

Byggnadstegel av torv

Ett tips om att en sorts *torvhus* skulle finnas i närheten av Stränghult nådde oss för ett par år sedan då vi gjorde ett studiebesök på Fälhults mosse. Stränghult ligger strax söder om Fälhult i Virestads södra del, nära gränsen till Skåne. Några byggnader med anknytning till tidigare torvindustri vid Stränghults mosse kände vi till. Den gamla torvströfabriken, den 90 meter långa torvladan och den särregna transformatorbyggnaden hade varit tacksamma som fotoobjekt, men någon byggnad, som liknade ett *torvhus* hade vi dock inte sett.

För att få veta mer om *torvhuset* i Stränghult tog vi kontakt med Krister Krysén, boende i byn Stränghult, och stämde möte med honom. Väl där träffade vi även grannen Tonny Bertilsson, som äger marken där flera av torvindustrins byggnader nu är belägna. De båda herrarna har tillsammans mycket kunskap om verksamheterna på Stränghults mosse. De lotsade oss den korta vägen ut till torvindustriområdet.

På en plan utmed den före detta järnvägsbanken ut mot Stränghults mosse står en garageliknande byggnad, som vi inte reagerat för vid ett tidigare besök på platsen. Vid en hastig blick liknar den mest ett "modernt" bilgarage byggt av blocksten av cement. Detta var alltså det *torvhus* vi blivit tipsade om från olika håll!



Lokstallets frontsida har varit täckt av kraftiga dörrar. Endast dörrkarmen med sina gångjärnsfästen syns idag.



Krister Krysén och Tonny Bertilsson utanför lokstallet i Stränghult den 12 juli 2021.

Den byggnad vi hade framför oss presenterades som ett före detta lokstall för två lok. Det består av tre väggar murade av "torvtegel". Ut- och insidan av väggarna är väl putsade med något slags kalkbruk – på utsidan är ytan rufflig och invändigt är den slätputsad. Väggarna är murade på bastanta socklar av huggen sten. Väggarnas längd utvändigt uppmättes till 4,9 m, bredden till 4,6 m och väggarnas tjocklek

till 0,4 m. Taket är nu täckt med korrugerad plåt. Lokstallet är omnämnt och beskrivet som "väl byggt under papptak" i ett värderingsinstrument från december 1920 och är alltså mer än 100 år gammalt!

Våra guider berättade att den torv, som användes i väggarna bestod av väl humifierad torv hämtad från den närbelägna



Här syns den ruffliga ytan på väggen och de raka fogarna mellan "torvtegel".



Ur privat arkiv: Ett av Stränghults tidiga torvlök, "måssatåget" som troligen haft sin plats i lokstallet.

mossen. Torven skars som block som lades upp för skonsam torkning ute på mossens torkfält. Dessa torkade torvblock utgjorde sedan utgångsmaterialet för det som skulle bli "torvtegel".

De torra och hårda torvblocken rensågades till förutbestämda mått, liknande vanliga tegelstenar. Att "torvtegel" hade exakta mått hade till följd att åtgången av bruk vid murningen inte blev onödigt stor. Uppgifterna om "torvtegel" är hämtade från två patentskrifter från år 1911.

På Island har det varit vanligt med *torvhus* som är byggda av i sicksack lagda grästorvor och sten, vilket är den gängse betydelsen av *torvhus*, men lokstallet i Stränghult är byggt med en helt annan teknik. Vid vårt tidigare besök i Stränghult hade vi helt enkelt letat efter "felsorts" *torvhus*, och följaktligen inte hittat något heller.

Några skador i putsen på lokstallet har på senare tid orsakats av en skogsmaskin, vilket gjort att putsen fallit av på vissa ställen. Därför kom vi åt att se hur vägarna var murade med "torvtegel" och med bruk mellan de olika lagren.

Putsen, särskilt på utsidan, har hållit sig bra genom åren tack vare rätt val av bruk. Ett lok som kört för långt fram i lokstallet har en gång skadat bakväggen. Skadan är lagad och putsad, men med ett bruk som innehåller för mycket cement och därför är denna del av väggen i något sämre skick.

Hur vanligt förekommande "torvtegel" har varit i Sverige har vi ingen kunskap om. Beteckningen "torvtegel" har vi endast hittat i de två patentskrifter som refereras till. Vetskapen att kreativa herar som trafikchefen Josua Brinck och ingenjören David W Berlin varit knutna till torvindustrin i Stränghult och att metallurgen J A Brinell står som upphovsman till de två nämnda patentskrifterna är intressant. Det lockar oss till fortsatta spaningar efter byggnader av "torvtegel".

Reflektioner

Insatt i dagens debatter om klimatkris, energislöseri, ändliga råvarutillgångar, cement och betong som byggnadsmaterial, globala transporter med mera förefaller "torvtegel" kunna vara något att satsa på. Om nu lokstallet i Stränghult redan har stått där i över 100 år, och är i förhållandevis så gott skick som det är, så säger detta något om hållbarheten. Lokstallet byggdes upp av ett material som då var "nyupptäckt", med en nyss patenterad metod och följaktligen dåligt beprövat i långtidstester. Något större utvecklings-

arbete på "torvtegel" har troligen inte förekommit sedan dess. Vem vet vad som hade kunnat komma ut av denna produktidé? Varför har "torvtegel" som byggnadsmaterial blivit så här bortglömt?

Text och foto: **Sven-Eve och Elisabet Johansson**

Källor:

Intervjuer med och Krister Krysén och Tonny Bertilsson i Stränghult.

Patent no 34726 från april 1911; Sätt att framställa byggnadstegel av torv. Uppfinnare: J A Brinell.

Patent no 34492 från dec 1911; Sågbord för framställning av torvtegel och dylikt. Uppfinnare J A Brinell.

Dokument från Stränghults Torvfabrik J Brinck & Co (i privat ägo).

Vilka var de?

Josua Brinck, 1870-1938, trafikchef vid SOEJ (Sölvesborg-Olofström-Elmhults Järnväg) och ägare till Stränghults torvfabrik J Brinck & Co 1916-1938, dessutom Krister Kryséns farfars farbror.

David W Berlin, 1887-1950, ingenjör och engagerad i våtkolningsförsöken i Torvförädlingskonsortiet Berlin & Brinck i Stränghult, främst under 1930-talet.

Johan August Brinell, 1849-1925, metallurg, mest känd för metoden att mäta en metalls hårdhet enligt Brinellskalan, överingenjör vid Fagersta järnverk och Jernkontoret, ordförande i styrelsen för Nässjö torvströ AB med mera.