

Unik linbana i Värmland

Bidragen till vår serie om hur arbetslivet var förr fortsätter att strömma in.

Den här gången bidrar Carl Håkanson, Stora Teknik i Säffle genom att berätta om en linbana för timmertransporter.

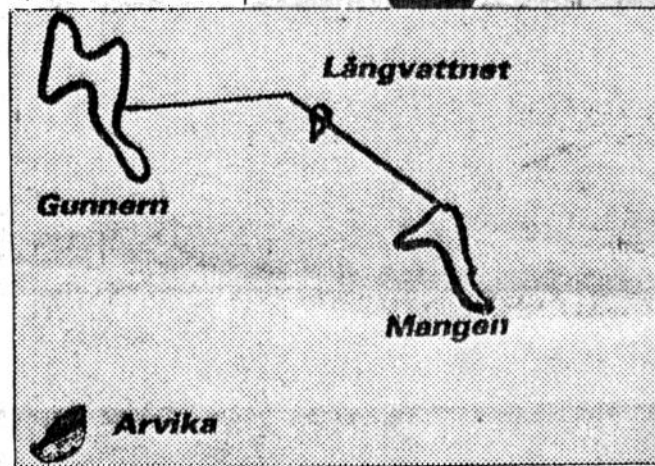
— Mitt ämne ligger kanske utanför ämnet arbetarhistoria, skriver Carl Håkanson, men icke desto mindre är tillbakablickens intressant. Stora Runts redaktion håller med och passar i samma andetag på att efterlysa flera berättelser om hur det var förr.

Linbananan uppfördes och kördes i gång i skuggan av första världskriget. Den var då ett bygge av gigantiska mått. Linbanan användes för att transportera virke mellan två byar i Jösse härad och var kanske Skandinaviens längsta linbana vid den tiden.

Denna för de flesta värmlänningar okända transportväg var ett bygge av imponerande storlek, skriver Carl Håkanson. Det fanns förr små möjligheter att effektivt transportera de stora mängder virke som högs Mangskog (utanför Arvika). I linbanan sågs en möjlighet.

Virket skulle transporteras från Mangen till Gunnern, en sträcka på 13 kilometer i eländig bergsterräng. Därefter skulle det flottas till massa— och pappersbruken i Jössefors och Brättne som tillhörde det dåtida Jössefors AB.

Veden transporterades med linbana från Mangen till en högra belägen sjö, Gunnern, i Jösse Härad.



Stockarna har hakats på bärslinan vid lastningsstationen i Mangskog.

Sommaren 1914

Bygget påbörjades sommaren 1914 och våren 1915 startades driften. Byggarbetena drog mycket folk till Mangskog och Gunnarskog och många bosatte sig för gott i bygderna. Ett arbetslag startade bockresningen från Mängen och ett annat från Gunnern.

Man möttes på halva vägen i Bytorp, nära tjärnen Långvattnet. Arbetena var förenade med stora problem. Bockarna var höga upp till 30 meter. Gjutning av fundamenten krävde ständig transport i eländig terräng av sand, grus och cement.

En körare med egen häst och vagn kunde få 4-5 kronor per dag. En kvalificerad arbetare i ett arbetslag kom upp i 2:50 per dag, räknat på tio timmars arbetsdag.

Jättelika kistor

Linbanan skulle gå över 106 bockar. Stora problem hade man även vid Långvattnet. Man måste timra jättelika kistor på isen och fylla dem med sten. Kistorna var lika höga som djupet i vattnet - cirka nio meter.

Kistorna sänktes sedan ned till botten och utgjorde då fullgoda fundament till stolparna. Stolparna revs så småningom, men delar av kistorna sticker än idag upp över vattenytan.

Driften av linbanan var förlagd till Bytorp. För transporten av den 50 hk starka råoljemotorn krävdes ett sexspann. Det blev under världskriget ont om olja. Istället installerade man en 40 hk ångmaskin.

Än idag står det imponerande fundamentet för ångmaskinen liksom den vattenreservoar som hörde till kvar i skogen vid Långvattnet.



Att resa bockarna var ett svårt och riskfyllt arbete.

I linbanesystemet ingick 252 vagnar som skulle transportera timmerstockar dag och natt året runt. Igångkörningsproblemen var emellertid stora. Vagnar kunde rasa ned och måste då transporteras med häst till ändstationen. Reparatörer måste ofta rycka in och klättra upp i bockarna. Smörjare och underhållspersonal nådde linhjul och skenor genom att helt enkelt åka med i en vagn.

Även okynnesåkande har berättat om hisnande färder. Man kunde hoppa på där linan gick nära marken. En flicka utnyttjade regelbundet denna förträffliga transportmöjlighet som ju fanns tillstådes dag som natt;

Hennes fästman råkade nämligen jobba uppe vid linbanans driftsstation!

En anställd tappade över Långvattnet sin plånbok, vilken än i dag lär finnas där för huga-de skattsökare.

De flesta linbanearbetare som nöjesäkte fick någon gång känna på ett driftstopp. Vagnarna kunde bli stående åtskilliga timmar. En kall vinterdag 20-30 meter över marken kunde inte ha varit en alltför angenäm upplevelse. Anställda vid linbanan hade rep med sig för alla eventualiteter!

Flottning istället

Linbanan gick så småningom

riktigt bra och transporterade rikligt med virke. Det öppnade sig emellertid alltför snart nya vägar för transporter. Mangsens utlopp byggdes ut och anpassades för virkestransporter. Flottningen tog därmed över med nya destinationer som följd.

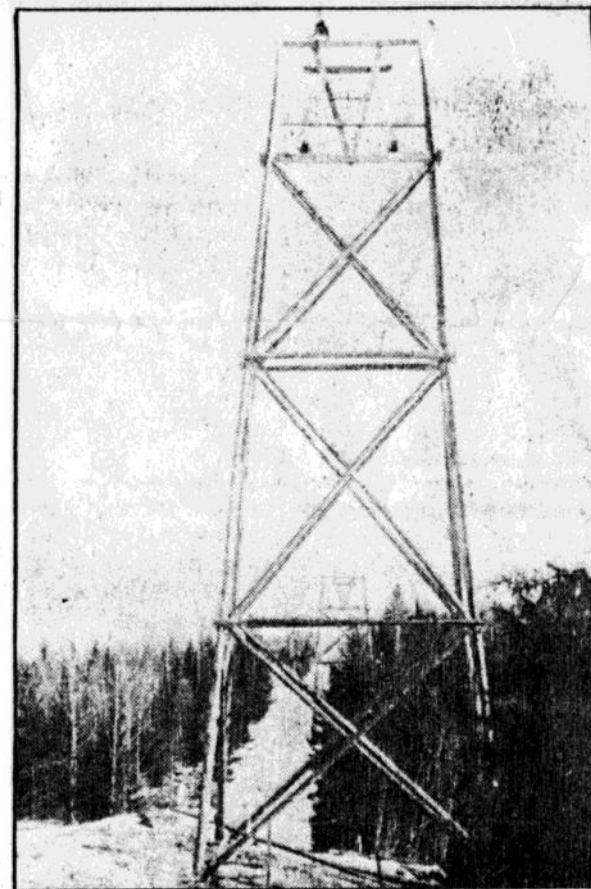
1924 lades linbanan ner och revs året därefter. Kvar finns idag bara fundamenten. Mest imponerande är kanske spännstationen intill Fjälltorp i Mangskog. Fyra cementblock spände där upp de kraftiga bärlinorna och de tyngsta loden vägde 18 ton. Även fundamenten med bultförankring står där som ett bevis på en tidigare generations djärvhet och företagsamhet.

Resterna utgör idag en påminnelse om ett dåtida gigantiskt projekt, ett av de kanske märkligaste i Värmlands historia.

Carl Håkanson

Fotnot:

Mangskogbor, vars förfäder en gång arbetade vid linbanan har bistått mig med uppgifter. Vissa tekniska fakta har inhämtats genom Billeruds arkiv i Säffle, som även inrymmer arkivhandlingar från Jössefors AB. Linbanan drevs i regi av dåtida Jössefors AB. Intressant vore om någon av läsarna kunde bidra med upplysningar beträffande ekonomisk uppföljning av linbanan.



Bockarna var 30 meter höga.