

Höganäsbolagets vagnvägar

1798 - 1992

Träräls
Järnräls
Industrispår



Vagn nr 191 från "Lilla banan".



Stawfordska Sällskapet 2013.
Rapport nr 13.

Werner Zensch, Berne Liljegren och Lars Dahlbom.

Tidslinje för Höganäsbolagets vagn- och spårvägar

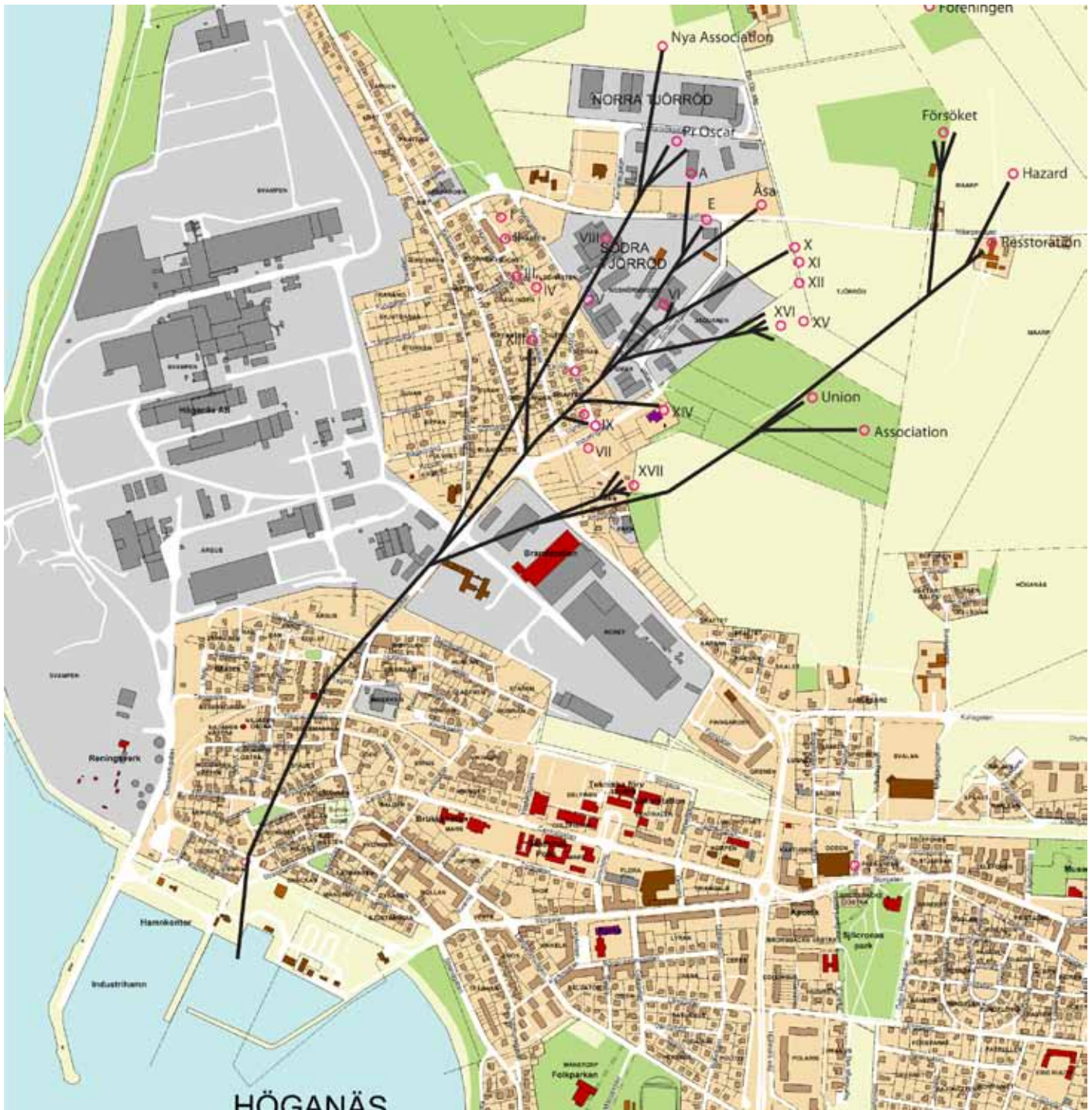
Marktransporter

1798	Vagnväg Tjörred - hamnen anläggs. Första vagnvägen i Höganäs 1721 m lång. Spårvidd: 1332 mm (troligen). Färdig 1798.
1802-03	Kanalen (pråmväg) Ryd - hamnen.
1805	Pramvägen. Från Tjörred till Brorsbacke. Sveriges första järnväg
1806	Vagnvägen från 1798 fick 2 x ½" plattjärn på trärälsen
1827	Vagnvägen från 1798 fick stångjärnsskenor
1831	Nya järnvägen Ryd - hamnen färdig.
1861	Träskenor utgår.
1873	760 mm:s banor, med vignolräl, börjar anläggas.
1874	Vagnvägen från 1798 ersattes med ny 760 mm:s järnväg. Sträckningen blev också ändrad.
1874	Ånglokstrafik startas
1874	Ny huvudlinje Ryd - hamnen.
1872	Järnväg till sch Konung Oscar II
1878	Järnväg till Alströmer
1885	Järnvägslinjen Höganäs - Åstorp öppnas
1885	Normalspår, 1435 mm, tillkommer med anslutning till Höganäs Övre.
1887	1798-års järnväg togs bort och ersattes av spår från hamnen genom "Mölleporten" till bruket.
1893	Järnväg Ryd - sch Prins Gustaf Adolf
1901	Järnväg Ryd - sch Sjökröna, Besväret, Kronan och Prins Carl anläggs
1902	Sista hästen försvann från industrispåren
1904	Järnväg Hultabo - Margaretebergs dagbrott anläggs
1906	Järnväg Långaröds tegelbruk till Ryd anläggs.
1955	Järnvägsspåren börjar avvecklas. Ersattes med lastbilar och gaffeltruckar
1958	Järnvägstrafiken till sch Gustaf Adolf upphör
1959	Ånglok avvecklas. Ersätts med motorlok.
1959	Det första motorloket med normalspår inköpt.
1961	760 mm:s spår utgår med undantag av murbruksfabrikens "mobila" lager. Endast 1435 mm:s spårvidd kvar.
1973	Smalspår vid murbruksfabriken läggs ner
1992	Höganäsbolagets järnvägstrafik upphör.

Transporter under jord

1798	Första hästarna under jord. Slädar.
1928	En omfattande rationalisering av gruvdriften genomfördes. Nya kullagerförsedda vagnar anskaffades vilket möjliggjorde automatiskt vagnomlopp på gamsen.
1818	400 mm:s banor. Häst- eller handdragna.
1867	600 mm:s banor i drift. Senare blev 625 mm standard i alla Höganäs' gruvor
1900 ca	Lindriften infördes
1915	Sista hästen tas upp ur gruvan
1958	Lilla Banan rivs upp
1961	Sista underjordsbanan lades ner med nedläggningen av sch Gustaf Adolf.

Höganäsbolagets vagnvägar Tidigt 1800-tal



Vagnvägar (spårvägar) i början av 1800-talet.
Skissen visar utbredning av kända vagnvägar. Alla har dock ej varit samtida.

Höganäsbolagets vagnvägar Senare delen av 1800-talet

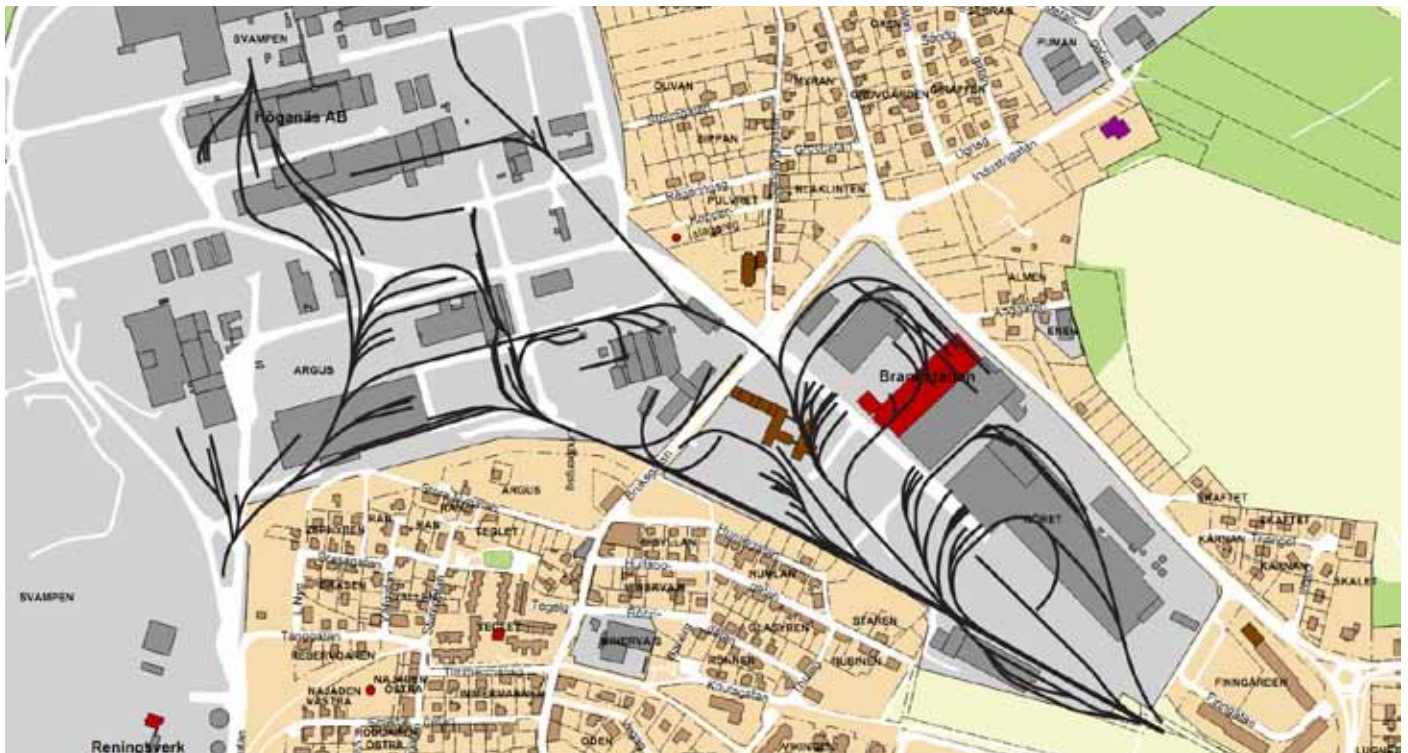


Spårvägarnas utbredning ca 1880.

Höganäsbolagets spårvägar

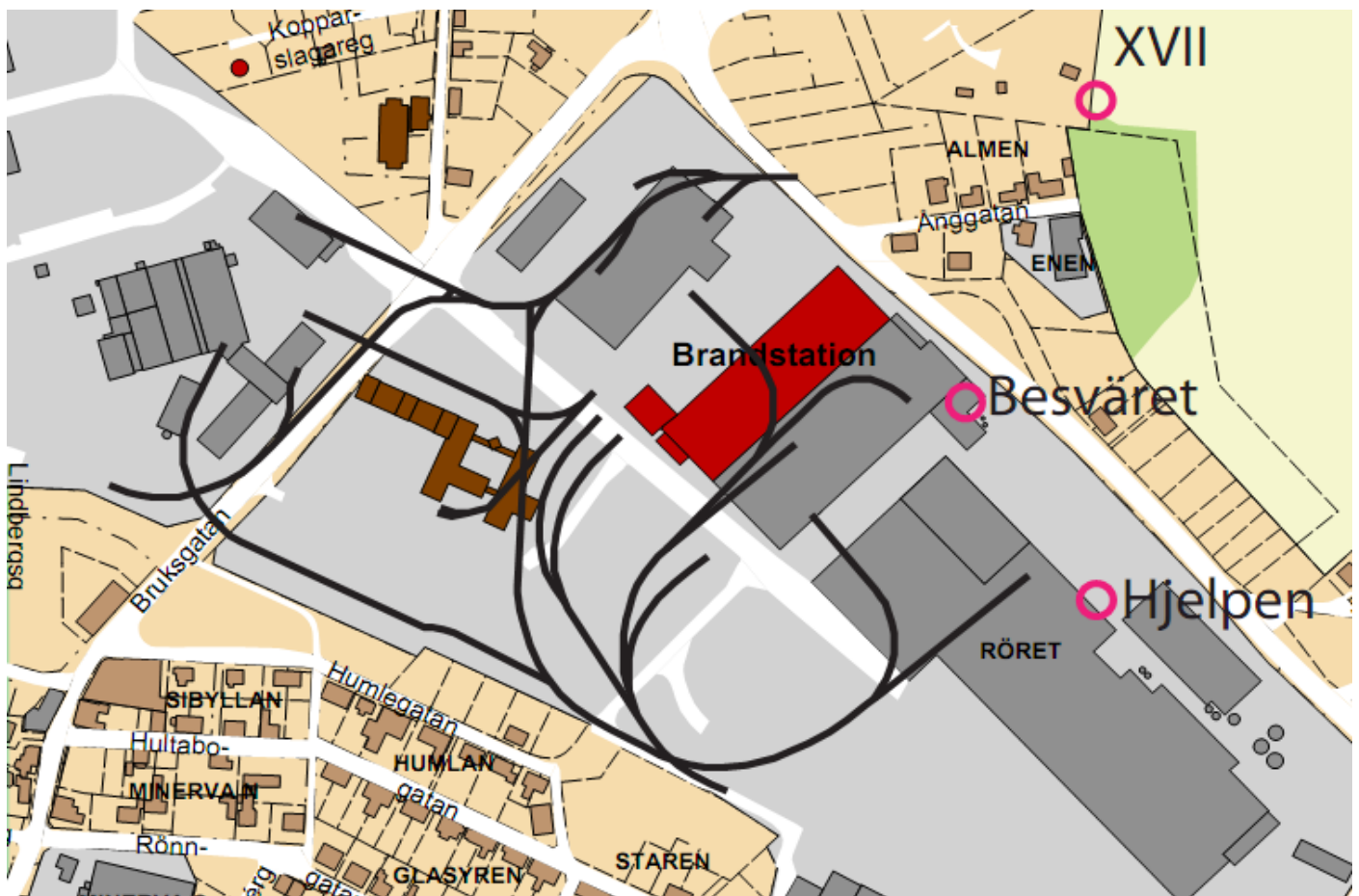


Spårvägarnas utbredning 1901

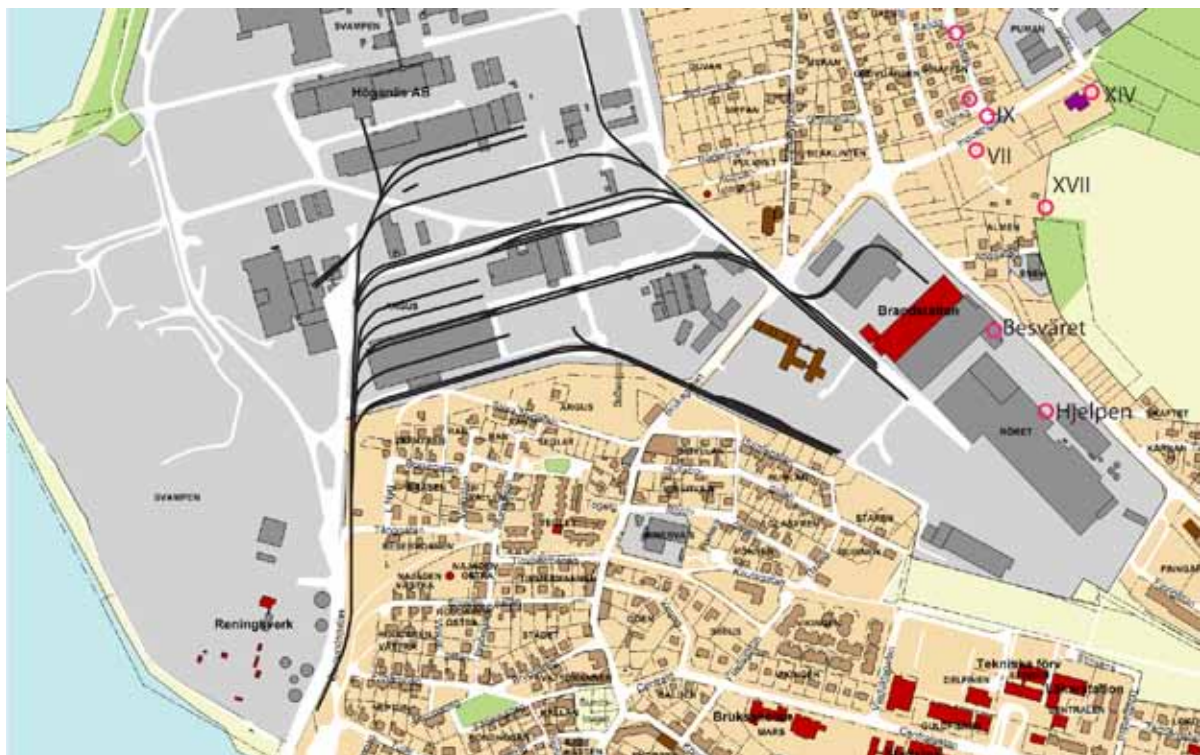


Spårvägarnas utbredning inom fabriksområdet 1922

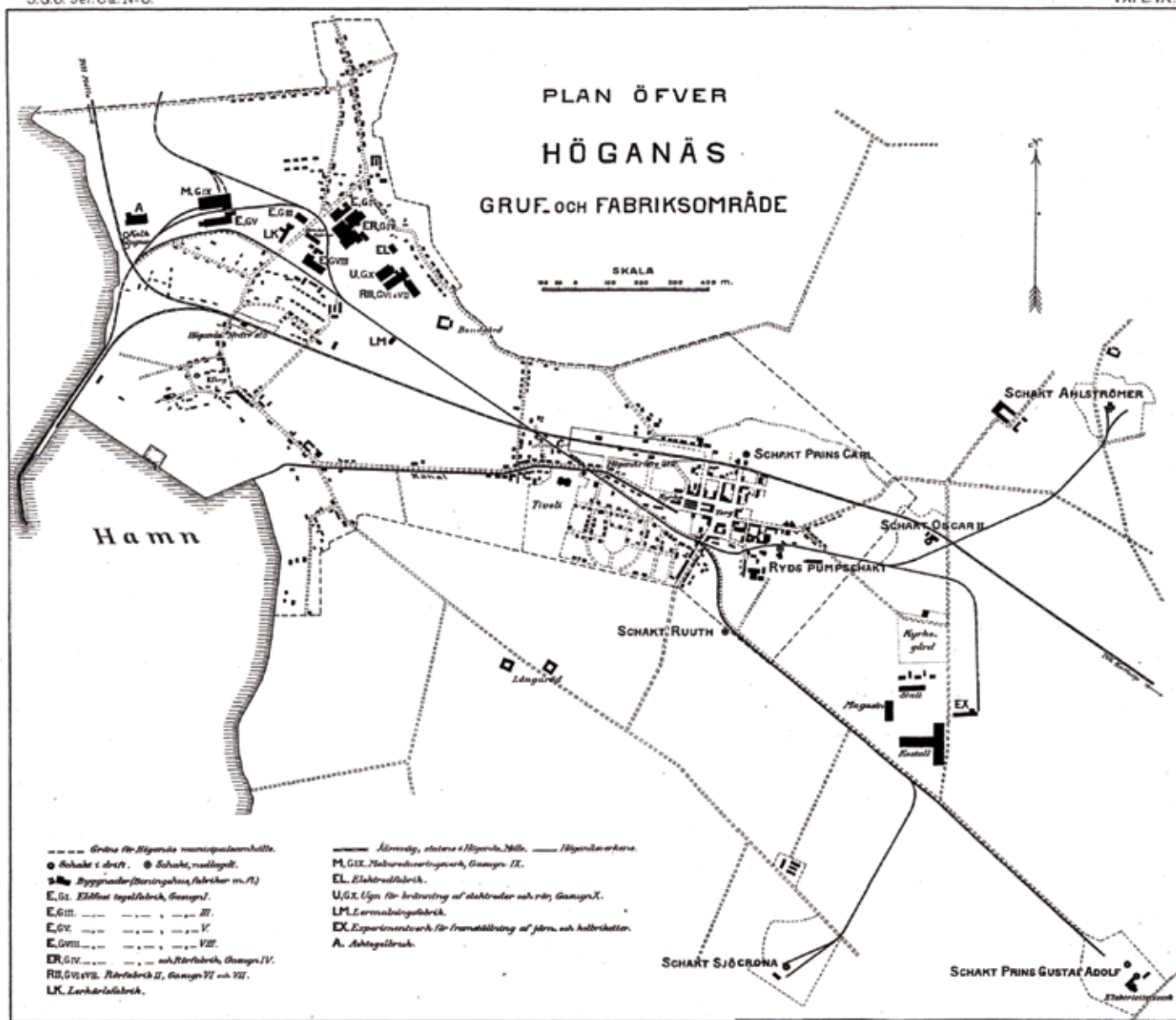
Höganäsbolagets spårvägar



Spårvägarnas utbredning inom fabriksområdet ca 1850



Spårvägarnas utbredning inom fabriksområdet 1941



Litteratur

Stawfords dagböcker.

Clemensson: Stenkol och lera. Skildringar

Mueller: Minnesblad till Höganäs 100-års jubileum. 1897.

Bodstedt: Historik över Sveriges småbanor. Stockholm 1945.

Ruuth: Tal om Skånska Stenkolsverket, dess uppkomst, fortgång, och Närvarande tillstånd; hållit inför Kongl. Vetenskaps-Academien vid Praesidii nedläggande den 11 Aug. 1813, af Eric Ruuth Grefve.

Berättelse till 1830 års ordinarie Bolagsstämma med Herrar Intressenter i Nya Bolaget för Höganäs Stenkols-Verk.

Berättelse till 1831 års Ordinarie Bolagsstämma med Herrar Intressenter i Nya Bolaget för Höganäs Stenkols-Verk.

Erdmann: Beskrifning öfver Skånes stenkolsfält och grufvor. 1887.

Kullabygd 1955: En karta över Höganäs och Väsby 1813.

Kullabygd 1956: Höganäs gruvområde i början av 1800-talet.

Kullabygd 1954: Eric Nilsson: Tal om Skånska stenkolsverket. Några anteckningar i anledning av ett tal av Greve Ruuth.

Kullabygd 1965: Eric Nilsson: Främlingar ser på Höganäs och Kullabygden.

Kullabygd 1966: Eric Nilsson: Sveriges första järnväg.

Kullabygd 1953: Ing. Svanberg: Trälvägar.

Brännpunkten nr. 5/1945: Sture Kingwall: Höganäsloken.

Brännpunkten nr. 1/1959: När "lilla tåget" lastade direkt på fartyg – av misstag.

Brännpunkten nr. 2/1950: Höganäslök "drog" karnevalståget.

Brännpunkten nr. 4/1958: Ragnar Engberg: Kungligheter och kolhuggare har åkt på "lilla banan" i Höganäs. Litet historik kring "Sveriges första järnväg".

Brännpunkten nr. 1/1948: Thomas Stawford (4).

Järnvägsteknik nr. 6/1967: Yngve Holmgren: Ångloken på Höganäsverkens järnväg.

Blad för Bergshanteringens Vänner. Separattryck: Från gamla Höganäs. 1933

"Lilla tåget" – ett originellt blickfång vid muséet. Faktablad från Höganäs Museum 1959.

Intervju med förre vågmästaren Einar Ahlberg. Arbetade vid "lilla banan" 1915-193

Tåg. Tidskrift för svenska järnvägsklubben , nr. 1/1967: Ulf Diehl: Sjuttonhundratalsbanan i Höganäs.

Ur den nordvästskånska kolbrytningens hävder. HD 1964-10-29

Ett besök i Höganäs år 1798. Av Anders W (Mölleryd?). HD 1962-09-23

Gruvbanan känt inslag som Höganäs förlorar. NST 1958-04-02

Hästar i gruvjärnväg. StT 1958-49

Bolagsjärnvägen som försvinner har betytt mycket för Höganäs. NST

Snart 130 år sedan Ryd i Höganäs fick gruvbana. NST

Trotjänare vid Höganäsbolaget minns växelpojkers brödstrejk. NST 1959-09-03

Höganäsloket nummer tre nu införlivat med museet. HD 1958-12-16

Sista resan för ”trea”. Höganäslok till museum. NST 1958-12-15

Gamla gruvjärnvägen i Höganäs rivs bort. NST 1958-11-18

Lilla banan i Höganäs – en järnväg som rivs upp. HD 1958-11-19

Historiskt vid Höganäsbolaget – Ångloket borta. NST

Landets äldsta rälsjärnväg läggs ner. NST 1958-04-01

Slopad gruvbana ändrar Höganäs? 1953-11-15

Gruvjärnvägen i Höganäs nu utan vakt och bommar. 1953-11-13

Nordisk familjebok, 2. uppl.

Svensk Uppslagsbok, 2. uppl.

Bonniers Konversationslexikon.

Bra Böckers Lexikon.

Brännpunkten 4/1959: Ånglokseran definitivt slut vid Höganäsbolaget.

Bilder från Höganäs stadsbibliotek sammanställda av Eric Nilsson.

Höganäs-Billesholms Aktiebolag 1938. Ett 200 års minne.

Industrilok i Skåne - Malmöhus län. Janis Friedits

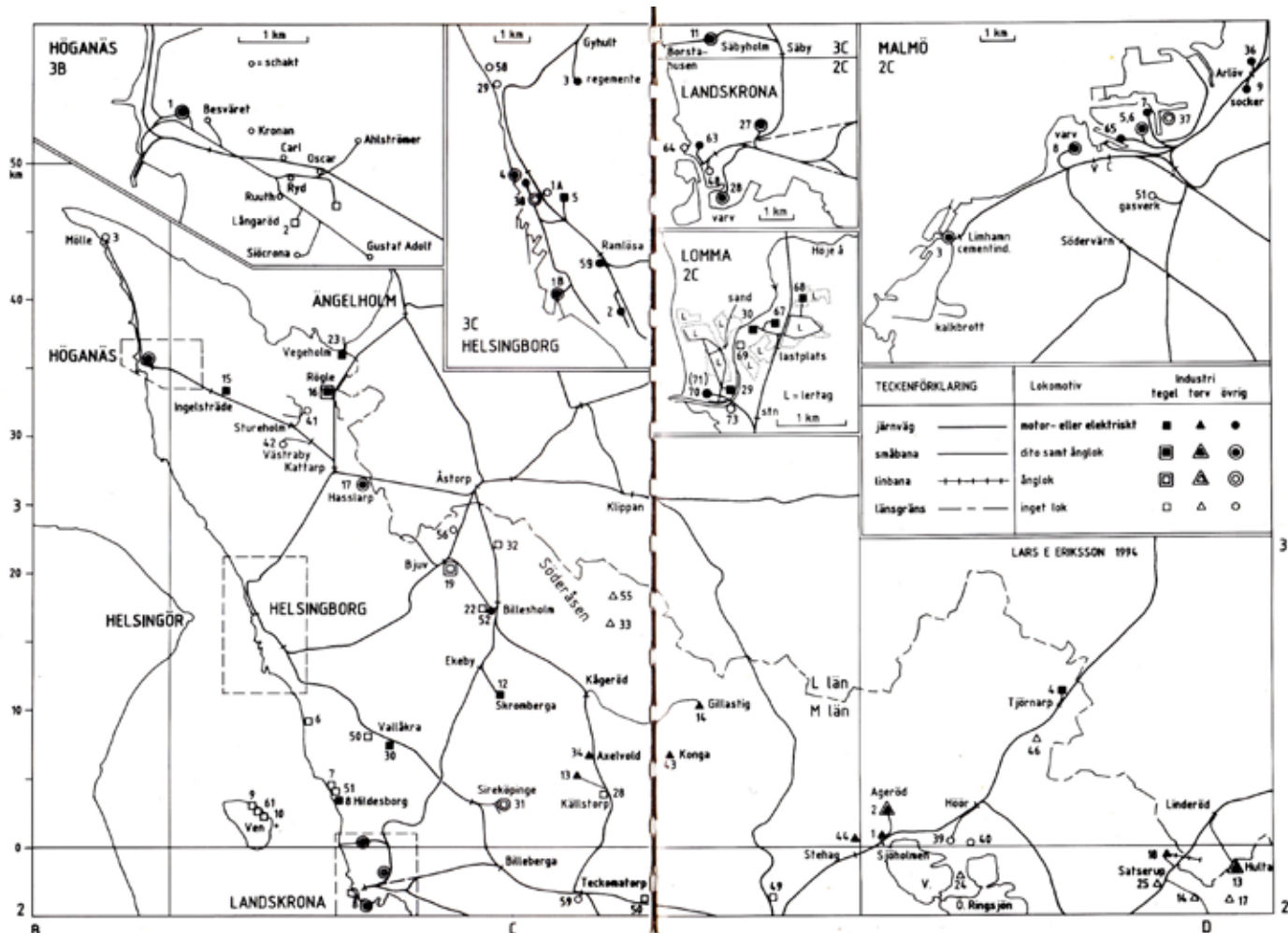
SJK SMÅBANAVDELNING



JANIS PRIEDITS

INDUSTRILOK II
SKÅNE =
MALMÖHUS LÄN

Följande sju sidor är hämtade ur ovanstående bok; Janis Priedits: Industrielok i Skåne - Malmöhus län



HÖGANÄS 3B1

760 & 1435 mm

Höganäs AB, Höganäs

Stenkol påträffades 1796 i Höganäs och året därpå grundade Eric Ruuth Höganäs Stenkolsverk, från 1801 Gustaf IV Adolfs Stenkolsgrufva, 1812 ombildat till Skånska Stenkolsbolaget. 1825 bildades Höganäs Stenkolsverk Nya AB. 1903 sammanslogs Höganäs Stenkolsbolag (bildat 1846) med Billesholm-Bjufs AB till Höganäs-Billesholms AB, 1966 ändrat till Höganäs AB. Under åren 1983-1991 hette företaget Kanthal Höganäs AB, men från 1992 åter Höganäs AB.

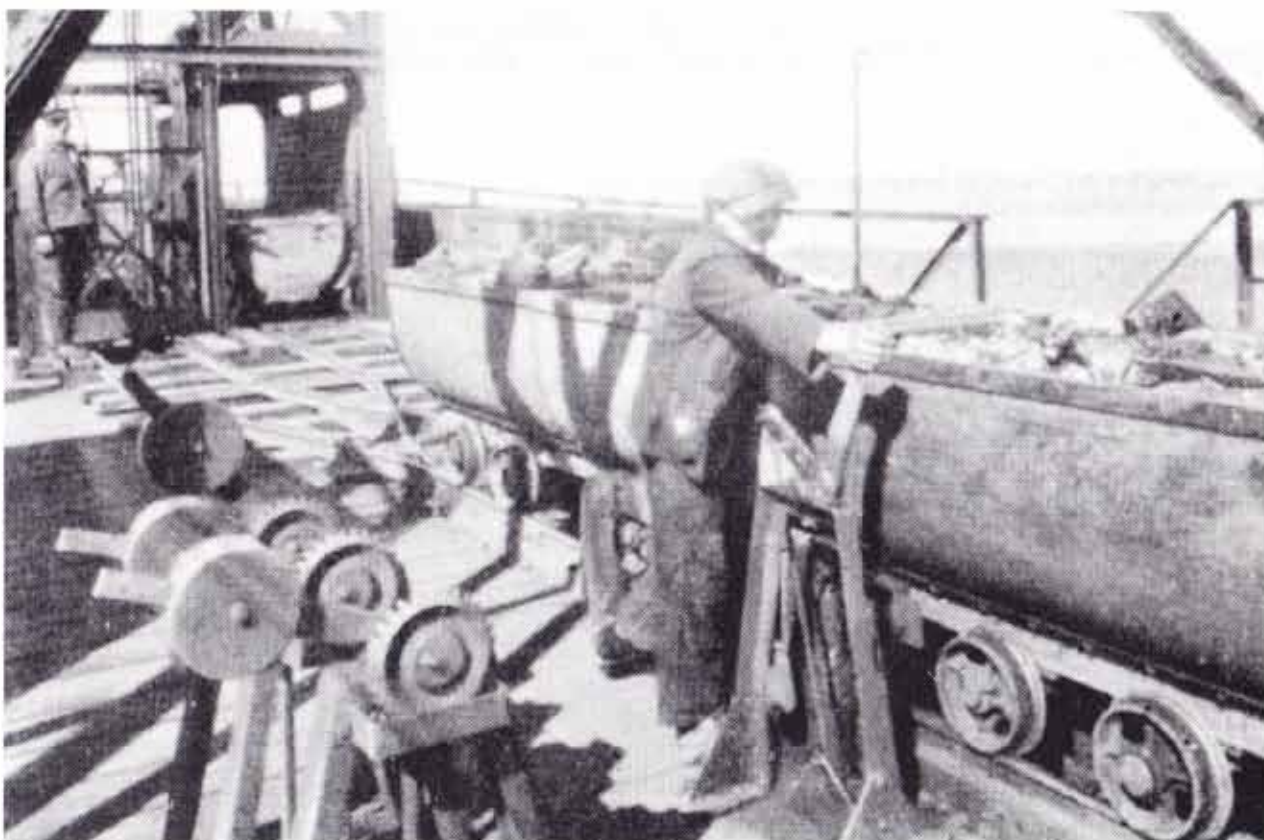
Förutom 46 schakt ur vilka kol och lera togs, uppfördes ett stort antal fabriker av olika slag. De flesta av schakten fram till 1830 var igång endast några år och 1961 nedlades det sista schaktet, Prins Gustaf Adolf (sänkt 1893).

Redan 1803 anlades ett glasbruk (nedlagt 1813) och 1825 ett tegelbruk för eldfast tegel. 1828 kom bruk för taktegel och smältdegelstillverkning. Några år senare tillkom en lerkärlsfabrik. Ett gasverk uppfördes 1856 och samma år började tillverkning av prydnadskärl och byggnadsornament. Anläggningarna kompletterades med ytterligare ett glasbruk 1862



Höganäs hamn. Fem man ser på medan sju lastar tegel i en skuta. Loket är sannolikt något av nr 1-5. Arkiv Höganäs AB.

Höganäs, vid något av schakten. Växling av gruvvagnar på den s.k. gamsen, d.v.s. en spårförsedd träbrygga på vilka gruvvagnar kunde växlas och , beroende på last (vanligtvis kol eller lera) tippas på sin last i lämplig ficka. Repro ur Sfären 8/1931: författaren.



(nedlagt 1870), bergoljefabrik 1864, fabrik för saltglaserade kloakrör 1869, asktegelbruk 1878, ny tegelfabrik 1894 och ungefär samtidigt en ny kloakrörsfabrik.

Omkring 1903 uppfördes en ny fabrik för eldfast tegel och 1907 ett järnsvampverk. 1910 fanns fem fabriker för eldfast tegel, två rörfabriker, en lerkärlsfabrik, ett asktegelbruk och en fabrik för silikattegel. Flera av fabrikena brann ner under årens lopp och en del återuppbyggdes. Det gamla järnsvampverket ersattes 1963 med ett nytt.

Under 1960-talet tillverkades glaserade rör. Chamottetegel m.m. gjordes mellan 1902 och 1971.

Anläggningarna har ändrats under årens lopp och idag tillverkas huvudsakligen föremål av järnpulver.

Smalspåriga banor såväl ovan som under jord har funnits 1798–c1973, dels mellan schaktet och hamnen, dels internt på fabriksområdet.

Den första banan, kallad "wagn wäg", tillkom 1798 mellan schakten i Tjörreds by och hamnen, längd i huvudspår omkring 1,7 km. Spårvidden på träbanan anges till 9 kvarter (1332 mm), men vissa källor anger 891 mm. Banbygget påbörjades 1798 och var färdigt 1803. Förutom schakten betjänade "wagnvägen" även lerkärls- och tegelfabrikena i Höganäs. År 1827 utbyttes trärälsen mot stångjärnsskenor och 1874 ersattes banan av en ny med spårvidd 760 mm, som fick en helt annan sträckning.

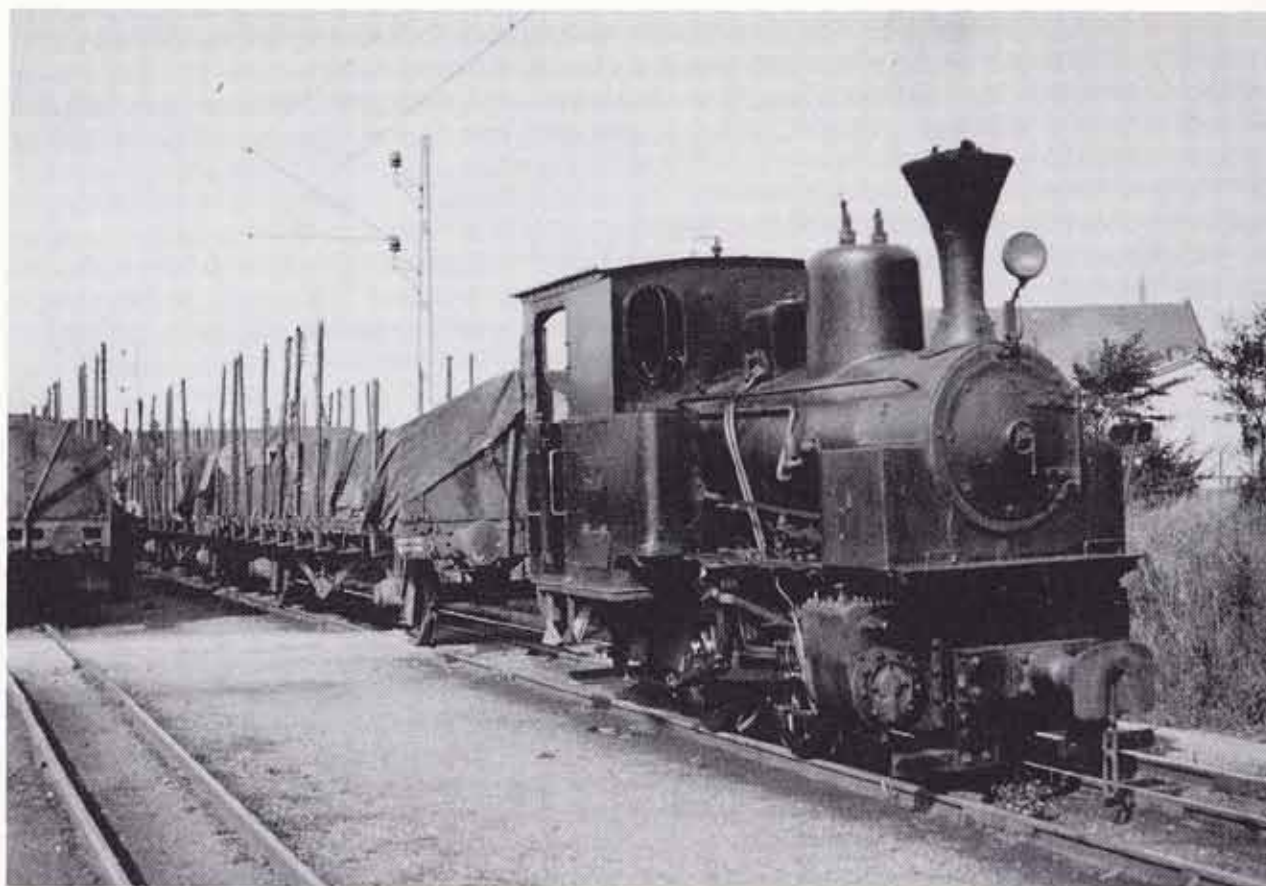
Mellan gruvorna i Tjörredsområdet och schakten på Ryd resp. Brors Backe anlades 1805 en s.k. pramväg. Eftersom banan var försedd med järnräls torde den vara den första järnvägen i Sverige. Längden var omkring 1 km och banan kallades även "rail road", "rail way" och "waggonway". Järnvägen, vars spårvidd är okänd, anlades på den gamla körvägen mellan Tjörred och Ryd, och den saknade slipers eftersom vinkelrälsen var fästad i banvallens fyllning. Banan torde ha rivits tidigt. Den hade liksom "wagnvägen" hästdrift.

1873 påbörjades anläggandet av 760 mm-banorna. Ånglokstrafiken startade 1874. En ny huvudlinje Ryds schakt–hamnen, 2,8 km, byggdes och förbindelse erhöles även med de olika fabrikena samt från 1885 med Höganäs övre stn (samma år som banan Höganäs–Åstorp tillkom). Rydbanan byggdes vidare via schakt Kung Oscar II till schakt Jonas Alströmer (2 km) och blev färdig 1878. Den 2 km långa linjen Ryd–schakt Prins Gustaf Adolf färdigställdes 1893. Bilinjer fanns även till schakten Besväret, Kronan, Prins Carl och Sjöcrona (1901) samt till ett experimentverk för järnframställning. En 2 km lång gren norrut till Margretebergs lertag tillkom 1904–05.

Slutligen fick ett privatägt tegelbruk i Långaröd via ett 0,4 km långt stickspår förbindelse med bolagets järnvägsnät.

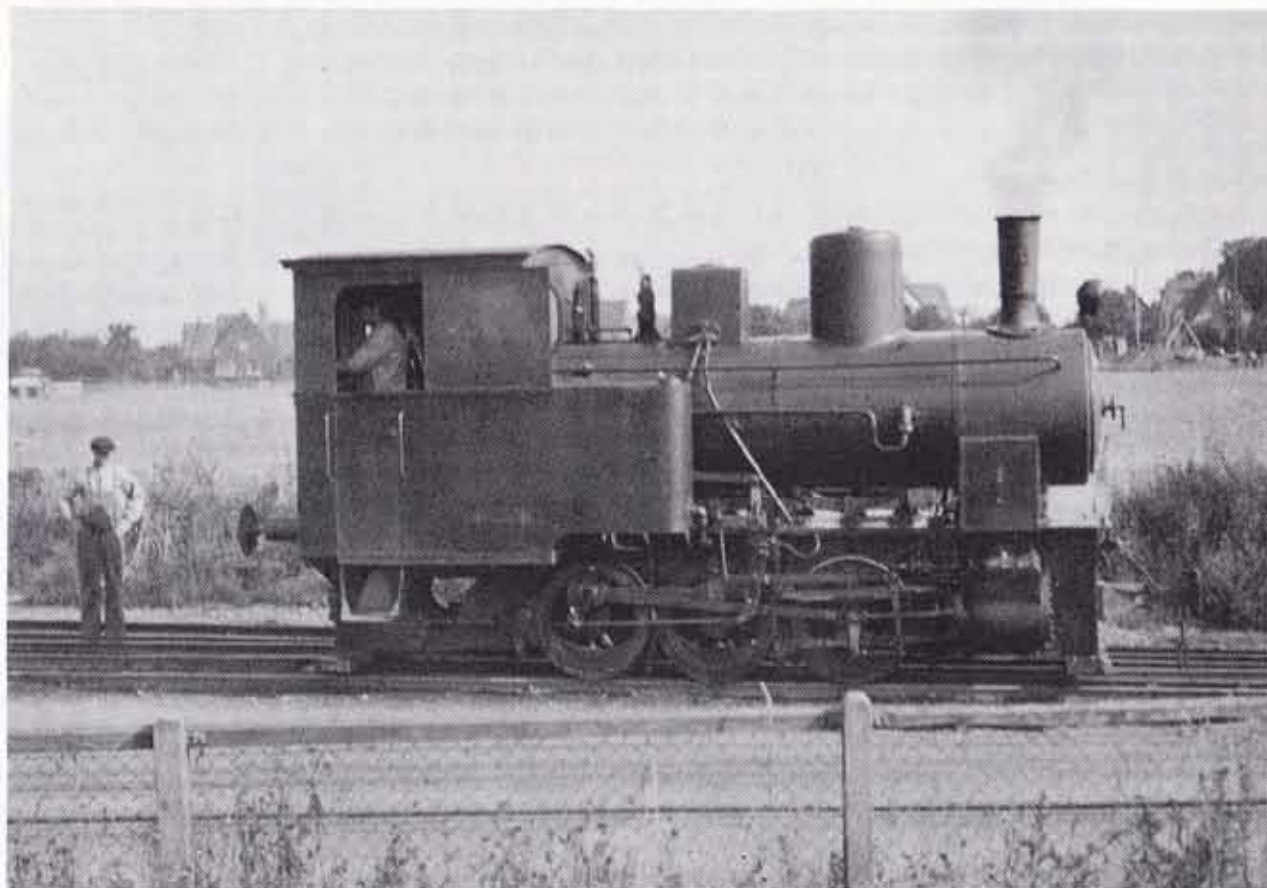
760 mm-nätet växte. Det var i början av 1910-talet 9 km långt och 1920 26 km. Som mest fanns 45 km spår. 1958 hade längden minskat till omkring 15 km. I mitten av 1950-talet började spårsystemen avvecklas och 1958 upphörde trafiken till schakt Prins Gustaf Adolf (3,5 km), som nedlades helt 1961. År 1959 upphörde ångdriften och motorloken tog ensamma över. Till sist återstod endast ett mindre spårnät inom området (den kvarvarande delen användes som "mobilt lagerutrymme" vid murbruksfabriken) och detta nedlades omkring 1973, varefter transportarbetet helt övertogs av lastbilar och truckar.

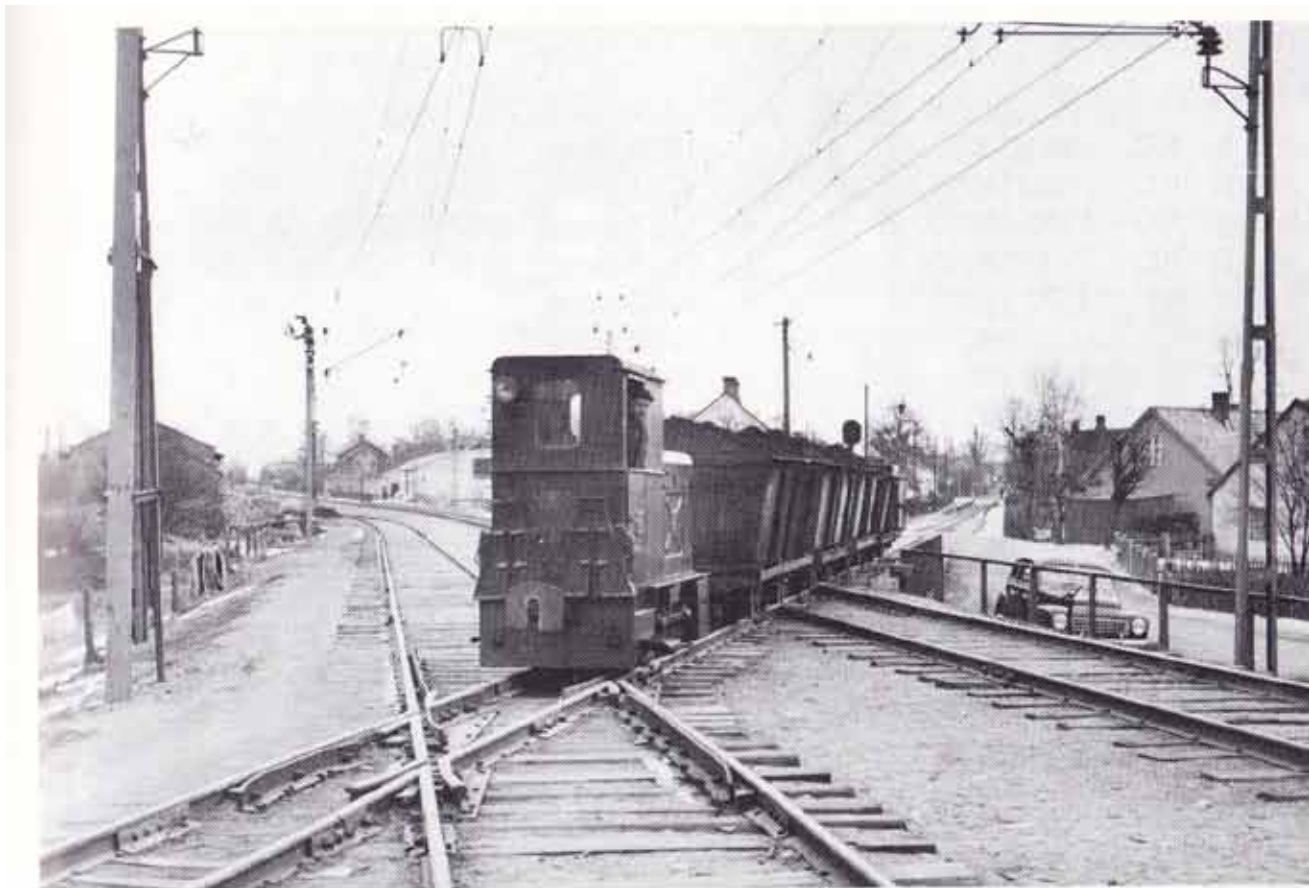
Även under jord fanns smalspårsbanor. De första torde ha haft spårvidd 400 mm, där vagnarna drogs antingen för hand eller med hästar (sådana fanns redan 1818). Senare ökades spårvidden till 600 mm (fanns 1897). Spårvidd 625 mm blev slutligen standard i Höganäsbolagets kol- och lergruvor. Även här drogs kolvagnar för hand eller med hästar, men kring sekelskiftet började vagnar dras med lina i huvudorterna. I slutet av 1920-talet rationaliserades driften under jord; schakt Sjöcrona nedlades 1925 och schakt Kung Oscar II 1929. Endast schakt Prins Gustaf Adolf återstod. Nya, större kolvagnar inköptes, spåren under jord förbättrades etc. Den sista underjordsbanan i Höganäs upphörde 1961 i samband med att schakt Prins Gustaf Adolf nedlades.



Lok 10 växlar vid Höganäsverken 1951. Foto SJK-F.

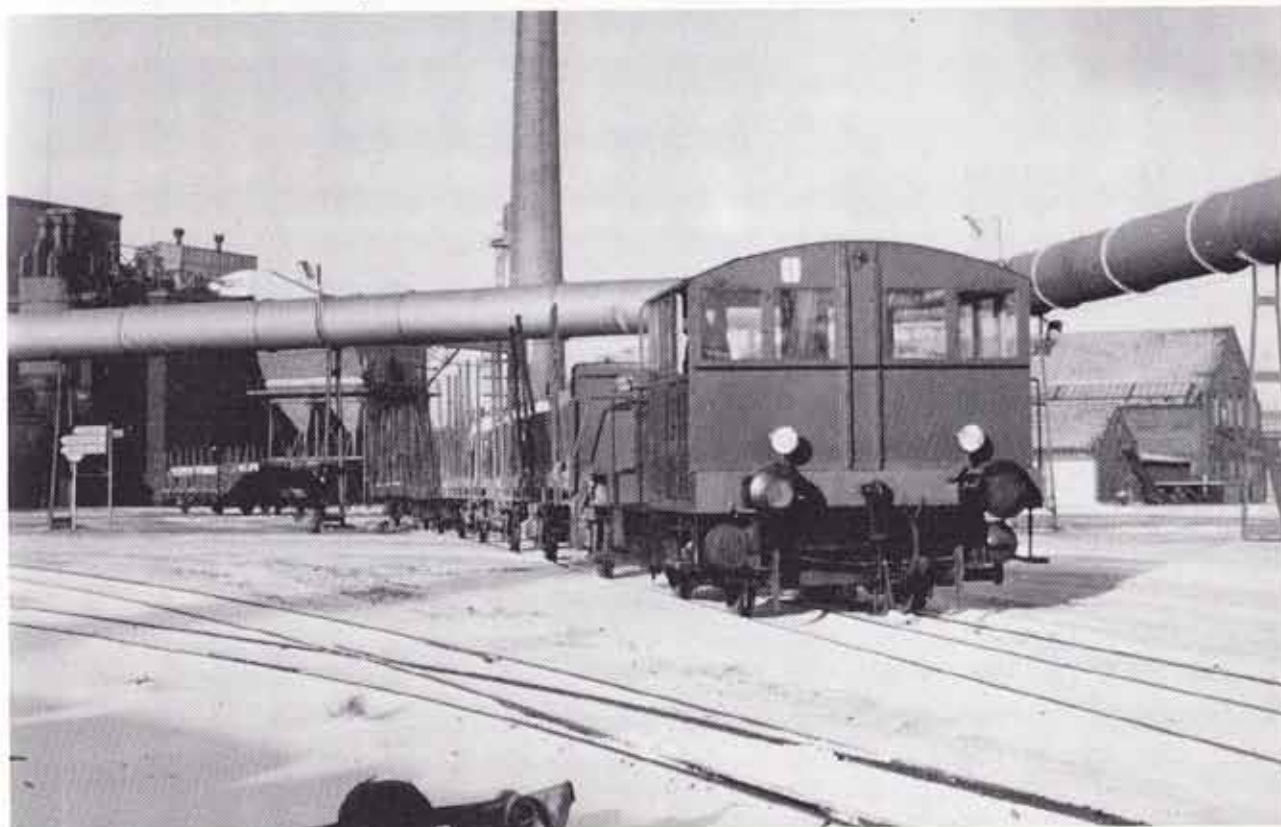
*Lok 13 var försett med en normalspårsbuffert och var Höganäsverkens enda treaxliga maskin.
Foto 1951: SJK-F.*





OK 21109 med ett sätt kolvagnar från schakt Prins Gustaf Adolf till Höganäsverken korsar normalspåret. Observera signalen för smalspåret! Fotograf Bengt Bloms Volvo PV har också kommit med när han tog denna bild i april 1958. Arkiv Höganäs AB.

KVAB 37 växlar vagnar inne på Höganäsverkens fabriksområde en januaridag 1960. Notera treskenespåret. Arkiv Höganäs AB.



Spårvidd 760 mm

Ånglok:

1	B	KC	331/1874	1934 skrot
2	B	KC	626/1876	1937 skrot
3	B	KC	1320/1883	1957 slopat, 1958 uppställt Höganäs museum
4	B	KC	3177/1895	1935 skrot
5	B	KC	4172/1900	1952 skrot
6	B	Lj	17/1908	1955 skrot
7	B	Lj	25/1912	1955 skrot
8	B	Lj	26/1913	1955 skrot
9	B	Lj	31/1917	1957 slopat och sålt Kaabs, 1961 museum
10	B	OK	11983/1929	1957 skrot
11	B	OK	12222/1930	1960 avregistrerat, 19?? skrot
12	D	OK	9129/1920	1939 köpt Stafsjö J 2, 1953 skrot
13	C	OK	9047/1919	1943 köpt Klagshamn 9, 1960 skrot

Anm. Lok 9 stod 1958–64 uppställt vid skrotfirman Kaabs i Ängelholm. Därefter överlåtet till Kristianstads museum.

Vid slopning av lok 10 1957 monterades dess ramverk på lok 11.

Lok 12 ursprungligen AOJ 3, 1934 sålt Stafsjö J. Sålt via AB Gotthard Nilsson i Älmhult till Höganäs. 1940 ombyggt från 600 mm spårvidd. Loket såldes 1953 till Kaabs i Ängelholm och torde ha skrotats där.

Lok 13 ursprungligen använt vid Klagshamns cementfabrik (se 2C2), sålt via L.H. Sandström i Månsarp 1943. Ombyggt från 900 mm spårvidd.

För överskådlighetens skull redovisas inregistrering i ÅF och YI separat.

Lok	ÅF	YI	år	anm
1	1750	12/1830	1921	1921 fanns en av Höganäsverkens egen verkstad byggd ångpanna (1909) ilagd
2	358	12/1831	1921	pannan ombyggd 1906 av Höganäsverken
3	1939	12/1832	1921	1921 fanns en av Höganäsverkens egen verkstad byggd ångpanna (1911) ilagd
4	360	12/1833	1921	
5	656	12/1834	1921	
6	1650	12/1835	1921	
7	2016	12/1836	1921	ny panna tillverkad av Höganäsverken 1930, inregistrerad ÅF 4922 och YI 12/2297 från 1930
8	2098	12/1837	1921	ny panna tillverkad av Höganäsverken 1927, inregistrerad ÅF 4656 och YI 12/2239 från 1928
9	2502	12/1838	1921	
10	4921	12/2298	1930	
11	5021	12/2520	1935	ny panna tillverkad av Helsingborgs Varfs AB 5168/51 år 1952, inregistrerad ÅF 7412 och YI 12/3125 från 1956
12	3195	12/2717	1940	
13	3120	12/1169	1921	



Det andra normalspåriga Höganäs-loket, KMV 228, inne på fabriksområdet den 10 maj 1981. Till höger skimtar KVAB 37. Foto av författaren.

Motorlok:

-	2	AD	/1929	bm AD	12	f 1959	sålt skrot
-	2	AD	/1930	bm AD	12	f 1959	sålt skrot
-	2	AD	/1930	bm AD	12	f 1959	sålt skrot
-	2	AD	/1930	bm AD	12	f 1959	sålt skrot
-	2		/19??	a		c1950	sålt skrot
-	2	OK	20962/1937	dm OK	48	e1958	sålt skrot
-	2	OK	21109/1938	dm OK	48	197?	sålt skrot
-	2	KHD	46764/1943	dm KHD	22	1958	överfört från Nedre Kilane

Anm. Ackumulatorloket kallades för "Brödvagnen".

Bägge OK-loken försedda med hytt och koppelstänger, typ 2D.

KHD 46764 ursprungligen levererat till Håksbergs Nya Gruv AB, Håksberg (Dalarna), 1944 sålt till Höganäsbolagets kvartsitbrott i Nedre Kilane, Ånimskog (se Dalsland 9C5). Det saknade hytt men sådan har påbyggts senare. Loket är av typ MLH220G, motor nr 910587. Fram till 1973 användes det på ett kortare spår vid murbruksfabriken och uppställdes därefter som museiföremål på fabriksområdet tillsammans med några vagnar.

Ytterligare motorlok har ägts av Höganäsbolaget, men om dessa använts vid Höganäsverken är ej klarlagt. Strömsnäsbruk lär 1942 (ev. längre) ha hyrt två lok, ett med A-Fordmotor och ett med T-Fordmotor, bägge tvåaxliga. Det sistnämnda hade hytt. Banorna vid Strömsnäsbruk hade dock spårvidd 643 mm.

Spårvidd 1435 mm

Förutom smalspårerna tillkom 1885 normalspår, som utbyggdes efter hand. Inom fabriksområdet fanns dessutom treskenspår 760+1435 mm på vilka en del av smalspårsloken kunde dra normalspåriga vagnar. Denna trafik upphörde 1961 då den tredje skenan borttogs.

Normalspårstrafiken fortsatte, på senare år i allt mindre omfattning eftersom en del spår togs bort. Trafiken på dessa spår (slutligen 1,6 km) upphörde i juni 1992 i samband med nedläggningen av godstrafiken mellan Höganäs och Kattarp. Spårerna revs året därpå.

Motorlok:

-	2	KVAB	37/1938	bh SV	135	1959	köpt SJ Z3 165
-	2	KMV	228/1953	dh SV	160	1975	köpt SJ Z43 295

Anm. KVAB 37 ursprungligen SWB Zsh 11, sålt 1945 till SJ

KMV 228 hade motor SV typ D 802. Bägge loken avställda 1992, 1993 sålda till Stena Metall Återvinning i Landskrona och skrotade samma år.