

# Mångbro Kolugnar

## Ett 50-årsminne

Den första ransonering som drabbade oss vid krigsutbrottet 1939 var den av bensin och andra drivmedel. För Anders och Stina, Erlandssons busstrafiks grundare, stod det då klart att bussarna måste drivas med annat bränsle. Experiment med gengasdrift hade pågått i flera år i beredskapssyfte med aggregat för framställning av gengas. Det var åtskilliga verkstäder som kom fram med bra lösningar. Alternativet för Anders och Stina var bara ett, om bussarna skulle gå, det var övergång till fastbränsle i form av träkol. Behovet av träkol beräknades vara ca 20 hl per dag för att klara linjetrafiken. Extraturstrafiken blev på en gång starkt ransonerad av räjongbestämmelser.

Var fanns då så stora mängder kol att köpa? Tanken föddes att bli självförsörjande. Anders var ju inte alldeles novis när det gällde kolning. Innan han startade busstrafiken hade han kolningar på Sollerö-skogen. Milkolning kunde dock inte bli lösningen denna gång, utan det måste bli fråga om ugnar. Var fanns då platsen för en sådan satsning? Nära tillgång till råvara, elkraft och bostäder var förutsättningen. Valet föll på Mångbro söder om Gesunda. Där var råvarutillgången tryggad. Eltillgången var dock inte tillfyllest, men genom Ryssa El och brodern Wilhelm Erlandsson, anställd på elbolaget, ordnades viss förbättring. Så startades byggnationen av två ugnar 1940.

Ugnarna var ca 11 m långa med en eldstad under mitten på ugnen. Röken släpptes ut genom fyra skorstenar, en i varje hörn. De rymde ca

45 m<sup>3</sup>. På sensommaren 1940 kolades för första gången. Ingen var ju expert på kolning i dessa ugnar, lärdomen fick komma med tiden. Vid rivningen visade det sig att eldningen varit alltför försiktig varför det blev för mycket bränder. Detta rättades dock till vid nästa försök.

Råvaruförsörjningen var ett helt kapitel för sig. Annonsering om köp av kolved fritt levererad vid ugnarna i Mångbro till ett pris av 8 kr per m<sup>3</sup> för barrved och 10 kr för björk- och annan lövved visade sig vara ett lyckokast. Det var åtskilliga Sollerö-bor som passade på att rensa upp sina skiften. Hösten och vintern 1940—41 blev hela täppan i Mångbro full med kolved. Trapp Axel fick varje dag mäta in och skriva mätningsbesked, som sedan vederbörande leverantör fick överlämna till Stina för klarering. Denna upplagring av ved visade sig också vara ett lyckokast. Efter ströläggning blev veden perfekt för kolning, torr som den var. På hösten 1942 kom sedan helt andra priser in i bilden. Efterfrågan på kol ökade hela tiden, varför ytterligare en ugn byggdes. Priset på kol var 4 kr per hl, ett pris som stod sig hela tiden. Vad som tillkom var efterfrågan



Kollast på väg till Vika station. Ryss Oskar och Stikå Anders.

på småkol. Allt fler personbilar drevs nu med gengas. De s k Källe-aggregaten blev populära, och till dessa skulle det vara småkol. Den stybb som från början var en avfallsprodukt blev en lika dyr produkt som kolet. Stybben användes som bränsle inom industrin.

En svår brand drabbade anläggningen, varvid ugnarna totalförstördes. Kolstuga, krosshus och lagerbyggnad klarade sig dock. Återuppbyggnaden gick fort med murarna Flint Per Larsson, Anders Ström och Trapp Anders i spetsen. För att eliminera brandrisken byggdes de nya ugnarna fristående utan tak. Efterfrågan på kol var fortfarande stor, varför ytterligare en ugn byggdes. De tunga fordonen hade nu övergått till vedgas, som passade busstrafiken bättre, främst på grund av bättre renlighet. En filial för gengasved startades i Bråmåbo, främst för busstrafikens behov.

Det var åtskilliga kubikmeter ved som dessa ugnar slukade. Vid full drift krävdes 160 m<sup>3</sup> ved per vecka till kolningen jämte ved för eldningen. Första åren fanns råvaran inom en räjong på en mil, men sista åren var transporter på 4–5 mil inte ovanliga. En buss hade byggts om till lastbil för dessa transporter. Oskar Stunis och Manne Olsson turades om som chaufförer på denna bil.

För arbetet vid ugnarna var 10–12 man anställda. De flesta av dessa är nu borta, men vid en tillbakablick vill vi minnas: Trapp Axel, Trapp Anders, Anders Ström, Kall Jerk, Puti Manne, Skinnar Erik, Lars Jonasson och Nils Erlandsson.

Som löneförmån ingick mat och kaffe. Det ankom på Erlandssons flickorna Elsa, Karin, Anna och Lilly att sköta servicen under denna tid. Tack vare Stinas ladugård och Anders kontakter med fiskhandlare Högberg i Mora klarades denna detalj. Lilly kan berätta minnen om då hon som 16-åring fick åka med en ryggsäck på ryggen och en mjölkkruka på styret kl 7 från hemmet i Myckelbyn på Sollerön för att hinna med frukost kl 9 i kolstugan.

Arbetet vid kolugnarna blev ett lagarbete där alla visste vad saken gällde. Revs en ugn på morgonen, visste alla att det inte blev kväll förrän ugnen var klar att eldas. Eldningen pågick sedan i tre dygn utan uppehåll.

Jag har ju tillbringat några år av min tidiga barndom hos farmor i Mångbro. Under de vaknätter som föll på min lott kom tankarna ofta tillbaka till farmor. Hon hade en förmåga att tro på och berätta om ting hon upplevt, händelser som det inte finns någon naturlig förklaring till.



Ett arbetslag framför en kolugn.

Stående fr v Dunder Arvid, Nils Erlandsson, Flint Per (murare), Trapp Axel, Per Erlandsson. Sittande fr v Trapp Anders, Lars Jonasson, Anders Ström.

Ibland hade jag också förnimmelsen av att ha sällskap, men det hade ofta sin naturliga förklaring. Råven brukade stryka omkring vid mjölnarens hönshus på jakt efter något ätbart.

1944–45 började man se slutet på kriget och därmed en förestående återgång till flytande bränsle för busstrafiken. Vissa marknadsundersökningar gjordes för kolugnarnas fortsatta drift, men på grund av långa transporter och höga priser på råvaran skrinlades dessa tankar.

En epok i Mångbros historia var nu tillända. Kolugnarna revs och av teglet byggdes ett bussgarage i Myckelbyn. Kolstugan byggdes om till fritidshus och flera fritidshus tillkom senare. Det är bara lagerhuset vid kanten av kvarndammen som påminner om denna industriepok.

*Per Erlandsson*