

TORVBRYTNING PÅ LUNDTJÄRNSMOSSEN

TORVMOSSEN I LANDVETTER

Av Mats Freding

Som bekant var järnvägarna förr i tiden mycket beroende av stenkol, först och främst för ångloksdriften men även för eldning i väntsalor, verkstäder och i de anställdas bostäder. Emellertid förekom tidvis långa perioder när tillgången på stenkol var begränsad och därmed priset högt. Eftersom stenkolen mestadels importerades, försökte man använda inhemska energikällor som ersättning. Det var mot torvmossarna intresset vändes.

Redan på 1870-talet hade gjorts försök att använda torvstycken som lokbränsle och resultaten hade varit ganska uppmuntrande. På 1890-talet gjordes nya försök, bl.a. på Helsingborg-Råå-Ramlösa Järnväg och Stockholm-Roslagens Järnvägar, men då stenkolen vid denna tid ännu var billig skedde då inget genombrott för torveldningen i järnvägsdrift. Detta kom först då första världskrigets utbrott radikalt försämrade tillgången på stenkol och priserna sköt i höjden. Vid denna tid hade också svenska tekniker förfinat en metod för framställning av torvpulver. SJ satsade på en torvpulverfabrik i Vislanda och införde torvdrift på linjen Falköping-Nässjö.

Göteborg-Borås Järnvägar drabbades som andra av stenkolsbristen och 1917 inköptes ett par torvmossar vid Landvetter. Under krigsåren gav de ett visst tillskott för att täcka järnvägens bränslebehov, men efter kriget avvecklades de snabbt.

GÖTEBORGS TORF AB

I början av seklet rådde också höga stenkolspriser och bränntorvfabriker startades lite varstans i landet. Ingenjör Gregory Nycander i Göteborg hade 1902, för ett konsortiums räkning, träffat avtal om torvtäkt på den s.k. Lundtjärns mossen i Landvetter. Mossen ligger knappt 3 km norr om Landvetters station. Nycander skaffade torvupptagningsmaskiner och driften påbörjades redan under sommaren 1902. Konsortiet, där firman C Ugglå & Co var huvudintressent, bildade 1903 Göteborgs Torf AB med ett aktiekapital på 80 000 kr. Bolaget övertog rörelsen vid Lundtjärns mossen och utökade den betydligt. Bland annat anlades 1904 en 2,5 km lång linbana från mossen ner till en torvlada strax väster om Landvetters station. Linbanan levererades av AB Nordströms Linbanor och hade en transportförmåga av 50 ton per 10 timmar. I ett brev till Kungl. Lantbruksstyrelsen 1904 beskrivs banan som "...alldeles nödvändig för att billigt få torven transporterad till Landvetters station, enär körvägen dit är mycket dålig och går över synnerligen mycket kuperad mark".

Landvetters Hembygdsförening

I en förteckning 1904 upptas följande inventarier:

- Kontor, materiel- och redskapsskjul samt smedja på mossen, 400 kr
- Torvlada vid Landvetter station, 4 300 kr
- Torvlada på mossen, 10 400 kr
- Linbana enligt kontrakt, 27 000 kr
- Två fullständiga torvmaskiner Anrep I med lokomobiler och transportmateriel, 19 000 kr
- Lokomobil till linbana, 2 600 kr
- 360 m reservrällsstegar och 25 m kurvor
- 3 st torvvagnar för transport på räls
- 15 reservhjul till torvvagnar
- 1 häst och diverse attiralj för torvbärgning från torkfältet, 640 kr

Den totala anläggningskostnaden uppgick till 92 000 kr. Mossen, som har en yta av 48 hektar, bedöms innehålla 138 000 ton bränntorv. Med en beräknad årlig avverkning av 5 000 ton skulle den alltså räcka i nästan 28 år. Avverkningen kom dock aldrig i närheten av den beräknade och verksamheten avtynade sakta. Sista driftsåret var 1913 och därefter såldes en del materiel inklusive linbanan och några byggnader.

GÖTEBORG-BORÅS JÄRNVÄGAR och BORÅS-ALVESTA JÄRNVÄGAR TAR ÖVER

Bara ett par år efter det att torvdriften i Landvetter lagts ner, kom torvfrågan att bli aktuell för GBJ. Det verkar ha börjat med att järnvägen i november 1916 fick erbjudande om inköp av en torvmosse i Ödh, Nissafors. Detta avböjdes men påföljande månad anlände ett nytt erbjudande, denna gång från disponent Herman Roscher i Borås. Roscher hade samma år påbörjat torvupptagning på Lantmossen utanför Fristad och behövde finansiell hjälp för en planerad utökning av driften där. Detta ville inte GBJ gå in på, men köpte i alla fall två vagnslaster torv från Lantmossen. I februari 1917 utfördes proveldning dels med torv enbart, dels med torv blandad med kol. Proven utföll till direktör Springchorns belåtenhet och ledde till omedelbar aktivitet från GBJ:s sida. Redan i mars inleddes underhandlingar om förvärv av Lundtjärnmossen i Landvetter. Göteborgs Torf AB företrädades då av ingenjör Arvid Lignell. GBJ:s övertagande skedde genom att Lignell förvärvade mossen av ägarna Andrea, Reinhold och Frida Andersson den 10 april 1917 och därefter transporterade köpeavtalet på GBJ i maj. Köpeskillingen uppgick till 29 000 kronor. Halva kostnaden bokfördes senare på BAJ, som därmed blev delägare.

KALKYLEN

Vid GBJ:s styrelsesammanträde 11 april 1917 presenterade Springchorn sin kalkyl för torvdriften. Enligt denna skulle anläggningskostnaden uppgå till 71 350 kr. Man beräknade att 1917 ta upp 2 000 ton torv (motsvarande 1 000 ton stenkol) och 1918 hela 8 000 ton (motsvarande 4 000 ton stenkol). Vinsten för dessa

Landvetters Hembygdsförening

båda år uppskattades till 100 000 kr jämfört med motsvarande stenkolsköp. För att klara den höga produktionen 1918 måste man även ta i anspråk en del av Store Mosse sydost om Lundtjärnmossen och anskaffade ytterligare två torvmaskiner samt en extra torvlada för 1 000 ton torv. Styrelsen beslutade godkänna kalkylen och inköp av mosse samt nödvändiga arbetsmaskiner.

FÖRBEREDELSE FÖR TORVTÄKT

Den maskinella utrustningen för torvupptagningen beställdes sista veckan i mars, innan köpet av mossen var klart! Den omfattade två torvmaskiner (tillverkade av Åkermans resp. Körners mekaniska verkstäder i Eslöv), som drevs av två Munktells lokomobiler på 34 resp. 38 hästkrafter. Lokomobilerna köptes begagnade från AB Emsfors Pappersbruk i Påskallavik och Samuelsbergs Mekaniska Verkstad i Motala.

GBJ övertog i övrigt den materiel som blivit kvar på mossen efter Göteborgs Torf AB: kontor, materialbod, smedja, torvlada vid mossen, vagnar och räls. Järnvägen anställde Arne Rasmussen i Landvetter för att närmast handha uppbyggnad och drift av torvmossen. Rasmussen anställde i sin tur en torvmästare som arbetsledare. Torvupptagningen kom igång först i juli 1917 efter det att maskinen från Körners verkstad monterats på mossen.

TRANSPORTPROBLEM

När Göteborgs Torf AB nedlade driften 1913, nedmonterades linbanan och såldes. Den 22 mars 1917 begärde därför GBJ offert från två firmor på en tre km lång linbana med en transportförmåga av 75 ton/10 timmar. GBJ skulle själv tillhandahålla linbanans träbockar. Kostnaden för att anlägga linbanan blev uppenbarligen för hög, och redan i början av april bestämde man sig för att bygga en smalspårig järnväg med 600 mm spårvidd från mossen till Landvetters station. Följande kostnadsförslag för järnvägen fastställdes av GBJ:s styrelse:

- "Transportbanan mellan mossen och stationen, 2 800 m längd, 0,6 m spårvidd, mötesspår å midten (räls och växlar finnes).
- Uppgörelse med markägarna om spårets framdragande 2 000 kr
- Planering av 2 800 m á 2 kr, 5 600 kr
- Slipers, 2 400 st á 1 kr, 2 400 kr
- Broläggning över vattendrag, 2 000 kr
- Lastbrygga vid Landvetter, 300 kr
- 12 transportvagnar med träskrov á 200 kr, 2 400 kr".

Med 1917 års planerade produktion skulle det vara tillräckligt med hästdrift, men om upptagningen 1918 skulle kunna ökas till 8 000 ton krävdes två fotogenmotorlok á 10 000 kr och ett 500 m långt sidospår från huvudlinjen till Store Mosse. Detta spår blev aldrig byggt och hästdriften på huvudlinjen skrinlades efter kort tid. Istället begärdes 27 april offert på ett fotogenmotorlok "Warrant" från Vara Mekaniska Verkstad. Loket skulle kunna dra 6 tomma 2,5 kubikmeters torvvagnar uppför en 500 m lång stigning på 50 promille.

Firman offererade ett 12 hästkrafters lok av standardtypen "Warrant nr 3" med SKF kullager för 5470 kr + 15% kristidstillägg, vilket accepterades av GBJ 2 maj. Loket skulle levereras under juli månad.

JÄRNVÄGSBYGGET

Direktör Springchorn hade, trots vad som uppgetts för GBJ:s styrelse, inte tillgång till all den räls som behövdes för järnvägen. Han fick därför i hast försöka få tag på det som fattades och skickade förfrågningar till bl.a. Warberg-Borås Järnväg, Vikbolandsbanan och Falkenberg Järnväg. I brev till den sistnämnda skrev Springchorn: "Finnes något kvar av Kindsbanans 17 kg räls, som BAJ sålde till er? Meningen vore att iordningställa spåret medelst diverse lösa räls-sladdar, som vi kunna hopbringa".

Parallellt med detta skedde utstakning av järnvägen under april 1917. När man därefter skulle träffa avtal med markägarna stötte man på patrull och en viss del av järnvägsmarken fick exproprieras efter beslut av Kungl. Maj:t.

Järnvägen drogs från norra delen av Lundtjärns mossen i huvudsak söderut utmed det vattendrag som avvattnar Stora Lundtjärn. 300 m norr om Agntjärn svängde järnvägen mot sydost och korsade vägen mellan Landvetter och Jonsered. Den fortsatte sedan i lutning nedåt mot Landvetters station, där den slutade vid en torvlada med utlastningsviadukt ca 250 m öster om stationshuset. Ladan och viadukten uppfördes sommaren 1917 av byggmästare A. J. Pettersson från Smålands Rydaholm.

Från Stockamölla AB utanför Eslöv anskaffades 12 torrvagnsskrov, som GBJ monterade på redan befintliga hjul och axlar. Banvallen räslades och grusades under hösten och var klar för trafik under november 1917.

TORVDRIFT UTAN STÖRRE FRAMGÅNG

Som nämnts startade torvupptagningen i juli 1917. Efter bara några veckor hade ingenjör Rasmussen och torvmästaren gjort sig omöjliga och avlägsnades från ledningen. Istället övertogs driften av GBJ maskinavdelning. Eftersom upptagningen startade så sent, fanns det inte någon möjlighet att uppnå målet på 2 000 ton. Slutsiffran 300 ton blev dock en besvikelse.

Under juli levererades fotogenloket, men det kunde inte sättas i trafik eftersom Statens Industrikommission hade infört bränsleransonering. Först i mitten av september kunde loket provköras under en dag efter tillstånd av Industrikommissionen. Den upptagna torven kördes ned till Landvetter under vintern. Förmodligen skedde detta med hästar som dragkraft.

Ursprungligen planerades ju för en produktion av 8 000 ton torv under 1918. Motgångarna gjorde dock att man ändrade planerna så tillvida att upptagningen även detta år skulle ske endast med de två maskinerna på Lundtjärns mossen.

Landvetters Hembygdsförening

Med dessa skulle 5 000 ton torv produceras. 1918 betalade GBJ 206 kr/ton för engelska stenkol, medan 1917 års torv kostat drygt 41 kr/ton att producera. Hade förhållandena för torvdriften varit bättre, skulle man därför haft mycket att vinna på en forcering av upptagningen.

Nu blev även 1918 års säsong en missräkning genom att bara 1 536 ton av planerade 5 000 kunde tas upp.

AVVECKLING

Även 1919 skedde torvupptagning i mindre skala på Lundtjärns mossen, men det blev för sista gången i GBJ regi. Efter kriget sjönk stenkolspriserna radikalt och bränntorven blev ointressant som bränsle. Endast under kristider har torven kunnat göra sig gällande framför kol. GBJ-chefen Springhorn sammanfattade detta i ett brev till torvingejören T. B. Olbers i Södertälje på hösten 1921: "Men tidpunkten för att lägga sig till med bränntorvfabrikation är f.n. allt annat än lämpligt, då järnvägen måste betrakta torv endast som nödfallsbränsle. Jag har själv drivit för mina järnvägars räkning en mindre bränntorvsanläggning under de svåra åren (inköpt mosse, anlagt 4 km järnväg, byggt lador och anskaffat dyra maskiner) men allt detta ligger nu nedlagt. Vi har bränt upp torven och äro glada att få taga till stenkol igen. Med torveldade lokomotiv kunde varken tåghastigheten uppdrivas eller tillräckligt antal vagnar i tågen medtagas".

Olbers hade som mäklare erbjudit Springhorn att överta en bränntorvfabrik i Hädinge nordväst om Värnamo. Fabriken ägdes av Närkes Torf AB i Örebro. Mot bakgrund av vad Springhorn svarade i sitt brev får det nog anses som en aning märkligt att han två år senare, 1923, föreslog styrelserna i GBJ och BAJ att köpa fabriken i Hädinge!

Mossen i Landvetter låg öde efter 1919, men 1922 träffades avtal med Nattvaktbolaget Trygge i Göteborg. Det gick ut på att bolaget under ett år kostnadsfritt skulle få disponera torvmossen samt ha rätt att använda utlastningsbanan, rullande materiel och torvladan i Landvetter mot skyldigheten att efter avtalstidens slut återställa banan och materielen i trafikdugligt skick.

I maj 1923 inköptes så torvfabriken i Hädinge och i den överenskommelsen ingick att den större Munktells lokomobilerna i Landvetter skulle överlämnas till Närkes Torf AB. Springhorn skrev i augusti samma år till maskiningenjören vid Åhaga: "...BAJ skall överlämna den större av lokomobilerna vid Landvetter till Närkes Torf AB ... då Landvettermossen i och med inköpet av Bymosse kommer att nedläggas, spåret upptagas m.m. Endast ladan i Landvetter kommer att kvarstå såsom magasin för framtiden".

EPILOG

Under 1924 skedde så den definitiva avvecklingen av torvmossen i Landvetter. Större delen av maskinpark, byggnader och rullande materiel skrotades. Banan till Landvetter revs upp och rälsen såldes. Det lilla fotogenloket överfördes till

Landvetters Hembygdsförening

mossen i Hädinge och ställdes in i bränntorvladan vid stationen där. År 1940 återupptogs torvdriften i Hädinge och loket kom åter till heders. Det blev t.o.m. förstatligt tillsammans med GBJ och BAJ den 1 juli 1940, men dess fortsatta öden får berättas vid ett annat tillfälle, för nu har vi kommit långt bort från Landvetter.

KÄLLOR:

Statens torvingenjörers arkiv, Stockholm
GBJ och BAJ arkiv, Stockholm
Industritidningen Norden 1902

Svenska Järnvägsklubben
Forskning
Bertil Thulin
Nysäter Box 536
513 00 Fristad

TORVMOSSE I MURTJÄRNSOMRÅDET

I samband med namngivning av vägar i Murtjärnsområdet hösten 1995 föreslogs namnet Linbanevägen på en av vägarna. Förslaget grundar sig på en in-teckning från 1908, som gav Göteborgs Torv-aktiebolag rätt att anlägga en linbana i området.

Något linbanebygge kom inte till stånd. Namnet Linbanevägen är troligen inte heller aktuellt för Murtjärnsområdet. Landvetters Hembygdsförening har i brev till kommunens vägnamnsgrupp föreslagit att vägnamn, som anknyter till torv-hantering, skall reserveras för Önneredsområdet.

Här följer en avskrift av det gravationsbevis som behandlar in-teckningen från 1908. Uppgiften har ställts till Hembygdsföreningens förfogande av Lennart Tedenhag,
Murtjärnsvägen, postlåda 452,
438 36 Landvetter,
tel. 91 67 10.

GRAVATIONSBEVIS utfärdat av Inskrivningsdomaren i Askims, Hisings och Sävedals domsaga angående fastigheten Landvetter Guldsmedsgård 3:116 i Landvetters socken, vilken fastighet tillhör Erik Georg Johansson enligt lagfart den 12 november 1941.

Ifrågavarande fastighet är besvärad av följande in-teckningar, beviljade:

1:o) den 15 januari 1908, paragraf 155, uti Landvetter Guldsmedsgård 3:18 om 1/8 mantal, Göteborgs Torvaktiebolag till säkerhet för nyttjanderätt, innefattande rätt att å in-tecknade fastigheten uppsätta erforderligt antal bockar till en så kallad linbana för transport av torv samt att under 50 år från den 8 april 1904 hava dessa stående å fastigheten och driva ifrågavarande linbana enligt upplåtelse av Hilda Maria Arfvidsson för egen del och såsom ombud för hennes man Martin Arfvidsson i kontrakt den 30 april 1904;

2:o) den 27 januari 1925, paragraf 476, uti Landvetter Guldsmedsgård 3:18 jämte annan fast egendom, ägare av lägenheterna Landvetter Guldsmedsgård 3:51, 3:52, 3:53 till säkerhet för servitut, bestående i dels strandrätt, vattenrätt och rätt till fiske utefter och utanför lägenheternas hela strand såväl i sjön som i ån och dels rätt till väg från samma lägenheter ut till allmänna landsvägen Göteborg-Borås över Landvetter Guldsmedsgård 3:18 och 3:37 enligt upplåtelse av Bror Arfvidsson och Hilda Magnusson i 3 och 4 momenten i köpekontrakt den 4 augusti 1922.

Landvetters Hembygdsförening

I övrigt föreligger intet av beskaffenhet att böra i detta bevis anmärkas.
Göteborg den 11 augusti 1942.

På Ämbetets vägnar

Curt Blomkvist

TORVMOSSEN I LANDVETTER

Nu i bränslebristens dagar kan det kanske vara aktuellt att berätta om hur det var i början av 1900-talet.

År 1900 arrenderade en firma vid namn Mark & Compani den stora mossen norr om Landvetter, den heter Lundsmossen. Ägare är tre gårdar, Östergården, en Mellangård, en Uppegård, samt Håltås. Arrendet löpte på en tid av 49 år. (Summan är obekant.)

En arbetsstyrka på omkring 50 man iordningställde mossen med dikning, avjämning, stängsel m.m. Två stora ångmaskiner, elevatorer, torvkvarnar, vagnar, räls m.m. startade efter handupptagningen. Det var ett stort företag, mossen är omkring 700x700 m. Det byggdes manskapsbaracker, en stor torvlada samt en linbana. Den gick mellan mossen och Landvetter järnvägsstation, en sträcka på omkring 3 kilometer. På den fraktades den torra torven ned för att lastas i järnvägsvagnar för transport ned till i huvudsak Göteborg. Arbetstiden var 10 timmar om dagen, ett tungt och slitsamt jobb. Betalningen var 2- till 2:50 om dagen. Så fortgick arbetet fram till år 1910, då plötsligt allting lades ner. Varför vet man inte (det var väl mindre lönsamt). Allt fraktades bort, mossen låg öde och tom, ett sargat landskap. Jag var en liten parvel på 7 år då jag började minnas och såg hur allt kom till. Mitt hem låg bara 5 minuters väg dit ner.

Så gick tiden fram till 1916, då det plötsligt blev liv i mossen igen. Göteborg-Borås järnväg övertog arrendet. Det var världskriget som orsakade bränslebristen. Sverige fick ej något kol från England. Det var svåra tider för järnvägar och industrier.

Det forslades upp liknande material som förut till mossen, men mer modernt. Vi fick transportbanor som forslade ut torven på fältet. Vidare byggdes det en smalspårig järnväg ner till Landvetter. Där tömdes torven i en stor lada för att sedan lastas över till järnvägsloken. Enligt uppgift från lokförare var torven det bästa ersättningsbränsle som fanns att få. Lundsmossen räddade G.B.J. Många järnvägar fick elda med ved.

Någon frågar kanske hur torven kom till. Sex man, tre på var sin sida om elevatortorn grävde och lastade på bandet, som drog upp och tömde i kvarnen, vilken var försedd med roterande knivar. Den pressade ut med valsar liknande en köttkvarn mot ett munstycke 10x10 cm stort, ut på bräder 1.40 långa, och vidare till transportbandet för att läggas ut.

Två man lade ut, själv var jag en av dem. (Vill nämna gropen. Den var 4 meter bred och kunde vara mellan 2 och 3 1/2 meter djup.) Arbetstiden var tio timmar, från kl 7-12, 13-18. Var det så att maskinen skulle flyttas fram efter slutat arbete, blev det 2 1/2 timma till. En dryg dag!

Landvetters Hembygdsförening

1919 var det slut med upptagningen, kriget var över och kolet kom tillbaka. Allt arbetsmaterial forslades därifrån.

Så nu, 1979, är mossen bevuxen med skog, björk och fur. Någon mer torvupptagning blir det väl aldrig mer, den får slumra.

Är myndigheter eller någon annan intresserad av en stor arbetskultur, står jag gärna till tjänst.

Valfrid Eidevik

Vid intervju med Sven Nyberg 13/8 1992 av Anna-Greta Jansson gjordes följande anteckningar angående torvupptagning i Lundtjärnmossen.

Sven Nyberg började arbeta på torvmossen när han var 12 år. Jag frågade honom om det inte var tungt arbete för en 12-åring. "Naj" svarade Sven, "jag var van att arbeta hemma". "Vi fick hjälpa till så snart vi kunde stå på bena" När Sven började på mossen drevs den av firma Mark & Co. Det fanns då en linbana som forslade torven i korgar ned till järnvägen i Landvetter.

Omkring 1917-1918 började han hos Göteborg-Borås Järnväg som då tog upp torv för att elda ångloken med. Sven fick skära och rösa och lasta på vagnar som gick på en smalspårig järnväg ner till Landvetter station. Sven kommer ihåg "baracken" där bl.a. "smälänningarna" bodde. Där fanns också ett marketenteri där arbetarna fick äta. Anna Sjöstrand (Anna-Gretas mor) arbetade tidvis där och lagade mat. Banmästare Sjöstrand (Anna-Gretas far var då arbetsledare på mossen).

Barackerna köptes sedan av E.W. Sjöstrand (Anna-Gretas far) som byggde upp den som en villa (sommartugan) på sin tomt Salmered 1:10 omkring år 1924-25. Den avstyckades och såldes omkring 1945 till Bror och Inga Andersson som kom från Göteborg.

Sven Nyberg berättade också om sin far Johan Nyberg, som en tid var förman på mossen. Han var född i Partille men utackorderad till Landvetter som fosterbarn. Han gifte sig med Selma som var född i Bertshult.

Sven lämnade följande uppgift om de barn som föddes i familjen.

| År | | |
|------|--------|-----------------------|
| 1900 | Sven | |
| 1901 | Signe | |
| 1903 | Annie | |
| 1905 | Ida | |
| 1906 | Astrid | |
| ? | Gustaf | dog som barn |
| ? | Ernst | dog som barn |
| ? | Erik | dog som barn |
| ? | Frans | |
| ? | Alf | |
| 1916 | Gunnar | |
| 1918 | Elsa | död i "spanskan" 1919 |

När Sven föddes bodde familjen i "Ringbergstorpet". Fadern byggde Holmås som ligger mellan Önnered och Härkeshult, år 1914. Sven gifte sig med Jenny och flyttade med henne i början på 30-talet till Skällared där Sven var banvakt.

PS. I boken Bygd och människor skriven av skollärare Nilsson i Härryda kan man också läsa en del om torvmossen