

Innehåll

Förord	2
Flottbron vid Mora-Noret och färjan vid Bastubacken	3
Flottbron vid Mora-Noret	3
Färjestället vid Bastubacken.....	18
Litteratur.....	23

Förord

Föreliggande uppsats är en utökad version av den som utgjorde ett kapitel i ”Mora Jordägares Samfällighetsförening - en historik” (Karlsson m fl. 2017). Text med kursiv stil är direkta citat. Övrig text är skriven av Christer Karlsson som även har gjort layouten. Anders Romson har bidragit med faktaunderlag.

Christer Karlsson, född 1953, är uppvuxen i Västerbotten och Ångermanland, men bor sedan 1988 på Sollerön. Han är jägmästare och var under åren 1988-2022 försöksledare inom Sveriges lantbruksuniversitet (SLU), med Siljansfors försökspark som bas.

Anders Romson, född 1939, bor på fädernegården Rombogården i Östnor. Anders har arbetat med markanvändningsplanering på Mora kommun och medverkat i många beskrivningar om Moras historia.

Ett stort tack till Karin Högberg, Östnor som har korrekturläst manuskriptet och bidragit till att förbättra det. Ett stort tack även till Ingmar Kånåls, Östnor och Mora Hembygdslag som hjälpt oss att publicera detta dokument. Tack även till Zornmuseet, Nordiska museet och Nationalmuseum för tillstånd att publicera deras tavlor samt till Bullas Jonas Jansson, Öna, för teckningar.

Flottbron vid Mora-Noret och färjan vid Bastubacken

År 1896 byggdes den första fasta bron från Mora Strand mot Mora-Noret över Dalälven (Norsälven, Orsälven). Det var den kombinerade järnvägs- och landsvägsbron (nedmonterad 1967) alldeles intill den nuvarande järnvägsbron. Den kombinerade bron ersatte den gamla flottbron (bild 1-11) som man i olika varianter hade använt i ungefär 250 år. Flottbron fanns cirka 200 meter norr om nuvarande landsvägsbro, som byggdes 1966. Nuvarande järnvägsbro byggdes 1920 (Ahlberg & Spade 2001).

Bastubacksbron, mellan Mora Strand och Öna (Tuvan, Dunkarsbo, Hållarnäs), byggdes 1902 och ersatte den färjeförbindelse som hade funnits på ungefär samma ställe i flera hundra år (bild 1 samt 24-31).



Bild 1. Flottbron mellan Mora-Noret och Mora Strand (Broåkern) samt färjeställena vid överfarten mellan Mora Strand och Öna (Tuvan). Ekonomiska kartan, lantmäteriet 2013, bearbetad av Christer Karlsson 2017.

Flottbron vid Mora-Noret

En flottbro är en bro som flyter på vattnet. Den har ingenting med flottning att göra. Tvärtom var flottbroar ofta ett hinder för flottningen. Flottbroar började byggas från början av 1600-talet på ställen med stor trafik över breda älvar, ofta med starkt strömmande vatten, som ersättning för färjetrafik. Abraham Abrahamsson Hülphers gjorde 1757 en resa genom Dalarna där han nämner följande broar över Dalälven: Brunnbäck, Avesta, Grådö, Husby kyrka, Djurås, Åhls kyrka och Mora-Noret. Över Västerdalälven omnämns flottbroar vid Malungs kyrka, Björbo och Floda kyrka, och i Vansbro en flottbro över Vanån, strax före inflödet i Västerdalälven (Hülphers 1762).

Flottbron i Mora-Noret byggdes omkring 1650, men förstördes helt vid Säbbenbo-katastrofen i maj 1659, då Österdalälven bröt igenom udden vid Sandängarna. Tidigare hade älvens utlopp gått via Sandängskanalen ut i Orsasjön. Älven blev nu också stridare och man ansåg det omöjligt att bygga en ny flottbro. Nu fick man i stället använda sig av färja under ca 15 års tid (Björklund 1975). På Olof Schallroths kartor från 1676 och 1687, som är de äldsta kända kartorna över Mora, finns flottbron markerad. (bild 2).



Bild 2. Olof Schallroths kartor från 1676 (t.v.) och 1687 (t.h.) (Lantmäteristyrelsens arkiv). De visar på en överfart vid flottbron, men inte vid färjestället vid nuvarande Bastubacksbron. Lägga märke till att älven delar på sig före sammanflödet med Orsälven (öster om kyrkan, där 1676 års karta är skadad). Den gamla älvfåran med utlopp i Orsasjön finns delvis ännu kvar (Sandängskanalen). Varje prick på kartan visar ett hushåll, men är enligt vissa forskare inte helt pålitlig. Kartorna är beskurna av Christer Karlsson 2023.

Från 1600-talets andra hälft och framåt finns ett antal beskrivningar av flottbron i ord och bild. I kronolänsman Mats Ersson Nohrmans dagboksanteckningar från den 30 november 1690 står det: *Natten emot den 1 dec blåst det så förskräckeligt att bron bröts sönder och intet fingo igen henne förrän Färnäs och Noret---* (Ersson Norman 2005).

I beskrivningen av Linnés resa genom Dalarna sommaren 1734 finns en skiss av flottbron, samt en beskrivning om hur Linné passerade bron (bild 3 och 18, von Linné 1953). Linné skrev: *"Vid Mora är en stor bro över älven som flyter på själva vattnet, men på det att små fartyg må kunna gå till och ifrån Bruket (Bäcka bruk) består bron av två delar vilka, lossade ifrån varandra, göra ett gap att fartygen kan gå därigenom"*.

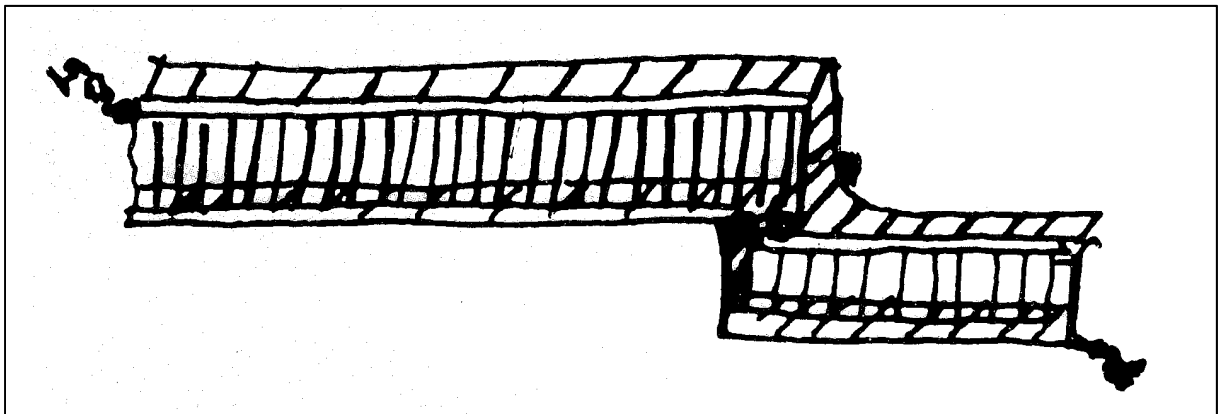


Bild 3. Flottbron i Mora enligt Carl von Linné 1734 (von Linné 1953). Se även bild 18, som gärna kan vändas upp och ned för att se bron från en bättre vinkel.

År 1754 gjorde Anders Tidström en resa i Dalarna. Han kommenterade flottbron i denna enda mening: "Här var bro öfver Dahlälven som gick imillan Orsajön och Siljan vilka siöar hälst Siljan med de omkringliggande blå högder och kullar gjorde orten mycket angenäm" (Tidström 1754).

Även Abraham Abrahamsson Hülphers beskrev bron vid sitt besök i Mora 1757: "Elf-bron vid Nore Gästgifware-gård, 1/8 mil hitom Kyrkan, underhålles av Soknen, och betalas här inga bro-pengar. Den war bygd i två delar, och kunde beqwämt öppnas för Fartygen, likasom den wid flodens stigande, genom den mindre armen eller skötet, blir till resandes beqwämlighet förlängd" (Hülphers 1762). Från samma år finns en skrivelse som berättar att flottbron kallades Norsbron och var 260 alnar lång (Wallman 1757). Det motsvarar drygt 154 meter och stämmer bra med dagens karta (bild 1).

Nästa omnämnande finns i "Resa i Dalarna 1765" (Adelswärd m.fl. 1765). De beskriver bron så här: "Elfbron var både ibland de längsta och tillika den bästa och vackraste som sällskapet sett under resan. Hon var närmare åt ena ändan delad i två delar, af vilka den ena släpptes lös uppföre och den andra utföre strömmen, vid förefallande vattufloed eller andra olägenheter. Hon är försedd med två utliggare. Gästgifvaren är förbunden att hålla henne vid magt, hvarföre han har något visst av hvar bonde, men socknen uppbygger henne å nyo, då hon antingen af ålder eller af någon oundvikelig olyckshändelse bortgår eller förderfvas".

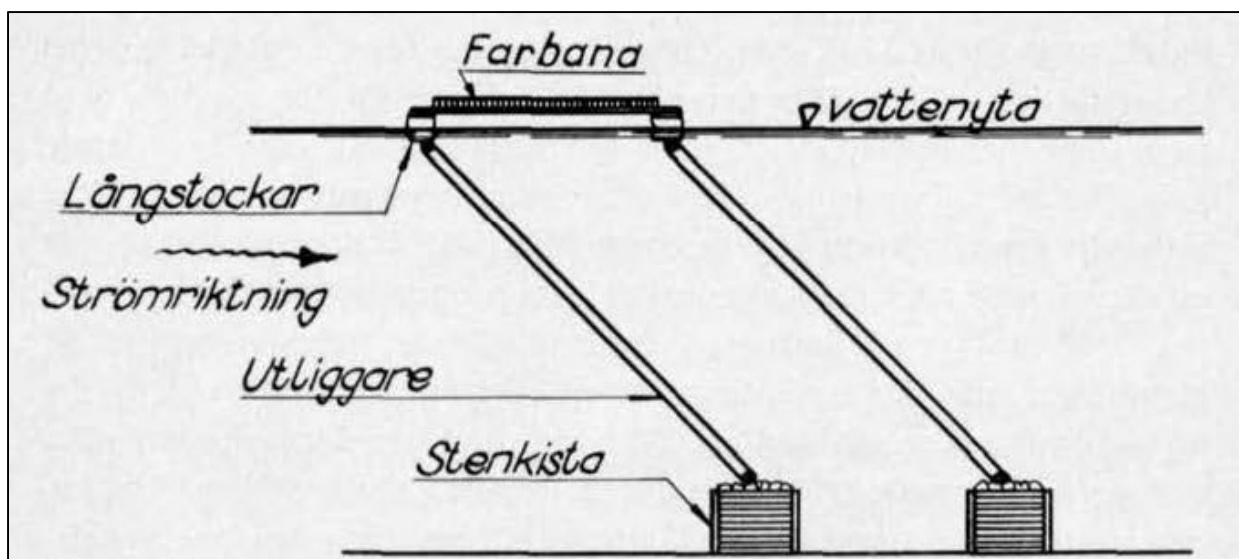


Bild 4. Flottbro med stenistor och s.k. utliggare (Kolm 1963).

Beskrivningen av Adelswärd m.fl. (1765) tyder på att Flottbron i Mora var byggd på det sätt som visas i bild 4, som finns beskriven i Kungliga Vetenskapsakademiens handlingar för år 1743. Tvärs över älven nedsänktes stenistor i två rader med ett inbördes avstånd på 6-9 meter. I kistorna fästes utliggare av grova stockar, som låg mot strömmen med 30-60 graders lutning, beroende på vattendjup och vattenföring. Vid utliggarna fästes långstockar med kätting längs bronns hela längd. På långstockarna byggdes sedan brobanan (farbanan i bild 4). Hela konstruktionen hölls uppe av trycket från det strömmande vattnet (Kolm 1963).

Eric Nohrström var född 1762 och gick i skola i Falun när han gjorde sina anteckningar om den gamla flottbron i Noret. Han avlade senare studentexamen och prästvigdes, samt blev komminister i Hjulsjö, Västmanland. I den brokrönika han som fjortonårig scholaris nedskrev, förtäljer han följande: "I april månad 1776 begynte Frost Sven Andersson i Östnor på att bygga stenistor som skulle stå emot strömmen, nämligen tre stycken, som ock skedde och blevo nerlagda i samma månad. Den 23 april låg bron på älvstranden och då skulle bemålde Frost Sven med sina dagsverkskarlar skjuta ut bron, men när bron lossades for den västra stenkiststocken under bron, därav de övre stockarna lyftade upp bron på övre kanten. Således måste nu bron ligga fastbunden med linor till dess att den kunde tagas undan för uddisen, som också skedde den 30 april kl 12 om dagen och då voro till hjälps soldaten Rytting i Färnäs som då skulle vara här och hjälpa til med roning tillika med soldaten Hammare i Färnäs samt Hansjons Lars Hansson och Lars Danielsson, begge i Noret. Den 29 och 30 april var det strängt blåsväder och ända fram till 24 maj var älven mycket hög och stritt så att den mellersta av de nya stenistorerna knappt syntes. Först den 30 maj var älven tämligen bra och den 23 juni lades så bron ut av Norekarlar. Under

denna sommar var bron nu mycket stilla och bra så att man alldeles slapp att hava något besvär med henne och hela hösten var älven fastän något stritt, men ändå icke att man behövde frukta för henne, vilket allt detta härrörer ifrån de emot strömmen stående stenkiststockarna. Dessa 3:ne stenkistor voro högt byggda. För att bygga fler stenkistor framkördes sedan under vintern 1777 timmer av Färnäs, Garsås, Nusnäs och Solleröboer. Dessa träd var fällda på Garsåsskogen och bestod av 112 stockar groft och gott timmer” (Hansjons 2004).

Den 12 juli 1794 besökte Gustaf IV Adolf och hertig Karl, sedermera Karl XIII, Mora. Med på resan var Anders Fredrik Skjöldebrand, som målade två akvareller, varav den ena med utsikt från Mora-Noret mot flottbron (bild 5). Enligt Romson & Sandström (1992) är detta de första kända topografiska bilderna från Mora.



Bild 5. Detalj av en akvarell som målades av Anders Fredrik Skjöldebrand den 12 juli 1794. Flottbron syns i riktning mot kyrkan. Detta är en av de första kända topografiska bilderna av Mora. Nordiska museet, Stockholm.

Den 4 augusti 1829 gjorde Adolf Ulrik Schützerantz en teckning med flottbron och Mora kyrka som motiv (bild 6). Även han stod i Mora-Noret. Två små byggnader syns vid brons landfäste mot Morastrand (Broåkern) och mitt på bron kan man se hur en häst med vagn närmar sig Mora-Noret. Några år senare avbildade även Michael Gustaf Anckarswärd flottbron och Mora kyrka med utsikt från Mora-Noret (bild 7). Omkring 1840 gjordes en fjärde avbildning av flottbron och kyrkan (bild 8). Det är Johan Fredrik Julin som utför denna litografi från ungefär samma utsiktspunkt som Skjöldebrand, Schützerantz och Anckarswärd. I bilden kan man se små hus vid brons båda landfästen. Liksom i de två tidigare bilderna syns även här Kristinebergskullen mellan flottbron och kyrkan.



Bild 6. Teckning av Adolf Ulrik Schützercrantz den 4 augusti 1829 med flottbron och Mora kyrka som motiv. Observera häst med vagn ute på flottbron. Nationalmuseum, Stockholm. Foto Nationalmuseum.

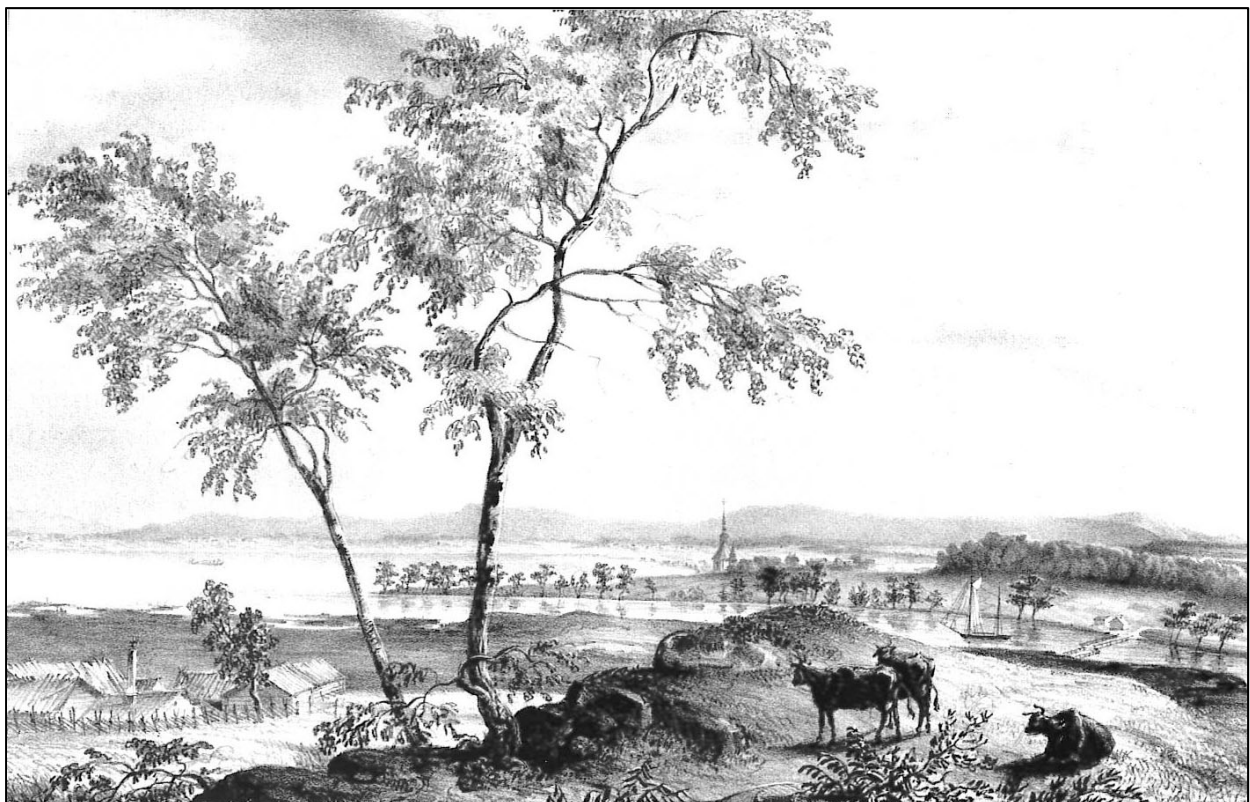


Bild 7. Litografi av Michael Gustaf Anckarswärd, 1830-1837. Flottbron syns till höger om segelbåten i bildens nedre högra del. Konstnären har stått i Mora-Noret och Mora kyrka ses i bakgrunden. Bilden ingår i Svenska och Norska utsigter, I-VIII, som nr 19. Zornsamlingarna, Mora.



Bild 8. Flottbron, Kristinebergskullen och Mora kyrka avbildade från Mora-Noret. Litografi av Johan Fredrik Julin, ca 1840. Här syns byggnader vid flottbrons båda landfästen. Zornsamlingarna, Mora.



Bild 9. Storskifteskartan från 1843 är den karta som mest exakt visar flottbrons läge (Lantmäteristyrelsens arkiv, Mora socken, Noret nr 1-113). Kartan visar även att bron bestod av två delar och därmed kunde öppnas för passage av båtar. Jämför med Linnés teckning i bild 3. Kartan beskuren av Christer Karlsson 2017.

År 1866 gjorde Fredrik Reinhold Arosenius en utförlig beskrivning av Mora socken. Han skriver: *"Flottbron öfver Dalelven vid Noret och färjan vid Badstugubacken norr om kyrkan underhålles enskildt af Mora genom det s.k. färjemålet, som upptages på hvarje hushåll och uppgår till 472,5 k.-f blandsäd, motsvarande vid pass 900 rdr rmt. Mora har dock hos Landshöfdingeembetet sökt tillförbinda Sofia Magdalena socknemän att i detta färjemål deltaga, såsom det av ålder varit brukligt"*.

"De utgifter, som bestridas av sockenkassan, äro reparationer av prestgårdarne och socknens övriga allmänna byggnader, flottbron vid Noret och färjan vid Badstugubacken samt alla tillfälliga omkostnader, som kunna falla på socknen i sin helhet, Våmhus deruti inbegripet" (Arosenius 1866).

Gustaf Schröder berättar i boken "Tjugo år i Dalarna" om en nattlig passage förbi flottbron med en ångbåt. Händelsen inträffade 1869 när han var på väg till Våmhus för att köpa skog. Eftersom konkurrenterna från Skutskärsbolaget, Astrup & Sörensen, också befann sig på Mora Hotell i samma ärende, valde man att först åka till Leksand för att senare på natten återkomma i skydd av mörkret: *"Alla order utfördes väl, ty vi hade delgivit besättningen ändamålet med vår färd: att söka så oförmärkt som möjligt passera Mora och Mora Noret med dess flottbro. Nå, om ett gott puts är alltid folket med, och nu tävlade alla om att utföra arbetet så tyst som möjligt. Tyst som ett spöke gled ångaren in i älven eller Noret, som den delen därav benämnes, och tyst gick han även uppför. Propellern slog långsamma slag, nästan ohörbara även för oss, och så sågo vi en mörk strimma sträcka sig över älven: det var den hindrande bron. Maskinen stoppades, och nu gled ångaren alldeles ljudlöst framåt, tills han helt sakta stötte till bron. Ögonblickligen hoppade två av våra besättningskarlar ned på den. Där lågo spakar och annan redskap för brons öppnande i ordning, och snart märkte vi som stodo i ångarens för, hur bron gled isär och lämnade en öppning tillräckligt stor för honom att passera igenom. Ett par slag av propellern, och han gled igenom bron, våra besättningskarlar hoppade ombord, och bron slöt sig ånyo"* (Schröder 1896).

I anslutning till flottbron anlades år 1893 ett skiljeställe för flottningen (bild 10). Flottningsskiljet flyttades senare nerströms till Sanda-området (Hellstrand 1980). Hjalmar Klingvalls foto (bild 10) är det enda kända fotot där man ser hela flottbron. Bild 11 visar ett något äldre foto, där en liten del av flottbron syns från Broåkern. Brostugan, som ännu står kvar år 2017 (bild 13), syns i de båda bilderna. I bild 12, som är fotograferat från samma plats som bild 11, syns brostugan halvt skydd av två tallar.



Bild 10. Flottbron sedd från Broåkern mot Noret. Den användes fram till 1896, då en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro byggdes intill den nuvarande järnvägsbron. På bilden styr flottningsarbetare timmer förbi en upphöjning av flottbron som leder in i Mora skiljeställe. Den lilla vita stugan i fotots mitt är brostugan. Foto: Hjalmar Klingvall något av åren 1893-1896.

Transporten av Karl XIV Johans sarkofag gick över flottbron

Karl XIV Johan dog 1844, och en sarkofag beställdes från Älvdalens gamla porfyrverk. Sarkofagen tillverkades av Garbergsgranit och var klar för leverans 1852, men på grund av varma vintrar, med lite snö och dåliga isar, fick man vänta tills i februari 1856 innan transporten kunde ske. Sarkofagens två delar drogs på var sin kälke, som vardera var 15 alnar (ca 9 m) lång. Själva kistan vägde 67 skeppund (11,4 ton) och drogs av 100 man från Älvdalen. Locket vägde 27 skeppund (4,6 ton) och drogs av 70 man från Mora och Sollerön. Man startade i stark kyla den 9 februari. Den 13 februari drogs de två kälkarna över isen vid Badstubacken, som uppmättes till 18 tum (ca 45 cm). Vid överfarten mot Noret var isen inte lika frusen och därför användes flottbron, som höll på att sjunka när kistan nästan tryckte ned bron under isen (Solders 1939). Hansjons (2004) skriver om samma händelse, att man innan överfarten gjorde förstärkningar för att förbättra bärkraften hos flottbron, genom att trycka ned stora isstycken och trädstammar under bron.

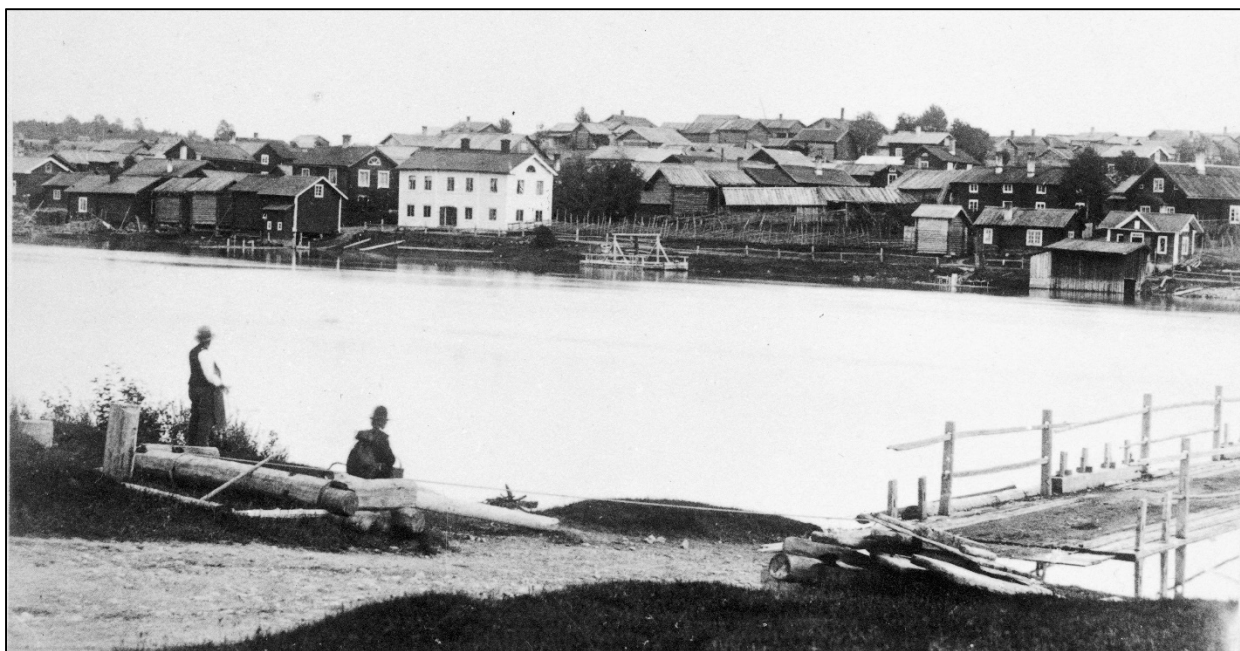


Bild 11. Flottbrons landfäste vid Broåkern med Mora-Noret på andra stranden. Okänd fotograf. Jämfört med bild 10 saknas den lilla byggnaden framför det vita huset, vilket tyder på att denna bild är äldre. Enligt Bertil Skeri, Mora-Noret, är fotot taget efter branden 1869. Den lilla stugan i fotots högra kant är brostugan. Reprofoto av Sam Lawson.



Bild 12. Flottbrons landfäste vid Broåkern med Mora-Noret på andra stranden. Landfästet på Noret-sidan låg till höger om det röda huset. Till vänster om det röda huset skymtar Brostugan, skymd av två tallar. Se även bild 10, 11 och 13. Foto: Christer Karlsson 2016.



Bild 13. Brostugan står fortfarande kvar men är snart fallfärdig. Foto: Christer Karlsson 2016.

Broavgifter

Hülphers säger i sin reseberättelse från år 1757: *"Elf-bron vid Nore Gästgifware-gård (bild 16), ..., underhålles av Soknen, och betalas här inga bro-pengar"* (Hülphers 1762).

Adelsvärd m.fl. (1765) skriver: *"Gästgifvaren är förbunden att hålla henne vid magt, hvarföre han har något visst av hvar bonde, men socknen uppbygger henne å nyo, då hon antingen af ålder eller af någon oundvikelig olyckshändelse bortgår eller förderfvas"*. Det framgår inte om bidraget "av hvar bonde" är en rörlig eller fast broavgift. Mest troligt är det fråga om en fast avgift som erläggs årligen.

Arosenius (1866) skriver att *"Flottbron öfver Dalelven vid Noret och färjan vid Badstugubacken norr om kyrkan underhålles enskildt af Mora genom det s.k. färjemålet, som upptages på hvarje hushåll och uppgår till 472,5 k.-f blandsäd, motsvarande vid pass 900 rdr rmt. Mora har dock hos Landshöfdingeembetet sökt tillförbinda Sofia Magdalena socknemän att i detta färjemål deltaga, såsom det av ålder varit brukligt"*.

År 1884 togs ett sockenstämmobeslut om att broavgifter skulle erläggas av vägfarande. För detta ändamål tillverkades två tavlor för att sättas upp på vardera broänden, där olika taxor angavs för vägfarande (bild 15). På tavlan anges att följande är undantagna från att betala broavgift: *"Kongl. och Furstliga personer med deras sviter, kronoskjuts, kronotransporter, kurirer, tågande trupper, allmänna poster, brefbärare i kronans och allmänna ärenden, fångskjuts samt embets- och tjänstemän då de i tjensteärenden färdas, hvarjemte alla inom Mora, Sofia Magdalena och Wenjans tingslag boende äro frie från afgifter för färdande öfver bron och begagnade av färjeinrättningen."*

Den ena av tavlorna återfanns i början av 1970-talet i en sommarstuga i Närke, och förvaras sedan 1983 i Mora-Norets gamla gästgivargård (Länsmansgården, bild 16, Legranäs 1984). Likaså tillverkades myntbössor för uppsättning vid flottbron. Den ena av myntbössorna förvaras nu i Mora kulturhus (bild 14). Troligen blev inte de rörliga broavgifterna någon större framgång. År 1886 bokfördes inga inkomster för passering av flottbron i kommunens brokassa (bild 17). Vår slutsats är att den s.k. Brokassan i huvudsak finansierades genom fasta årliga avgifter på det sätt som Arosenius (1866) beskriver.



Bild 14. Sparbössa för broavgifter från 1884, som nu förvaras i Mora Kulturhus. Foto: Anneli Larsson.



Bild 15. Tavla för broavgifter från 1884, som nu förvaras i Mora-Norets gamla gästgivargård. Foto: Christer Karlsson 2016.

Flottbrons öppning vid passage av båtar

I en kommentar till Linnés dagbok (von Linné 1953) skriver Ola Bannbers: *Den konstruktion som flottbron hade på Linnés tid har den bibehållit ända in på 1890-talet. Den större brolängden var fästad vid stenkistor, från vilka den lossades blott vid isgång och stark flod. Den mindre längden öppnades och stängdes för passerande båtar genom att ytterändan släpptes nedåt med strömmen och därefter drogs tillbaka upp. Då bron var sluten gingo längdernas ytterändar om lott så att brobanan bildar ett knä.* Linnés teckning visar detta knä (bild 18).

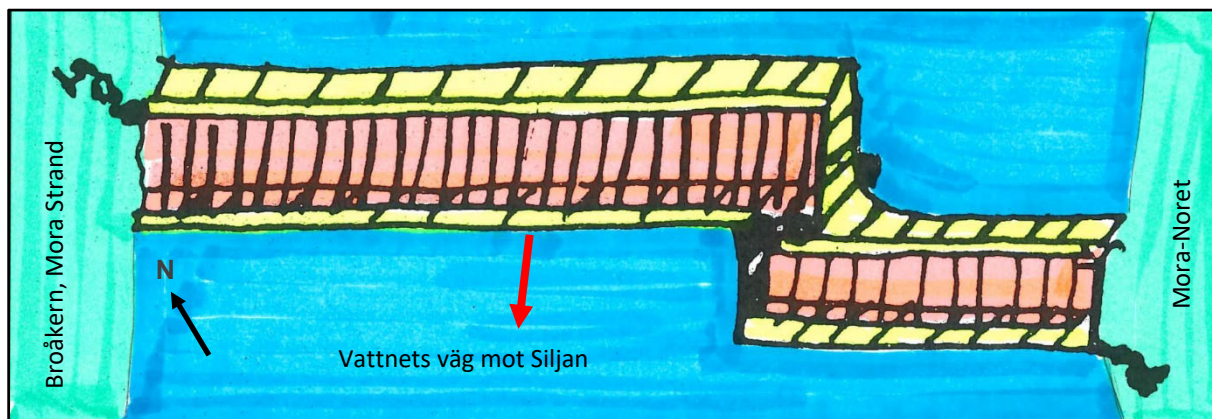


Bild 18. Linnés teckning av flottbron bearbetad av Christer Karlsson 2023-02-08. Den röda pilen visar vattnets strömningsriktning mot Siljan, och den svarta pilen riktning mot norr. Gångbanan i rosa och räcken i gult.

Ola Bannbers kommentar stämmer bra med Linnés teckning. Däremot har han nog fel när han skriver att flottbrons funktion har varit oförändrat från Linnés tid ända in på 1890-talet. Av bilderna 7 och 9 framgår att den kortare brons ytterände ligger uppströms den längre broändan, vilket visar att man vid något tillfälle före 1840 valt att flytta den öppningsbara brodelen, så att den kunde öppnas mot strömmen (bild 19). Genom att placera den öppningsbara delen norr om den längre brodelen förändrades följande:

1. För att vid stängning dra tillbaks bron motströms, bör man i den första broplaceringen ha haft ett rep tvärs över öppningen, vilket troligen utgjorde ett hinder för passerande båtar.
2. Det blev bekvämare att dra brodelen från land intill Brostugan istället för ifrån den långa brons ände.
3. Eftersom flottbron hölls uppe av utliggare som trycktes upp av strömmen enligt bild 4, bör den mindre delen lättare ha sjunkit när den låg på södra sidan. Den saknade ju utliggare.
4. Det bör innan flytten ha varit problem med att fästa den mindre brodelen mot den större eftersom strömmen låg på.

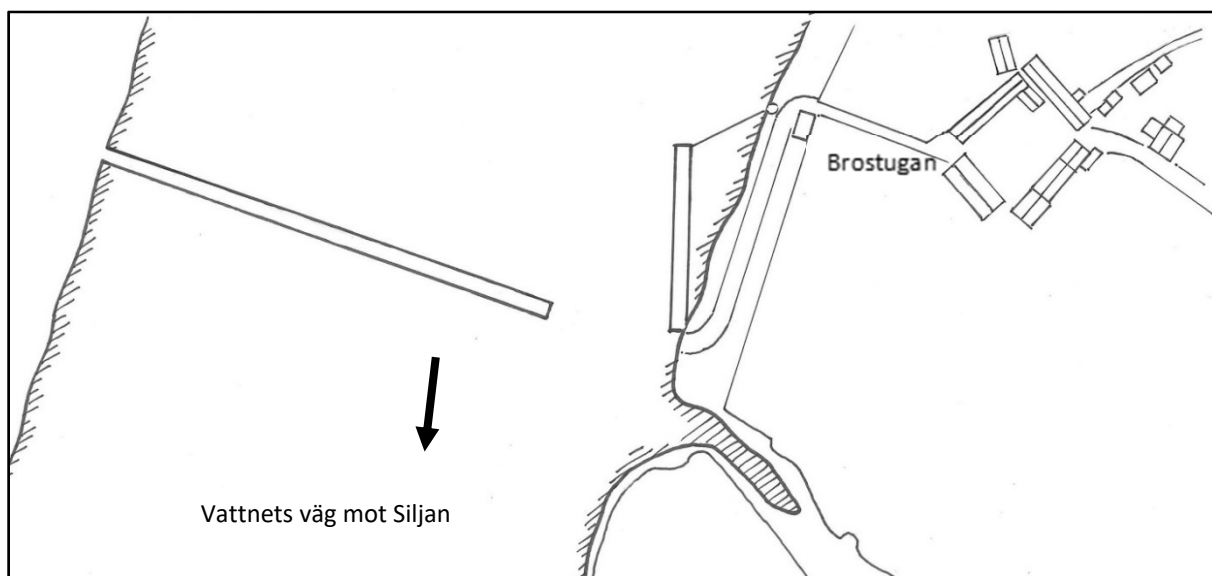


Bild 19. Flottbron öppnades under 1800-talet troligen genom att den mindre brodelen drogs mot strömmen med ett rep som förankrades intill Brostugan. Teckning av Bullas Jonas Jansson 2023 efter idé av Christer Karlsson.

Jämförelser med Leksands flottbro

I Ola Bannbers avslutande kommentar till funktionen av flottbron i Mora skriver han: *Flera av älvbroarna ha varit konstruerade på detta sätt. Jfr bild av bron vid Leksand* (von Linné 1953). Den bild han hänvisar till är en teckning från 1824 (bild 21). Den kortare, öppningsbara brodelen, ligger här uppströms från den långa brodelen, vilket visar att denna flottbro öppnades på samma sätt som Moras flottbro under 1800-talet, dvs. uppströms. Se även bild 20 som visar hur flottbron såg ut på 1700-talet. Leksands flottbro fick någon gång efter 1824 en förändrad öppningsfunktion som användes fram till 1877 (bild 22), då bron öppnades genom att parallellt förskjuta brodelen A mot norr till A1 så att en öppning uppstod (Boëthius 1925).

Flottbron anpassades för flottningen

Flottbron i Mora byggdes om när man under 1800-talets andra hälft började flotta virke i större utsträckning. Då blev det nödvändigt med en upphöjning (kulvert) så att stockarna kunde passera utan att bron öppnades. År 1861 försågs den med en smal kulvert (16 fot = 4,8 m), som användes då bron låg på plats. Senare vidgades flottningskulverten till 25 fot (= 7,5 m). Vid en syn 1888 var den inbyggd i en särskild brodel av 112 fots längd. I bron ingick dessutom 17 flottar. Vid en vanlig hopsättning av bron – den plockades isär vid högvatten – var flottningskulverten placerad vid bronns västra ända och öppningen för farleden närmast uppfarten vid östra landet. När sågverken i Saxviken i början av 1890-talet etablerades uppstod behov av ett skiljeställe. Det invigdes intill flottbron 1893 (Hellstrand 1980). I bild 10 ser man att skiljet är i drift, vilket tyder på att fotografiet är taget något av åren 1893-1896. I bild 23 ses en kraftigt beskuren del av samma foto, där man kan ana att bron eventuellt hade en förändrad öppningsfunktion för båtar. Kanske på samma sätt som i Leksand (bild 22).



Bild 20. Etsning av Leksands flottbro från 1700-talet av okänd konstnär. Leksands lokalhistoriska arkiv.



Bild 21. Teckning av Leksands flottbro. Vattnet rinner mot höger i bild. Uppströms bron syns kyrkan till vänster. Lägga märke till att den öppningsbara, mindre brodelen hölls på plats både av den större bron och av två pålar med stöttor. A. C. Wetterling 1824. Nationalmuseum. Bilden något beskuren i kanterna av Christer Karlsson 2023-02-08.

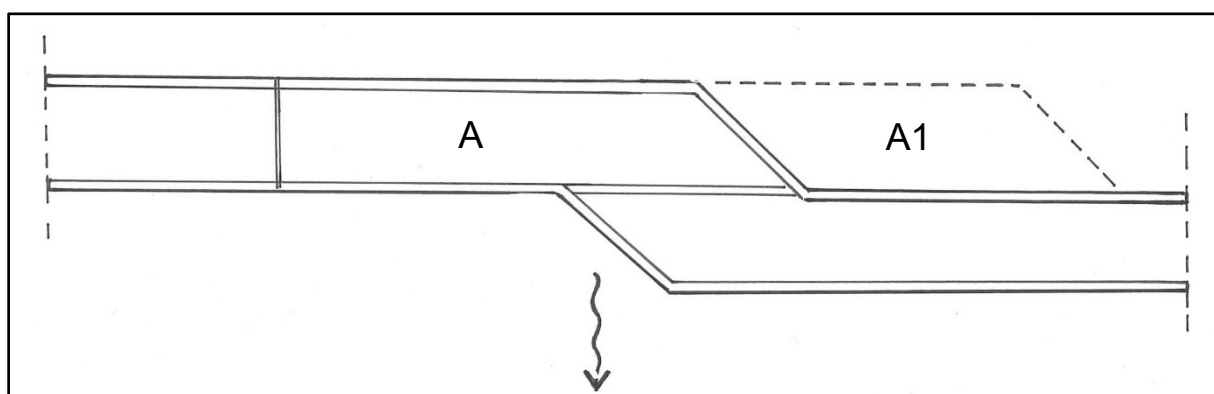


Bild 22. Ritning av flottbron i Leksand och dess funktion under 1800-talet fram till 1877. Bron öppnades genom att parallellt förskjuta brodelen A mot norr till läge A1, så att en öppning uppstod (Boëthius 1925). Teckning av Bullas Jonas Jansson 2023 efter skiss i Boëthius (1925).

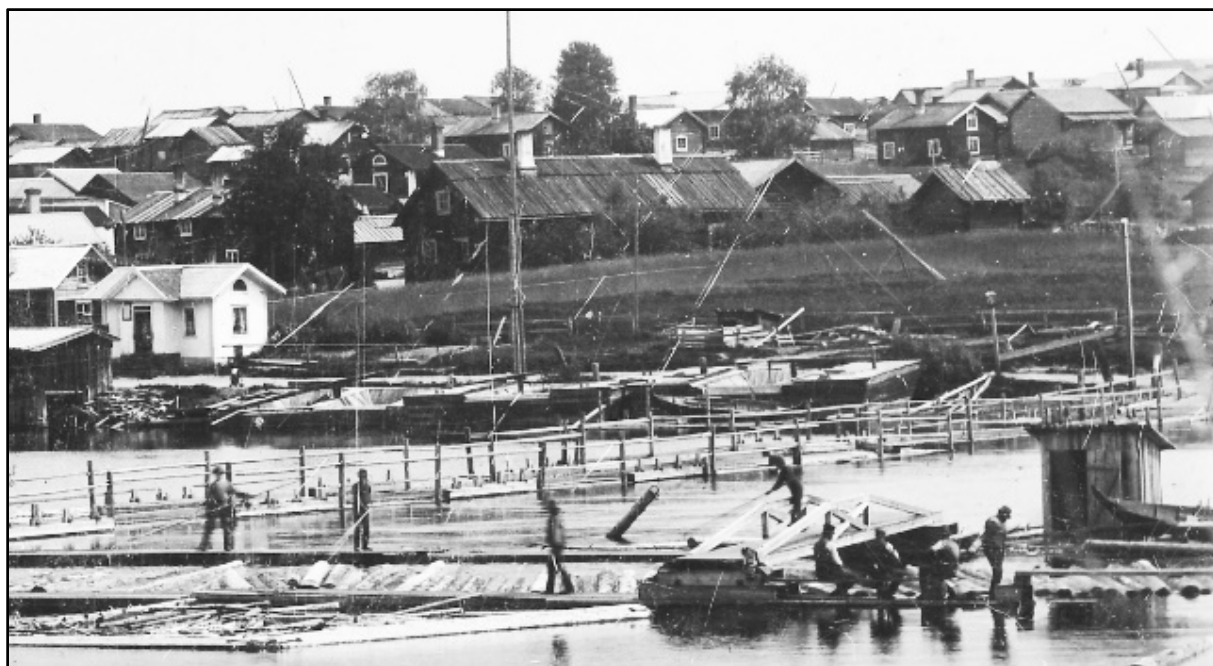


Bild 23. Detalj av bild 10, som visar anslutningen mot Mora-Noret. Det vita huset är Brostugan. Foto av Hjalmar Klingvall beskuret av Christer Karlsson 2023-02-08.

Färjestället vid Bastubacken

Mellan Morastrand (Bastubacken) och Öna (Dunkarsbo, Tuvan) fanns före 1902, då Bastubacksbron byggdes, en färja som roddes över älven ungefär där bron ligger idag (bild 1). Det södra färjestället var beläget cirka 50 meter väster om nuvarande brofäste. Detta var förr sannolikt även den naturliga landstigningsplatsen för båtar som anlände från Orsa, eftersom den gamla älvfäran med utlopp i Orsasjön var den närmaste vägen. Dessutom innebar det ett visst besvär och kanske även en kostnad för att öppna flottbron för båtpassage, ifall man från Orsasjön ville landa i Saxviken.

På den norra sidan, kallat Dunkarsbo, låg färjestället cirka 100 meter öster om nuvarande brofäste. Vid södra färjestället byggdes en färjestuga år 1766, som syns på storskifteskartan från 1842 (bild 24) och på plankartan över Morastrand från 1891 (bild 25). På den norra sidan byggdes en färjestuga under senare hälften av 1860-talet (Solders 1958). Vid älven kunde man få vänta länge, och var vattenståndet olämpligt, kunde överfarten ta två timmar, med vadning över Hemulån och mellanlandning på Prästholmen (Solders 1958). Färjan, som roddes, finns avbildad i en oljemålning av Anders Zorn (bild 31) och i ett foto från cirka 1902 (bild 29). Överfarten mellan Bastubacken och Dunkarsbo finns omnämnd i flera reseskildringar från 1700- och 1800-talen:

Anders Tidström (1754) skrev: ”Ett litet stycke från kyrkjan var färgostaden öfver då man tänkte resa till Elfdahln, och var rätt bredt öfver”.

Hülphers skrev från sin resa 1757: ”Wägen ifrån Mora till Elfwedalen 4 mil, går öfwer elfwen vid Bastubaks färga, därest hålles pråm, och vidare till Garbergs Gästgifware-gård” (Hülphers 1762).

Adelswärd m fl. (1765) nämner inte färjestället men när man lämnar Mora skriver man: ”fortsattes resan förbi kyrkan och öfver Älven till Garberg 2 ¼ mil från Mora”.

Arosenius (1866) beskriver mycket detaljerat att underhållet sköts med skatter, det s.k. färjemålet, och inte med resandeavgifter (se citat sid. 8). Tidigare i denna skrift har även beskrivits hur man passerade här vid transporten av Karl XIV Johans sarkofag i februari 1856.

En liten bro fanns i slutet av 1800-talet mellan det södra färjestället vid Bastubacken och Prästholmen (bild 25). Bron är avbildad i Zorns målning ”Studie från Mora” från 1896 (bild 26), samt i fotot av Karl Morelius från 1903 (bild 27).



Bild 24. Storskifteskartan från 1842 (Arkivsök, Lantmäteristyrelsen, Mora socken Morkarby nr 1-121) där vägen norrut från kyrkan leder till färjeplatsen med färjestugan. Kartan beskuren av Christer Karlsson 2017.



Bild 25. Karta över Morastrand upprättad av Daniel Kjellin 1891. Här är bron från färjestället till Prästholmen inritad. Kartan beskuren 2017 av Christer Karlsson.



Bild 26. I oljemålningen "Studie från Mora" syns bron mot Prästholmen. Det röda huset, som idag finns kvar med förändrad fasad, syns framför kyrkan i bilderna 27 och 28. Anders Zorn stod ca 80 meter nordöst om sitt hem, intill brofästet för nuvarande bro över mot Prästholmen, när han målade detta motiv år 1896. Tillhör Zornsamlingarna. Foto: Zornmuseet.



Bild 27. Från södra färjestället syns bron mot Prästholmen. Den finns inritad i 1891 års plankarta för Morastrand (bild 25). I bakgrunden syns Zorngården. Jämför med vattennivån i bild 28. Foto: Karl Morelius, 1903.



Bild 28. Södra färjestället i februari 2017. Det stora vita huset framför kyrkan är samma hus som syns i bild 26 och 27. Över Hemulån finns idag en ny bro strax hitom Zorngården. Foto: Christer Karlsson 2017.

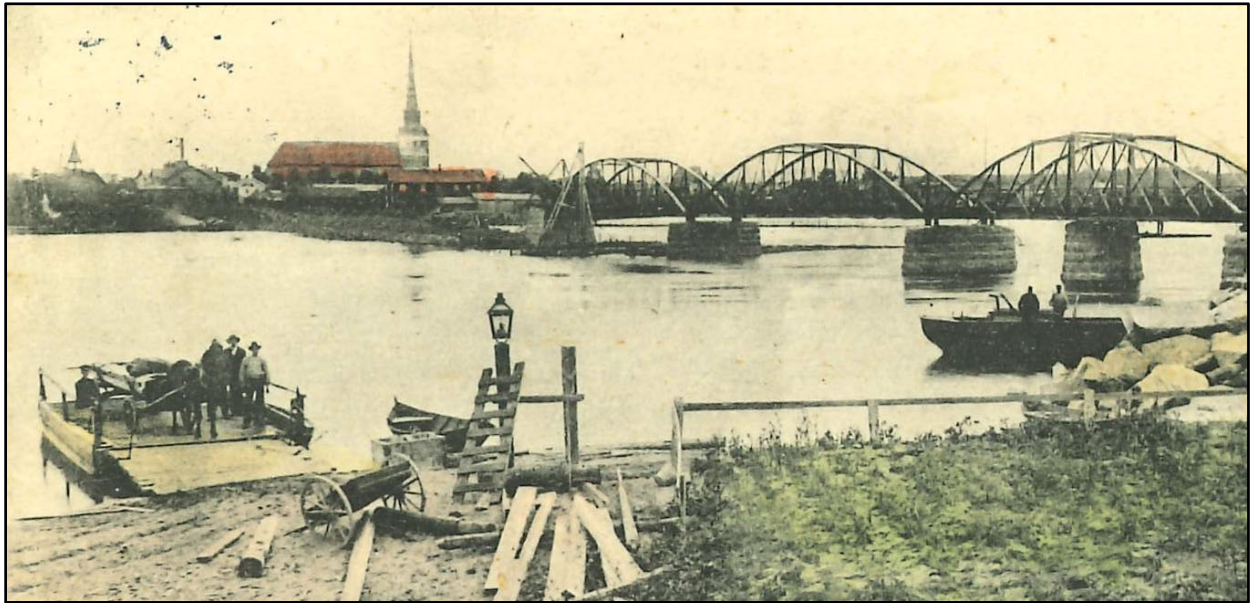


Bild 29. Del av ett färglagt vykort. Den gamla färjan vid Dunkarsbo färjeställe syns till vänster i bilden. Bastubacksbron håller på att byggas. Foto ca 1902. Okänd fotograf.



Bild 30. Dunkarsbo färjeställe 114 år senare. Foto: Christer Karlsson 2016.



Bild 31. Södra färjestället vid Bastubacksbron. En hökärra är på väg till eller ifrån färjan. Oljemålning av Anders Zorn 1897. Zornsamlingarna, Mora. Foto: Zornmuseet.

Litteratur

- Adelswärd, J. I., Gottlieb, J., Gahn, H., & Gahn, H. J, 1765. Resa i Dalarna 1765. Dalarnas Hembygdsbok 1968-1969.
- Ahlberg, S. O. & Spade, B. Våra broar – en kulturskatt. Banverket. Borlänge. ISBN 91-88250-43-1.
- Arosenius, F. 1866. Beskrifning öfver provinsen Dalarne. II Ofvan Siljans Fögderi. Tredje Häftet. Mora socken med Våmhus kapell.
- Boëthius, G. 1925. Leksands flottbro – Några data ur dess historia. Dalarnas Hembygdsförbunds tidskrift, sid 93-113.
- Björklund, A. 1975. Flottbroar. Dalarnas Hembygdsbok 1975.
- Ersson Nohrman, M. 2005. Kronolänsman Mats Erssons dagboksanteckningar. Släktföreningen Mats Ersson Nohrmans ättlingar.
- Hansjons, F. 2004. Flottbron i Noret - Norra Dalarnas centralpunkt. Släktföreningen Mats Ersson Nohrmans ättlingar. Medlemsblad 2004.
- Hellstrand, G. 1980. Flottningen i Dalälven. Stiftelsen Dalarnas museum, Falun.
- Hülphers A. A. 1762. Dagbok öfver en resa genom de under Stora Kopparbergs höfdingdöme lydande lähn och Dalarne 1757.
- Karlsson, C., Österström, L-O. & Romson, A. 2017. Mora jordägares samfällighetsförening – en historik. ISBN 978-91-639-3298-4.
- Kolm, R. 1963. Flottbroar över Dalälven. Fornvännen 1963 (58) sid 30-43.
- Legranäs, N. 1984. Förr kostade det 2 öre att gå över bron i Noret. Odaterat tidningsklipp.
- Romson, A. och Sandström, B. 1992. Mora i konsten, från Carl von Linné till Anders Zorn.
- Schröder, G. 1896. Tjugo år i Dalarna.
- Solders, S. 1939. Älvdalens sockens historia, del 2, Gamla porfyverket.
- Solders, S. 1958. Älvdalens sockens historia, del 5, Kommunikationer.
- Tidström, A. 1754. Anders Tidströms resa genom Dalarna 1754. Dalarnas Hembygdsbok 1955.
- von Linné, C. 1953. Linnés Dalaresa. Red. Arvid Hj. Uggla. Hugo Gebers förlag.
- Wallman, A. 1757. Skrivelse daterad Mora den 20 april 1757. Avskriven av Elers, Johan, canc råd, (1730 - 1813), Historia om vägarne i Sverige: Tom. 4. Westmanland. Dalarna. Nerike. Wermeland. Refererad i Dalarnas Hembygdsbok 1968-1969, sid 202 och 204



Mora Hembygdslags skriftserie 2023:1