

Långbanken – ett hundraårsminne

Vattenlederna, sjöar och vattendrag, var i äldre tider de naturliga samfärdslederna mellan de olika bygderna. Att färdas i obanad terräng utan vägar var både tidsödande och besvärligt. De första inbyggarna kom också säkert båtledes till Siljan via Dalälven. När detta skedde finns det naturligtvis inga uppgifter om. Det dröjde nog inte så lång tid efter det att inlandsisen hade dragit sig tillbaka förrän landet började hysa jaktbart vilt. Då kom jägare och fångstfolk på tillfälliga besök. Permanent bosättning dröjde säkert mycket länge än. De första som bosatte sig på Sollerön redde sig relativt bra, men med ett ensidigt näringsfång och en ökande befolkning räckte nog inte öns betesmark till. Huvudnäringen i dessa självhushållningens tider var jordbruk och kanske ännu viktigare boskapsskötsel.

När bristen på betesmark blev akut var det naturligt att utnyttja de ännu orörda skogsmarkerna i omgivningen. Detta var ingenting unikt för Sollerön, stora delar av det svenska skogslandet har använts för fäbodrift. Vad som var speciellt för Sollerön var belägenheten på en ö som gjorde det nödvändigt att frakta boskapen över sjön flera gånger om året. En sak som man kan undra över i sammanhanget är, varför bosatte sig inte folk permanent på fastlandet när det blev trångt på ön? Solleröborna har av nödtvång alltid varit båtbyggare och många har uppnått stor skicklighet i detta hantverk. Den båttyp som använts i senare tid för djurtransporter är den s.k. sturbåten som det fortfarande finns något exemplar kvar av. Denna båttyp har säkert utvecklats under mycket lång tid för att bli det effektiva transportredskap som det så småningom blev. Att frakta djuren över sjön flera gånger om året var säkert stora problem många

Emellan Arbetsdirektionen öfver byggnadet af
vägen från Sollerö kyrka till fastlandet i Ges-
unda fäbodarna i ena och Mås Jöns Larsson
i Grundtälja i andra sidan, är denna dag up-
skrifvat följande.

Kontrakt.

Underteknad Mås Jöns Larsson öfverger sig
bärmed att anskaffa material och bygga träbron
öfver sundet mellan Lewen och Grundtäljedudet
med såväl Tälthä som nedparten, i utlykt med
profiteringar och till afspjuning färdig, i ett
pråk allt tväntusent f20000 kronor som utbetalas
på följande sätt.

Två tusent f2000 kronor utbetalas med arbete
begynn och sedan betalas i mån af arbetets fort-
gang till tväntusent tväntusent som utbetalas först
när bron är afspjnad och af väg och vattenbygg-
nadsstyrelsen godkänd.

Sollerö den 24 Mars 1893
M. J. Larsson

C. J. Larsson
B. H. Larsson
M. J. Larsson
M. B. J. Larsson
Arbetsdirektion
Nämrande vittnen:
Nils E. Andersson
Erik Anders Jöns son

Kontrakt mellan Mås Jöns Larsson och Arbetsdirektionen om bygget av flottbron.

gångar, med stormar och dåligt väder, även om det fanns lämpliga båtar för ändamålet. Höstflyttningarna var de besvärligaste när man blev kvar i fäbodarna till långt in på hösten och kanske rentav fick invänta isläggningen för att ta sig över sjön. Många tragedier har också drabbat Solleröfolket under dessa transporter.

En fast broförbindelse över sjön hade länge stått högt på Solleröbornas önskelista.

Redan på 1700-talet byggdes, på initiativ av Daniel Jonson, en provisorisk gång- eller ridväg över det smala sundet i norra delen av ön mot Mora. Om denna led någonsin använts för fäbodflyttningar är högst tveksamt.

Vägförbindelsen från Sollerö kyrka till stora allmänna vägen i Gesunda fäbod byggdes mellan åren 1879 och 1893. Mot slutet av 1870-talet hade planerna på en fast vägförbindelse över sjön kommit så långt att soldatrotarna började köra sten till den planerade vägbanken. Detta skedde dock i liten skala

och pågick till 1881, det mesta arbetet gjordes 1880. Dagpenningen var då för en man 1 kr och 50 öre, för en man och häst 3 kr. Arbetet låg sedan nere till 1887 då stenkörningen kom igång på nytt, även nu inom rotarna och med samma dagpenning, som för övrigt var oförändrad under hela byggnadstiden till 1893. Finansieringen av arbetet var naturligtvis den viktigaste frågan som måste lösas, men efter besked att statsbidrag skulle kunna utgå och detta senare precisades till 33000 kr kom det hela i ett bra läge. Fyra uttaxeringar där varje person mellan 16 och 60 år betalade 1 kr och 27 öre samt för jordbruksfastighet gav sammanlagt 11470 kr. Vid uttaxeringarna år 1890 fanns det 838 personer mellan 16 och 60 år inom socknen. Betalningsvilligheten visar att detta var något som alla var intresserade av, det är förbluffande få personer som kommit på restlängd.

Arbetsledningen såg också till att alla möjligheter att få in pengar utnyttjades, så krävdes t.ex. en provryttare på 6 kr för att ha kört på vägen när detta inte var tillåtet. Provryttaren betalade.

Från år 1889 har ett arbetsdirektorat tagit över arbetsledningen från rotarna. Dessa fem personer ingick i detta direktorat, Lafvas Jöns Jönsson, Bus Mats Matsson, Mås Jöns Larsson, Mats Olov Larsson och Norra Bondpers Per Persson med Mats Olov Larsson som kassör.

Denna direktion betingade sig ett arvode på 1 1/2 % av totalkostnaden för vägbygget. När soldatrotarna skötte arbetet var det enbart dagpenning som



Långbanken från Sollerön.
Foto: Johan Öhman 1909.



*Vägbanken och flottbron mellan Lerön och Gestunda.
Foto: Johan Öhman 1909.*

gällde, sedan blev det även mycket ackordsarbete, men också kontraktsarbete. Man delade in vägsträckan i lämpliga längder och gjorde auktion på bitarna. Den som tog arbetet billigast fick arbetet.

Grovbrytningen av vägen över holarna till sjön delades upp i ett trettiotal vägstycken och auktionerades ut på detta sätt. Rotarna var dock fortfarande engagerade i arbetet med detaljerade bestämmelser vad varje rote skulle bidra med, främst då med fyllnads- och stenkörning. Som teknisk ledare för arbetet anställdes vägbyggmästare Erik Olsson från Mockfjärd. Han hade tidvis Gagnefskarlar anställda. Som byggmästare fungerade även Bäsä Erik Andersson från Vika och Bärs Olov Olsson, den senare skötte stenarbetet. Mås Jöns Larsson från Gruddbo åtog sig att bygga flottbron för en fast kostnad av 10000 kr. En kapten G Morsing hade på kommunalstämmans uppdrag upprättat planritning och kostnadsförslag över vägbanken och flottbron. Hans förslag gick ut på att två parallella murar av huggen eller kluven sten skulle muras upp mellan Sollerön och Lerön. Mellanrummet mellan dessa murar skulle sedan fyllas med jord och grus. Denna idé förkastades dock med motiveringen att den enda sten som fanns tillgänglig var kullersten som inte kunde användas för

murning. Denna konstruktion skulle väl också ha frusit sönder när väggroppen blivit vattendränkt och genomfusen.

Erik Olsson gjorde sedan nya ritningar som kunde godkännas av arbetsdirektionen.

En stor del av Solleröns arbetsföra befolkning arbetade mer eller mindre sporadiskt med vägbygget. Det var även andra arbeten på gång inom rotarna t. ex. skolhusbyggen, sågen i Gesunda samt flera vägbyggen på ön, men även väghållningsskyldighet inom tingslaget bland annat i Venjan. Eftersom allt skulle göras för hand var det tydligen ingen brist på arbete. Amerikaemigrationen hade även reducerat den arbetsföra befolkningen avsevärt.

Tegelslagning och kalkbränning hörde också till göromålen. Teglet som användes på ön brändes i stor utsträckning i tegelugnen i Ryssa och roddes över sjön.

Enligt nutida begrepp var både material och arbetskostnad mycket låga, men någon jämförelse med dagens priser går ju inte att göra. Några exempel kan ändå vara av intresse. Under åren 1890 - 92 kördes 15800 lass sten och grusfyllning till en kostnad av 4360 kr. Detta gör ca 28 öre pr lass. Det var bestämt att varje lass skulle hålla minst 20 kubikfot (0,566 kubikmeter) 5306 löpfot virke till ledstänger kostade 106 kr. Grova plankor betalades med 5 öre pr fot.

När vägen öppnades för trafik på hösten 1892 ville arbetsdirektionen ha hastighetsbegränsning på flottbron, möjligen den första begränsningen av detta slag i våra trakter. Bron skulle kunna ta skada om man körde fortare än gående



Dunder Olov från Utanmyra på väg till sin fäbodstuga i Gesunda. Men vilket årtal?

Foto: Anders Lejon.

över densamma. Detta blev också kommunalstämmans beslut den 11 sept samma år. Varje överträdelse skulle medföra 5 kr i böter. Om några pengar kom in på detta är obekant.

Redan den första vinterns islossning skadade bron så svårt att den måste repareras för 257 kr. Summans storlek antyder en omfattande skada på bron, om man sätter den i relation till lönenivån. 257 kr motsvarar 170 tolv-timmars arbetsdagar. Det kom fram många förslag hur bron skulle skyddas i fortsättningen, man enades slutligen om att lägga ut länsor med dubbla stockar på varje sida om bron. År 1894 lades länsor ut på södra sidan av bron. Detta gav tydligen så goda resultat att samma slag av länsor även lades ut på norra sidan av bron året efter. Bron var byggd så att den skulle kunna öppnas för båttrafik. Den som skötte denna syssla fick säkert göra rätt för den 50-öring som varje broöppning inbringade.

Var vägen skulle gå förefaller inte att ha orsakat några större meningsskiljaktigheter. Man följde den gamla vintervägen från Gruddbo mot sjön. Det enda ställe där det fanns några delade meningar var i Gesunda, där många ville ha vägen norr om Gesundaån ända upp till häradsvägen. Detta med motiveringen att backen upp till denna väg skulle bli mindre brant samt möjliggöra en bättre anslutning. Vidare ansågs det onödigt med två broar över ån så nära varandra. Så här i efterhand förefaller detta vara den bästa lösningen, men arbetsledningen bestämde sig för den nuvarande sträckningen. Vägen togs i hela sin längd från



Även vid brobygget år 1935 skötes fyllnadskörningen med hästar.
Foto: Johan Erlandson.

Sollerö kyrka till Gesunda in till allmänt underhåll år 1896. Samma års islossning och vårfloed skadade vägbanken svårt. Kostnadsförslaget för denna reparation slutade på 1325 kr. Sollerö socken vägrade dock bekosta denna reparation med hänvisning till att vägen var intagen till allmänt underhåll. Banken reparerades inte förrän flera år senare.

Kostnaden för hela vägbygget från Sollerö kyrka till Gesunda slutade på 53294 kr. Den enda skuld som fanns vid avslutat arbete var en på 5000 kr till Orsa skogsmedelsfond. Det visade sig snart att vägbankarna inte var tillräckliga vid det höga vattenstånd som ofta förekom vid vårfloederna. Man fick ofta ta till de gamla sturbåtarna när vägbankarna stod under vatten.

Under 1930-talet påbyggdes bankarna några decimeter. Detta har sedan visat sig vara tillräckligt för att hindra vidare översvämning.

Under 1920-talet och början av 30-talet när bilarna mera allmänt började trafikera våra vägar blev helt naturligt den gamla flottbron den svaga länken i vägförbindelsen över sjön. Den var byggd för helt andra trafikförhållanden. Lastbilarna som började ta över mer och mer av de tyngre transporterarna utsatte bron för stora påfrestningar. Anders Erlandson hade också börjat köra linjetrafik med sina bussar mellan Sollerön och Mora. Något måste göras åt den gamla bron. Ett försök att lägga under grova torrfurustocker för att öka bäriheten hade inte önskad effekt. Is, stormar och de många broöppningarna hade gått för hårt åt bron. Något annat alternativ än en ny bro fanns inte. Den nya betongbro som ersatte den gamla flottbron byggdes år 1935.

Erik Pettersson