



Kolarleden

Välkommen till Kolarleden!

Starten av leden är vid södra delen av sjön Stråken. När man går längs med sjön och sedan i skog och vid gläntor är det svårt att förstå att det varit full aktivitet här förr. Kolare har tidvis bott i kolarkojor här för att framställa kol i kolmilor. En bit av Kolarleden får du gå på den gamla banvallen där tåget mellan Borås och Jönköping gick. Fyra ångbåtar trafikerade sjön för att forsla timmer.

Sevärt utmed leden

- 1 **Cementgjuteri.** Vid Stråkens strand anlades ett cementgjuteri av Domej från Tolabo 1947. Industriråvaran grus fanns i grusåsen nära gjuteriet och vatten togs från sjön. Gjuteriets produktion upphörde i början av 1950-talet.
- 2 **Kolning och järnframställning.** Träkol framställdes genom upphettning av ved med begränsad lufttillförsel i kolgropar eller i kolmilor. Det tog 10-12 dygn att framställa kolet och därefter skulle det svalna några dygn. Här ses rester av en mila.
- 3 **Kolarkoja.** Kolarkojan var den bostad som kolaren bodde i under kolningsarbetet. Resterna efter en kolarkoja syns vanligen i form av en u-formad vall eftersom väggarna oftast var täckt med jord. Här finns en nybyggd kolarkoja att gå in i samt grillplats utanför.
- 4 **Tjärbränning.** Trätjära användes för att impregnera och skydda olika slags träkonstruktioner som blev utsatta för väder och vind till exempel båtskrov och bryggor. Tjärbränning är en gammal teknik känd redan av antikens greker. Bränningen skedde i trattformade gropar grävda i marken eller i tjärdalar som är långsträckta och lutande diken.
- 5 **Bottnaryds urskog.** Naturreservatet Bottnaryds urskog är en mycket gammal barrskog, märkt av ålder och vind. Torrakor (torkade träd) och omkullfallna träd ligger orörda och berättar om hur de en gång besegrats av vädrets makter.
- 6 **Ulricehamnsbanan (Pinebobanan).** Här går man på Ulricehamnsbanan som ingick i järnvägen Borås – Ulricehamn – Jönköping. Arbetet med att bygga Ulricehamnsbanan startade 1928 och höll på i tolv år. Detta var den sista järnvägen i Sverige som byggdes med handkraft av riktiga rallare. Trafiken lades ner 1960 och rälsen togs bort 1965 –1966.
- 7 **Stenbrott.** När Ulricehamnsbanan byggdes behövdes stenblock för att bland annat göra stadiga kanter. Stenbrott var vanliga men är svåra att upptäcka i dag. Brytningsplatser känns igen på brottytor i berget eller huggna block som lämnats under arbetets gång.
- 8 **Lintorkningsgrop.** Lin är en av de viktigaste kulturväxterna och ett av de äldsta materialen som använts till framställning av textilier. För att få linstråna tillräckligt torra efter rötningen torkades de i uppvärmda linberedningsgropar.
- 9 **Stigar och vägar.** Under järnåldern blev det allt vanligare med häst och det utvecklades ett nät av ridstigar mellan byarna. I dag kan vi följa präster, kungar och andras färdvägar i landskapet tack vare de många hålvägar som avslöjar var ridstigarna dragit fram.
- 10 **Budsbron.** Vi ser resterna av det gamla torpet Budsbron som först beboddes på 1750-talet. Första delen i namnet, Bud-, kommer troligen från gamla postväsendet.
- 11 **Klosterbackens stensättning.** Under järnåldern fanns speciella platser som var särskilt heliga. Här kan ha varit en grav eller ett minnesmärke över någon som dött.
- 12 **Övergivna åker.** I detta område finns övergivna åkrar bestående av tre terrasserade ytor längs med sluttningen. Spåren av dessa kan dateras från bronsålder ända fram till 1800-talet.
- 13 **Kollada.** Rester av en lada för lagring av kol. Kolet transporterades på Stråken till bland annat Ryfors bruk och Tabergs masugn för att användas vid framställningen av järn.