

# Smb

VÄRRESA  
I  
NORDVÄSTSKÅNE

1981-05-09/10



TIDSPLAN FÖR SmB-RESA I NORDVÄSTSKÅNE 1981-05-09/10

Lördag 1981-05-09

Hässleholm .....		10.10
Tyringe (foto stationshus) .....	10.25	10.30
Västra Torup (foto lok) .....	10.40	11.00
Perstorp (foto lok) .....	11.10	11.15
Köpingemyr (utfärd på torvbana) .....	11.25	12.50
Klippans Tegelbruk .....		13.10
Klippans Gästis (måltidsuppehåll) .....	13.15	14.10
Klippans station (foto lok hos Allprodukter) .....	14.15	14.25
Klippans Finpappersbruk (resa på bruksbana) .....	14.40	14.50
Klippans station (foto KLJ:s materiel) .....	15.05	15.30
Gråmanstorp (foto station) .....	15.35	15.40
Stidsvig (foto lok) .....	15.55	16.05
Skälderhus (foto station) .....	16.15	16.20
Ängelholm (foto lok) .....	16.30	16.40
Vegeholm (foto tegelbruk) .....	16.50	17.00
Hasslarp (foto lok) .....	17.15	17.25
Höganäs (schakt Gustaf Adolf) .....	17.50	18.05
Höganäs (museet, foto lok) .....	18.10	18.20
Lerberget (övernattning) .....	18.30	

Söndag 1981-05-10

Lerberget .....		08.00
Höganäs (Höganäs AB) .....	08.10	08.50
Nyvång (foto gruva) .....	09.20	09.30
Åstorp (foto lok) .....	09.40	09.50
Gunnarstorp .....		10.00
Bjuv (foto gruva) .....	10.05	10.30
Helsingborg (varvet) .....	10.45	10.55
Helsingborg (KLJ:s lok) .....	11.05	11.10
Helsingborg (ASEA) .....	11.25	11.30
Säbyholm (fd sockerbruk) .....	11.45	11.50
Landskrona (öresundsvarvet) .....	12.00	12.15
Landskrona, Domus (måltidsuppehåll) .....	12.20	13.15
Löddeköpinge (foto station) .....	13.30	13.35
Högs Tegelbruk (foto lertagsbana) .....	13.40	13.45
Höjsmölla (foto station) .....	13.50	13.55
Kävlinge (foto sockerbruk) .....	14.00	14.05
Kävlinge (Glacéläderfabriken) .....		14.10
Eslöv (foto lok) .....	14.25	14.30
Stabbarps Gruva (rester av anläggningen) .....	14.40	14.50
Sjöholmen (resa på torvbana) .....	15.05	15.45
Sösådal (torvfabrik) .....	16.10	16.20
Hässleholm .....	16.40	

Ovanstående tidsplan gäller med reservation för smärre ändringar.  
Observera att rökning är förbjuden vid samtliga industribesök!

LÖRDAG 1981-05-09

TYRINGE (Tyringe Torv AB)

Till Tyringe station anslöt en 3 km lång 600-bana från Tyringe Torv AB:s fabrik vid Skogsholms Mosse, belägen NV Tyringe. Torvfabriken var i drift från 1901 till c:a 1955, men banan till Tyringe station revs tidigare. Banan, som idag är mer eller mindre utplånad inne i samhället, slutade vid en lastkaj ungefär mitt emot stationshuset.

VÄSTRA TORUP (Västra Torups Torvströfabrik)

Större strö- och brännortorvfabrik anlagd 1902 vid V.Torups mosse av Västra Torups Torf AB. C:a 1920 övertogs anläggningen av Västra Skånes Andelstörvströförening upa, som 1942 lät utbygga fabriken och öka produktionen. Efter successiv minskning av driften nedlades slutligen fabriken 1965, men härfter fortsattes torvmullsupptagning med gräv-maskin av Arne Elofsson under firma Västra Torups Torvströfabrik. Denna rörelse är fortfarande i drift.

Under åren byggdes ett omfattande 600-spårnät kring fabriken med huvudlinjer till Västra Torups mosse (1 km, öppnad 1905) samt till Prästamossen (2 km). Den sistnämnda korsade såväl fd HHJ som väg 21 i plan. Total spårlängd inklusive bispår uppgick som mest till c:a 15 km. Trafiken, som ombesörjdes av motorlok (ursprungligen hästar), var omfattande, bl.a. användes boggitorvvagnar.

Järnvägsdriften avvecklades i etapper. Banan till Prästamossen revs på 1960-talet och från 1975 började inkörning av torv med traktorer. Sista året järnvägen användes var 1978, och härfter påbörjades rivning av 600-spåren. En del spår kvarligger dock fortfarande närmast den stora fabriksbyggnaden, vilken också finns kvar.

- |                    |       |    |      |      |                   |
|--------------------|-------|----|------|------|-------------------|
| - 2                | c1920 | bm | Ford | 1978 | sålt privatperson |
| - 2 Selanders M.V. | c1935 | bm | Ford | 1978 | avställt          |

Anm: Äldsta loket byggt vid torvfabriken på äldre, fabriksbyggt ramverk. Sålt för ev. användning på museibana i Småland. SMV-loket kan ev. härstamma från Ageröds Torvfabrik, då ett av de SMV-lok, som nu finns i Köpingemyr (se 4!) kom till Västra Torup via en mindre torvindustri i Stehag, men detta lok vidare såldes kort därefter till Köpingemyr.

PERSTORP (Perstorps AB)

Kemisk industri som tillverkar plaster, ättika, syror samt tidigare även träkol, tjära och kreosot. Ursprungligen Skånska Ättiksfabriken, anlagd 1880, ombildat till Skånska Ättiksfabriks AB 1925. Nuvarande namn fick bolaget 1966.

År 1898 byggdes en 600-bana för hästdrift mellan Perstorps station och fabriken samt internspår på fabriksområdet. Banan, som var 1,8 km lång, försågs 1917 med en tredje skena för normalspår samtidigt som ett normalspårigt ånglok anskaffades. 600-delen i denna bana revs upp 1956. För bl.a. vedtransporter byggdes under åren 1899-1920 en 8,5 km lång 600-bana mellan fabriken och bolagets skog söder om fabriken. Banan, med ändpunkt i Toppåkra, öppnades i etapper: till Gustafsborg

1899, till Rosenhult 1902, till Sandvad 1915 samt slutligen till Toppåkra (Liahuset) 1920. Hästdrift användes till 1919-20, då motorlok anskaffades. Vid Gustafsborg fanns bibanor till bränntorvmossen (1901-?) samt till svinstallarna (1910-16). Omkring 1935 inköptes en hel del räls och rullande materiel från nedlagda JGJ.

Trafiken Toppåkra-Gustafsborg inställdes 1945 och bandelen nedlades 1953, varefter delen Gustafsborg-fabriken nedlades år 1959 medan ett internt spårnät uppgående till 1,2 km:s längd vid kolugnarna behölls till 1970, då kolningen upphörde. Idag finns endast normalspårsbanan till Perstorps station samt en del normalspår på fabriksområdet kvar.

#### Ånglok 1435 mm

12 BAGGEN B NOHAB 164/1882 1917 köpt SCG12, 1935 skrot

Anm: Ursprungligen CTJ ångvagn nr 2, 1896 MSJ12, 1899 ombyggt lok (MSJ12), 1911 sålt AB Skånska Cementgjuteriet (SCG12). Avställt c:a 1930.

#### Motorlok 1435 mm

- 2 Perstorp	c1930	bm	Buick	1947 skrot
- 2 KVAB	29/1937	bm	Ford	1947 köpt SJ Z4 138, 69 skrot
- 2 Kockums	109/1939	dh	Wisc.	1968 köpt SJ Z49 90.

Anm: Äldsta loket bestod av en äldre F-vagn från HHJ, vilken försågs med en Buick-motor och kördes från konduktörskupén.  
Fd SJ 138 ursprungligen UWHJ3, till SJ 1940.  
Fd SJ 90 är av s.k. "toffelmodell".

#### Motorlok 600 mm

- 2 Deutz	3850/1919	sm	Deutz	1919 köpt DFB, 25 sålt LKAB1
- 2 Deutz	/19	sm	Deutz	1919 köpt DFB, sålt
- 2 Deutz	/19	sm	Deutz	1919 köpt DFB, sålt
- 2 Deutz	/19	sm	Deutz	1919 köpt DFB, sålt
- 2 Deutz	/19	sm	Deutz	1919 köpt DFB, c35 skrot
- 3 Deutz	/19	sm	Deutz	1919 köpt DFB, c35 skrot
- 4 JGJv/Tidaholm	1923	bm	Tidah.	1935 köpt JGJ, 57 skrot
- 4 JGJv/Tidaholm	1923	bm	Tidah.	1935 köpt JGJ, 80 skrot
- 4 Perstorp	1942	bm	Fords.	1973 till OBJ

Anm: Deutz-loken, vilka samtliga inköptes från DFB, Tyskland, drevs på benzol. De två, som ej såldes, ombyggdes senare till gengasdrift.  
De båda JGJ-motorvagnarna användes i oförändrat skick till 1957, då den ena skrotades och den andra ombyggdes helt till lok samtidigt som Tidaholms-motorn utbyttes mot en Fordson-dito. Loket avställdes slutligen 1970.  
Det "hembyggda" loket genomgick revision och ombyggnad hos ASJ/ Arlov 1959. Avställt 1970. Härefter sporadiskt använt vid OBJ i något år. Numera avställt i Ohs Bruk i skrotmässigt skick.

KÖPINGE (Hasselfors Garden AB)

Mycket stor bränn- och torvströfabrik, grundad 1904 av AB Köpingemyr och härfter successivt utbyggd. Från 1911 övertagen av Köpingemyrs Andelstorvströförening upa, som drev fabriken till 1966, då den köptes av Hasselfors Bruks AB (sedan 1977 Hasselfors Garden AB). Efter det att fabriken brunnit ned till grunden 1975 uppfördes en modern s.k. jordfabrik för tillverkning av blomjord.

Det omfattande 600-nätet kring fabriken hade följande huvudlinjer: Fabriken-Perstorps station (5,5 km, 1905-56), avsedd för uttransport av färdig torv.

Fabriken-Köpingemyren (1,3 km + bibana 0,5 km, 1904-50, ej använd åren 1947-50).

Fabriken-Rågmyren (5 km, öppnad 1918) med bibanor till Svärdsmyren och Strandbökemossen, båda öppnade 1961.

I samband med övergång till fräsmetoden 1981 - typ STF - medlst harvning, räfsning och ihopplogning av torven, har alla bispår på mossen rivits under året. Huvudlinjen mellan fabriken och Rågmyren har behållits och rustats upp genom iläggande av 18 kg:s räler och nya syllar. Torven kommer hädanefter att transporteras med traktor till en lastplats vid mosskanten där torven omlastas till järnväg i nyanskaffade, storbäriga boggivagnar. Mycket stora investeringar i såväl fabrik som bana har gjorts i Köpinge under 1980-talet. På banorna användes ursprungligen hästar, därefter två ombyggda lokomobiler, vilka senare ersattes av motorlok.

Ånglok

- 2	c1920	19?? skrot
- 2	c1920	19?? skrot

Anm: Ombyggda lokomobiler (från början ej självgående), som även försågs med väggar och tak av plankor, varefter de liknade "vandrande uthus".

Motorlok

- 2	19??		19?? skrot
- 2	19??	bm	Chevr. C:a 1960 sålt Satserup
- 2	19??	bm	Chevr. 1967 sålt skrot
- 2 Selanders M.V.	19??	bm	Volvo 1960 köpt Ageröd
- 2 Selanders M.V.	19??	bm	Volvo 1960 köpt Ageröd, 75 avställt
- 2 Selanders M.V.	19??	bm	Volvo C:a 65 köpt Källstorp, 7? s/s
- 2 Lindhs Torvmaskiner	19??	bm	Volvo 1971 köpt Bredaryd, 76 skrot
- 2 Lindhs Torvmaskiner	1958	bm	VW Köpt Stockaryd, 7? avställt
- 2 DIEMA	2555/1962	dm	DIEMA 1977 från Försökstgbr, Svedala
- 2 Bergbolagen	19??	dm	1978 från Stockaryd, snöslunga
- 2 Schöma	3355/1971	dm	Schöm. 1980 från Danmark
- 2 Schöma	/197	dm	Schöm. 1981 från Danmark

Anm: Loken med Chevrolet-motor uppges tillverkade i Köpinge (i så fall troligen på fabriksbyggt, begagnat underrede). Det ena är fortfarande i drift på Satserups Mosse medan det andra skrotades vid AB Allprodukter i Klippan efter 1973.

Det ena av Selander-loken köpt via V.Torups Torvfabrik. Båda härstammade från A.Pehrsson KB:s Torvfabrik i Ageröd. Ett har moderniserats och försetts med en Lister-diesel.

Loket från AB Källstorps Brännatorv var ej med säkerhet tillverkat av Selanders M.V.

Lindh-loket från Bredaryd ursprungligen använt vid Hädinge Torv.

Lindh-loket från Stockaryd ursprungligen från Fägrida. I Stocka-

ryd 1976-77. Avställt efter brandskada.  
 Diema-loket köpt via firma Basco i Oderljunga.  
 Bergbolagen-loket ombyggt till snöslunga 1978 med motor från  
 en grävmaskin.  
 Loken från Danmark är ännu ej levererade. Ombyggs från 500  
 till 750 mm:s spårvidd.

#### KLIPPAN (Klippans Tegelbruks AB)

Murtegelbruk, anlagt 1898 av Åby-Klippans Tegelbruks AB (Klippan  
 hette ursprungligen Åby-Klippan). Nuvarande namn fick tegelbruket  
 år 1937. Senare moderniserat och ombyggt, varvid ringugnen ersattes  
 med flamugnar. Bruket är fortfarande i drift.

En 600-bana för transport av färdigt tegel mellan bruket och Klippans  
 station (1 km) byggdes 1898. Banan, som hade ungefär samma sträckning  
 som nuvarande Tegelbruksgatan, trafikerades hela tiden av hästar och  
 nedlades 1938.

Mellan lertaget, där ett s.k. paternosterverk (anskaffat 1911) använ-  
 des, och brukets lerintag fanns från början en 600-bana i form av en  
 ringlinje där ett linspel drog runt vagnarna. Detta system blev dock  
 allt svårare att använda ju längre lerupptagningen flyttades från te-  
 gelbruket, varför linspelet till sist ersattes av lok. Detta torde ha  
 skett omkring 1960. Redan efter ett tiotal år övergick man dock till  
 att köra in leran med traktor och lagra den i en stor hög vid bruket.  
 Lerupptagningen behövde på så sätt inte ske mer än ett par gånger om  
 året. 600-banan kvarlåg i reserv till c:a 1975, då den revs upp.

#### Motorlok

- 2 Bergbolagen	1686/1944	bm	Ford	Köpt BYCF62, skrot 1975
- 2 Motor Rail	22086/1960	dm	Dorman	Sålt skrot 1975
8 2 E.W.Lundström	181/1946	bm	Volvo	1966 köpt Börringe Tegel, 1975 sålt skrot

Anm: EWL-loket levererades ursprungligen till Lomma Tegel (Skånska  
 Cement AB) med 450 mm:s spårvidd. 1957 sålt till Weberöds Nya  
 Tegelbruks AB och ombyggt till 600 mm:s spårvidd. Härifrån  
 såldes loket vidare till AB Börringe Tegelbruk.

#### KLIPPAN (AB Klippans Finpappersbruk - SIAB)

Pappersbruk med tillverkning av finpapper. Grundat 1573 av Sten Bille  
 som s.k. pappersmølla. Utbyggt 1637 av M.Smids och därefter successivt  
 utbyggt av ett flertal olika ägare fram till 1769, då driften inställ-  
 des. Tre år senare inköptes bruket av Abraham Törnérhjelm, som åter-  
 upptog och utvidgade driften vid bruket. 1799 såldes bruket till  
 A.Hellman och C.F.Kemner, som ytterligare utbyggde bruket. År 1808  
 ombildat till bolag under namn Firma Kemner & Compagnie. Från 1832  
 började pappersmaskiner anskaffas. 1853 såldes bruket till Christian  
 A.Bock. Stora ombyggnader och moderniseringar gjordes under tiden  
 1870-85, då bl.a. ny ångcentral byggdes. Vidare övergick man från lump  
 till trämassa som råvara.

Mellan åren 1854-85 fanns även ett tegelbruk (beläget mellan bruket  
 och Älvdalens gård) för pappersbrukets eget behov av tegel.

1889 övertogs pappersbruket av AB Klippans Pappersbruk, som 1911 om-  
 bildades till AB Klippans Finpappersbruk. Det nya bolaget genomförde  
 genomgripande utvidgningar och ombyggnader åren 1911-14, bl.a. ombygg-  
 des ångcentralen och nya magasin uppfördes. Vid den tiden antog bruks-



av Extraco AB (tidigare Stockholms Benmjölsfabrik AB), som flyttade till Stidsvig. År 1963 inköptes företaget av Fosfatbolaget/KemaNord. Bibana mellan fabriken och Stidsvigs station (500 m) samt internspår på fabriksområdet (samtliga normalspåriga).

#### Motorlok

- 2 Kockums M.V. 120/1939 dh Wisc. 1971 köpt SJ Z49 101

Anm: Loket, som är av s.k. toffelmodell, väger 18 ton och hade ursprungligen litt. Zsh vid SJ. 1942 omlittererat Z4 och 1956 Z49.

#### ÄNGELHOLM (Köper Allt AB (KAABS)) Skrotfirma.

#### Ånglok 891 mm

- B Orenstein & Koppel 2525/1908 1965 köpt Skånska Cement AB 15

Anm: Loket tillhörde tidigare NJAB (nr.10, inköpt begagnat från Tyskland) och överfördes 1917 till Skånska Cement AB/Limhamn. Använt som skrotskyt vid KAABS (tidigare använde KAABS Höganäsverken nr.9 som skrotskyt, men detta lok finns numera på Kristianstads Museum).

#### Motorlok 1435 mm

- Falun 762/1961 de Scania 1979 köpt ASEA/Ludvika

Anm: Loket inköptes från ASEA/Ludvika för skrotning eller försäljning. Ursprungligen placerat i Västerås, M5, överfört till Ludvika 1966. Lokets elektriska del tillverkad av ASEA med tillverkningsnummer 1533. Troligen är loket tillverkat 1957 och levererat 1961. Vikt 21 ton.

#### VEGEHOLM (AB Vegeå Tegelbruk)

Murtegelbruk, anlagt på 1870-talet som Kappeleds Tegelbruk av Andersson & Nilsson. Ombildat 1892 till Kappeleds Tegel- & Kalkbruks AB. 1907 bildades Vegeå Tegelbruks AB, som likviderades efter ett tiotal år varvid bruket övertogs av firma Vegeå Tegelbruk (tillhörigt bl.a. A.P. Retzer, A.Liljekrantz och H.Andersson). Ett nytt bolag, AB Vegeå Tegelbruk, bildades 1950. Tegelbruket nedlades 1969, men kvarstår i stort sett intakt så när som på skorstenen och en del av ringugnen, som sprängdes i oktober 1979.

Normalspårsbana mellan Vegeholms station och tegelbruket (vid Utväl-linge), 1 km, hästdrift. Byggt 1890 och nedlagt 1940.

600-bana mellan bruket och lertaget. Hästdrift till 1946, då banan utbyggdes till 500 m och motorlok anskaffades. Nedlagt 1969, men vissa delar kvarliggert fortfarande.

#### Motorlok 600 mm

- 2 Deutz /1946 dm Hatz Efter 1978 skrot  
- 2 /19?? bm Ford 1957 köpt Villan, 76 skrot

Anm: Deutz-loket var av s.k. paketmodell med ramverk från tippvagn, troligen monterat vid Motor Renova, Helsingborg. 1-cylindrig motor av typ Hatz-Ruhston.



Loket från Villans Tegel byggt eller ombyggt vid Varbergs Bildepå. Härvid eventuellt motorbyte från fotogenmotor till fordsmotor.

Båda loken avställda 1969 och sålda till skrot.

HASSLARP (Hasslarps Sockerbruk - SSA)

Större sockerbruk, anlagt 1896 av Lyckåkers Sockerförädlings AB. 1897 AB Union och övertaget av Svenska Sockerfabriks AB (SSA) 1907. Bruket är fortfarande i drift.

Förutom 1435-bibana från Hasslarps station (förutvarande Lyckåker) anlagd 1896 och internspår inne på bruksområdet, fanns tidigare också en 600-bana avsedd för uttransport av jord från bettvätten. Den sistnämnda banan är nedlagd och riven, medan normalspåret ännu finns kvar.

Motorlok 600 mm

- 2 /19?? 19?? skrot

Ånglok 1435 mm

- B Borsig	4201/1886	1896 köpt SJ VKBk 503, 1917 skrot
- B Helsingborg	3/1892	1911 köpt L&HJ 10, 1925 skrot
C-2 Sharp, Stewart	2418/1874	1923 köpt SJ H 153, 1949 Säbyholm
2 B NOHAB	1002/1913	1938 köpt LyJ 2, 1966 skrot

Anm: Borsig 4201 ursprungligen maskinboggi till SHJ ångvagn nr.9, som ombyggdes till lok 1895. Till SJ 1896. Vikt 14 ton, dragkraft 1,4 Mp.

Helsingborg 3 köpt via Råå M.V. 1910-11. Ramtankslok. Vikt 16,5 ton, dragkraft 1,6 Mp.

Sharp, Stewart 2418 fick ny panna 1903 (Falun nr.32). Vikt 51 ton, dragkraft 5 Mp. Överfört till Säbyholms Sockerbruk 1949. Sålt till skrot 1951.

NOHAB 1002, ramtankslok av samma typ som SJ litt.Y, vägde 24,2 ton och hade en dragkraft av 3 Mp. Sålt KAABS i Åstorp 1965, skrotat där 1966. Detta blev SSA:s sista driftsånglok. Eventuellt kan även SJ Vm 373 ha varit i Hasslarps (1907-12) innan det överfördes till Genevads Sockerbruk.

Motorlok 1435 mm

- 2 Rheiner MAG 128/1922 dm Scania 19?? köpt begagnat

Anm: Loket härstammar eventuellt från Garvämnes AB Weibull, Landskrona/Malmö Frihamnsbolag. Originalmotorn har utbytts. Nuvarande vikt är 9 ton.

SÖNDAGEN 1981-05-10

och dess program återfinns på nästa sida!

### HÖGANÄS (Höganäs AB)

Kolgruve-, keramisk-, tegel- samt kemisk industri.

Stenkol lär ha påträffats redan 1571 vid Helsingborg, men det dröjde ända tills 1796 innan stenkolsförekomsten vid Höganäs påträffades. 1797 grundades stenkolsverket (1801 Gustaf IV Adolfs Stenkolsverk) under ledning av greve Erik Ruuth, vilken inkallade den engelske gruvingenjören Thomas Stawford för att organisera arbetet med kolhanteringen.

Från början ombesörjdes koltransporterna ned till hamnen med hästar och kärror, men pga dåligt väglag, bristfälliga kärror mm beslöt Stawford snart att anlägga en "Wagn Wäg" från gruvorna i Tjörred till hamnen. Denna bana var ursprungligen lagd av 4"X4" träsparrar som var fastspikade på tvärsliplar. Spårvidden anges till 9 kvarter (=1332 mm) enligt Stawford. Vissa andra källor anger dock 3 fot (=891 mm).

De första vagnarna var av trä och försedda med skivhjul av tackjärn. Dragkraften utgjordes av hästar. Banbygget påbörjades 1798 och var färdigt 1803. År 1827 utbyttes trärälsen mot stångjärnsskenor, vilket ökade kapaciteten betydligt. Kolet tippades från vagnarna - en spårlagd brygga fanns - direkt ned i de väntande skutorna. "Wagn Wägens" längd var c:a 1,7 km och den betjänade inte bara de olika schakten utan stod även i förbindelse med lerkärls- och tegelfabrikerna i Höganäs. Det första tegelbruket anlades 1825 och försågs som första bruk i Sverige med ringugnar år 1866.

1825 ändrades bolagets namn till Höganäs Stenkolsverks Nya AB. 1903 samlades Billesholm-Bjufs AB till Höganäs-Billesholms AB. År 1966 förkortades namnet till Höganäs AB.

För koltransporterna under jord användes från början enkla kärror, senare tillkom vagnar som först gick på trä- och senare på järnräls. På vagnarna lastades kolkorgar, vilka via schakten hissades upp i dagen. En dylik vagn, spårvidd 400 mm, finns bevarad i Höganäs-museet. På kortare sträckor drogs vagnarna av gruvarbetarna, på längre med hästar. Underjordsdriften moderniserades efter hand, spårvidden ändrades till 625 mm och linspel installerades. Nya och kraftigare vagnar av stål anskaffades. 1873 ombyggdes "Wagn Wägen" till 760 mm:s spårvidd och 1874 anlände det första ångloket sjövägen från Tyskland. Spårnätet växte och var i början av 1910-talet 9 km långt, 1920 26 km långt. Som mest fanns hela 45 km spår. År 1958 hade längden minskat till c:a 15 km.

När den gamla huvudlinjen mellan Tjörred och Höganäsverken försvann 1843 uppstod en ny huvudlinje från Höganäsverken till Ryds pumschakt (c:a 2 km), som ombyggdes till 760 mm:s spårvidd 1874 samtidigt som den gamla banan mellan Höganäsverken och hamnen ersattes av en 760-linje med annorlunda sträckning. Ryd-banan byggdes vidare via schakt Kung Oscar II till schakt Jonas Ahlströmer (2 km) och blev färdig 1878. Från Ryd via schakt Ruuth byggdes också en c:a 2 km lång bana till schakt Prins Gustaf Adolf (färdig 1893). Dessa linjer får betraktas som stommen i 760-nätet, varifrån sedan ett flertal bilinjer fanns under årens lopp, t.ex. till schakten Besväret, Kronan, Prins Carl, Excellens, Tollo och Sjöcrona (1901).

1885 tillkom Höganäs-Åstorps Järnväg (byggd av SHJ) och därmed fick bolaget normalspårig förbindelse med landets övriga järnvägsnät. Samtidigt anlades även treskenspår internt på fabriksområdet så att smalspårsloken kunde växla normalspåriga vagnar. Endast vissa ånglok hade möjlighet till detta (extra buffert monterades).

Under "Wagn Wägens" tid fanns en mängd olika småschakt som endast bröts en kortare tid (1-4 år). Mot senare delen av 1800-talet sänktes några större schakt (Kung Oscar II, Ahlströmer, Prins Gustaf Adolf och Sjöcrona), alla i förbindelse med 760-banorna. Numera finns byggnader kvar bara vid schakt Prins Gustaf Adolf. 1904-05 drogs en 760-bana till Margretebergs lergrav, belägen i norra delen av Höganäs och 1906 fick ett pri-

ägt tegelbruk i Långaröd förbindelse med bolagets järnvägsnät. De fem första ångloken (nr.1-5) var alla av Krauss tillverkning medan nr.6-9 levererades av Ljunggrens i Kristianstad. Nästa ångloksköp skedde 1929, då ett Orenstein & Koppel-lok anskaffades. Totalt hade bolaget fyra O&K-lok i drift, varav nr 12 och 13 inköptes begagnade. Minst tre motorlok har använts på 760-banorna; ett elackumulatorlok och två dieslar. Enligt uppgift såldes fyra O&K-dieslar till Höganäs-bolaget; två stycken 48 hkr:s, ett 22 hkr:s samt ett 11 hkr:s. Det är dock osäkert om alla fyra användes i Höganäs. Ett litet Deutz-lok fanns även.

För de olika transportbehoven användes en mängd specialvagnar, t.ex. tippvagnar (för lera, avfall, jord mm), vagnar med höga eller låga trälämmar (för kol), flakvagnar (för rör och tegel) och några personaltransportvagnar.

I mitten av 1950-talet började spårsystemen att avvecklas och 1958 upphörde trafiken till schakt Prins Gustaf Adolf (3,5 km), som nedlades helt år 1961. Därmed var det definitivt slut på kolbrytningsepoken i Höganäs. 1959 upphörde även ångdriften och motorloken tog helt över. Till sist återstod endast ett mindre spårnät inom fabriksområdet och detta torde ha rivits upp i början av 1970-talet. Därefter övertogs transportarbetet helt av lastbilar och truckar.

Idag återstår endast det normalspåriga internnätet inom fabriksområdet samt byggnader och lave vid schakt Prins Gustaf Adolf (banvallen dit är utlagd som grusväg).

#### Ånglok 760 mm

1 B Krauss	331/1874	20	1934	skrot
2 B Krauss	626/1876	30	1937	skrot
3 B Krauss	1320/1883	30	1957	slop, 1958 uppställt Höganäs
4 B Krauss	3177/1895	50	1935	skrot
5 B Krauss	4172/1900	50	1952	skrot
6 B Ljunggrens	17/1908	70	1955	skrot
7 B Ljunggrens	25/1912	70	1955	skrot
8 B Ljunggrens	26/1913	70	1955	skrot
9 B Ljunggrens	31/1917	70	1957	slop, sålt KAABS, 61 museum
10 B Orenstein & K	11983/1929	70	1957	avreg., 19?? skrot
11 B Orenstein & K	12222/1930	70	1960	avreg., 19?? skrot
12 D Orenstein & K	9129/1920	110	1939	köpt StJ2, 1940 omb.fr.600 mm
13 C Orenstein & K	9047/1919	140	1943	köpt Klagshamn 9, 1960 skrot

Anm: Lok 12 ursprungligen A0J3. Sålt Stafsjö Järnväg 1936.  
Lok 13 ombyggt till 760 från 900 mm:s spårvidd. Köpt via L.H.Sandström, Månsarp 1939-43.

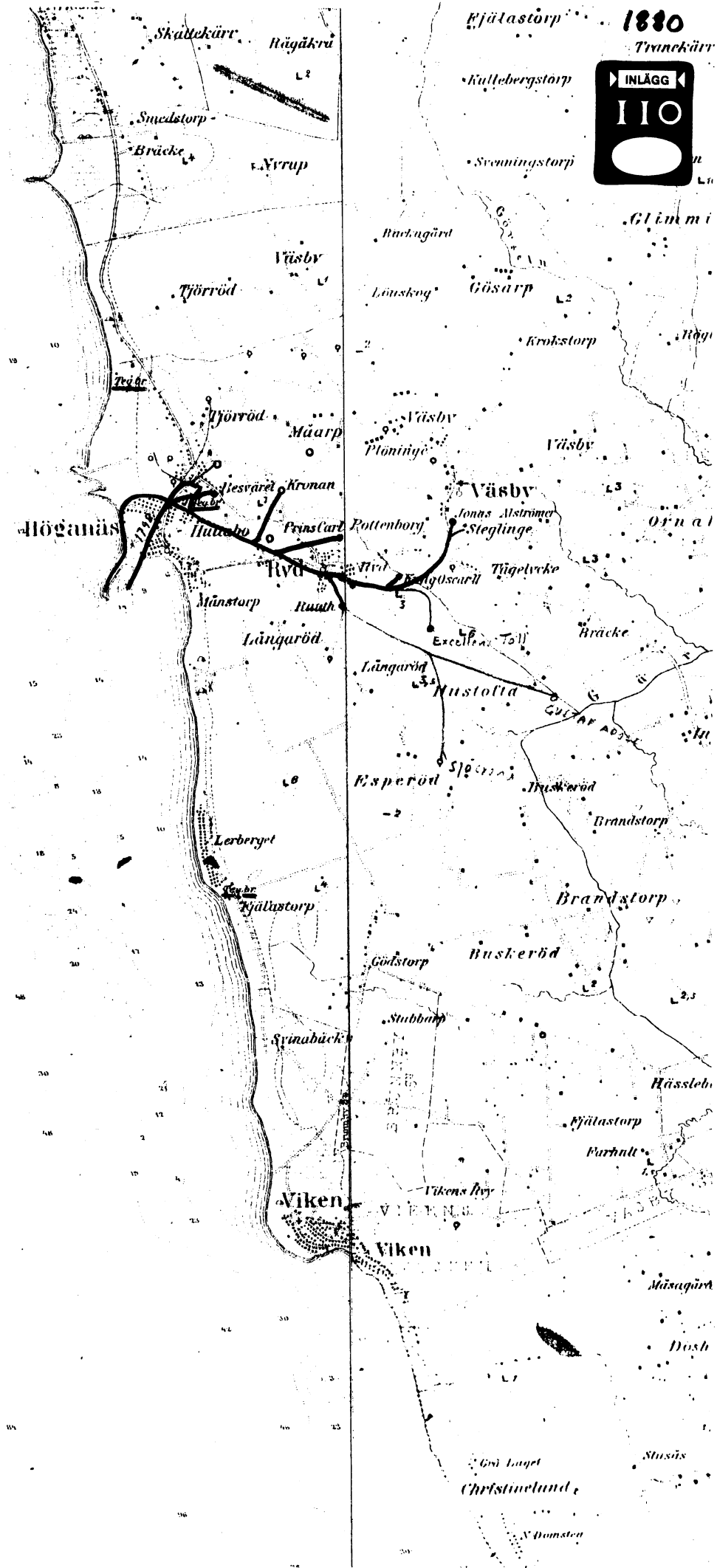
#### Motorlok 760 mm

- 2 Deutz	46764/1943	dm	Deutz	Fanns kvar 1974, s/s
- 2 Orenstein & K	21109/1937c	dm	O&K	197? skrotat/sålt
- 2 Orenstein & K	/19??	dm	O&K	19?? skrotat/sålt
- 2	/19??	ea		C:a 1950 skrot, kallat "Brödvagnen"

#### Motorlok 1435 mm

- 2 KVAB	37/1938	bh	Scania	1959 köpt SJ Z3 165, 75 avst.
- 2 Kockums M.V.	228/1953	dm	Scania	1975 köpt SJ Z43 295

Anm: KVAB-loket ursprungligen SWB Zsh 11, sålt SJ 1945. Loket är av s.k. "toffelmodell" och väger 18 ton. Avställt i reserv.  
F.d. SJ 295 väger 20 ton.



1880

Tranckärr



Höganäs

Viken

Viken

1879

1915



### NYVÅNG (Ormastorpsverken/Nyvångsverken - Höganäs AB)

Kolgruva, kraftverk och askoplattfabrik.

1910 igångsattes kolbrytningen av Skånska Kolbrytnings AB (sedermera Höganäs AB), ett schakt kallat Carl Cervin sänktes och ett kraftverk eldat med Nyvångs-kol anlades. Senare tillkom även en askoplattfabrik. Anläggningarna var på sin tid ganska omfattande.

I slutet av 1950-talet spelade man upp c:a 1.500 vagnar med kol per dag och en stor kund var bl.a. SJ, som transporterade kolen i öppna godsvagnar. För att kunna ta emot alla normalspåriga godsvagnar byggdes en förhållandevis omfattande bangård vid Nyvångs station. Växling av vagnar skedde delvis med häst långt in på 1950-talet.

Smalspår med spårvidd 625 mm fanns både ovan och under jord; i det senare fallet stod nätet i förbindelse med Gunnarstorp. Vagnarna drogs med linspel på längre sträckor. Personaltransporter under jord skedde med hjälp av lindragna specialvagnar av låg modell. Ett sådant "person-tåg" kunde ta 40-50 man.

Ett hyttlöst ackumulatorlok användes på försök i mitten av 1950-talet. Loket användes för växling av gruvvagnar både ovan och under jord.

1966 nedlades driften vid Nyvång - Sveriges sista kolgruva - och lave, kraftverk mm revs. Några enstaka gruvbyggnader och den väldiga avfallshögen är allt som idag återstår. Inom parentes kan nämnas att bara någon meter ner i avfallshögen är fortfarande temperaturen några hundra grader! Några korta 625-spårstumpar finns dessutom kvar.

### Elackumulatorlok 625 mm

- 2 ASEA/Härnösand 80775/195? ea 19?? sålt/skrotat

### STABBARP (Höganäs AB)

Kol- och lergruva samt tegelindustri.

Redan 1867 sänktes det första schaktet, John Ericsson, och två år senare ytterligare ett, Jean Molin, av Nya Skånska Stenkolsbolaget, vilket 1872 övertogs av Eslöfs Stenkolsgrufveaktiebolag.

År 1873 anlades en 2,5 km lång, smalspårig hästbana mellan Stabbarp och en lastplats 2 km från Eslövs station längs Landskrona-banan. 1876 anlades ett tegelbruk i Stabbarp och 1878 rekonstruerades Eslöfs-bolaget till det då nybildade Stabbarps AB. År 1881 brann anläggningen ned och köptes 1888 av Höganäsbolaget, som återuppbyggde det hela.

1898 byggdes Klippan-Eslövs Järnväg, varvid hästbanan upprevs och ett stickspår anslöt direkt från anläggningen till Stabbarps Gruva station. Tegelbruket igångsattes 1905 och nedlades på 1940-talet. Samtidigt nedlades även 1435-banan. Kolbrytningen upphörde redan i början av seklet. Under jord fanns smalspåriga gruvbanor, på vilka vagnarna antingen drogs för hand eller rutschades ned. Lera bröts i gruvan 1888-1904 samt i dagbrott 1904-40.

Vid tegelbruket fanns en ett par hundra meter lång lerbana, som numera är riven. Idag återstår endast stationshuset, som används som privatbostad.

### ÅSTORP (Köper Allt AB (KAABS))

Skrotfirma.

### Motorlok 1435 mm

- 2 General Electric 29222/1947 de GE 1979 köpt ASEA

Anm: Loket inköpt från ASEA/Västerås (nr.M4) för skrotning eller försäljning.

ÅSTORP (AB Skånska Makadamfabriken (Cementa))

Makadam- och betongfabrik med grustag och stenbrott. Anlagd 1903 av A. Assarsson som firma Skånska Makadamfabriken, 1925 AB Skånska Makadamfabriken. Ingår i Cementa-koncernen sedan mitten av 1970-talet. Anläggningen är fortfarande i drift.

1435-stickspår från SJ i Åstorp till industrins utlastningsplats. Detta spår finns kvar, medan det 600-nät som successivt utbyggdes från starten 1903 är borta. Huvudlinjen, som var c:a 500 m lång, gick från stenbrottet till krossbyggnaden och vidare på en hög brygga över landsvägen till omlastningsplatsen vid normalspåret. I stenbrottet grenade spåret ut sig till de olika brytningsplatserna. På dessa spår sköts tippvagnarna för hand, medan man på huvudlinjen utnyttjade självrullning och troligen även linspel. Några lok har aldrig funnits, men under de sista åren före nedläggningen (c:a 1950) drogs vagnarna i brottet av traktor, som gick "grensle" över spåret. Numera transporteras stenen med truckar från brottet till krossen och via bandtransportör från krossen till utlastningen, där lagringssilos har uppförts.

Källa: fd sprängare Nils Lundblad,  
Åstorp

BJUV (Bjuvsverken - Höganäs AB)

Tegel- och kolgruveindustri. Kropps AB sänkte 1872-73 två schakt och strax därefter anlades ett tegelbruk. År 1895 sammanslogs Kropps AB (bildat 1871) med Vallåkra Stenkols AB (1866) till Billesholms-Bjuvs AB och 1903 gjordes ytterligare en sammanslagning varvid namnet ändrades till Höganäs-Billesholms AB. Nuvarande namn fick företaget 1966.

1874 fick anläggningarna anslutning till fd HHJ. På platsen bröts såväl kol som lera. Ombyggt 1929-30.

Transporterna nere i gruvan skedde från början med kolvagnar dragna med ändlös lina (ångdrift), men omkring 1900 övergick man till eldrift. Spårvidden anges år 1911 till 520 mm, men är idag 625 mm. Allt eftersom ortdrivningen fortskred lades nya banor under jord, och så småningom erhöles underjordisk förbindelse med Gunnarstorp. De två gamla schakten, som låg vid det nuvarande tegelbruket, nedlades och ifyllades. All gruvverksamhet koncentrerades till det idag återstående schakt III (öppnat 1894). De gamla gruvvagnarna av trä ersattes med kraftigare och större stålkonstruktioner.

1974 nedlades driften för att 1976 återupptas efter en del moderniseringar. Våren 1979 nedlades dock gruvan helt, men anläggningen står kvar än idag. Gruvan är dock delvis vattenfylld. Två korta, parallella 700-spår ovan jord vid gamsen användes för förflyttning av den spårgående sågmaskinen. Ovan jord finns även en rundbana (spårvidd 625 mm), där lastade vagnar vinschades upp ur gruvan och gick runt på spåret (dels genom självrullning, dels genom linspel) för lossning vid gamsen, för att sedan återvända till schaktet. Detta spår samt några vagnar finns kvar, men kommer att försvinna under 1981 när gruvanläggningarna rivs.

Normalspåret mellan gruvan och Bjuv station är idag rivet. Tegelbruket däremot är fortfarande i drift och har normalspårig förbindelse med Bjuv station. Växlingen utföres av SJ.

I Bjuv växlade på sin tid fem normalspåriga ånglok ägda av Höganäs-bolaget. Tidigare fanns spårförbindelse med Hyllinge (nedlagd 1952), där kolgruva (i drift 1897-1928) och tegelbruk (1899-1978) drevs i Höganäs-bolagets regi. Normalspårsbanan mellan Bjuv och Hyllinge (4 km) öppnades 1896, tillhörde Höganäs-bolaget och trafikerades av de egna ångloken. Den persontrafik, som förekom åren 1927-39, ombesörjedes dock av HHJ.

Ånglok 1435 mm

1	1B	NOHAB	186/1884	1907 köpt SJ VKBi 502, 1931 skrot
2	1B	NOHAB	287/1890	1918 köpt HMJ 2, 1935 skrot
1	C	Ljunggrens	8/1903	1931 köpt SJ Ke 776, 1934 skrot
2	C	Atlas	52/1903	1935 köpt SJ Ke 772, 1952 KAABS, 56 skrot
3	C	Helsingborg	44/1912	1933 köpt SJ Ke 1118, 52 KAABS, 56 skrot

Anm: NOHAB 186 ursprungligen SHJ 8 KATTARP, till SJ 1896.  
NOHAB 287 ursprungligen Vittsjö-Hässleholms Järnväg  
nr.2 NORRA ÅKARP.

GUNNARSTORP (Höganäs AB)

KoI- och Iergruva. I början av 1910-talet sänkte Skånska Kolbrytnings AB (sedermera Höganäs AB) ett schakt benämmt Gustaf Tornérhjelm och 1914 igångsattes driften. En underjordisk 600-bana anlades och vagnarna drogs med lina på längre sträckor. Ovan jord - på och omkring gamsen - fanns 600-spår dels för omlastning till normalspåret, dels för avfallstransporter.

Normalspåret stod i förbindelse med Gunnarstorps station på fd HHJ. Detta stickspår är idag rivet. 1946 nedlades schaktet och 1959 upphörde all verksamhet i Gunnarstorp.

Tidigare hade en 4,5 km lång, underjordisk transportort sprängts mellan Nyvång och Gunnarstorp samt mellan Bjuv och Gunnarstorp. Idag återstår vissa gruvbyggnader och några korta spårstumpar invid dessa samt det stora avfallsberget.

HELSINGBORG (Helsingborgs Varf AB - AB Svenska Varv)

Skeppsvarv med mekanisk verkstad, gjuteri och torrdockor. Grundat 1866 och bolag (Helsingborgs Varf AB) 1871. År 1923 sammanslaget med Helsingborgs Elektriska Svetsnings AB (bildat 1907). År 1965 övertogs varvet av Kockums-koncernen och övergick tillsammans med Kockums Mek. Verkstads AB till statliga AB Svenska Varv 1979.

Motorlok 1435 mm

- 2 Kockums M.V. 148/1945 de 1977 överfört från KMV/Malmö

Anm: Loket hade nr.83801 vid Kockums i Malmö.

HELSINGBORG (AB Elektrokoppar - ASEA)

Mekanisk industri, ursprungligen Helsingborgs Mek.Verkstad (ägare Helsingborgs Järn- & Lerkärlsfabriks AB, grundad 1869), med tillverkning av järnvägsmateriel 1876-1920. År 1918 övergick man till att tillverka generatorer och transformatorer och bolaget ändrade namn till Svenska Elektromekaniska Industri AB (senare förkortat till AB Elektrokoppar), samtidigt som industrianläggningen successivt utbyggdes varvid bl.a. valsverk och tråddrageri anlades. 1953 övertogs företaget av ASEA som dotterbolag och namnet ändrades till AB Elektrokoppar. På 1970-talet delades företaget upp i Elektrokoppar och ASEA delsektion för lyftar och spårmaterial. År 1977 nedlades valsverket (beläget söder om Helsingborg C).

Industrin anslöts till Helsingborgs järnvägsnät genom en bibana från bangården söder om Helsingborg C. Under åren byggdes ett omfattande internspårnät ut och förbindelse fanns även med Helsingborgs hamnspår. Transporterna mellan hamnen och valsverket ombesörjdes av Elektrokoppar själva

med eget lok och egna vagnar. De sistnämnda var av öppen typ och av varierande ålder och härkomst. När valsverket nedlades 1977 upphörde dessa transporter och en stor del av internspåren revs upp. Vagnarna skrotades eller skänktes bort. Loket behölls dock för växling vid anläggningens nyare delar. Vid den mekaniska industridelen användes ett s.k. Unimog-lok för växling.

Motorlok 1435 mm

- 2 Bergbolagen	1462/1939	bm	Vo	19?? skrot
3 2 John Bergman	145/1951	dm	Vo	C:a 1960 köpt SCA/Svartvik

Anm: Bergbolagen-loket var av typ MTR32FC.  
Bergman-loket ursprungligen försett med koppelstänger och levererat till Svenska Cellulosa AB:s massafabrik i Svartvik. 1961 ombyggt till kedjedrift och försett med ny motor. Renoverat i slutet av 1970-talet. Nuvarande vikt 12 ton.

SÄBYHOLM (Säbyholms Sockerbruk (SSA))

Råsockerfabrik, anlagd 1883 av Skånska Sockerfabriks AB (bildat 1853). Redan från början byggdes en 2,3 km lång normalspårsbana mellan sockerbruket och Säby station på dåvarande Landskrona-Engelholms Järnväg (LEJ). Banan, som drevs av Säbyholms Järnvägs AB (SbhJ), öppnades för godstrafik 1884-09-09. Någon persontrafik förekom aldrig. Trafiken ombesörjdes av LEJ de första åren. Vid sockerbruket utbyggdes så småningom ett internt spårnät på totalt 1,5 km.

År 1894 anlades en 1,5 km lång hästbana med spårvidd 820 mm mellan sockerbruket och Borstahusens hamn för transport av betor från ön Ven, vilka landades i Borstahusen. Inom bruksområdet fanns också en bana för jordtransporter från bettvätten, trolig spårvidd 600 mm.

Bruk och bana överläts 1907 till SSA. SbhJ blev kvar som dotterbolag till SSA. Omkring 1920 anskaffades motorlok till 820-banan och ungefär samtidigt till SbhJ. Det normalspåriga motorloket användes dock endast vid lågtrafik; under betkampanjerna och vid tyngre transporter användes ånglok ända till mitten av 1950-talet. Den moderna lokomotorn, som anskaffades 1952, överflyttades slutligen till Köpingebro Sockerbruk och de sista åren trafikerades SbhJ av SJ.

Förutom loken ägde SbhJ ett 60-tal betvagnar av I-typ samt några cisternvagnar.

Banan till Borstahusens hamn nedlades 1940. Även jordtransportbanan försvann tidigt och ersattes av traktordrift.

Säbyholms Sockerbruk nedlades omkring 1960, och efter att ha fungerat som lager några år överläts byggnaderna till Hilleshög's Frö AB. Denna firma använde SbhJ mycket lite, varför banan nedlades och revs 1971 efter att ha legat oanvänd de sista åren.

Ånglok 1435 mm

1	1B	ANNA	1B	Motala Ve kstad	42/1881	1883 köpt LTJ, 08 Hbg
1	C	SÄBYHOLM	C	NOHAB	863/1907	1955 sålt Hbg Kopparv.
	C-2		C-2	Sharp, Stewart	2418/1874	1949 överf. från Hasslarp

Anm: ANNA förhyrt 1883-85 enl. VoV. Loket var ett ramtankslok som vägde 15 ton och hade en dragkraft av 1,1 Mp. Överfört till Helsingborgs Sockerbruk (SSA) och skrotat där 1917.

SÄBYHOLM var ett sadeltankslok om 27,5 ton och hade en dragkraft på 3,9 Mp. Slopas 1959 vid Helsingborgs Kopparverk och därefter sålt som skrot. Skrotat 1960.

Sharp, Stewart-loket var ursprungligen SJ H 153, köpt av SSA 1923. 1951 sålt skrot.



Motorlok 1435 mm

- 2 Orenstein & Koppel /c1920 dm O&K 19?? skrot
- 1 2 Kockums M.V. 188/1952 dm Scania C:a 1960 överf. Köpingsbro

Anm: O&K-loket försett med koppelstänger. Troligen sålt till skrot 1948.

Kockums-loket märkt "S.B.H.J. Z4 1". Loket, som väger 20 ton, överfördes till sockerbruket i Köpingsbro, där det fortfarande används.

Motorlok 600 och 820 mm

Förekomsten av motorlok på dessa spårvidder är osäker. Visserligen uppges att ett O&K-lok anskaffades till 820-banan omkring 1920, men detta kan vara en sammanblandning med det normalspåriga O&K-loket.

LANDSKRONA (Öresundsvarvet (AB Svenska Varv))

Varvsindustri med torrdocka. Grundat 1915 som AB Öresundsvarvet, senare Nya Varvs AB Öresund. Nuvarande namn 1923. Dotterbolag till AB Götaverken från c:a 1960. Ingick sedan 1971 i Salén-gruppen. Numera tillhörigt AB Svenska Varv och starkt nedläggningshotat.

Bibana från SJ-spåren i Landskrona hamn till varvet (1 km) samt internspårnät på varvsområdet. Växlingen på dessa spår ombesörjdes tidigare, förutom av egna lok och inhyrda SJ-lokomotorer, också av självgående ångkranar. 1918 fanns sju stycken lokomotivkranar, alla idag skrotade. Varvet ägde även en mycket kraftig kajkran, som bl.a. användes vid lastning av en del av de ånglok som NOHAB tillverkade åt ryska statsbanorna på 1920-talet.

Ånglok 1435 mm

- 2B1 NOHAB 700/1903 1955 köpt GSJ A2, 1964 skrot

Anm: Loket använt som transportabel ångcentral (för uppvärmningsändamål). Bakre löpaxeln demonterades på senare år.

Motorlok 1435 mm

- 2 Västervik 61/1930 bm Fords. 19?? skrot
- 2 KVAB 117/1955 dh Scania 1965 köpt GSJ

Anm: Västerviks-loket av typ 3.  
KVAB-loket väger 18 ton och är 8,8 meter långt.

HÖG (Högs Nya Tegelbruks AB)

Fasadtegelbruk, anlagt på 1880-talet av Ola Ottosson. Bland senare ägare märks Jöns Ottosson. 1923 övertogs bruket av G.Ahlström, som lät modernisera bruket och bygga en ringugn, senare ersatt av en flamugn.

1950 bildades Högs Tegel AB, som 1971 ombildades till Högs Nya Tegelbruk AB när bruket övertogs av AB Helsingborgs Ångtegelbruk i samband med att Ångtegelbrukets anläggning i Helsingborg avvecklades.

En 600-bana byggdes mellan tegelbruket och lertaget. Banans längd uppgick till 200 m år 1917, men utbyggdes senare till 500 m. År 1971 nedlades banan i samband med att ett nytt lertag öppnades sydväst om bruket. Lertransporterna överläts härvid till en entreprenör, som skulle köra in leran med lastbil. Denne fann dock snart att lastbilen körde fast i lertaget, varför han byggde en järnväg med spårvidd 1730 mm och försåg lastbilen med järnvägshjul. Banans längd uppgick till c:a 300 m och nedlades 1978 samtidigt som tegelbruket. Bruket kvarstår fortfarande. Allt 600-spår är upprivet, men 1730-banan kvarligger ännu. Byggnaderna tillhör numera AB Lödde Bilar och används som lastvagnsverkstad.

Motorlok 600 mm

- 2 /19?? bm Chevr. 195? köpt Flyinge tgbr, skrot
- 2 DIEMA 1501/19?? dm DIEMA C:a 1980 sålt
- 2 DIEMA 2518/1962 dm DIEMA 1973 sålt privatperson

Anm: DIEMA 1501 avställdes redan på 1960-talet, men fanns kvar vid bruket ännu 1979. Sannolikt sålt skrot kort därefter.  
DIEMA 2518 överläts 1978 till mfOBJ och finns nu i Osbruk.

Motorlok 1730 mm

- 2 Volvo /19?? dm Volvo 1980 skrot

Anm: Fordonet var en Volvo Viking lastbil, som försetts med järnvägshjul utan att i övrigt ombyggas.

KÄVLINGE (Kävlinge Sockerbruk)

Socketbruk, anlagt 1892 av Kjefvlinge Sockerfabriks AB (bildat 1890). Bruket övertogs av SSA år 1907.

1891 byggdes en 1,5 km lång normalspårsbana mellan Kävlinge station och bruket samt internspår på bruksområdet.

Även en 600-bana anlades för transport av betavfall, jord etc från bettvätten till en tipp. Denna bana är numera nedlagd och riven.

Socketbruket nedlades 1957, varefter lokalerna användes som lager, bl.a. AB Felix och SSA själva. Normalspårsbanan trafikeras därför fortfarande och rustades f.ö. upp 1978. Trafiken ombesörjes sedan 1957 av SJ.

Ånglok 1435 mm

- 7 KJEFVLINGE B Atlas 21/1892 1904 skrot
- 1C NOHAB 810/1906 1940 köpt BLHJ2, 57 överf. Hököpinge

Anm: Atlas-loket ägdes ursprungligen av MBJ (nr.7) med SSA, LaKJ, LKJ och senare även SJ som delägare.  
NOHAB-loket var ursprungligen M1S1J2 MALMKÖPING. 1932 SJ MS 1508, 1936 BLHJ 2. Efter Kävlinge-tiden användes loket vid SSA/Hököpinge till 1963, då det överläts till Trelleborgs Museum där det numera finns till beskådande.

Motorlok 600 mm

- 2 Västervik 169/1935 bm Fords 19?? skrot eller sålt

Anm: Loket var av typ 3.

KÄVLINGE (Glacéläderfabriken)

Garveri och glacéläderfabrik anlagd av Malmö Handsk- & Glacéläderfabriks AB (bildat 1898). År 1929 namnändrat till AB Glacéläderfabriken. Fortfarande i drift.

Bispår från bandelen Kävlinge-Örtofta, öppnad 1906 av LKSJ. Denna bana nedlades 1954, men delen Kävlinge-Örtofta behölls som industrispår till 1958, då delen Kävlinge-Glacéläderfabriken revs, medan delen Örtofta-Lilla Harrie-Glacéläderfabriken behölls för fabriken räkning. Delen Glacéläderfabriken-Lilla Harrie nedlades och revs först 1972 sedan fabriken järnvägstransporter i stort sett upphört.

ESLÖV (AB Gotthard Nilsson)

Skrotfirma, ursprungligen A.Christenssons Skrotaffär AB. Senare dotterbolag till Bröderna Edstrand AB. År 1970 sålt till AB Gotthard Nilsson. Stickspar från Eslövs industrispår. Loken har använts för flyttning av vagnar vid lastning från skrotpressen.

Motorlok 1435 mm

- 2 Västervik	246/1940	bm	Fords. 19?? från Edstrand, 66 skrot
- 2 Västervik	143/1933	bm	Fords. 1966 köpt SJ Z168, 74 HVJ4
- 2 Västervik	103/1932	bm	Fords. 1966 köpt SJ Z47, 1970 skrot
- 2 Västervik	214/1937	dm	Scania 1974 köpt SCA/Svartvik

Anm: Västervik 246 av typ 5.

Västervik 143 av typ 8. Ursprungligen öSJ 1, 1936 CHJ 1, 1944 till SJ. Bevarad i Klippan.

Västervik 103 av typ 8. Ursprungligen UGJ 2, 1933 till SJ.

Västervik 214 av typ 5. Ursprungligen Sulfit AB. Sålt till SCA och nedlagt. Lokomotorn sedermera starkt ombyggd och överförd till massafabriken i Svartvik. Söld till El- & Dieseltjänst i Halmstad 1972 och vidare såld till GN/Eslöv via diverse andra firmor 1974.

SJÖHOLMEN (Rönneholms Mosse (STF))

Torvupptagning medlest fräsmetoden för framställning av torvmull.

Torvfabrikationen på Rönneholmsmossen (275 ha) startade annars med torvströberedning av S.Coijet, som 1886 anlade Ronneholms Torvströfabrik, vilken blev en av Sveriges första torvströfabriker. Värmetorkning av torven infördes redan 1889. Efter något år utarrenderades fabriken till Hörda Torvströfabriks Förnyade AB (Moheda), som förmodligen köpte anläggningen 1897.

År 1900 startade Körner & Co bränntorvupptagning i närheten genom Rönneholms Bränntorvfabrik, vilken var i drift till c:a 1960 varefter anläggningarna köptes av STF.

Skånska Andelsbränntorvföreningen upa, senare Skånska Lantmännens Andelsbränntorvfabrik upa, anlade 1915-16 en stor fabrik med ett rymligt torvmagasin mitt emot Sjöholmens station. Torvmagasinet var försett med utlastningsbrygga samt en dubbelspårig ramp. Detta bolag byggde ut det redan befintliga 600-nätet på mossen genom att anlägga en bana, som började vid torvmagasinet och gick via fabriken ut på mossen. Banan uppnådde ursprungligen en längd i huvudspår av 2,5 km, men snart utökades nätet med ytterligare en linje på c:a 3 km samt senare med ytterligare en. Den ursprungliga banan på Rönneholmsmossen hade trafikerats av hästar, men andelsbränntorvföreningen lät redan 1916 elektrifiera huvud-

spåren med kontaktledning.

Efter ett längre driftsuppehåll övertogs Rönneholmsmossen med andelsbränntorvföreningens anläggningar av STF, som år 1962 lät ombygga den ena 600-banan till 750 mm:s spårvidd. Samtidigt slopades eldriften. Bränntorvfabriken förvandlades nu till en lagrings- och utlastningsplats för trovnull, vilken körs med traktor till STF/Sösdala. De gamla fabriksanläggningarna är idag borta liksom det stora torvmagasinet som revs omkring 1975. Numera finns ett större torvmagasin, verkstadsbyggnad samt utlastningsanordningar för landsvägsfordon där den gamla fabriken låg. 750-banan går i en ringlinje runt fabriksområdet. Torven intrasporteras i boggivagnar från uppsamlingsplatserna ute på mossen.

#### Kontaktledningslok 600 mm

- 2	/1916	k		19?? skrot
- 2 ASEA	110?/1918	k	ASEA	19?? köpt Store Mosse, skrot
- 2 ASEA	111?/1918	k	ASEA	19?? köpt Store Mosse, skrot

Anm: De båda begagnade elloken kom från Andelsföreningen Store Mosse, Sösdala. Ett av elloken stod kvar i torvmagasinet vid stationen in på 1960-talet. Detta lok var av typen med ändhytt och strömvagtare placerad på motorhuven (troligen ASEA-tillverkat).

#### Motorlok 600 mm

- 2 Selanders M.V.	/19??	bm	Volvo C:a	1980 skrot
2 2 STF	/19??	bm	Volvo	19?? köpt Hästhagen, c80 skr.

Anm: Loken stod avställda i ett skjul sedan början av 1960-talet. Lok 2 ombyggt från ellok, ursprungligen använt vid STF:s bana på Hästhagsmossen.

#### Motorlok 750 mm

1 2 Orenstein & K	10481/1940	dm	O&K	19?? från Store Mosse, avst.
7 2 Bergbolagen	/19??	dm	Deutz	19?? fr. N.Mellby 7
8 2 Bergbolagen	/19??	bm	Volvo	19?? fr. Store Mosse 8, avst.
9 2 Bergbolagen	1652/1942	bm	Volvo	Fr. Store Mosse, STF/Vissm.
10 4 Kalinin	1033/1962	dm	Deutz	
- 4 Kalinin	1034/1962	dm	Deutz	19?? STF/Vissm 124

Anm: Lok 7 ursprungligen 600 mm:s med bensinmotor. Ny motor 1956. Lok 9 har numera Deutz-motor. Användes som växellok på Vissmossen, Svensköp. Beträffande lok 1, 8 och 9 se vidare under Sösdala! Kalinin-loken, som är landets största torvbanelok, är tillverkade av Kalinins Grävmaskinsverkstad, Sovjet. Tvnr.1034 finns numera på Vissmossen som nr.124.

#### SÖSDALA (Store Mosse Torvfabrik (STF))

Bränntorvindustri, anlagd av Andelsföreningen Store Mosse (N.Ankarcrona) c:a 1915. Senare namnändrad till Svensk Torvförädling/Ankarcrona & Co. Efter konkurs på 1930-talet inställdes driften, men återupptogs 1939 då AB Svensk Torvförädling (STF) övertog mossen. Bolaget är en statlig torvindustri, som före 1940 ingick i den s.k. Bränslekommisionen. STF anlade vid Store Mosse bränntorvfabrik, brikettverk, torvskola, torvlaboratorium mm.

Den ursprungliga torvfabriken anlade en 600-bana mellan Store Mosse och Sösdala station (4 km) samt spår ut på mossen. Banan till Sösdala samt huvudlinjerna på mossen elektrifierades 1918. Efter nedläggningen på 1930-talet revs banan till Sösdala. På denna banvall anlade STF år 1940 en normalspårsbana trafikerad av ånglok.

600-banorna ute på mossen fanns troligen kvar 1940, men ombyggdes successivt av STF till spårvidd 750 mm. Två huvudlinjer fanns (2 respektive 1,3 km långa) med flera bispår samt en bana mellan fabriken och Lille Mosse, där bl.a. experiment med en våtkolningsfabrik pågick omkring 1950.

För personaltransporter på 1435-banan användes under flera år minst två landsvägsbussar, som försetts med järnvägshjul. Den sista skrotades 1961.

Torvupptagningen på Store Mosse skedde med fräsmetoden och mycket stora maskiner användes. Så småningom övergick STF till torvmullfabrikation och framställer numera endast jordförbättringsmedel, s.k. Kronmull. Briketttillverkningen upphörde 1967 och brikettmaskinerna skrotades 1971. Brikettfabriken finns dock kvar och används som lager.

Omkring 1970 inställdes också trafiken på 750-banorna, då Store Mosse var i stort sett utbruten. Torven hämtas istället med bil och traktor från Vissmossen och Rönneholmsmossen.

Först 1970 upphörde ångdriften på normalspårsbanan och en lokomotiv anskaffades. 1978 upphörde så trafiken på banan i samband med övergång till fjärrblockering på SJ-sträckan Hässleholm-Eslöv. 1435-banan revs 1978 och även större delen av 750-nätet är idag borta.

#### Kontaktledningslok 600 mm

- 2 ASEA	109/1918	k	ASEA	19??	sålt
- 2 ASEA	110/1918	k	ASEA	19??	sålt Rönneholm
- 2 ASEA	111/1918	k	ASEA	19??	sålt Rönneholm

Anm: ASEA 109 vägde 4,2 ton (typ B9 1/5) och de båda andra 2,75 ton (typ K9). Två av elloken, troligen ASEA 110 och 111 sålda till Skånska Lantmännens Andelstorvfabrik på Rönneholmsmossen. Skrotade där.

#### Motorlok 600 mm

1 2 STF	/19??	bm	Volvo	19??	fr. STF/Hästhagen
4 2 STF	/19??	bm	Volvo	19??	fr. STF/Hästhagen, skrot
5 2 Bergbolagen	/19??	bm	Volvo	Köpt beg., nu Vissmossen	5
6 2 Bergbolagen	/19??	bm	Volvo	19??	skrot

Anm: Lok 1 överfört till STF/Yxenhult 1970. Detta och lok 4 fd ellok från STF:s bana vid Hästhagsmossen i Vislanda. Ombyggda c:a 1950 av STF/Sösdala. Loken fick vid ombyggnaden elutrustningen (tillverkad av Luth & Rosén) utbytt mot traktormotorer av Volvo typ T-30. Lokens ramverk var antingen tillverkat av L&R eller av Jönköpings M.V. Lok 1 överfört till Svenske Myr, Yxenhult, som reservlok. Borttransporterat därifrån 1980 eller 1981. Lok 5 finns troligen fortfarande kvar vid Vissmossen, avställt och utan motor.

Motorlok 750 mm

1	2	Orenstein & K	10481/1940	dm	O&K	19?? Rönneholm 1
2	2	Orenstein & K	10482/1940	dm	O&K	avställt
3	2	Orenstein & K	10831/1940	dm	O&K	1979 sålt skrot
7	2	Bergbolagen	/19??	dm	Deutz	Köpt beg., 19?? N.Mellby 7
8	2	Bergbolagen	/19??	bm	Volvo	Köpt beg., 19?? Rönneh 8
9	2	Bergbolagen	1652/1942	bm	Volvo	53 köpt Ebbarp, Rönneh 9
-	2	Västervik	225/1938	bm	Volvo	1952 köpt SJ BYCF 29
-	2	Bergbolagen	1654/1942	bm	Ford	19?? sålt/skrot

Anm: Även lok 2 sålt skrot 1979, men ännu ej avhämtat.  
 Lok 8 hade ursprungligen spårvidd 600 mm.  
 Lok 9 hade ursprungligen spårvidd 600 mm. Köpt från Ebbarp-Grimstorps Fanriker, Korde.  
 Västervik 225 (typ 5) ursprungligen spårvidd 600 mm med Ford-sommotor. Ombyggt till 750 mm av Göinge M.V. 1952.

Ånglok 1435 mm

5	C	Falun	46/1905	1940 köpt BLHJ 5, 1962 skrot
-	C	Falun	171/1913	1962 köpt SJ K4 1899, 1974 skrot

Anm: Falun 46 ursprungligen LReJ 2, 1912 BLHJ 5. Inbytt mot SJ 1899 och skrotat i Vislanda 1962. Loket vägde 33 ton och drog 5 Mp. Falun 171 ursprungligen GDJ U1 61, 1928 omnumrerat till 81. 1948 till SJ. Sålt skrot 1972 och skrotat av KAABS i Åstorp 1974. Loket var märkt STF på sidotankarna. Vikt 41 ton, dragkraft 5,9 t.

Motorlok 1435 mm

-	2	KVAB	50/1942	dm	Scania	1970 köpt SJ Z49 122, 78 sålt
---	---	------	---------	----	--------	-------------------------------

Anm: Loket var ursprungligen SJ litt. Z4. Sålt till Persöner Spårteknik AB för användning vid spårbyggen etc.

Denna historik är sammanställd av Ulf Fjeld, sånär som på sidorna 108-113 vilka Janis Priedits står för.