

Det jättestora linbanebygget som blev ett gigant-fiasko

ARVIKA (NWT)

Under 1914 började en linbana för timmertransporter att byggas mellan Mangskog och Gunnarskog. Linbanan, som kom att kosta cirka en halv miljon kronor, blev på den tiden störst i Skandinavien. En av de som var med att bygga den märkliga banan, där han

Uppförandet av linbanan blev ett av de större projekt, som någonsin utförts i de båda kommunerna. Från sjön Mangen i Mangskog började ett arbetslag med bygget under ledning av August Ekström. Samtidigt startade ett lika stort lag från sjön Gunnern i Gunnarskog med byggmästare A. Westlund, som högsta bas. Vid Bytorp uppe i de djupa skogarna skulle de båda lagen mötas och där anlades också en kraftstation för driften av banan.

Imponerande

—Linbanan var av imponerande mått, berättar Nilsson, som var i 20-årsåldern då byggnationen satte igång. Första världskriget hade samtidigt brutit ut men inverkade inte på bygget. Det fortskred sakta men säkert och de väldiga, så kallade, bockarna mellan vilka vagnarna skulle passera restes med vissa problem. Höjden var också imponerande på sina ställen och vid bl.a. Rannsakerbacken svävade vagnarna fram 30 meter över marken. Kablar av jättelika mått sattes upp. Enbart de kostade 80.000 kronor. Det var på den tiden oerhört mycket pengar, berättar Nilsson. Inte minst med tanke på att vår lön var högst 2.50 kr per arbetsdag, som kunde uppgå till tio timmar.

Stor motor

En firma från Falun svarade för själva byggnationen men också Billerud hade satt in en ansenlig stab för bl.a. röjningen. Allt materiel fick fraktas upp med häst och ett sexspann lyckades klara av uppfraktandet av en 40 hästkrafters dieselmotor till Bytorp. Med hjälp av denna drogs linbanan, som omfattade 250 vagnar. Varje vagn kunde lasta åtta timmerstockar. Ett av de besvärligaste passen under byggnationen var tjärnet Lång-

vattnet där stockarna bottnade först på nio meters djup.

Besvikelse

Den historiska igångsättningen av transportbanan på sommaren 1915 blev en stor besvikelse, med oavbrutet krängel. Vagnarna ramlade till marken med timmerstockarna. Hösten 1915 och vintern 1916 utfördes omfattande reparationer. Arbetena fick utföras i 30 graders kyla under vintern medan snön vräkte ned, berättar Nilsson. Somrarna 1916-19 fraktades stora timmermassor från Mangen till Gunnern i Gunnarskog. Svårigheterna vid linbanan fortsatte dock och bl.a. tog diseloljan slut genom världsläget.

Ångmaskin

En ångmaskin på 40 hästkrafter installerades i stället för dieselmotorn och linbanan kunde åter börja rulla till 1924 då den lades ned. Nilsson fick nu rycka in i ett arbetslag för att riva ned vad han tio år tidigare varit med om att bygga. En ny flottled hade tillkommit och banan ansågs inte längre fylla sin uppgift samtidigt som driftskostnaderna var höga.

Stopp

Under sin tid som smörjare på linbanan har Nilsson givetvis många minnen att berätta. När han smörjde åkte han i en särskild vagn efter banan, som plötsligt en dag stoppade. Ett lager hade gått varmt och i fem timmar fick Nilsson sitta i sin vagn på 20 meters höjd. Någon nöd gick det dock inte på mig och jag hade en strålande utsikt, som jag nu fick tid att beskåda, omtalar Nilsson. Vid ett annat tillfälle fick hans kollega, en f.d. rallare, som också var smörjare kasta sig ut från en vagn. Han hade annars blivit påkörd av en tom vagn, som kom efter honom

senare blev smörjare, var Anders Gustav Nilsson i Mangskog. Han är i dag 75 år och den 14 kilometer långa transportbanan är för länge sedan nedriven och ett minne blott. Kvar finns bara betongfundamentet och timmer. Det skulle räcka till ett par stugor. Nu ligger det begravt i tjärnet Långvattnet.



Om linbanan mellan Mangskog och Gunnarskog, som under 1910-och 20-talen var Skandinaviens största, kan Anders Gustav Nilsson i Mangskog, 75 år, berätta.

i en rasande fast. Hoppet gjorde han från åtta meters höjd. Han klarade livhanken tack vare att han föll i en mosse.

Flottare

När linbanan lagts ned blev Nilsson flottare och på den tiden fanns upp till 200 flottare från Humsjön ned till Mangen. Också flottningen upphörde och 1938 blev Nilsson jordbrukare och

som sådan har han sedan verkat till långt utöver pensionsåldern. Men hans käraste arbetsminnen är dock förknippade med den linbana i Mangskog, som var sin tids största och märkligaste skapelse i både Värmland och hela Skandinavien. (lk)