

Sundsbron

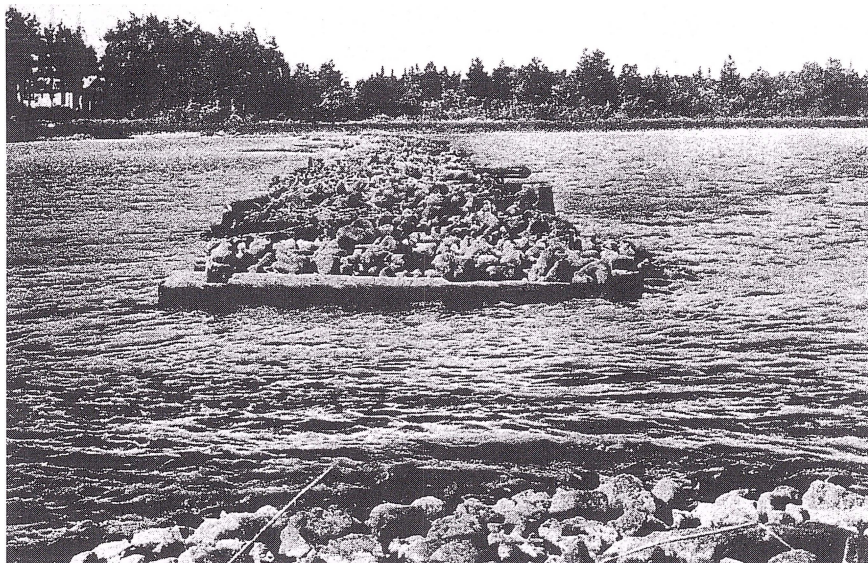
Sollerön har numera försetts med en autostradaliknande vägförbindelse från Rothagevägen och över Sundet och Sundsbron mot centralorten Mora. Man kan storligen förundras över att det endast är något över femtio år sedan en någorlunda permanent trafikåder anlades med en körbana som kunde begagnas för motortrafik. Tidigare gick ju denna trafik över ”långbanken” mot Gesunda och Ryssa - en vägsträckning som innebar en betydligt längre körtid för såväl bus-sar, postförbindelser som persontrafik. Långbanken med flottbron färdigställdes 1892 och medförde en ökad permanent bebyggelse på Solleröns fastland.

Att behov funnits av en kortare vägsträcka mot Mora visas av den omständigheten att under många år har det vintertid plogats väg över isen från Norby i Utanmyra rakt över till Vinäs. Denna vinterväg kunde endast iordningställas när vintrarna var någorlunda stränga och isen blev tillräckligt tjock för att bära bilar och andra körfordon. Vägen över isen trafikerades ganska livligt och det förekom givetvis även att folk färdades denna genväg med spark.

Varför det inte tidigare byggts en trafikabel väg över Sundet är en fråga som har många intressanta aspekter. Faktum är, att under lång tid har gjorts försök som av olika anledningar inte slagit så väl ut. En liten historisk återblick kan därför vara av intresse.

Redan i början av 1600-talet fanns enligt uppgift en broförbindelse mellan Sollerön och fastlandet. Kyrkoherden i Mora, Petrus Jonae Helsingius, skriver i ett brev till Domkapitlet i Västerås år 1637 sålunda: ”...Ifrå Sollerööna in på fasta landet hafwa the gjort en broo som the wäl kunna bruuka höst och lådig och elliest när owäder är, om the woro något kyrkiosamma”. Detta var tydligen ett inlägg i de tvister som redan då uppstått på grund av solleröbornas obenägenhet att fullgöra sina kyrkoplikter de särskilda helger som Domkapitlet föreskrev. Denna inlaga lades således fram före majoren Daniel Jonssons hemkomst till ön.

Daniel Jonsson var en av Solleröns ”stora män”. Han kom ridande hem efter tjänstgöring i det s.k. trettioåriga kriget i Tyskland och hade blivit utnämnd som chef för Mora kompani och tilldelats grad som major. Det berättas att när han



Stenkistor vid Sundsbron efter foto troligen från tidigt 1930-tal. Fyllningen på stenkistorna bortspolade och den primitiva träbron saknas. Foto: S. Svensson från Gunnar Granbergs Bebyggelsesägner i Gruddboken.

under ritten från Mora kom fram till Sundet, kunde han endast med svårighet forcera vattnet, ”hästen lär ha fått ta några simtag”. Vilken årstid detta hände framgår inte. Det torde ha varit omkring år 1648, då han efterträdde kapten Lars Carpelan som fått avsked. Vid denna tid var Mora kompanis chef förlagd på Solerön. Daniel Jonsson insåg att en bättre förbindelse mot Mora var nödvändig och han fick folk att gå man ur huse för att bygga en stenbank över Sundet med en mindre öppning för båtars genomfart. Över öppningen lades en enkel träbro. Sannolikt spolades såväl träbron som fyllningen på stenkistorna bort vid tillfället då det var högvatten. Någon egentlig framgång med brobygget lär det inte ha varit eftersom terrängen från Utanmyra mot Sundet var svårframkomlig. Det var myrar och sankmark och någon egentlig körväg kunde inte anläggas. Med början kring Härkränksbron nedom Jässbäck, var terrängen vattensjuk. Norrviken gick långt in vid högvatten. Enligt storskifteskartan fanns Äspemyren väster om Härkränksbron och längre norrut låg Rosmyren. Någon uppodling och utdikning hade inte påbörjats. Österdalälven svämmade över tidvis och vattenståndet var stundom ganska högt. Siljans högsta nivå var sannolikt betydligt högre på 1600-talet än i våra dagar. Nivån reglerades naturligt av den s.k. ”erosionströskeln” i Leksand, där Österdalälvens utlopp ur Siljan fanns.

I Gruddboken - en byundersökning, finns en artikel av Albert Nilsson-Esperöd som behandlar samfärdsel och fordon. Han skriver där att "Man fick lita på de hembyggda båtarna och vädret, utom då man någon gång tog sig över på

den s.k. Sundsbron långt upp i nordväst, vilket dock var möjligt endast en kort tid vid lågvatten i Siljan. Utom till Mora betydde också vägen över Sundsbron en stor omväg i förhållande till lederna rätt över sjön".

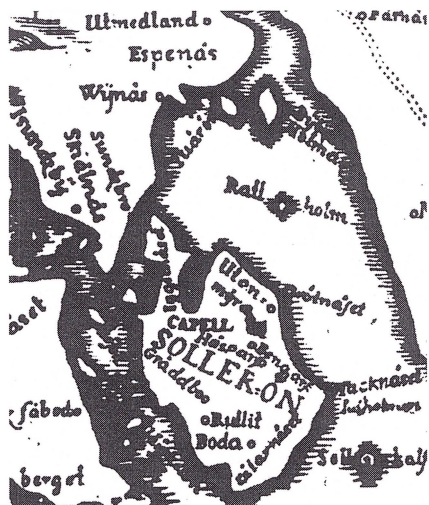
En av de första kartorna över Moratrakten och Siljan ritades av Olof Schallrot år 1676. Denna karta visar en markering mellan Sundet och fastlandet som mycket väl kan ange att det fanns en slags broförbindelse där. Även om Schallrots karta mötte mycken negativ kritik och betraktades som ovederhäftig och i många stycken icke trovärdig, kan man dock ta markeringen vid Sundet som ett tecken på att någon form av överfart funnits där på 1600-talet.



Olof Schallrots karta från år 1676 med markering av broförbindelse över Sundet.

År 1729 ritades en mera exakt karta av lantmätaren Jacob Thorslund. I avsnittet över "Sion Silljan" med "Kyrkior och Byar der om liggande" är broförbindelsen inte urskiljbar men på fastlandssidan finns angivet "Sundsbron". Detta kan man gott ta som intäkt för att det även vid den tid kartorna ritades, fanns möjlighet till överfart vid Sundet.

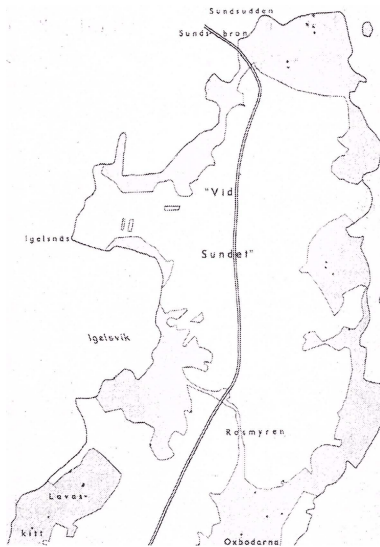
Gruddboken karta över Sollerön med byar, hägnad mark och utmark, upprättad av John Granlund och Mats Rehnberg på grundval av storskiftes-



Jacob Thorslunds karta från 1729 med namnet Sundsbron inskrivet.

kartorna år 1843, visar en klar markering av en väg från Utanmyra över Hårkrånksbron och Lappholen och vidare mot Sundet. Där finns även markerat Sundsbron och överfart mot fastlandet. På 1800-talet fanns alltså någon art av överfart vid Sundet. Vägmarkeringen visar att det är en körväg eller ridstig. Det är i varje fall en väg markerad vid tiden för storskiftet.

Enligt denna karta löper vägen över Lappholen. Hur har detta namn uppkommit? En hol är en liten kulle eller upphöjning i terrängen. Enligt gamla berättelser sedan ett flertal generationer tillbaka, var det en grupp kringströvande lappar som slog sig ner på denna hol med sina tält och några renar. De sysselsatte sig med sin hemslöjd, huvudsakligen i ben och horn. De gick runt i bygden och bjöd



John Granlund och Mats Rehnbergs karta efter storskiftet 1843 från Gruddboboken. Vägmarkeringen löper över hela Sundsudden och Sundet.

ut sina alster, men detta var troligen enbart en täckmantel för deras tiggeri. De fick ofta något matnyttigt i gårdarna. Det gick historier om att dessa lappar ansågs kunna trolla. Detta var allmänt spritt. Det berättas efter Mås Mejt (född 1825) att "Då lappär djingg å tyddjät van't ä rådlia ana äld tä djä däm ä däm villd a". (Då lapparna gick och tiggde, var det ingen annan råd än att ge dem vad de ville ha). Någon kvinna som inte hade så mycket att ge bort, ansåg sig inte ha råd att ge lapparna en påse mjöl. När de så nekades, hade de sagt att då fick de väl äta sitt mjöl själva. Detta uppfattades som ett hot och kvinnan gick sedan alltid med en nypa mjöl inklämt under läppen till skydd mot den befarade trolldomen. Att lappar under vissa tider nomadiserade i olika delar av norra Sverige är historiskt belagt. När och hur länge de vistades på Sollerön finns det inga

uppgifter om. Tydligt var det före storskiftet 1843 eftersom namnet finns utsatt på skifteskartan.

Gamle Mårten Anders Eriksson berättade en gång, att när emigrationsfebern rasade under senare delen av 1800-talet, var det ett sällskap på omkring 100 personer som 1882 reste Sundsvägen med sina packlass från Sollerön mot Borlänge, som på den tiden var den närmaste järnvägsstationen. Mårten Anders följde med sällskapet ett stycke. Under en rast blev det så att han blev övertalad att bli med

till landet i väster. Av ren tillfällighet blev han alltså själv emigrant. Av berättelsen framgår således att man denna tid kunde använda sig av överfarten vid Sundet med häst och vagn.

Den provisoriska cykelbron som byggdes på 1940-talet får ses just som ett provisorium. Idén till bron lär ha kläckts i ”Njuttbudi”, enligt DK (Dunder Carl Ohlsson). Ett antal karlar som samlats i butiken, talade om behovet av en enkel bro mot Mora och eftersom man byggt en idrottsplats med ideella krafter skulle man väl också kunna bygga en cykelväg vid Sundet. Så gick resonemanget och Karl Mårtensson och Karl Stunis i Utanmyra vidtalades att ansvara för bygget, Listor lades ut och man kunde teckna sig för frivilliga dagsverken med eller utan häst eller också ge ett ekonomiskt bidrag.



En okänd cyklist på den smala cykelbron i slutet av 1940-talet.

Detta var år 1942 och med frivillig arbetskraft tog det 18 dagar att ordna till en smal men körbar väg fram till Sundet. Där byggdes en träbro av timmer och plank som skänkts för ändamålet. Det sades att bron gjordes så smal att om någon skulle komma på tanken att försöka köra över den med bil, så skulle detta inte lyckas. Bron hade en förhöjning för båtpassage mellan sollerölandet och ön mitt i sundet. Insamlingen gav drygt 12 tusen kronor, vilket var fullt tillräckligt och gav även ett överskott på ett par tusen kronor som överlämnades till kommundassan.

Brobygget överklagades dock av Dalarnas Flottningsförening genom en inspektör Cassel, som menade, att tillstånd inte beviljats av Vattendomstolen och att bron utgjorde ett hinder för flottning och sjöfart. Detta resulterade i en besiktning där landsfiskalen var närvarande. Troligen var det landsfiskal Nils Ivar Holmberg och han hade en ganska human inställning till solleröbornas behov och överklagningen lämnades utan åtgärd. Anders Brodin i Ryssa hade gjort en skrivelse där det framhölls att Flottningsföreningen tidigare inte hade återställt träbron mellan stenkiostorna efter flottningen och därmed bidragit till att broförbindelsen inte kunnat upprätthållas. Sannolikt kan skrivelsen ha bidragit till beslutet. Solleröns cyklister nyttjade sedan bron flitigt under ett antal år.

Efterhand insåg myndigheterna fördelen med en direkt transportförbindelse mellan Sollerön och Mora. I mitten av 1950-talet färdigställdes den första egentliga bilvägen över Sundet. Dåvarande Vägstyrelsen projekterade förbindelsen med en permanent bro efter påtryckningar från såväl kommunledning som företag och enskilda. Äntligen tycktes det flerhundraåriga problemet vara på väg att lösas.

Tidigare, och i varje fall under majoren Daniel Jonssons levnadstid, var hela Sundsudden ett vattensjukt och svårforcerat område med myrar, moras och lågt liggande terräng som översköldes vid högvatten i Siljan. Detta hände ofta och i varje fall vår och höst och vid regnperioder dess emellan. Den s.k. erosionströs-



Den första lastbilen med grus passerar över den nygjutna bron 1957.

keln vid Siljans utlopp i Leksand reglerade sjöns nivå och sannolikt var tröskeln högre för 3-400 år sedan än i våra dagar. Översvämningar i den då oreglerade Österdalälven och Siljan sänkte tröskeln efterhand. Historiskt sett drabbades Siljan av kraftiga översvämningar. Även om det var skämtsamt sagt av Stunis Olof i Norby i Utanmyra efter 1916 års stora översvämning, att när vattnet gick upp mot gården och trängde in i ladugården, kunde han få abborrar i råttfällorna där, så visar det att de lägst belägna fastigheterna hade betydande besvär vid högvatten. Översvämningen finns även dokumenterad i Mora, där vattnet gick långt upp på Strandgatan.

En annan omständighet som inverkade, var landhöjningen. Enligt lantmäteriets topografiska karta över Siljansområdet, anges där att landhöjningen beräknas till 5,3 millimeter årligen i den norra delen. Höjningen är något större i norra delen av landskapet på grund av inlandsisens tjocklek. På ett par år höjs alltså landet omkring en centimeter enligt denna beräkning. De sakkunniga har skilda uppfattningar och en del hävdar att inte enbart landhöjningen påverkat landskapet utan även erosionströskeln vid Siljans utlopp och väderlekssituationen bidragit till att området mellan Sundet och Rothagen blivit torrare. En beräkning av höjningen sedan Daniel Jonsson tid i mitten av 1600-talet visar, att landet sedan dess höjts med 1,8 - 1,9 meter enligt lantmäteriets karta. Det är kanske inte många som är medvetna om att denna geologiska process fortfarande pågår. En landhöjning har således skett och detta kan man i våra dagar se när man från morahållet kommer över bron. Inne vid Sundet har man då en uppförsbacke på bort emot ett par meter eller mera, räknat från vattennivån. Efterhand har ju området kunnat utdikas och odlas på många ställen och även detta har bidragit till att det tidigare vattensjuka området blivit torrlagt. Invallningsprojektet i början av 1950-talet bidrog givetvis till avdikningen. En pumpstation byggdes även i norra delen av stora invallningsdiket. Genom kraftverksföretagens dammbyggen uppströms Österdalälven och den reglering av vattenflödet som åstadkommit, förekommer numera inga större översvämningar. Sundsudden förblev således inte det vattensjuka område som funnits tidigare och väg- och brobygge kunde genomföras.

Broförbindelsen den genaste vägen mot Mora har alltså varit en mycket långdragen procedur som stött på många och besvärliga svårigheter. Solleröborna kan skatta sig lyckliga över att svårigheterna numera övervunnits.

Helmer Nilsson