 13—1400-talen. Denna flottning torde man kunna ge namnet *i n d u s t r i - f l o t t n i n g*. Falu gruva var under sin storhetstid en väldig förbrukare av trävirke dels för byggnationer, dels för brytning av malmen, då stora eldar tändes (den s. k. tillmakningen). Hyttorna krävde även stora mängder kol och ved. Någon ordnad flottning synes dock ej ha förekommit förrän i början av 1600-talet. Falu gruva bidrog ju i hög grad till att finansiera det trettioåriga kriget, och därigenom ställdes stora krav på produktionen i gruvan. Detta medförde att flottningen från dala-skogarna ökade i betydelse, och frågan om att ordna flottningen på Dalälven blev verkligen aktuell.

För att trygga virkestillförseln bildades år 1648 "Västerdalarnas vedkompani" och år 1659 även "Österdalarnas vedkompani". År 1661 sammanslogs de till ett, och därmed ökade handeln med virke avsevärt och därmed även flottningen. Att flottningen kom senare igång i Öster- än i Västerdalarna berodde på att Siljan verkade av-

skräckande på transporterna. Vedkompaniet övergick i Bergslagens ägo år 1689 och blev en föregångare till Bergslagens skogsförvaltning.

Skattemyndigheterna hade redan år 1648 tagit initiativet till nedflottning av allmogens skatteved från Österdalarna. Denna skatteved skulle i likhet med övrigt virke forslas ner till Torsång för flottning över Runn till Falun, där den försåldes.

Under 1700-talet minskade behovet av ved för gruvbrytning genom att krutet kommit till allmän användning men även därför att gruvan var på tillbakagång, den hade i mitten av 1600-talet nått sin högsta produktionshöjd. Virke behövdes fortfarande för byggnationer i gruvan, och hyttorna behövde bränsle för smältning. Efterfrågan på sågade trävaror var nu i stigande. Under mitten av 1800-talet hade sågverksrörelsen sin stora genombrottstid med ty åtföljande flottning. De största sågverken vid denna tid ägdes av Bergslaget och Korsnäs: det senare bolaget drev från slutet av 1850-talet ett sågverk vid Runn, som en tid ansågs som Sveriges största, men 1899 flyttades huvuddelen av sågningen till Kastet utanför Gävle. Bergslaget hade då redan flyttat sin sågverksrörelse till kusten, sedan köpet av Skutskärsverken 1885 var genomfört.

Vid Siljan växte nu sågverken snabbt: i slutet av 1880-talet är Norebro i Leksand etablerat, på 1890-talet kommer tre sågar i Mora, däribland Siljans-sågen, och senare kommer Insjösågen och Rättviks-sågen.

Det var ångmaskinerna för sågverksdriften och järnvägarna för landtransporterna, som vid 1800-talets mitt gav vind i seglen för sågverken. Det var då som vår skogsindustri i modern mening skapades, och skogen började få värde. Någon flottningförening existerade dock inte vid denna tid, utan varje virkesägare skötte själv sin flottning. Över Siljan togs timret med spelflottor, där gubbarna gick runt spelkubben och nystade på linan. I avlöningen ingick även en viss mängd brännvin för varje flot över sjön. Arbets sättet var tidsödande och mycket beroende av väder och vind. — Ett försök att modernisera flottningen gjordes av Herr löjtnanten och riddaren Georg de Laval 1861, då han lät utrusta tvenne pråmar, som skulle ersätta spelflottor. Dessa pråmar, som benämndes spelbåtar, var ganska stora, heldäckade med en öppning midskepps, där spellinan ringades ner. Floten spelades in med ett varpspel, som drogs för

hand. Ett särskilt spel för ankare och ankarkätting ingick i utrustningen. År 1863 var tiden mogen för den första flottningsbåten, Siljans första propellerdrivna ångbåt, ”Tomten”, som i femton år skulle befara Siljan för att sedan flyttas till Venjan.

Nu begynte en ny tid för flottningen. Jag har med stort intresse lyssnat på min far och Målar Lars från Nusnäs, som var kock på ”Tomten”, då de berättat om hur det gick till på den tidens flottningsbåt. ”Tomten” hade inget ångspel med lin-kar utan endast en spelkubb på akterdäck, som medelst ett vinkeldrev från propelleraxeln kunde rotera. När båten åkt ut med spellinan, som förvarades i en träpråm vid sidan av båten, och släppt ankaret, var det att lägga några varv av garnlinan kring spelkubben och för mannarna att hålla i avhållet. Linan ringades så ner i pråmen. ”Tomten” förde 28 mans besättning, och för att ha bostäder för dessa och plats för spellina och det enorma vedförråd som krävdes måste tvenne pråmar alltid medfölja.

Nu hade flottningen nått en så stor omfattning, att bildandet av ett flottningsbolag var aktuellt. Detta skedde år 1865 och omfattade Vesterdalälven med biflödet Vanån. På Siljan utvecklades flottningen på privata initiativ, och 1868 kommer ångfartyget ”Siljan”. År 1870 bildades ett gemensamt flottningsbolag för hela Dalälven med tillflöden.

Man var nu inne på 1870-talet, och ångbåtarnas tid var i antågande. Det gamla systemet hade tjänat ut, och nu ökade båtarna i snabb takt. 1872 kom ”Dalarna”, ”Snappopp” 1875 och ”Göran” 1881. ”Tomten”, får ångspel och flyttas till Venjan 1878. På hösten 1887 togs ”Dalarna” upp på land vid Orsa och drogs under vintern på kälkar till Skattungsjön. — ”Dalarnas sten”, ett grund vid inloppet till Limåviken, har namnet efter nämnda båt, sedan den vid ett tillfälle gått på grundet. På liknande sätt har andra namn uppkommit. Skeppar Aron hade en gång grundkänning av ett stengrund vid infarten till Lundbjörkens hamn, och grundet kallas sedan dess ”Arons sugga”.

Min far har berättat om hur han en gång räddat en flottningsbåt från förlisning. Far var maskinist på den då nybyggda s/s Orsa 1888. Vid ett tillfälle blev båten liggande vid ett ställe söder om Nusnäs, som kallas Björn. Det var svårt väder, och båten rådde ej med flotet.

Det är ett besvärligt ställe att lägga dykdalber,\* stranden är tvär och sjön djup utanför. När nu båten låg fast vid dykdalben, varseblev min far, som var i maskinrummet, hur båtens för började sjunka. Han sprang upp på däck och såg då att stenkistan, som dykdalben var fästad vid, var på glid ner mot djupare vatten. Han sprang fram på fören med en yxa och högg av stålvejern, som båten var fästad med. Båtens befälhavare, Vikman från Mora, som befann sig i sin hytt, kom då upp. När han fått klart för sig vad som hänt och den fara de svävat i, sade han: ”Ja, så blev vi utan förfäste då!” — På min fråga hur yxan kunde bita på stålvejern svarade far, att den var så oerhört spänd, så han behövde bara snudda vid den så gick den av, men båten gjorde ett väldigt kast.

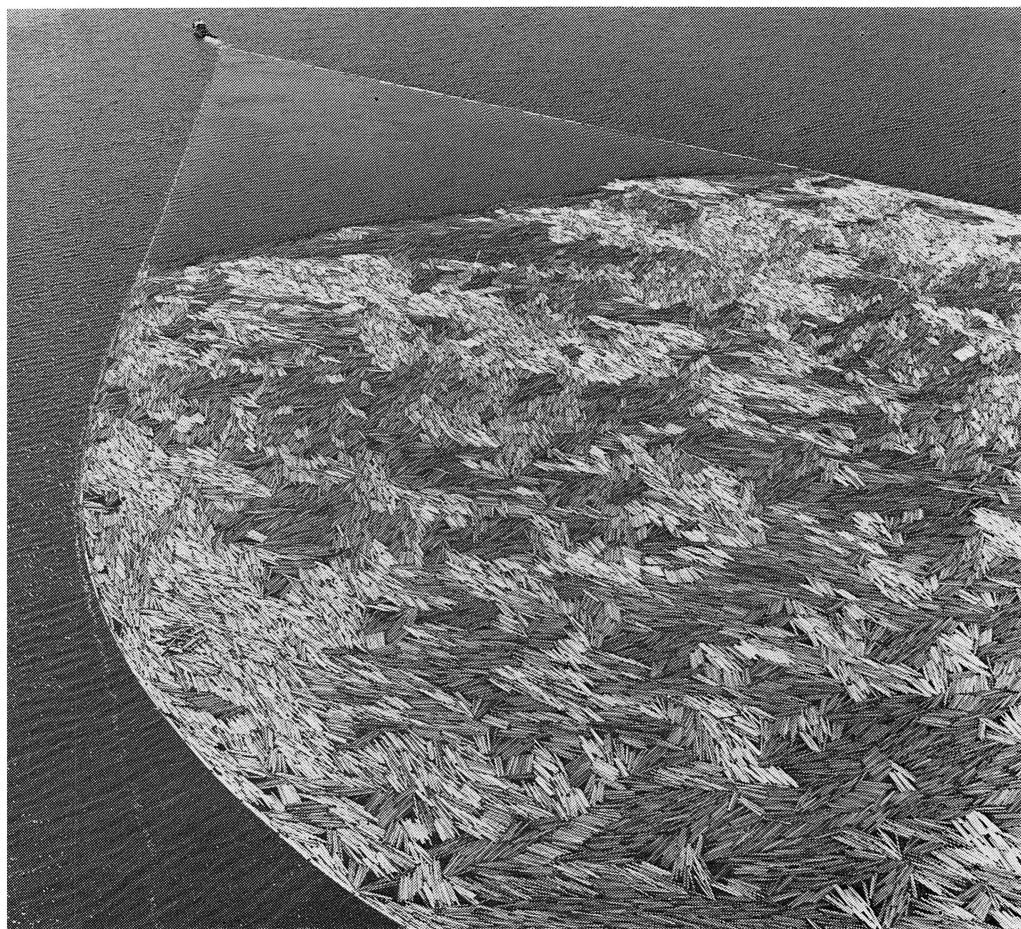
För ett flottningsbolag bör finnas en chef, och i begynnelsen skrevs titeln helt kort ”flottchef”. Det berättas att kung Oskar II vid besök i Leksand sammanträffat med flottchefen, anställd 1877, och då denne presenterat sig med titlar och allt skulle konungen ha svarat, ”att han trott sig vara ensam flottchef i Sverige”.

Siljansflottans senaste tillskott sattes i trafik våren 1965. Därmed lanserades en ny epok i flottningens långa historia genom att man frångick det uråldriga systemet med spelflottor och spelbåtar för att bogsera timmerfloten över Siljan. Den nya båten, som bär namnet Siljan I, drevs med två Scania Vabis' dieselmotorer på vardera 205 hkr och har två propellrar. Två år senare tillkom ett systerfartyg, som bär namnet ”Siljan II”. Båtarna som är de största bogserbåtarna för flottningsändamål på svenska insjöar är byggda av Lidvalls verkstad i Övermo, Leksand.

Flottningen på Siljan är nu ett avslutat kapitel. Den upphörde år 1970. Nu fraktas timret i väldiga långtradarsläp fram genom landskapet till människors och vägbeläggningens förskräckelse. Det sker bekvämt och snabbt och har måhända många fördelar framför det gamla färdsättet. Men när vi idag ser ut över Siljan är det med en smula vemod. Nu glider inga timmersläp sakta och rofyllt med hjälp

---

\* dykdalb = diktal el. sänkstöd. Det fanns ett 40-tal sådana mellan Leksand och Mora. Sänkstöden, som uppfunnits av de Laval, bestod av flera i ändarna sammankopplade stockar, av vilka den nedersta var förankrad i en stenkista på sjöbotten. Ovanför vattenytan stack endast ett stockhuvud upp, som var försett med en järnring för förtöjning.



*Flotbogsering på Siljan.*

*Foto: Sven Berg.*

av stampande flottningsbåt över sjön. Det var en syn som tjusat så många av oss, som bo vid Siljans stränder och som fått oss att meditera över både kraft och envishet som timret självt.

*Anton Bråmå  
Leksand*