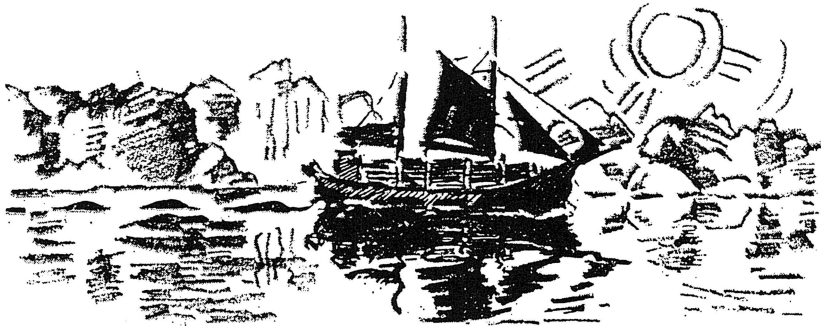


Skutor

Roddbåtar, storbåtar, kyrkbåtar, skutor och pråmar. Solleröns mest kända och berömda hantverk fram till våra dagar torde utan tvivel vara båtbyggeriet. Många "sollbyggare" var erkänt goda och skickliga båtbyggare och anlätades även utanför socknens gränser. Båtbyggandet var ett hantverk framsprunget av den tvingande nödvändigheten för öns folk att färdas på vatten, såväl Siljans som fastlandets skogssjöar och tjärnar. Vattenframkomlighet var en förutsättning för fiske och handel men även för djurtransporter i den väl utvecklade fäbodkulturen i socknen. Fisket utgjorde tidigt en del av de viktigaste livsbetingelser för solleröborna och att bygga goda allvädersbåtar blev efter hand ett signum för Solleröns båtbyggare.

Solleröns roddbåtar såldes långt utanför socknens gränser. Båtarna staplades på varandra i hästslädar och kördes vintertid bl.a. till Falun, där de såldes och betingade ett pris på 15 riksdaler per styck. Detta skedde självfallet före järnvägstransporternas tid och när Solleröns båtbyggeri stod på sin höjdpunkt vid mitten av 1800-talet. Johan Svensson har initierat beskrivit det gamla båtbyggandet på Sollerön i Sool-Öen 1988.

Närmast i förbigående nämner Johan Svensson i sin artikel några uppgifter om att även skutor byggts på Sollerön. Att detta förhållande upptar så lite utrymme i artikeln kan delvis ha sin orsak i att så få dokumentära uppgifter om skutbyggandet finns att tillgå. Dock torde det vara ställt utom allt tvivel att Solleröns erkänt skickliga båtbyggare togs i anspråk även för skutbygge under båtfrakternas glansperiod på Siljan, före järnvägarnas tid. I sin "Beskrifning" öfver provinsen Dalarne" nämner Fredrik Reinhold Arosenius ingenting om skutbyggnation men han konstaterar, att det på 1860-talet fanns "några få skutor eller järnbåtar för de kringliggande brukens behof samt en och annan mindre segelbåt". Han nämner att nio lastbåtar fanns och att kyrkbåtar om 50 - 60 fot byggs. Arosenius konstaterar även, att



Skärgårdsskuta i Husaröleden. Skutan påminner i stora drag om de skutor som trafikerade Siljan med trälaster och handelsvaror.

Efter litografi av Roland Svensson.

“Båtbyggnad har från urminnes tider utgjort denna allmoges väsentligaste handaslöjd. Huru betydligt den måste vara, synes bäst däraf, att utom det egna behovet, som uppgår till kanske 300, tillverkas nästan alla båtar, som användas inom socknarne kring Siljan af Solleröfolk. Härtill kommer en icke ringa utförelse deraf till andra delar af länet, vanligen efter ingångna beställningar”. Som framgår har båtbyggeriet på Sollerön således varit betydande. Både roddbåts- och kyrkbåtsbyggandet har varit föremål för dokumentation genom olika skribenter medan däremot skutor och prämar inte rönt samma intresse.

Historiskt sett har den s.k. “sturbåtn” varit det flytetyg som avlöste de specialbyggda flottarna som fraktade kreaturen mellan ön och fastlandet vid buföring vår och höst. Även om dessa flottar var förhållandevis stora, var de ingalunda så sjösäkra att de dyrbara husdjuren på ett betryggande sätt kunde forslas över vattnet. På Solleröns västsida mellan Levsnäs och Trasön finns Flåtånäs, en liten udde som säkerligen har namngivits efter sin betydelse som landstigningsplats för flottar från denna tid. Flottarna avlöstes således av storbåtarna, som var säkrare och mera lättmanövrerade i sjön. De var omkring 10 meter långa och med en bredd av omkring 3,5 meter. De var så byggda att de kunde ta ombord 2 - 3 hästar och 4 - 5 kor förutom något småkreatur. Djuren stod vända mot båtsidorna och fästansordning fanns där. Båtarna roddes med två årpar och årtullarna var placerade nära fram- och bakstammarna. Fyra man rodde dessa båtar men vid hård vind sattes ibland två man vid varje åra. Även en kärrskinda kunde emellanåt placeras i fören. Vid buföringstider kunde det se ut som en marknadsplats vid Levsnäs och Flåtånäs.



Storbåt, byggd på traditionellt sätt av okänd båtbyggare på Sollerön. Det är den enda bevarade storbåten och den finns i Gesunda byalags ägo. Av bilden kan ses årtullarnas placering samt bindselanordningar för kreaturen. Borden förstärkta i mitten av båten.

Foto: Alvar Hedqvist

De första storbåtarna var försedda med en bred fällbar tvärbak som underlättade lastning och lossning av djuren vid överskeppning. Tvärbaken fälldes ner mot land och kunde då fungera som landgång. Anordningen kan vara en kvarleva från buföringsflottarnas tid. De sista storbåtarna hade inte denna konstruktion utan hade låga och spetsiga fram- och bakstammar. Albert Eskeröd, som skildrat allmogebåtsbyggandet i Sverige, uppger att Sollerön hade sex storbåtar i slutet av 1800-talet, fördelade på de olika fäbodlagen. Den enda kvarvarande "sturbåt" som nu finns kvar, har ungefär samma konstruktion och storlek som nämnts ovan. Den förvaltas av Gesunda byalag.

Vid sina uppteckningar från Sollerön fick Håll Nils Mattsson fram en del uppgifter om skutbygge. De tycks ha byggts på flera platser och som regel valdes en lämplig plats nära sjön och där botten var någorlunda tvärdjup vid stranden. Båtbyggare i Bodarna fick dock gräva en kanal vid sjösättning eftersom det var långgrunt utanför byn. De föredrog ändå att förlägga sitt skutbyggande nära bostaden eftersom det krävdes 4 - 5 man från byn för

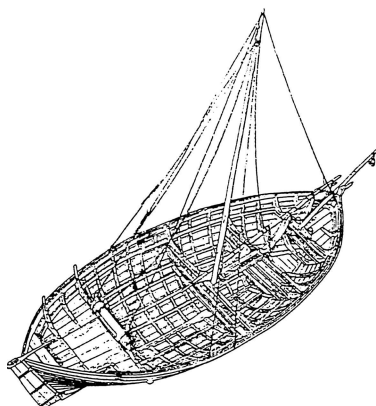
arbetet. Vid sjösättning drogs skutan ner till stranden av fyra hästar som spändes för den konstruktion som bar upp skutan. Även på fastlandet vid södra Gesunda tycks skutor ha byggts och sjösatts. En av Håll Nils Mattssons sagesmän - Rull Olof Olsson i Gruddbo f. 1871 - minns från sin barndom att en skuta sjösattes vid Slogklitt söder om Kulåra. Det kan sannolikt ha varit fråga om den sista skutan som byggdes på Sollerön. Rull Olof beskrev den som en vanlig båt utseendemässigt men ungefär dubbelt så stor som en roddbåt. Troligen var det fråga om en pråm som var avsedd att bogseras. Den var varken utrustad med åror eller segel enligt vad Rull Olof mindes.

En annan av Håll Nils sagesmän - Sar Anders Andersson i Bodarna f. 1848 - mindes att det byggdes stora segelskutor med två master samt upp till 6 alnars segel. Dessa skutor var inte avsedda att drivas fram genom rodd utan skulle antingen seglas eller bogseras. Flera uppgifter styrker att det söder om Kulåra fanns en stapelbädd där skutor sjösattes. Siljans första ångfartyg, Prins August byggd år 1839, var behjälplig med att dra ut skutorna vid sådana sjösättningar. Vid lågvatten kan alljämt ses vissa lämningar efter denna stapelbädd. Den nämnda ångaren var för sin drift försedd med skovlar på sidorna och kallades därför av folkhumorn för "Skovel-August".

Efter Håll Anders i Kulåra berättas att man från byn kunde se masttopparna över skogen på Myckelön mot fastlandet när segelskutorna passerade på sin trad mellan Skålnäs vid Ryssa och Insjön. En del av skutorna hade skarvade master för toppsegel men synintrycket kan även ha varit beroende av skogens beskaffenhet på holmarna.

Såväl segelskutor som pråmar byggdes. En del av de större skutorna kallades även för jakter. De uppgavs vara dåligt riggade och ej byggda för kryss. En jakt lär ha legat väderfast vid Vaverön i två veckor för en envis nordan. Pråmarna var även riggade men huvudsakligen avsedda att bogseras, antingen av segelförande fartyg eller senare av ångfartyg. Segelskutorna var mestadels spetsgattade, d.v.s. tvestävade med spetsig akter som de traditionella siljansbåtarna. Dock var de ganska breda och skilde sig troligen inte särskilt mycket från den s.k. Kalmarbåten, en typ av båt som nyttjades i skärgårdstrafik i södra Sverige under lång tid. Denna båt hade en längd av 11,5 meter, bredd 4,6 meter och var försedd med ett råsegel om 25 kvm. Råsegel förekom inte på siljansskutorna på senare tid. De hade vanligtvis s.k. siljansrigg - gaffelsegel (snedsegel), toppsegel, klyvare och foc. Skutorna byggdes i varierande storlekar och med en eller två master. Även pråmarnas storlek varierade beroende på användningsområdet. En del kolpråmar kunde vara ända till 30 meter långa och med 7 meters bredd kunde de med kollast fylla 12 järnvägsvagnar.

Enligt Anton Bråmås i Leksand var Bråmås Jöns Jönsson på Sollerön en speciellt anlitad skut- och pråmbyggare. Bråmås Jöns var född år 1812 och



Kalmarskutan som användes i skärgårdstrafik i södra Sverige från medeltiden. Den hade stagad mast och råsegel. Längden var drygt 11 meter. Den var stadig och ansågs vara en god skärgårdsbåt.

Efter illustration i B. Landströms "Skutor"

var även fjärdingsman i socknen. År 1853 beställde Österdalsbolaget en skuta av Bråmå Jöns, varvid bestämdes att bolaget skulle hålla med smide och spik samt tre tunnor tjära. Skutan fick namnet "Herkules". I de största skutorna användes ganska grovt kransågat virke - upp till 2 tum. Avsatser för borden måste huggas in i "rångger" (spanten). Båtbräderna skarvades trots att virket i dessa skutor var utvalt av bästa furu i de flesta fall. Till kölen användes 10 tums ekspik.

Av Österdalsbolaget styrelseprotokoll av den 7 mars 1853 med anledning av byggandet av Herkules framgår följande:

"Som nödvändigt ansågs, att med ny pråm, nu genast förstärka flottan, har af Fahlroth en sådan betingats av Bråmå Jöns Jönsson på Soll om 200 a 220 skeppunds dräkt, hvilken Pråm enligt överenkommelse skall lämnas fullt färdig med inredning, 2 master hithörande, för 950 riksdaler riksgälds.... Pråmen skall lämnas vid Sollerö strand senast den 27 juli detta år...."

Detta förefaller närmast obegripligt att Bråmå Jöns under den korta tid som stod honom till buds kunnat bygga och färdigställa skutan. Självfallet måste han ha haft virke till bord och spant, och masterna måste torka efter alla konstens regler. Sannolikt hade Bråmå Jöns byggt båten före kontraktsskrivningen och fått detta undertecknat mot slutet av byggnationen.

Johan Svensson nämner en hel rad av båtbyggare på Sollerön, men huruvida dessa var kunniga i skutbygge kan inte med säkerhet sägas. Dock lär de flesta ha medverkat i några av de arbetslag som tillsammans byggde skutor. Till skillnad från roddbåtsbygge som i de flesta fall skedde i något utrymme i båtbyggarnas hemgård, var skutbyggandet ett gemensamhetsarbete. Förutom Bråmå Jöns nämnes:

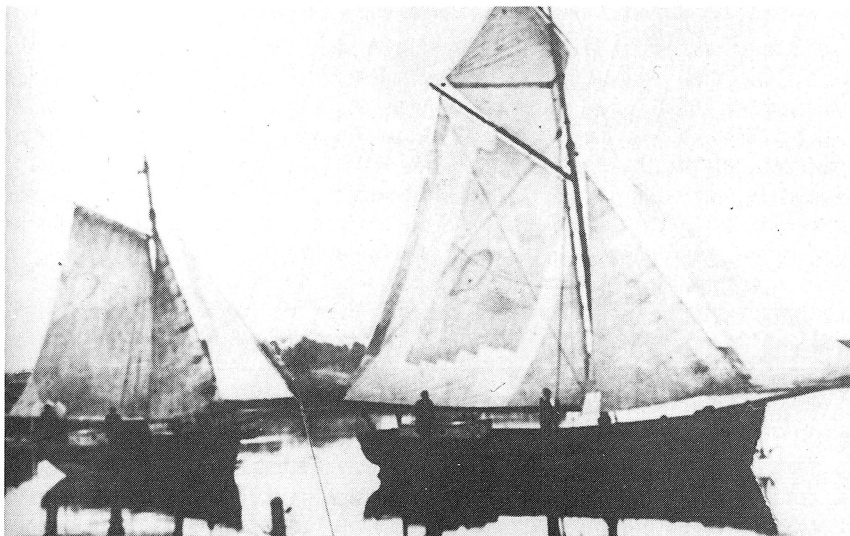
- Mats Lars Larsson i Bengtsarvet, f. 1790,
- Böl Jöns Andersson i Häradsarvet, f. 1814,
- Knuts Lars Ersson i Bodarna, f. 1814,
- Knuts Mårten Mattsson i Bodarna, f. 1825,
- Dunder Olov Mattsson i Utanmyra, f. 1836,
- Mås Olov Jönsson i Gruddbo, f. 1844,
- Flint Lars Larsson i Gruddbo, f. 1849
- Bröderna Rull Olov Olsson och Rull Anders Olsson i Gruddbo,
- Trapp Anders Jönsson i Gruddbo,
- Flint Anders Nilsson och
- Dunder Anders Olsson från Utanmyra samt
- den legendariske Kals Anders Andersson i Bodarna.

Solleröns mest berömda kyrkbåtsbyggare Anders Bondesson från Utanmyra och Lars Håll från Gruddbo deltog inte i skutbygge eftersom deras verksamhet inföll efter skutepoken. Den olycklige skutskepparen Dunder Mats Nilsson från Utanmyra f. 1796, som ansvarade för den skuta som förliste i en storm utanför Truts udde 1844 och vars historia återges i Sool-Öen, var sannolikt en av flera skutskeppare från Sollerön som sysslade med skutfrakt. Han var en av de äldre skepparna och bekantgjordes genom den ödesdigra förlisningen och den efterföljande sjöförklaringen. En av de senare skepparna var Bond Mats Andersson, f. 1854 och då boende i Utanmyra (Bond Erik Perssons farfar). Han lär ha varit skeppare på "Skålnäsjakten" vilken i så fall är identisk med den sjunkna skutan utanför Skålnäs i Ryssa. Eventuellt kan ålderdomliga dokument i gårdarna på ön ge besked om ytterligare skutskeppare från Sollerön som var verksamma under den tid som fraktfarten blomstrade på Siljan.

Omfattningen av trafik med segelskutor och pråmar på Siljan var avsevärd under 1700- och 1800- talen och ända fram till sekelskiftet. Konkurrensen från ångfartygen blev då övermäktig och järnvägen slog ut skutfrakten helt. Abraham Hülphers seglade år 1757 över Siljan som passagerare på en skuta under sin bekanta dalaresa. Han noterade i sin dagbok att det förekom sjöfart med malm till bruken och stångjärn som returfrakt. Vid denna tid fanns ett icke föraktligt antal bruk i full verksamhet i Ovensiljan, exempelvis Limå

bruk, Ickholmen, Siljansfors bruk samt Bäcka bruk och Fredshammar i Orsa. Givetvis fraktades även handelsvaror av olika slag. Ursprungligen lastades skutor och pråmar vid Gråsta i Gagnef. Forsarna vid Gråda omöjliggjorde seglats längre söderut. Senare när järnväg drogs fram till Insjön år 1884, övertog denna ort den huvudsakliga omlastningen av malm och övriga varor. Från Ovansiljan skeppades även ved och kol. I synnerhet kolfrakten var omfattande. Att fraktfarten mellan Skålnäs och Siljansfors var anseelig, styrks av det förhållandet att vägen mellan dessa platser var dubbelspårig vilket var ovanligt vid denna tid. Anledningen var den att hästfororna var tungt lastade med malm till Siljansfors och stångjörn i motsatt riktning och stora svårigheter uppstod att väja med dessa foror i enkelspårig väg.

Antal skutor som byggts på Sollerön är inte känt. Även i Nusnäs, Vikarbyn och Övermo i Leksand byggdes skutor och pråmar, sannolikt även i Bäcka. Intendent Tarras Blom uppger att två fraktföretag på Siljan - Österdalsbolaget och Wasabolaget - innehade i vart fall 18 skutor och pråmar och hälften av dessa trafikerade Siljan vid en och samma tidpunkt under högsäsong. Skutorna benämndes även lastdragare. Dessa tycks ha varit av enahanda konstruktion men var odäckade med två staglösa master med snedsegl och fock, var ganska breda och relativt flatbottnade. De saknade



Segelskutorna "Swea" och "Wiktoria", två av de sista skutorna på Siljan, byggda omkring 1875 i Vikarbyn resp. Nusnäs. Foto omkring 1890 utanför inloppet till Saxviken i Mora. Från Orsa Kommuns bildarkiv.

kajuta eller annan överbyggnad. Det framgår av dokument från Leksand att även en omändrad kyrkbåt användes som lastdragare, huvudsakligen för tegeltransport. Som mest kunde den lasta 2000 Lakanstegel. En mindre sådan skuta kallades "Bråddöden" på grund av att den var rank och otät och vållade besättningen mycket arbete och besvär. I slutet av 1800-talet ersattes lastdragarna av något större skuttyper.

Österdalsbolaget hade två riggade lastdragare som hette "Sollerön" och "Anna", bägge sannolikt byggda på ön. Mitten av 1800-talet präglades av en ganska intensiv skutbyggerperiod. Skutorna döptes till feminina namn som "Wiktorina", "Anna". "Svea", "Göta", "Kullan" men även till fågelnamn, t.ex. "Svan", "Lärkan", "Svalan", och "Tärnan". Det förekom även andra namn utöver de nämnda Herkules och Sollerön som t.ex. "Raketen", "Friskyttan", "Napier", "Norden", samt "Tvillingen I" och "Tvillingen II". "Nordstjärnan" var en av senare skutorna som byggdes år 1880 av Rombo Anders Eriksson i Vikarbyn. Den beskrevs som stark och stabil men bred och klumpig Efter några år som segelskuta byggdes den om och försågs med ångmaskin. Den fraktade kol, kalk och tegel men var även godkänd för upp till 120 passagerare.

Svan var troligen en av de största skutorna på Siljan. Den lastade 400 skeppund (1 skeppund = ca 170 kg) och var tvåmastad samt förde 3 segel och 2 ankare. Många av segelskutorna avriggades och användes som pramar som drogs av ångfartyg. Först nyttjades Skovel-August men mot slutet av 1800-talet tillkom ångfartygen "Mora" och sedan "Bergslaget" på 1890-talet. Mora anskaffades av Österdals Ångbåts AB år 1860 men byggdes om i början av seklet och döptes då om till "Engelbrekt". Ångfartyget Bergslaget tillhörde Stora Kopparbergs Bergslags AB som vid denna tid hade stora transportintressen även över Siljans vatten.

En skutresa från Gråsta i Gagnef till Orsa tog omkring 7 - 8 dagar i anspråk beroende på väder och vindförhållanden. Den sammanlagda segelsträckan var 75 kilometer. Som Hülphers anför, måste skutorna dras med linor uppström älven från Gagnef mot Insjön såvida inte vinden tillät att segel sattes. I senare tid bogserades skutorna. Besättningens arbetsvillkor var hårda. Lönen var under 1800-talet beroende på om skutan bogserades eller satt under segel. Seglades den erhöll besättningsman 4 skilling banco pr skeppund men under bogsering var han endast berättigad till hälften. Omkring år 1840 skrevs kontrakt som t.ex. kunde ha följande formulering:

"Personal skall under segelationstiden (Siljan isfri) ständigt närvara vid fartygen och vårda dem samt vara ersättningskyldig om något skadas till följd av försumlighet eller vårdslöshet...."

Det är möjligt att det kan ha varit någon liknande klausul som åberopades när Dunder Mats Nilsson fälldes till ansvar för förlisningen år 1844.

Besättningen hade även att "iakttaga ett nyktert och anständigt levnadssätt samt ställa till efterrättelse och lydnad de anordningar och föreskrifter som av oss styrelsen lämnas". Vidare föreskrevs att om någon av "lättja, olydnad, sturskhet eller dryckenskap" bröt mot kontraktets bestämmelser, kunde straffansvar inträda. Ett par man på Tvillingen hade t.ex. år 1867 genom försumlighet tappat ett sockerfat i sjön och ådömdes att solidariskt betala 78 riksdaler i skadestånd för det förstörda fatet. Med hänsyn till att karlarna endast hade en dagpenning på 2 riksdaler, måste skadeståndet ha varit synnerligen kännbart för dem. Ett anställningskontrakt innehöll vanligen även bestämmelser om att grundstötning som skett genom vårdslöshet, innebar förlust av dagpenning till dess att båten åter gått loss. Vidare ägde rederiet eller bolaget rätt att avskeda besättningsman med omedelbar verkan.

Österdalsbolagets segelriggade skuta Kullan kan identifieras som den lastdragare som ångfartyget Mora bogserade. Till Kullan beställdes ett ankare från Furudals bruk men det blev för stort och kom aldrig till användning. Ankaret finns alltså kvar och är numera uppställt på kajen i Leksand som prydnad. Kullan övergick senare i privat ägo och från 1897 finns ett kontrakt, där ägarna arrenderar ut skutan till soldaten Olof Sten i Nusnäs. Kontraktet har följande lydelse:

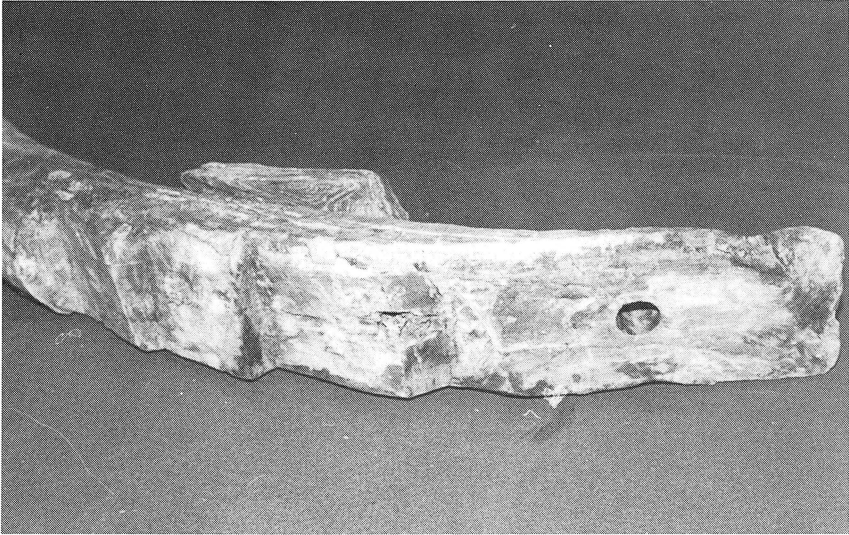
"Wi undertecknade egare af Skutan "Kullan" bortarrenderar härmed nämnda skuta för innevarande seglationsår till Soldaten Olof Sten från Nusnäs på följande vilkor; Ofvannämnda Olof Sten får nu öfvertaga Skutan med segel, kättingar, draggar, linor samt julle och allt behör, med vilkor att efter bästa förmåga och såsom sin egendom vårda och reparera mindre bristfälligheter; åtaga sig och uppgöra frakter till högsta pris, samt därför till oss vid anfordran redovisa med en tredjedel (1/3 del) utaf förtjensten. Sålunda öfverenskommet och hafva vi härmed hvarsitt lika lydande exemplar tagit.

Mora Noret d. 14 maj 1897

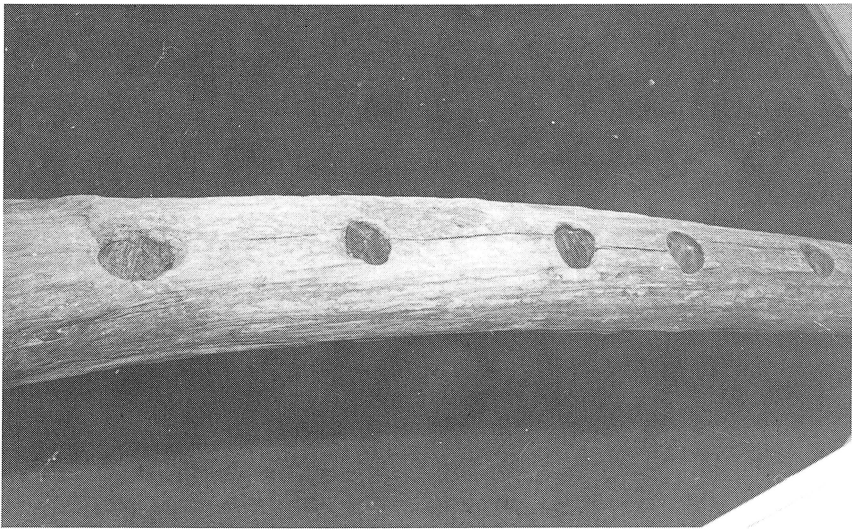
S J Olsson	O Olsson son
M. M. MatssonA. Andersson
O. Sten	A. Sundell"

Samma år redovisade Sten frakter för en summa av 697 kronor och 64 öre. Frakterna tycks huvudsakligen ha bestått av kastved och plank till olika beställare.

Kullan mötte så småningom sitt öde i Siljans vågor. Skutan sjönk under okända omständigheter utanför Sanda vid Mora-Noret. Kjell Grundtman i Myckelbyn har samarbetat med dykare som lokaliserat vraket. Det återfanns omedelbart invid djupfåran. Delar av stäv och spant spretade ut över fåran. Dykarna gjorde vissa fynd, bl.a. spanter och stävband (även kallad stamkraft = "krumma timmer som sätts fast i ett fartygs skarpaste delar förut och



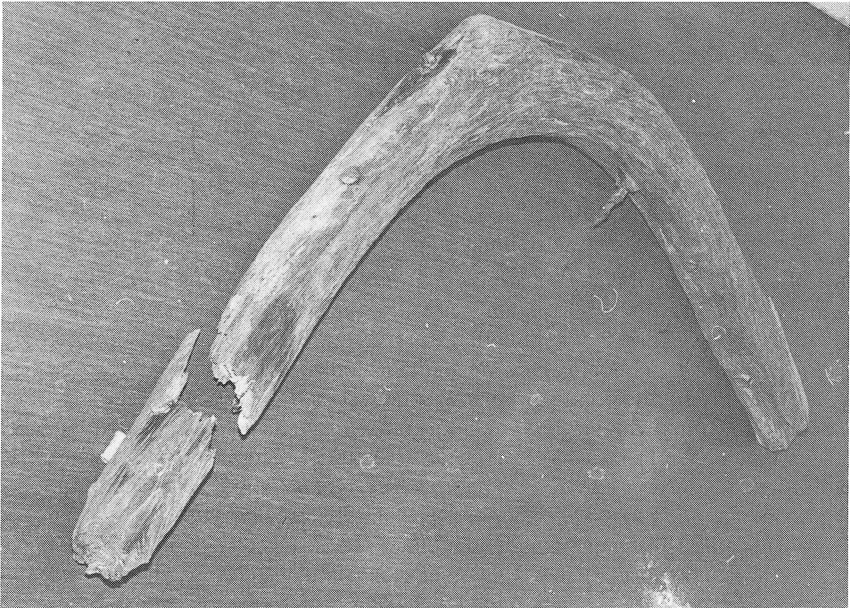
Spant från den sjunkna skutan "Kullan". Spanten bärgad av dykare från vraket. Av fotot framgår inhuggning i spanten för de grova borden.



Samma spant som föregående bild. Här framgår att borden fästs in med trädymlingar i spanten.

akterut för att sammanbinda fartygssidorna med varandra”). Spanten som anträffades var intressant så till vida att den visade hur borden huggits in i spanten och fastgjorts med dymlingar.

Johan Svensson nämner i sin uppsats om båtbyggandet på Sollerön, att rester av en båt anträffats i dalsänkan nedom kapellplatsen på ön. I detta vrak hade båtbräderna varit sammanfogade med dymlingar i spanten. Trots att byggtekniken uppgetts vara okänd för Solleröns båtbyggnadsskick, tyder dock dymlingarna på att denna båt kan ha varit en föregångare till skutbyggartekniken. Spantkonstruktioner från skutvrak i Siljan visar således detta. Vrakfyndet i dalsänkan hade berättats i muntlig tradition under flera generationer. Dalsänkan söder om Agnmyren torde inte ha varit någon naturlig hamn för detta slags farkoster, trots att teorier finns att platsen utgjort en vikingatida båthamn.



Stävband som bärgats från "Kullan". Bandet fästes vid borden invid fram- och bakstam på skutan. En kvarvarande grövre spik finns på bortre delen av bandet.

En del av skutorna har låtit tala om sig i hävderna. Wiktorina gick med last av obränt tegel mot Skålnäs en gång men blev väderfast i två dagar vid holmarna mellan Sollerön och Gesunda i en kraftig nordvästlig storm som

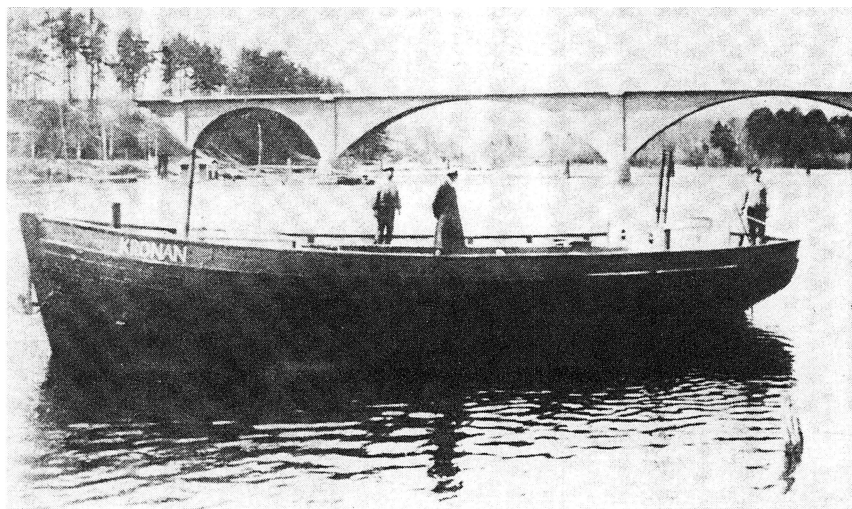
slet sönder storseglet. Förvaltaren Oskar Schollin hade beställt teglet som han sedan brände i tegelugnen i Ryssa. Sommaren 1893 sjönk Wiktoria i älven "mitt emot kaplansgården" i Mora sedan hon gått på en sjunken trädstam. Lasten av tegel och "några symaskiner" kunde så småningom räddas i land. Wiktoria bärgades och reparerades och kunde segla ytterligare ett antal säsonger. Under bogsering i hårt väder med last började Wiktoria vid ett tillfälle ta in vatten i fören. Linorna kapades så att inte skutan skulle dras ner och "slängt med som ett gäddredskap".

Svea sjönk innanför en holme utanför Holens Ångsåg i Orsasjön år 1822. Den bärgades aldrig utan blev lämnad som vrak. Ett vrak efter en skuta lär ha setts vid en holme utanför Isunda. Inga uppgifter om skutans namn finns.

Som nämnts har även ett skutvrak anträffats utanför Skålnäs vid Ryssa. Skålnäshamnen var livligt trafikerad under Siljansfors bruks storhetstid. Detta vrak kan vara den s.k. Skålnäsjakten men har inte med säkerhet kunnat identifieras. Vid lågvatten omkring 1959 kunde ses delar av vraket som stack upp över vattenytan. Sannolikt var det framstam och någon spant som kunde ses. Denna skuta sjönk någon gång omkring sekelskiftet och något försök att bärga vraket har aldrig gjorts eftersom det bedömdes vara ointressant.

Bror Markus har berättat att han tillsammans med en kamrat företog en del dykningar i strandområdet efter Gesundalandet från bron och söder ut. Ett stycke söder om Mångnäs anträffades vraket efter en sjunken skuta. Den fanns på 4 - 5 meters djup. Avståndet till stranden var svårbedömt men Markus uppger att den låg ganska nära "stadkanten": således där botten stupar tvärare nedåt. Markus bedömde vrakets längd till 10 - 12 meter och bredden till 4 - 5 meter. Han kunde se att vraket gjorde ett brett och knubbigt intryck trots att det var täckt av ett tjockt lager sediment. Han kunde dock ganska tydligt se konturer av spant och bord under det lager av dy som täckte vraket. I närheten fanns på stranden lämningar efter ett kolhus. Kolpråmarna var dock betydligt större än detta vrak och Markus menar, att det kan härröra från någon av de skutor som trafikerade fraktleden mellan Skålnäs och Insjön.

Av de skutor och pråmar som trafikerat Siljans vatten var "Kronan" sannolikt den som byggdes sist. Kronan byggdes år 1903 i Rönnäs och tjänade som tegelfraktfartyg för Lagnäs Tegelbruk. Denna pråm var aldrig riggad utan drevs med en råoljemotor. Pråmarnas epok tog definitivt slut när Kronan år 1940 sjönk vid en brygga i Leksand. Den bärgades dock men högs upp till ved. Motorn såldes till ett sågverk i Vansbro. Pråmar tycks således ha nyttjats i fraktrafik på Siljan in på 1930-talet. Bond Erik Persson minns från sin barndom att en tegelpråm ankrade upp vid stranden utanför byn i samband med ett ladugårdsbygge. Den kom från tegelbruket i Lagnäs. En spång byggdes ut till pråmen och teglet kördes med skottkärror in till



Den sista pråmen på Siljan var "Kronan". Den byggdes år 1903 men försågs med råoljemotor och användes huvudsakligen för tegeltransporter.

Från foto omkring 1925-30 vid bron i Leksand

land. Ett par tegelmagasin fanns tidigare på Lerön där handelsmännen Hinders Nils och Bos Anders hade sina upplag. Till dessa magasin fraktades teglet med bogserade eller motordrivna pråmar, möjligen kan den ovan nämnda Kronan ha forslat tegel till Lerön.

Godsfrakt med segelskutor och pråmar över Siljans vatten var således livlig under en lång tidsperiod. År 1844 var järnvägen till Insjön klar och år 1892 hade den byggts vidare till Mora. Konkurrensen från järnvägen blev övermäktig även om enstaka frakter med kol och tegel skedde ytterligare några decennier. År 1892 blev även behovet av storbåtar obefintligt eftersom bron mellan Sollerön och Gesunda blev klar och togs i bruk. Skutbyggarepoken avslutades definitivt före sekelskiftet och därmed fick Solleröns duktiga båtbyggare huvudsakligen ägna sig åt roddbåts- och kyrkbåtsbygge under kommande tider.

Helmer Nilsson