



Prins August målad av Sömskar Lars Larsson i Tibble.

Sjöfarten på Siljan under tre århundraden

II. FRAKTFART.

Den största händelsen på Siljan under tidigt 1800-tal torde väl vara tillkomsten av ångfartyget "Prins August", som 1839 gjorde sina första färder på våra segelleder. "Prinsen" var ett träfartyg med skovelhjul, utan någon överbyggnad eller skydd för regn och storm. Namnet fick båten efter Kung Oskar I:s son Prins August, hertig av Dalarna. Av folkhumorn döptes båten till "Skovel August".

"Prinsen", som ägdes av ett ångbåtsbolag, bildat av bruken kring Siljan, byggdes vid Bäcka bruk invid Orsa. För ångpanna och maskiner svarade Motala Verkstäder. Den maskinella utrustningen var något av ett unikum, sett ur vår tids synpunkt. Ångpannan arbetade med ett ångtryck av 0,35 kg per cm². Maskinerna var två stycken

med 7 hästkrafter vardera. De fartygsmaskiner, som nu driver våra båtar, har som känt tvenne excentrar för varje slid för att kunna gå både fram och back. Dessa maskiner hade bara en excenter, som var ställbar och vid backning skulle ställas om och låsas medelst en bult. Genom att centrum på skovelhjulen låg i höjd med båtens däck, var maskinerna byggda med cylindern under vevaxeln.

Ångbåtens egentliga uppgift var från början att hjälpa skutorna uppför älven till Leksand samt att bogsera dem över Siljan vid vindstilla. I 17 år fram till 1856 var detta träskrov i tjänst, men nämnda år byggdes ett av plåt, och senare insattes nytt maskineri och ny ångpanna. Från 1888 fick "Prinsen" bogsera de första kolpråmarna över Siljan, tills den eleganta s/s "Bergslaget" 1898 övertog bogseringen. De sista åren hyrde Flottningsbolaget båten för landrensning, men kring sekelskiftet blev den degraderad till lastpråm för att slutligen 1918 fraktas till Ludvika. "Prinsen" fick även tjänstgöra som passagerarfartyg och kunde då ta 100 passagerare.

Den 13 juni 1839 var följande notis från Mora införd i Falu Tidning:

"Ångfartyget "Prins August" är nu liggande vid vår strand efter att på 5 timmar ha bogserat en stor pråm från Leksand. Det ligger verkligen något hänförande uti att se mänskliga industriens vackraste uppfinningar visa sina spår upp i dessa ödsliga trakter, att höra de plaskande hjulen och se den höga rökkolonnen, samt stränderna fulla av åskådare och på ett ställe, där i årtusenden endast de eviga skogarna speglat sig i vattnet och knappt något ljud stört tystnaden i naturen. Ännu ett årtusende och kanske då löpa här ångvagnar på sina järnbanor. Ett decennium synes gå fortare framföre nu än ett århundrade fordom, och redan dricker man på gästgivargårdarna ända upp till Mora Selters, Sodavatten och Limonade Gazeuse."

Samma dag var direktionen för nya ångbåtsfarten på Siljan samlad i Leksand och invigde ångfartyget, och dagen därpå var en lustresa annonserad. I den första turlistan hette det att: "Båten avgår från Leksand till Mora, om passagerare och fraktgods finnes att gå med." Kapten på "Prinsen" var Knubb Erik från Berg, han var anställd i cirka 45 år. Hans efterträdare, Måx Johan, blev sedan den första kaptenen på s/s "Bergslaget". Knubb Erik var en märklig man, som även sysslade med skogsköp och hade många gruvhål på sina marker.

Ser man Siljans första ångbåt i ett större sammanhang, måste man erkänna, att våra pionjärer var tidigt ute. Sveriges första ångbåt byggdes först 1817, en passagerarbåt som gick traden Stockholm—Uppsala—Västerås. Den första båt, som gick över Atlanten med enbart ångkraft, var träfartyget ”Sirius” om 703 ton, hon gjorde sin jungfruresa 1838 med en fart av 6,7 knop (drygt 12 km. i timmen) och gick sträckan Irland—Nya världen på 18 dygn.

Under 1800-talet var det flera litterära turister, som färdades över Siljan, nu med hjulbåten ”Prins August”. Ingen mindre än den store sagoförfattaren H. C. Andersen reste med ”Prinsen” över Siljan 1850. Även den unge akademikern Maximilian Axelsson reste med ”Prinsen” från Leksand till Mora 1853 och berättar i sin bok ”Säterdalen och Siljan” om färden, hur båten med tre stora lastpråmar i släptåg kom uppför älven vid Leksand. Segelskutorna gick vidare på egen hand, men ”Prinsen” skulle ta in ved innan färden kunde fortsätta. Två skutor skulle till Ickholmen, dit ”Prinsen” måste hjälpa dem, även den tredje fick bogsering till Mora. Axelsson berättar att segelskutorna hade två master med segel och att ångbåten hade en segelmast, på vilken seglet hissades för att öka farten då den tredje skutan upphanns, alldenstund god vind var rådande vid tillfället.

När sjöfarten på Siljan kring mitten av 1800-talet skall skildras får man det intrycket, att det var en livlig trafik med många segelskutor eller lastdragare, som de också kallades. Ångbåtsbolaget Prins August ägde vid denna tid åtminstone 18 lastdragare. Livslängden på dessa var kort, endast vid pass 15 år. Skutorna byggdes vid Bäcka bruk, Nusnäs, där en skutbyggare gick under namnet ”byggjus”. I Vikarbyn var också byggen i gång. På Sollerön var Bråmå Jöns Jönsson speciellt anlitad som pråmbyggare. Ur styrelsens protokoll finner vi en beställning av en pråm, som skulle vara fullt färdig den 27 juni 1853. Bolaget håller smiden och spik i olika längder samt tre tunnor tjära. Som beställningen var gjord den 7 mars samma år, synes det vara brådskande att förstärka flottan. Av den snabba leveransen kan man förstå att Bråmå Jöns Jönsson var inställd på pråmbyggen. Vi ger några exempel på pråmars namn: Friskyttan, Herkules, Raket, Svea, Göta, Norden, Svan, Lärkan och Svalan, samt de två mindre för ”handelsmannagods” avsedda, Tvilling 1 och 2. Det sista bygget var Tärnan, som färdigställdes 1874 och köptes 1881, då bolaget avvecklade rörelsen av flottningsbolaget.

År 1959 kom genom rådande lågvatten ett pråmvrak i dagen vid den gamla hamnen i Skålnäs, Ryssa. Av farkosten, som lär ha sjunkit på 1850-talet, återstod endast delar av spanten och en bit av fören. Resterna kunde dock berätta om ett 30 m brett skrov. Enligt traditionen skall masterna ha synts ovan talltopparna.

Då Domnarvets järnverk 1878 var färdigbyggt, hade detta stor inverkan på Siljanstrafiken. Hyttornas tid var förbi, men nu kom kolfrakten i stället. Det tog sin tid att komma igång, ty kolhus och kolskutor skulle byggas, men 1888 kunde de första kolfrakterna lossas från pråm till järnvägsvagn i hamnen vid Insjön. Det var den gamla "Skovel-August", som drog de första kolskutorna, men den avlöstes 1898 av bolagets nya båt s/s "Bergslaget". Då båten hade lossats från järnvägsvagn i Rättvik och går ut på sin provtur med säljare och köpare ombord, möter den ute på Siljan "Skovel-August", som kommer från Limån, släpande på tvenne kolpråmar. Köparna var givetvis intresserade av att få se båtens förmåga att bogsera, det var ju till det den var inköpt, och så kopplades pråmarna till s/s "Bergslaget", som sätter så hög fart att "Skovel-August" fastän ensam har svårt att följa med!

Då kolfrakten var som livligast, var ett drygt halvduzin pråmar igång från ett 10-tal kolhus, det längst bort belägna var Långlet, längre upp var ej älven segelbar. Dessa pråmar, som byggdes på slip vid Övermo varv, var cirka 30 m långa och 7 m breda. Kollasten fyllde 12 järnvägsvagnar speciellt byggda för kolfrakt. Det var en ståtlig syn att se kolpråmarna på sin färd utför älven, med en sotsvart styrman, som högst upp på kollasten med en lång stång fästad i rodret styrde pråmen. Då s/s "Bergslaget" kom med 2 eller 3 pråmar till Leksand, gick båten med bara en i taget genom gamla flottbron och släppte den vid Tibble, de övriga låg kvar vid Kyrkgrundet. Vid sådana tillfällen var det hindersamt med flottbron, och var det 3 pråmar som skulle igenom fick Kvist Britta öppna bron 5 gånger i följd. Det var jänkiga dagar för besättningen på s/s "Bergslaget", som fick köra i ett, och kom resan från Långlet eller Orsa var det lång bogsering till Insjön och hindersamt med alla broar som skulle passeras. På söndagarna anordnades lustresor, folk reste mycket med båtar på den tiden.

Kolfrakten var heller inget arbete för veklingar. Det var att i kolhusen fata kolen i stora kärror och på långa landgångar ta sig ut till

pråmen, någon skillnad på dag och natt fanns inte, vila och matlagning fick göras under resor. Vid framkomsten till Insjöhamn skulle kolen återigen fatas i ett mått, som medelst ett spel hissades upp i järnvägsvagnen. Detta spel drogs för hand tills långt in på 1900-talet, då en elmotor ersatte vevarna på spelet. Kolfraktarna var till övervägande del Rönnäskarlar med Stor Olle som bas för laget.

s/s "Bergslaget" fick en relativt kort tillvaro på Siljan. Efter cirka 20 år började frakterna minska, det ena kolhuset efter det andra stod tomt och övergivet och revs slutligen ner, sist av alla var kolhusen vid Limån. I början av 1920-talet hade frakterna blivit av så ringa omfattning att Bergslaget lät sin båt ligga still och hyrde båt för bogsering. Efter något år såldes båten och fick då namnet "Trafik". Den blev 1943 åter såld, nu till Norrland, varifrån den 45 år tidigare hade kommit. Det kan noteras, att den sista kolfrakten från det sista kolhuset vid Limån gick över Siljan något år inpå 1930-talet, och därmed var såväl kolfraktsepoken som Bergslagets direkta engagemang i sjöfarten på Siljan ett avslutat kapitel.

III. PASSAGERARTRAFIK.

Det behövdes uppenbarligen en mer utvecklad persontrafik på Siljan och Orsasjön än den som Prins August kunde ombesörja. En ny fas i sjöfarten inleddes därför, när Mora Ångbåtsbolag bildades någon gång före 1866. Nämda år var Siljans första passagerarbåt färdig att sättas i trafik och fick då namnet s/s Mora. Efter en omfattande ombyggnad vintern 1902 ändrades namnet till s/s Engelbrekt. Arbetet utfördes vid Övermo varv i Leksand. Mora uppehöll gods- och persontrafik mellan Äls socken och Mora med övriga platser på rutten med en tur i vardera riktningen alla helgfria dagar under seglationen. För mer skrymmande gods fanns en lastpråm, som bogserades av båten en gång i veckan.

Efter endast 9 års sjöfart förstod Mora-bolaget att "Moras" krafter inte skulle räcka att klara av det stigande trafikbehovet. Så bildas Österdalarnas Ångbåts A. B. 1873, även detta i Mora. Det synes som det gamla Mora-bolaget går upp i det nya, som övertar inventarierna. Det nya bolaget beställer en båt från Gevle varv, som 1875 sättes i trafik med namnet Osterdalarna. Redan året därpå får bolaget konkurrent, då ångfartyget Gustaf Wasa av ett i Rättvik bildat bolag

ger sig med i sjöfarten. Efter tre års strider om frakt och passagerare är Gustaf Wasa redo att uppgå i Österdals-bolaget, som 1893 säljer skeppet till Stockholm, där det fortsätter i Mälartrafik under namnet Prins Carl. Fartyget blev mycket omtalat i samband med den tragiska händelsen år 1900, då en man vid namn Nordlund mördade kaptenen och fyra passagerare ute på Mälaren. Mördaren var en av de sista svenskar, som dömdes till döden och avrättades genom hals-huggning.

Då nu Österdalsbolaget blivit ägare till Gustaf Wasa, slopades trafiken på Brednäs i Insjön. Den förbindelse med sydligare nejder som Gustaf Wasa-bolaget skapat var ju förmer. Från Borlänge avgick hästskjutsar dagligen under seglationstiden till Båtsta och därifrån upp till Gagnefs kyrka med ångslupen Barbro. Därifrån var det åter landstrafik på den 7 km långa vägen till Gråsta som är samma plats som Marielund. I Gråsta tog Gustaf Wasa vid och förde passagerarna vidare till Leksand och Siljans övriga platser. Resan fungerade också omvänt. Då järnvägen 1884 var byggd till Insjön, upphörde sjöfarten till Gagnef. Bolaget ägde tvenne riggade pråmar, Sollerön och Anna, avsedda för godsfrakter. Även Österdalsbolaget hade en pråm, den med segel försedda Kullan. Båtarna förde frakt-journal. Ur Gustaf Wasas journal första året 1876 tar vi några exempel under "Varifrån och varthän": Från Tunsta till Sollerön 25 juni L. Lejon bal kaffe, fat sirap, fat socker, strömming och vetemjöl. Från Leksand till Sollerön 30 juni Solleröns Handelsbolag 5 lådor spik. Från Tunsta till Sollerön den 29 nov. L. Lejon ett fat öl, ett ankare vin, såpa och strömming.

I Tidning för Falu län och stad den 2 juni 1877 står att läsa: "Sollerön anlöpes, då från därvarande brygga signal gives medelst upphissad flagg, eller när några passagerare önskar landstiga." I en turlista från 1885 sägs att: "Vid Sollerön upptages resande och gods från båt."

Gävle Dala järnväg som 1890 nådde fram till Rättvik blev 1895 ägare till en båt som gick mellan Rättvik och Leksand. Den trafiken gick bra tills Siljansbanan 1914 nådde Rättvik, och sedan var det att försöka med nya rutter. Två dagar i veckan gjordes utfärd till Gesunda från Rättvik, till Mora samt till Tunsta och Gråda. 1945 såldes GDJ-båten till Österdalarnes Ångbåts AB. Det blev ingen glädje

mer med den båten, som hette Rättvik, och 1971 blev den nedskrotad.

Så har sjöfarten på Siljan levt sin tid till glädje och nytta för många. En svunnen tid, säger många — dock inte helt. Än kan vi åtnjuta den vackra synen av det 100-åriga fartyget Gustaf Wasa, som med sin smäckra stäv bryter väg genom Siljans vattenspegel. En långdragen signal, som rullar in mot stränderna, byarna och fritids- husen bestyrker ordet ”än leva de gamla gudarna” — här uttytt: passagerarfartygen på Siljan.

Anton Bråmås
Leksand