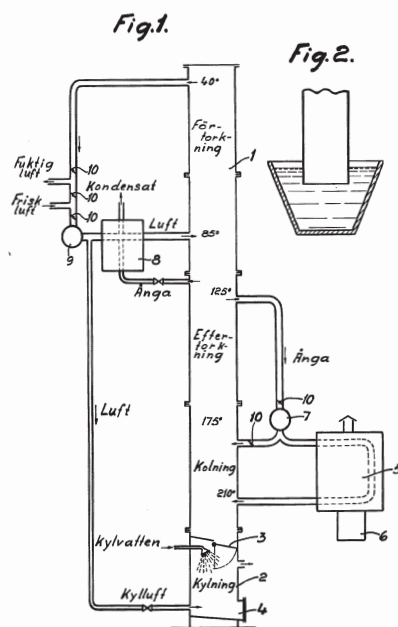


# Torvkol för stadsgas

I Kronoskogen norr om Ljungby låg i slutet av 1940-talet en stor fabrik, som producerade torvkol åt Sveriges tre största städer. Det är i korthet allt man i dag i allmänhet känner till om denna verksamhet. Hur denna fabrik såg ut kan man se på en informationsskylt, som sattes upp i samband med att Kronoskogen inrättats till naturreservat i slutet av september 2017. Informationsskylten som sådan var resultatet av ett medborgarförslag till Ljungby kommun. Varför kom fabriken att hamna i just Kronoskogen, hur fungerade den och hur länge?

Till Patentet No. 114 575



Överingenjören vid Stockholms gasverk, C W Pilo, har upfunnit och patenterat de kolugnar som användes i alla fyra fabrikena. Denna bild visar en principskiss av en ugn med tydliga temperaturangivelser i ugnens olika zoner. PRV patent 114575.

## Bakgrund

Andra världskriget pågick, och Sverige var mer eller mindre avskuret från omvärlden vad gällde handeln med andra länder. I Sveriges storstäder vållade bl.a. hotande brist på importerad kol bekymmer för städernas gasverk. Ytterligare ransonering av stadsgas ville man mest av allt försöka undvika.

Redan 1942 började man i Statens bräns-

lekommission fundera på torvkolning enligt en av överingenjör Pilo i Stockholms Gasverk uppfunnen metod för att få lämpligt ersättningsbränsle för gasverken. Metoden hade redan testats i liten skala, med gott resultat, men också med några nackdelar. Torvkol tenderade att bli väldigt dyr och den vid processen bildade koksen var i princip oanvändbar.

## Statens Bränslekommission

6 juni 1944 skriver Statens Bränslekommission till Svenska Gasverksföreningen: "Som bekant kommer det i händelse av mera utpräglad brist på kol icke att bli möjligt att förse gasverken med tillräckliga mängder härav, och man har tänkt sig att i sådana fall utnyttja torvkol för gasframställning, en fråga som dock ej synes vara tillräckligt undersökt för att man säkert skulle våga lita till denna utväg. Enligt statens bränslekommissions uppfattning är tiden nu inne att så sker, och kommissionen anhåller om Gasverksföreningens medverkan härtill.

Bränslekommissionen föreslår Gasverksföreningen att vidta samordnade provkörningar, samt bearbeta och sammanställa resultatet. Dessutom tillkommer enligt skrivelsen krav på en teknisk planering i mål och mening att: Om torvkolning i

större skala skall behöva tillgripas, torde detta kunna ske först sommaren 1945."

Den 27 januari 1945 kungör Bränslekommissionen: "Stiftelseurkund för A.-B. Torvkol har undertecknats. Företaget skall tillverka torvkol åt gasverken i Stockholm, Göteborg och Malmö. Som verkställande direktör nämns jägmästare Bror Magnus Linton, Göteborg. Huvudintressenter i bolaget blir gasverksstyrelserna i Stockholm, Göteborg och Malmö."

Ljungby omnämns i pressklippen den 17 april 1945. Där meddelar jägmästare Linton att "man just nu håller på att tillverka de för torvbehandlingen erforderliga maskinerna. Den första anläggningen, nämligen i Ljungby (24 ugnar), beräknas bli klar i början av augusti 1945. Sedan omkring 1 september får man färdigt den i Vakö (12 ugnar) på linjen Älmhult-Sölvesborg, och längre fram i september blir ytterligare en anläggning klar i Vislanda (12 ugnar) samt slutligen en i Vittsjö i Skåne (6 ugnar)."

## Störst av de fyra

Avgörande för placering av dessa fyra anläggningar var dels det geografiska läget, strategiskt mellan de tre storstäderna, dels tillgången på torv i tillräcklig mängd



Torvcolsfabriken i Kronoskogen fortfarande under byggnad. I den ofärdiga gaveln till vänster skimtar några av de inalles 24 ugnarna som fabriken innehöll i färdigt skick. Eric Hyttfors arkiv.

och av god kvalitet samt torvtäckernas närhet till torvkolsfabriken. En annan del som var av vital betydelse var närheten till normalspårig järnväg och god tillgång på elektrisk kraft. Slutligen fordrades en lokal entreprenör med kunskande för att uppföra en fabrik av detta slag.

Den första föreslagna platsen för torvkolsfabrikens placering i Ljungby var belägen mellan den dåvarande Skåne-Smålands järnväg och Vislanda-Bolmens järnväg (smalspårig 1067 mm). Transporterna till torvkolsugnarna skulle enligt ursprungsförslaget ske per järnväg.

Närboende klagade och befarade att tjock illaluktande rök skulle sprida sig med syd- och västvindar in över stadskärnan. Järnvägsbolagen hade också betänkligheter. De kunde inte garantera tillräcklig kapacitet av vagnar och lok och byggnad av cirka 300 meter nytt järnvägsspår för anläggningen. Torvkolsaktiebolaget fick sig.



Torvkolningen pågick dygnet runt. Lastbilarna med torv tömde sin last i en ficka för användning direkt, eller också i fickan närmast i bild via en transportör, för att användas under natten. Foto: Hertzberg, Ljungby kommunarkiv.

## Kronoskogen

Nästa förslag pekade på en placering i Kronoskogen. Staten ägde redan marken och avståndet till stadens mitt var betryggande stort. Lastbilar skulle i stället för järnvägar användas för transporten av torv från de omkringliggande mossarna. Södra Sveriges Torvkols AB, (som företaget benämndes fortsättningsvis) hade i mars/april 1945 bestämt var fabriken skulle

ligga och kunde sätta igång med bygandet av torvkolsanläggningen i Kronoskogen i Ljungby. Som huvudentreprenör och platschef utsågs Eric Hyttfors, Ljungby. Han hade kvar befattningen som platschef i Ljungbyenheten året ut.

Till den nya placering, som fabriken fått saknades en bärkraftig väg. Detta ställde till med en del bekymmer. En 6 meter bred väg skulle anläggas från Märta Ljungbergsvägen/Riksettan fram till fabriken.

Ljungby skytteförening, som vid denna tid byggde en skyttepaviljong, såg till sin förskräckelse att den planerade vägen skulle komma att dras mellan skyttepaviljongen och skjutplatsen. Föreningens styrelse protesterade högljutt och försökte stoppa vägbygget. Den skrev bl.a. till regeringen Per-Albin Hansson och vädjade om förståelse. Det hjälpte föga och det blev avslag. Vägen skulle byggas som planerat.

Fabriksbygget som sådant försenades gång på gång av svårigheterna att få fram rätt material i rätt tid. Andra världskriget pågick fortfarande, och många komponenter var svåra att få tag på. Byggena försenades också bl.a. av en då pågående verkstadskonflikt. Man fick lov att begära dispens för de viktigaste leveranserna.

## Torvkolsfabriken

Den 14 september 1945 kunde Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning rapportera att: "Södra Sveriges Torvkolsanläggnings stora kolugnsanläggning i Ljungby just har blivit färdig att igångsätta driften, och beräknar snart att kunna leverera den första vagnslasten torvkol från Småland till Göteborg.

*Själva huvudbyggnaden i vilken 24 kolugnar av ansevärt format uppmonterats, mäter omkring 30 meter i längd och 15 meter i höjd. För uppvärmningen har två stora ugnar för eldning uppmonterats och från dessa går en mängd av ledningar och grova rör till kolningsugnarna.*

*Genom skogen har byggts en 6 meter bred väg och på denna skall torven på lastbilar forslas fram till anläggningen från 8 av de stora torvmossarna i Ljungbytrakten, på vilka väldiga upplag av torv just nu håller på att läggas upp.*

*Vid anläggningen avlastas den torv, som skall kolas under nattsiftet, i en särskild lastficka, medan övrig torv lastas direkt på en stålbandstransportör, som för den upp till ugnarna. Från anläggningens tak sker ugnarnas påfyllning automatiskt. Det behövs således endast en man att sköta arbetet här uppe.*

*Det tar ungefär ett halvt dygn för torven att genomgå sin kolningsprocess i ugnarna, varefter den i tillslutna plåtcisterner på en lång linbana transporteras till lastningsanordningarna vid järnvägen. Från linbanan töms torvkolet ut på ett transportband, som för det fram till en kylramp, och slutligen hamnar det i en väldig lastningsficka, som mäter 30 meter i längd och 10 meter i höjd och 8 meter i bredd. Här får torvkolet ligga och svalna ett dygn, varefter det lastas i järnvägsvagnar för transport till förbrukarna.*

*Anläggningens kapacitet uppgår till omkring 300 ton råtorv per dygn, och av detta beräknar man att utvinna 150 ton torvkol.*

*Entreprenörer för anläggningen, som är den största i sitt slag i Sverige har varit Örgryteverken AB, Exploateringsbolaget Produktor, A/B Nordströms linbanor, AB Skånska cementgjuteriet och Necks mekaniska verkstäder. Anläggningen är en mycket intressant och imponerande skapelse, och här finner man alla moderna*



Linbanans vändstation. Här tömdes cylindrarna med torvkol i en transporttör med efterföljande kylramp. Från lastfickan längst till vänster i bild lastades torvkol i järnvägsvagnar. Foto: Hertzberg, Ljungby kommunarkiv.

uppfinningar på området installerade för att möjliggöra en fullt rationell stor-drift.”

### Med facit i hand

Med facit i hand kan konstateras att torvkolssatsningen i Ljungby, Vislanda, Vakö (Hökön) och Vittsjö blev av mycket kortvarigt slag. Redan den 15 februari 1947 kunde man i Morgontidningen, Stockholm, läsa att: ”Södra Sveriges Torvkolsaktiebolags anläggning i Ljungby har i dagarna nedlagt driften efter något mer än ett års drift. Trots de kolossala anläggningskostnaderna som gått löst på miljoner och de höga driftskostnaderna har företaget varit till stor nytta, då det gällt att under en brydsam period hålla de tre storstäderna med gas.”

Tidningen kunde också meddela att de dyrbara maskinerna och konstruktionerna kommer att konserveras, och att meningen lär vara att anläggningen ska ligga i reserv tills vidare för den händelse en ny bränslekris skulle uppstå.

Inte heller detta blev långvarigt. Redan 22 november 1947 undertecknades ett kontrakt som innebar att Södra Sveriges Torvkolsaktiebolag till AB Ljungbyverken (Karl Erick Johansson) sålde hela Ljungby-anläggningen med byggnader, inventarier och allt som hörde till. Tillträde skedde den 26 november. Ungefär samtidigt bytte även Vislanda-enheten, Vakö-enheten och den i Vittsjö till lokala

ägare. Södra Sveriges Torvkolsaktiebolag gick i likvidation under 1948.



Stommen till torvkolsugnarna under uppförande. Det var delar av denna stomme som 30 år senare benämndes världens största äggställ. Eric Hyttfors arkiv.

### Världens största äggställ

I slutet av april 1950 skrev Göteborgspostens utsände medarbetare om ett besök i Ljungby: ”Världens största äggställ kallar ljunghumorn resterna av den anläggning som under några krigsår var de tre storstädernas Stockholm, Göteborg och Malmö stolthet: den monstruösa torvkolsfabriken. Som bekant kostade

denna historia de tre städerna många dyrbara slantar och produktionen av torv hade knappt kommit igång förrän bränslesituationen vände sig och fabriken stod där och tuggade tomt.

Före detta torvkolsfabriken ligger i en vacker talldunge alldeles utanför Ljungby, och sedan åtskilliga mellanhänder varit ägare och plockat bort än det ena, än det andra från den oformliga anläggningen står nu bara skalet kvar. Det påminner onekligen just om ett äggställ i jätteformat! Under äggstålet har delar av de ursprungliga ugnarna förvandlats till en vanlig verkstadslokal. Linbanorna som förut korsade området härs och tvärs är borta, men ännu står en lika egendomligt byggd lastbrygga kvar nere vid ett rostigt järnvägsspår.”

### Kellma och Trelleborgplast

Det företag som då ägde anläggningen hette Kellma. I fabriken tillverkades högst triviala men nyttiga enfasmotorer

och man lindade också om gamla motorer. Rykten cirkulerade i bygden att det pågick hemlig verksamhet i fabriken. Det enda som kunde ge näring åt experimentryktena var ett flera meter högt taggtrådsstängsel som omgav fabriken. Det stod kvar sedan den tid då snart sagt allting i denna stil var hemligt.

År 1959 köpte AB Trelleborgplast 30.000 m<sup>2</sup> av Kellma, vilket innefattade den



Utanför Vittsjö finns fortfarande, 2018, resterna efter torvkolsfabriken, som byggdes för 6 ugnar. Byggnaden är lika de övriga tre, men bara hälften så lång och hälften så bred som den i Ljungby. Lägga märke till observatoriet på taket. Foto: Elisabet Johansson.

gamla fabriksbyggnaden (kolugnarna) en bostadsbyggnad och en transformatorbyggnad. Syftet med förvärvet var att använda lokalerna som lager, men hit förlades även tillverkning av bassänger, husvagnar och senare även delar till Bantamrobotar i armerad plast.

Efter några år stod torvkolsfabriken i Kronoskogen åter tom. Den 29 april 1977 skriver Smålandsposten: "Nu rivs kolugnarna från världskriget." Det har alltså gått 40 år sedan detta hände och ingenting av själva fabriken i Kronoskogen är numera synligt. Inte heller något av fabriken i Vislanda eller Vakö finns kvar idag, 2018. Vittsjö däremot finns fabriksbyggnaden kvar. Den är tömd på allt innehåll. En tidigare ägare till fabriken har valt att bygga ett stjärnobservatorium på byggnadens tak. Han insåg att fabriksbyggnaden var stabil och så hög att han kom närmare stjärnorna!

### Att lära av historien?

Alla beslut om att uppföra dessa torvkolsanläggningar hade tagits av Statens Bränslekommission och sedan i företaget Södra Sveriges Torvkolsaktiebolag. Verksamheterna på de fyra utsedda orterna styrdes i detalj av detta företag. Trots alla svårigheter i form av ransonerings av bränsle, bildäck, med mera och problem med att få tag på en del material,



Utöver tre rader med betongplintar är detta vad som återstår av den stora torvkolsfabriken i nuvarande naturreservatet Kronoskogen i Ljungby. På bilden syns grunden till linbanans vändstation och bland annat linbanans motvikt. Jämför med det gamla fotot med järnvägen i förgrunden. Foto: Elisabet Johansson.

kom byggnader och maskininstallationer till stånd. Den extremt korta planerings- och byggtiden till trots blev anläggningarna produktionsklara med endast någon månads försening. Till sist men viktigast av allt: Produktionen av torvkol i samtliga fyra fabriker fungerade tydligen till beställarnas belåtenhet! Men, varför blev det så bråttom att avsluta hela torvkolsäventyret?

Minnet av de dramatiska verksamheterna i Kronoskogen i mitten av 1940-talet förbleknar alltmer. I stället för att torvkolsanläggningarna under Södra Sveriges Torvkols AB faller i total glömska borde en fråga få ett svar: Vilka lärdomar för framtiden vann torvbranschen och allmänheten av torvkolssatsningen?

### Sven-Eve Johansson

Källor:

"Stavsjö Torvfabrik" i boken "Hundra år i Sunnerbo. En minnesbok med anledning av Sunnerbo Härads Sparbanks hundraåriga verksamhet", 1963"

Svensk Torvförädlings arkiv (i Econovas lokaler), Södala

Södra Sveriges Torvkols AB arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria, Stockholm.

Eric Hyttfors arkiv

Ljungby kommunarkiv

Intervjuer med tidigare anställda på Trelleborgplast AB i Ljungby



Det medborgarförslag resulterade i att en skylt nu ger upplysning om den torvkolsfabrik som en gång funnits i Kronoskogen i Ljungby. Foto: Elisabet Johansson.

Vislanda och Vakö Torvkolsfabrikerna i Vislanda och Vakö (Hökön) är också rivna, men enstaka foton har kunnat spåras. I boken "VISLANDA Järnvägen", utgiven av Vislanda Hembygdsförening 2015, finns på sidorna 116, 118, 120 och 121 bilder från A-Betongs anläggning i Hästhagen på 1960-talet. Den tidigare torvkolsfabrikens karaktäristiska byggnad syns i bakgrunden. Databasen Carlotta har en flygbild där den "halva" 12-ugnsfabriken i Vakö syns tydligt. Sök "Vakö" i databasen på [www.carl.kulturen.com](http://www.carl.kulturen.com).