

# Milstolpar

”...en för Sollerö Socken serskildt och för orten i allmänhet nödig och nyttig vägcommunication mellan Mora och Leksand...”

Om tillkomsten av vägen mellan Ryssa och Limå bruk vid mitten av 1850-talet

Rubrikens citat kommer från Sollerö sockenstämmoprotokoll den 10 oktober 1847.<sup>1</sup> Då hade frågan om byggande av en kärrväg från Ryssa till Limå bruk diskuterats på sockenstämman i fem år. Det skulle dröja ytterligare nio år innan denna väg blev färdig.

När man idag hör namnet Sollerön tänker nog de flesta utsocknes nog bara på själva ön Sollerön. Man glömmer lätt bort att socknen, som 1775 blev självständig under namnet Sophia Magdalena socken, efter att förut tillhört Mora socken, också omfattar stora skogsmarken på fastlandet väster om ön. Utnyttjandet av skogsmarken för bete och foderfångs var av vital betydelse för Sollbönderna. Ett komplicerat system av hem- och långfäboddar med flyttning mellan dessa utvecklades under århundradena. Skogsmarkerna var alltså inte speciellt öde, de genomkorsades av många, men enkla, fäbodstigar. Däremot skulle det dröja till mitten av 1800-talet innan en större väg byggdes från Morahållet ned mot Leksands socken.

Åt Morahållet gick vägen över Sundsbron vid öns norra sida, en vägförbindelse som finns dokumenterad från 1600-talet, exempelvis på Olof Schallroths karta från 1676.<sup>2</sup> Broförbindelsen var dock dålig, oftast fick man använda båt för överfarten. När man från ön skulle buffra till fäbodarna på fastlandet fick man forsla djuren i ”storbåten”, vilket naturligtvis inte alltid var så lätt. Det skulle dröja till 1892 innan man fick broförbindelse mellan ön och Gesunda, då vägbanken och en flottbro kunde invigas av landshövding Curry Treffenberg. En fast bro byggdes 1935.

Vintervägarna över isen kom därför att spela en viktig roll i öns förbindelse

- 1 ULA, Sollerö KyA, KlA:2. Protocoll hållet i Allmän Sockenstämma med Sophia Magdalena församling den 10 Oct. 1847.
- 2 LMV U32-1:1 Geografisk karta över Mora och Venjans socknar, Olof Schallroth.

med fastlandet. På vintern hämtades hö hem från fäbodarna och de tunga malmtransporterna från gruvorna i Ål till Johannisholms och Siljansfors järnbruk gick över isarna till Skålnäs och Ryssa på fastlandet, där förbönderna fortsatte på den gamla vintervägen ”Hafsgatan”.<sup>3</sup>

Området från Ryssa mot sockenrådet mot nuvarande Siljansnäs socken (egen socken 1875) och Limå bruk var dock inte ett helt väglöst land. En ridväg fanns, som gick över Mångberg-Mångbergsholen-Björka-Kansberg-Solleröåsen till Leksandsåsen.<sup>4</sup>

### ***Planer på kärrväg mellan Ryssa och Limå bruk***

Kongl. styrelsen för allmänna väg- och wattenbyggnader (det som idag är Vägverket) tillkom 1841 och samma år beviljade Riksdagen anslag till ”vägars anläggning och förbättring för de Norra länen”. I en kungörelse från Konungens befallningshavande (landshövdingen) i Kopparbergs län i december 1841 informerades socknen om detta beslut. Socknemännen i Sophia Magdalena församling, samlade till sockenstämma den 9 januari 1842 ansåg som sin underdåniga önskan att ”Statsanslag måtte i nåder beviljas för anläggande af landsväg mellan Ryssa fäbodar och Limå Bruk, utgörande en sträckning af ungefärligen 2 Mil.” En sådan väg skulle förkorta avståndet till Leksand med 2½ till 3 mil och skulle också underlätta möjligheterna till forkörning till bruken väster om Siljan. Man påpekade vidare att ”på ungefärlig 1 Mil, mellan Ryssa – och Soll-Björka redan finnes en tämmeligen farbar och backfri väg, gående öfver torr och sandig mark, samt att förhållandet vore i det närmaste detsamma mellan Soll-Björka och Limå Bruk, ehuru marken på denna sträckning uppges att vara mera oländig och stenbunden.”<sup>5</sup>

Frågan drog sedan ut på tiden. En förnyad ansökan om statsbidrag hade inlämnats till landshövdingen i maj 1847 med anhållan att ”Kon. Befallningshafvande benäget wille till ny pröfning och handläggning upptaga den förut väckta frågan om en ny landswägs anläggning wester om sjön Siljan emellan Limå Bruk och Ryssa fäbodar”. Landshövdingen svarade med frågan om ”Församlingen på egen bekostnad wille låta undersöka nämnde wägsträckning och deröfwer uppräta kostnadsförslag med tillhörande Plan- och Profilkarta: och sedan nämnde Resolution blifwit Församlingen delgifwen, samt socknemännen nu häröfwer rådplägat, stannade de omsider i det beslut, att, då ifrågawarande wäg wore för dem av wäsentlig nytta, de gerna åtog sig att bekosta den föreslagna undersökningen.”<sup>6</sup>

3 Lindén 1950, Andersson 1997.

4 Nilsson 1938, s. 385.

5 ULA, Sollerö KyA, KlA:2

6 ULA, Sollerö KyA KlA:2, sockenstämma 4.7 1847.

### ***Kostnadsförslag upprättas***

Uppdraget att upprätta kostnadsförslaget gick till pastorsadjunkten i Venjans församling, mag. Isak Adolf Wesström. Han hade, vid sidan om sin prästtjänst, redan upprättat ett antal arbetsplaner och varit arbetsledare för vägbyggen, utdikningar med flera allmänna arbeten, bl a vägbygget mellan Venjan och Mora 1838-39.7

Den 9 september 1847 infann sig Wesström i Ryssa fäbodrar för upprättande av ett plan- och kostnadsförslag. Socknens ombud vid denna förrättning var fjärdingsmännen Bondpers Anders Olsson och Krång Lars Olsson.

Enligt Wesströms kostnadsberäkning borde vägen bli 8 alnar bred mellan diken och gå genom fäbodarna Ryssa, Gesunda och Björka. Han konstaterade vidare att "För öfrigt fanns redan å en del, eller ungefär 1/2ten av sträckningen, emellan Ryssa och Björka en gammal kärrväg, samt derifrån till Limå Bruk en större gångväg, men huruvida dessa vägar, hvilka dels gingo i flera krökningar, dels ej alltid på de för väganläggning tjenligaste ställen, skulle wid den Nya Landsvägens anläggande begagnas, skulle vid den närmare undersökningen bestämmas." Efter företagen undersökning skriver Wesström "att den tjenligaste sträckningen för vägen vore emellan Ryssa och Björka ungefär efter gamla vägen, ehuru med större eller mindre afvikelse derifrån till rättande af krökningar och undvikande af för tvära backar. Från Björka borde vägen gå efter östra slutningen af den framgående bergsträckningen, genom ängstora Harn [Stora Harängen] till och genom nedre delen af Leksands Åsens Fäbodtäcker, derifrån efter samma bergslutning genom Lundbjörkens Fäbodrar till Limå. Den sålunda undersökta sträckningen befanns till anläggning af väg ganska tjenlig, större delen med god grund och lätt tillgång till godt grus, samt fri från alla större backar."

Väglinjen utstakades därefter och indelades i en mängd väglotter och grader. Ett antal smärre trummor och kavelbroar måste byggas, liksom att en del mindre byggnader behöfde flyttas i Gesunda där vägen var "en mycket trång gata" mellan gårdarna.<sup>8</sup>

Över detta plan- och kostnadsförslag upprättade sedan lantmätaren Hjalmar Benander plan- och profilkartor samt ett slutligt kostnadsförslag.<sup>9</sup> I såväl Wesströms som Benanders handlingar hänvisar man till olika plan- och profilkartor. Dessa finns dock tyvärr ej med i akterna.

Därefter blev ärendet tydligt liggande hos landshövdingen, för på sockenstämmen den 30 juni 1850 beslöts att "Socknemännen skulle till Konungens Befallningshafvande ingå med en förnyad vördsam anhållan, det Konungens

7 Murelius 1931, s. 173 f.

8 ULA, Kopparbergs län, Landskansliet EXI:4, kostnadsberäkning 25.9 1847

9 ULA, Kopparbergs län, Landskansliet EXI:4, kostnadsberäkning 31.12 1847

Befallningshafvande täcktes å Högvederbörlig ort understödja deras underdåniga ansökan om anslag af almäna medel till den ifrågasatta anläggningen af en communicationsväg emellan Ryssa fäbodas och Limå Bruk. Och som berörda väg vore för denna Församling så i högsta måtto behöflig, ville Socknemännen, så vida den blefve på Statens bekostnad anlagd, åta sig hela underhållsskyldigheten för densamma, intill dess annorlunda derom kunde blifva förordnad.”<sup>10</sup>

### ***Anslag och byggande***

Äntligen började det lossna på anslagssidan. I och med att det nu fanns ordentliga kostnadsberäkningar, plan- och profilkartor kunde landshövdingen hos Kung. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader ansöka om medel ur den fond ”För nya vägars anläggning och till omläggning eller förbättring å gamla landsvägar”, som 1850-51 års riksdag hade anslagit medel till.<sup>11</sup>

Arbetet påbörjades 1852. Som arbetskraft skulle folk från Venjan anställas. Venjan var vid denna tid hårt drabbad av missväxt, varför detta var en form av nödhjälpsarbete. Även Sollerön var drabbad. Sockenstämman beslöt därför att till landshövdingen ”anmäla sin ödmjuka anhållan, att äfven de, för att erhålla en högst behöflig arbetsförtjenst, måtte uti förbenämde vägbyggnadsarbete i någon mon få deltaga.”<sup>12</sup> Så blev dock tydligen inte fallet, utan det var venjansfolk som byggde vägen, under ledning av Wesström. Venjans socken tillsköt även de medel utöver statsbidraget som krävdes för att få vägen klar.<sup>13</sup>

Under arbetes gång skedde inspektion av arbetet av distriktschefen i Östra distriktet, Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, som kunde konstatera att arbetet gick ganska trögt. I oktober 1856 avsynades dock arbetet slutgiltigt genom landshövdingens försorg.<sup>14</sup> Vägen Ryssa till Limå bruk stod äntligen klar!

Från Ryssa fanns då sedan tidigare väg över Budsäl till stora vägen mellan Mora och Venjan. En ny väg byggdes 1886 från Ryssa över Ryssheden och anslöt till stora vägen Mora-Venjan söder om Vika. Även denna väg byggdes med statsbidrag. En minnessten med inskriptionen 1886 EOS står vid vägskälet strax norr om Ryssa och minner om detta vägbygge.<sup>15</sup>

### ***Broarna vid Mångbro och Ryssa***

Vägen Ryssa-Limå bruk korsar två större vattendrag, den över Mångån vid

10 ULA, Sollerö KyA, KIa:3

11 Modig, 1853, s. 30.

12 ULA, Sollerö KyA, KIa:3, sockenstämma 22.2 1852.

13 Arosenius 1866, s. 49 f. Murelius 1931, s. 173 f.

14 RA, VoV arkiv, Tekniska byrån EIV:4, inspektionsberättelser 1852-53, resp. EIV:5, inspektionsberättelser 1854-56.

15 RAÅ Mora sn, nr 401.

Mångbro och över Ryssån i Ryssa, samt den mindre Gesundaån i Gesunda. Enligt Benandes kostnadsberäkning skulle en träbro byggas över Mångån, med landfästen av sten och med en brokista. Men även bron i Ryssa skulle enligt samma kostnadsberäkning också vara av trä ”235 alnar lång, 7 alnar hög med 2ne landfästen af sten och en Brokista.” Den skulle också tjärstrykas och rödmålas. Tydligen byggdes en stenbro i ett valv i stället, även om detta inte framgår av tillgängliga handlingar. I det protokoll som upprättades vid vägdelning inom Mora tingslag 1889 står nämligen ”Ryssåbron af sten, men vägen derå jemte ledstänger ingår i allmän delning”.<sup>16</sup>

### ***Milstolpar längs vägen***

Idag finns längs vägen mellan Ryssa till gränsen mot Siljansnäs socken sex milstolpar på kraftiga stenfundament, placerade på vägens västra sida. Milstolparna har på ett förtjänstfullt sätt restaurerats av Mora kommun i slutet av 1990-talet.

Systemet med milstolpar inrättades genom en kunglig förordning 1649. Syftet var att mäta vägarna. Vid ungefär varannan mil upprättades gästgiverier eller skjutsstationer, där de resande kunde byta hästar. Milstolparna sattes upp på



*Landsvägsbro vid Mångbro.*

16 Lantmäteriet, Kopparbergs län, Mora sn, nr 176a, vägdelningshandlingar 1889, del 1, s. 97



*Landsvägsbron vid Mångbro.*



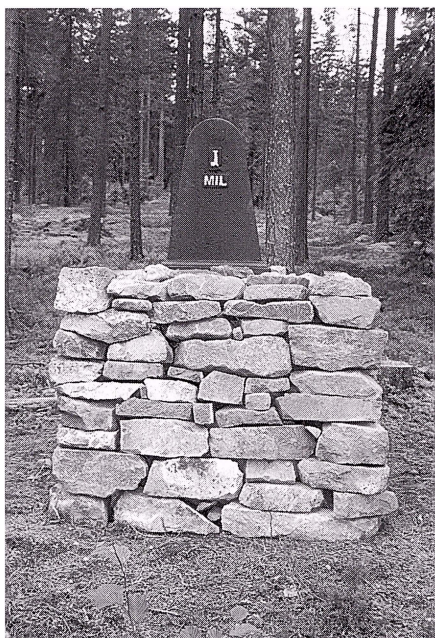
*Bron vid Ryssa.*

landshövdingens initiativ längst det viktigaste vägarna och bekostades av respektive socken.

I ett cirkulär från länsstyrelsen 1835 infördes uppgifter om anskaffande av nya milstolpar i respektive socken.<sup>17</sup> Frågan behandlades på sockenstämman den 23 maj 1836 då socknemännen tillfrågades ”huruvida de nya stolparna borde såsom förut blifva af träd, eller såsom prydligare, varaktigare och för okynnet mera fredade af tackjern, och stadnade församlingen i det enhälliga beslutet att bekosta anskaffandet och uppsättande af tackjernsstolpar med förgylld inskrift och säker stenfot.” Man hade dock, liksom Mora socken, det förbehållet att Siljansfors och Johannisholms bruk skulle bekosta uppsättandet av milstolpar på delar av Sollerö och Mora socknars allmänna vägar. Vid sockenstämman den 8 oktober 1837 beslöts vidare att ”I afseende på uppsättandet af stenfötter till de nya mil- och fjerdingstolpar, som enligt församlingens beslut blifvit anskaffade, stadnade församlingen vid den öfverenskommelse, att uppsättande af de ifrågavarande stenfötterna skulle genom entreprenad-auction bortacorderas, och kostnaden bestridas af det, som af saköresmedlen [socknens böteskassa] kan inflyta.”<sup>18</sup>

Några ytterligare uppgifter om milstolpar finns ej i sockenprotokollen. När frågan behandlades 1836 och 1837 fanns ännu inte kärrvägen mellan Ryssa och Limå bruk, den hade inte ens diskuterats. Frågan inställer sig om de nya gjutjärnstolparna placerades ut efter den gamla vägen från Ryssa och söderut. I de förut omnämnda kostnadsberäkningarna finns inga noteringar om milstolpar. Detta är lite märkligt, då andra företeelser längs den nya väglinjen, som i stora stycken sammanföll med den gamla vägen, är noggrant noterade.

I vägdelningshandlingarna från 1889 är de sex stolparna antecknade. I en vägbeskrivning över de allmänna vägarna i Mora tingslags väg-hållningsdistrikt 1903 finns också sex



*Helmilstolpe i Ryssa.*

<sup>17</sup> Nordin, s. 26 ff.

<sup>18</sup> ULA, Sollerö KyA, KIa:2.

milstolpar upptagna ”t.v.”, det vill säga på vänster sida om vägen i färdriktning mot norr.<sup>19</sup> En kontrollmätning av beskrivningens avstånd mellan stolparna och dagens avstånd visar på en förvånansvärd samstämmighet. Skillnaden utgör som mest c:a 100 meter! Då skall man också tänka på att det har ju också skett vissa rätningar av vägen sedan 1903.

Idag står stolparna på ett avstånd av c:a 2650 meter, vilket också stämmer väl överens med en kvarts gammal mil, som är 2672 meter (den gamla svenska milen mätte 10688 meter). Vi kan alltså konstatera att milstolparnas placering idag stämmer mycket väl överens med den väg som blev klar 1856.

Milstolpar som står i ett intakt system skall stå i följande ordning: 1 mil,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{4}$ , 1 mil osv. De nuvarande stolparna står också i denna ordning från sockengränsen i söder i riktning mot norr enligt följande: 1,  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{2}$ ,  $\frac{1}{4}$ , 1,  $\frac{1}{4}$ . Strax öster om Budsäl i Mora socken finns ett fundament, utan stolpe.

Det normala vid uppsättning av milstolpar var att man utgick från residensstaden och placerade stolparna på vänster sida om vägen. När man kom till en sockengräns, anslöt nästa socken med sina stolpar. Vägen genom Siljansnäs har aldrig haft några milstolpar, varför det inte gick att ansluta indelningen söderifrån.<sup>20</sup> Istället valde man troligen att räkna avståndet från närmaste milstolpe längs vägen Mora-Venjan. I Södra Vika står en kvartsmilstolpe.<sup>21</sup> Avståndet därifrån på gamla vägen mot Budsäl och milstolpsfundamentet där är cirka 2,6 km, dvs en fjärdings mil. Fundamentet i Budsäl borde därför haft en halvmilstolpe. Enligt fornminnesinventeringen skall en lös järnhäll legat i närheten av fundamentet så sent som 1971, men är nu förkommen.<sup>22</sup> Därefter stämmer indelningen av stolparna hela vägen; kvartsmilstolpe söder om Ryssa<sup>23</sup>, helmilstolpe på Ryssheden<sup>24</sup>, kvartsmilstolpe invid Tollagården i Gesunda<sup>25</sup>, halvmilstolpe strax norr om vägen till Mångberg<sup>26</sup>, kvartsmilstolpe strax norr om Björka fäbod<sup>27</sup> och helmilstolpe<sup>28</sup> cirka 850 m norr om sockengränsen mot Siljansnäs.

Milstolparna längs denna väg fick inte fungera så länge i den funktion de var tänkta för. På 1870-talet gick Sverige över till metersystemet och milstolparnas

19 Vägverkets museum, Mora tingslags vhd, F:2.

20 Lantmäteriet, Kopparbergs län, Leksands sn nr 322, vägdelningshandlingar 1875, s. 101 ff.

21 RAÄ Mora sn, nr 270.

22 RAÄ Mora sn, nr 403.

23 RAÄ Sollerö sn, nr 73.

24 Finns ej med i RAÄs digitala fornminnesregister.

25 RAÄ Sollerö sn, nr 11.

26 RAÄ Sollerö sn, nr 13.

27 RAÄ Sollerö sn, nr 25.

28 RAÄ Sollerö sn, nr 26.



formella status upphörde. Begreppet ”mil” fortsätter dock att leva i Sverige, till skillnad från de flesta andra länder som har metersystem. ”En fjärdingsväg” levde också länge kvar i folkmun, och är alltså avståndet mellan varje milstolpe.

*Jan-Olof Montelius*

## KÄLLOR OCH LITTERATUR

Borlänge, Vägverkets museums arkiv

Mora tingslags väghållningsdistrikt

F:2, Beskrifning öfver allmänna vägar inom Mora tingslags väghållningsdistrikt, upprättad år 1903 af O. Bergström

Stockholm, Riksarkivet (RA)

Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsens (VoV) arkiv

Tekniska byrån

EIV:4, inspektionsberättelser 1852-53

EIV:5, inspektionsberättelser 1854-56

Uppsala, Landsarkivet (ULA)

Kopparbergs läns länsstyrelse

Landskansliet

EXI:4, Handlingar angående allmänna vägar, järnvägar, broar och färjor 1842-50

Solleröns kyrkoarkiv (KyA)

KIa:2 Sockenstämmans protokoll 1829-1847

KIa:3 Sockenstämmans protokoll 1848-1862

## ARKIV PÅ NÄTET

Lantmäteriet

Historiska kartor

Lantmäteristyrelsens arkiv

Kopparbergs län, Mora socken

LMV U32-1:1 Geografisk karta över Mora och Venjans socknar, Olof Schallroth  
1676

[http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/show.html?showmap=true&mapTypeSelected=false&mapType=&archive=LMS&nbOfImages=1&documentAccessCode=LMS\\_%3ALMS\\_U32-1%3A1](http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/show.html?showmap=true&mapTypeSelected=false&mapType=&archive=LMS&nbOfImages=1&documentAccessCode=LMS_%3ALMS_U32-1%3A1)

Lantmäterimyndigheternas arkiv

Kopparbergs län

Leksands socken

20-LEJ-322 Vägdelning 1875, nr 322

<http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/show.html?archive=REG&showmap=true&searchType=v&nbOfImages=278&documentAccessCode=lm20%3A000485as>

Mora sn

20-MOJ-176A Vägdelning 1889, nr 176a

<http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/show.html?archive=REG&showmap=true&searchType=v&nbOfImages=295&documentAccessCode=lm20%3A00045h37>

Riksantikvarieämbetet (RAÄ)

Digitala fornminnesregistret Fornsök

<http://www.fmis.raa.se/cocoon/fornsok/search.html>

#### LITTERATUR

Andersson, Oscar, 1997, "Haffsgata" – rågång och vinterväg. Sool-Öen

Arosenius F R, 1866, Beskrifning öfver provinsen Dalarna. II.

Lindén, Bror, 1950, Dalska namn- och ordstudier gällande särskilt Mora tingslag och Österdalsområdet. I:2

Modig, Otto, 1853, Tillägg till Anteckningar om allmänna väg- och vattenbyggnadsarbeten i Sverige från 1840-1850, omfattande åren 1851-1853

Murelius, G, 1931, Väg- och vattenbyggare i prästrock och skinnbyxa. Svenska vägföreningens tidskrift

Nilsson, Albert, 1938, Samfärdsel och fordon. Gruddbo på Sollerön

Nordin, Stefan, 1995, Underlag och anvisningar för upprustning av milstolpar i Kopparbergs län