

Järnvägen i Falkenberg

Text & Foto: Thomas Pettersson

Varför skriver man om järnvägen i en halländsk småstad, vilken som de flesta redan känner till passerar av Västkustbanan och dessutom har haft en smalspårsförbindelse med inlandet? För min del började det hela genom den koppling jag har till Falkenberg. Dels i min egen- skap av "sommarfalkenbergare" sedan barnsben. Dels genom att min farfar var banvakt i Skrea på Västkustbanan.

Till detta kan sedan läggas ett växande intresse för järnvägen som samhällsodanare. För många år sedan fick jag veta att Västkustbanan tidigare hade haft en annan sträckning genom Falkenberg. När mitt järnvägsintresse började väckas till liv fann jag det fascinerande att man fortfarande delvis kunde följa den gamla banans sträckning genom staden. Detta gjorde att jag blev intresserad av att veta mer kring den gamla järnvägen genom staden. då jag började studera Falkenbergslitteratur för att finna fakta kring järnvägen fann jag till min häpnad järnvägar i Falkenberg som jag aldrig hade hört talas om. Detta ledde fram till att jag bestämde mig för att skriva en artikel i vår medlemstidning om Falkenbergs järnvägshistoria, vilken jag tror till vissa delar är okänd för de flesta.

Mellersta Hallands Jernväg

Ibland hävdas att Falkenbergs järnvägshistoria började 1881 då ett 100-tal personer samlades i Falkenberg i syfte att bilda Mellersta Hallands Jernvägsaktiebolag. Järnvägen skulle byggas mellan Halmstad och Varberg. I Halmstad skulle banan anslutas till Skåne-Hallands Järnväg och i norr till Göteborg-Hallands Järnväg. Sedermera kom ju dessa järnvägsbolag att ingå i Västkustbanan. Förmodligen är dock järnvägshistorien i Falkenberg äldre än så.

Banan kostnadsberäknades till 1,6 miljoner kronor. Längden som skulle byggas uppgick till 73,8 kilometer. Utöver själva banan skulle även entreprenören uppföra 12 stationshus, 8 broar, 4 vägportar och 11 banvaktsstugor. Stationshusen ritades av Göteborgsarkitekten Adrian Petersson. De första spadtagen togs i Falkenberg 1884 av bolagsstyrelsens ledamöter. Byggnadstiden uppgick till två år och förflöt utan några större komplikationer, bortsett från den brand som skadade Falkenbergs stationshus 1886.

Som mest bestod arbetsstyrkan av 700 man.

Slipers hämtades från de närbelägna skogsbygderna men också från Gotland. Rälsen importerades från England.

Den järnbro som skulle bära banan över Ätran tillverkades i Stockholm och transporterades med tåg till Halmstad. Därefter gick transporten vidare på den nyanlagda banan till Falkenberg, eller rättare sagt till Skrea som var den socken på vilkens mark det södra brofästet stod. Väl framme vid Ätran sattes bron samman på 12 arbetsdagar.



Brofundamenten från den gamla bron är fortfarande väl synliga

1886 var det dags för invigning av Mellersta Hallands Jernväg. Invigningståget utgick från Varberg och gjorde ett 15 minuter långt uppehåll i Falkenberg varefter det fortsatte till Halmstad där invigningsceremonin ägde rum. Detta trots att bolagets styrelse hade sitt säte i Falkenberg. Invigningen förrättades av konung Oscar II som dessutom hade sällskap av sönerna Gustaf (Gustav V), Oscar och Eugen.

MHJ:s lok tillverkades i Trollhättan och skeppades med båt till Halmstad där de lossades. De båda första loken fick namnen ”Falkenberg” och ”Mellersta Halland”.

Mellersta Hallands Jernvägsaktiebolag blev dock inte särskilt långlivat. Redan 1896 förstatligades banan genom ett riksdagsbeslut mot bolagets och Falkenbergarnas vilja, banan var nämligen en god affär som gav ett årligt driftöverskott, vilket gjorde att aktieutdelningen efterhand kunde höjas från de inledande 2 procenten till 6 procent.

Genom förstatligandet var Väst kustbanan ett faktum.

Ny sträckning

Ett problem med banan var redan från början korsningen med landsvägen mot Halmstad, eller rättare sagt korsningarna, eftersom banan två gånger inom loppet av några 100 meter korsade landsvägen. Problemet blev naturligtvis allt större efterhand som såväl järnvägstrafik som landsvägstrafik ökade. I samband med att elektrifieringen av Västkustbanan närmade sig aktualiserades frågan om en delvis ny dragning genom Falkenberg. Frågan hade varit uppe till behandling redan 1911 och 1933 var det dags på nytt då SJ begärde in yttrande från Falkenbergs fullmäktige över en föreslagen ny sträckning. Fullmäktige gillade förslaget och lovade att utan kostnad ställa mark till förfogande för den nya linjedragningen. Vid jul 1933 påbörjades arbetena och den 6 oktober 1936 kunde Västkustbanans nya sträckning genom Falkenberg invigas.



1936 års järnvägsbro

Den gamla järnvägsbron över Ätran kunde nu rivas då en ny bro tagits i bruk längre västerut. Planer fanns faktiskt ett tag på att låta den gamla bron stå som mittfundament, som stod mitt i Ätran, vara kvar och utgöra sockel för något konstverk. Så blev dock inte fallet utan fundamentet togs bort. Kvar finns dock även idag bronns landfundament, såväl på Falkenbergs-

som på Skreasidan.

Ny sträckning igen

Tiderna förändrades och många städer ville få bort järnvägen från stadskärnan, så också Falkenberg. om en delvis ny dragning genom Falkenberg. Frågan hade varit uppe till behandling redan 1911 och 1933 var det dags på nytt då SJ begärde in yttrande från Falkenbergs fullmäktige över en föreslagen ny sträckning. Fullmäktige gillade förslaget och lovade att utan kostnad ställa mark till förfogande för den nya linjedragningen.

Fajansspåret

En del av den gamla sträckningen blev dock kvar. Det var det spår som kom att leda till Fajans tegelbruk via en egen bro över Ätran. Bron byggdes för övrigt 1936 i samband med linjeomläggningen. En växel lades in vid Herting för att ansluta den gamla banans kvarvarande del till den nya linjen.

Fajans bruk hade en egen lokomotor som drog vagnarna över bron. Där hämtades de av växellok från SJ och drogs in till Falkenbergs station.

Fajans tegelbruk fanns kvar till 1969 då staden tröttnade på brukets obetalda elräkningar och helt sonika bröt strömmen till bruket. En del minnen från den gamla bansträckningen



Fajansbron 2005

och Fajansspåret finns fortfarande kvar. Som tidigare nämnts kan de gamla brofundamenten beskådas. Det är också mycket lätt att följa den gamla sträckningen genom det område utmed Ätran som kallas för Vallarna. Här finns en mycket tydlig skärning som idag är gång och cykelväg. Mellan skärningen och brofästet gick järnvägen över ruinen av den gamla borgen, Falkenbergshus. Fortsättningen söderut är lite svårare att hitta, men en hyfsad järnvägsarkelog kan trots allt fortfarande skönja den gamla banvallen och följa denna fram till avslutningspunkten till den nuvarande linjen. I skogspartiet kring banvallen finns också några gamla grindstolpar kvar, delvis dolda under mossor. Dolda under mossor är också den kvarvarande (kvarglömda?) slipers som artikelförfattaren snubblade över vid ett besök i terrängen för några år sedan.

Fajansspåret är idag cykel- och gångväg liksom Fajansbron som renoverades för några år sedan och ser ut att vara i mycket gott skick. Av tegelbruket finns inget annat än lergropen kvar. Idag ser denna ut som en liten insjö belägen något tiotal meter från Ätran.

Pyttebanan

Det kan diskuteras huruvida Mellersta Hallands Järnväg och senare Västkustbanan egentligen hade mer än symboliskt värde för Falkenberg. Man kopplade helt enkelt samman staden med storstaden Göteborg i norr och kontinenten i form av Helsingborg i söder, med sina förbindelser över Öresund.

Den bana man trodde hade den stora potentialen att bli en livsnerv för Falkenberg var istället Falkenbergs Järnväg som kom att kallas ”Pyttebanan” på grund av att den byggdes som smalspår och såg lite ”pyttig” ut där den löpte in på stationen parallellt med den normalspåriga Västkustbanan. Banan byggdes inåt landet genom Ätradalen upp till Limmared. Genom FJ blev Falkenbergs hamn en viktig utskeppningshamn för de produkter som producerades i Ätradalen.

Pyttebanans historia går egentligen tillbaka till 1869 då man gjorde sonderingar om en järnväg från sjön Fegen till Falkenberg. Tankarna på en kustbana tog dock överhand och detta andra järnvägsprojekt hamnade i bakvatten.

20 år senare tog idéerna ny fart. Detta sedan Mölneby sågverksbolag börjat bygga en massafabrik i Ätrafors. De järnvägsplaner som nu började drivas innebar att en järnväg skulle byggas mellan Falkenberg och Ätrafors.

För att hålla anläggningskostnaderna nere tänkte man sig en spårvidd på 600 mm.

1891 lades ett förslag fram på ett möte i Ljungby, utanför Falkenberg. Förslaget innefattade nu även en förlängning av den tänkta banan till Fegen genom Gällared. Som ett alternativ föreslogs en sträckning över Köinge och Svarträ till Ullared. Såväl Köinge som Svarträ visade stort intresse för järnvägen, vilket ledde till att man gick vidare med det senare förslaget. Samma år bildades Falkenbergs Jernvägsaktiebolag och konstituerande bolagsstämma hölls året därpå. 1892 beviljades också den första koncessionen för Falkenbergs Järnväg. Denna omfattade en sträcka på 38 km mellan Falkenberg och Fridhem och med spårvidden 600 mm. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen var dock inte förtjust i några längre banor med 600 mm spårvidd. Därför ställde man krav på bl a syllarnas bredd och banvallens krönbredd. Kraven gjorde att man i bolagets styrelse ställde sig frågan om man inte skulle överge planerna på en 600 mm bana och istället på en ”trefotabana”, dvs 891

mm. En spårvidd som skulle öka såväl säkerheten som trafikkapaciteten. Styrelsen beslutade att projektera om banan med 891 mm spårvidd. Den 16 december 1892 beviljade också Kungl Maj:t ändring i koncessionen från 600 till 891 mm spårvidd. Koncessionen höll dock på att gå ut. Enligt denna måste byggandet av banan påbörjas under 1892. Dagen före julafton togs också det första symboliska spadtaget i Falkenberg och koncessionens villkor var uppfyllt.

En sträng vinter gjorde dock att arbetet på allvar inte kunde komma igång förrän i april 1893. I ett försöka att hålla ned kostnaderna köptes exempelvis all räls begagnad från Mellersta Hallands Järnväg. Banan byggdes med 21,4 kilos räls.

Den 27 september 1894 stod järnvägen klar och invigningen kunde förrättas. Dagen därpå inleddes den ordinarie trafiken.

Redan innan banan var invigd hade dock bolaget lämnat in en koncessionsansökan gällande järnväg mellan Fridhemsberg och Älvsered, alltså en förlängning av banan.

Utbyggnaden av järnvägen påbörjades i början av 1896 och kunde öppnas för allmän trafik den 19 december samma år.

Sin vana trogen sökte man en ny koncession redan innan banan var färdigbyggd. Denna gång handlade det om sträckan Älvsered-Mjöbäck som omfattade 8 kilometer.

Tanken om en förlängning fanns dock fortfarande och nästa etapp blev Mjöbäck-Holsjunga. Koncessionen tillstyrktes av Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen med ett förbehåll, nämligen att Holsjunga blev slutstation. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ansåg att den smalspåriga järnvägen från Falkenberg inte under några förhållanden skulle gå längre än till Holsjunga. Orsaken var att en ytterligare förlängning allvarligt skulle störa de planer på normalspårig järnväg som fanns i dessa trakter.

Den 25 november 1899 kunde hela sträckan öppnas för trafik.

Efter ansökan från Falkenbergs Jernvägsaktiebolag förklarade Kungl Maj:t den 1 november 1900 de olika bandelarna för en och samma järnväg.

1899 anhöll man om koncession för sträckan Holsjunga-Limmared. Man ansåg att banan kunde få en naturlig slutpunkt i Limmared med trafikanslutning till Borås-Alvesta Järnväg. Som väntat avstyrkte Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen koncessionsansökan men då flera andra remissinstanser var positiva beviljade Kungl Maj:t koncessionen den 27 april 1900.

I början av 1904 var sträckan klar att tas i trafik. Trafiken kom dock inte igång förrän under sommaren samma år. Troligen berodde detta på svårigheter med att komma överens med Borås-Alvesta Järnväg om skötseln av Falkenbergstrafiken i Limmared.

I sin fulla längd var Falkenbergs Järnväg 102 kilometer.

1940 såldes Falkenbergs Järnväg till staten och SJ tog över driften och förvaltningen av banan. Banan hade då sedan många år dragits med ekonomiska problem och ekonomin blev inte bättre med tiden.

I juli 1959 togs beslut om nedläggning av banan och den 31 oktober samma år avgick det sista tåget på Pyttebanan från Falkenberg.

Falkenberg var huvudort för järnvägen. Förutom administrationen fanns här också lokstation med verkstad. Bangården låg parallellt med Västkustbanans bangård. Något eget stationshus hade man inte utan hyrde in sig i Västkustbanans station. För hantering av tågklarer, biljetter och gods betalade Falkenbergs Järnväg en årlig avgift till SJ.

Bangården bestod av två rundspår och några uppställningsspår. Spåren skiljdes från stationshuset genom en gata. Någon plattform fanns inte utan pallar fick användas vid av- och påstigning. I mitten av 50-talet anlades dock en mindre plattform.

Lokstallet var ett rundstall och låg i bangårdens norra ände. Från början fanns plats för tre lok. Ytterligare en plats byggdes till under 1899. Bakom stallet fanns verkstad och smedja. Ett vattentorn fanns också invid stallet.

1917 byggde man ytterligare ett stall. Detta stall hade endast ett spår, vilket rymde 2 lok. Framför stallarna fanns en 4,75 meters vändskiva. Denna byttes 1944 till en 5 metersskiva. 1926 byggdes ett motorvagnsgarage. Detta flyttades 1930 till en ny plats på bangården. Efter hand byggdes garaget till och så småningom stall och verkstad för de rälsbussar som SJ satte in i trafik i början på 40-talet.



Falkenbergs Järnvägars renoverade fd lokstall

I Falkenberg finns idag inte mycket kvar av Pyttebanan. Dock kan man fortfarande beskåda lokstallet, vilket var hotat av rivning för några år sedan. Till slut bevarades dock lokstallet som företagslokaler och genomgick en totalrenovering. Idag utgör lokstallet ett mycket prydligt blickfång från såväl Västkustbanan som relativt nybyggda ICA Kvantums parkering vilken inramar lokstallet.

Beträffande de fordon som trafikerade banan skall vi här bara kortfattat nämna lite kring dessa. För den som mer ingående vill studera fordonsinnehavet rekommenderas Leif Elghs eminenta bok "Falkenbergs Järnväg".

Totalt trafikerade 9 olika ånglok banan under olika epoker. Ett av dessa var för övrigt VGJ 41, vilket inhyrdes till banan 1937-38.

3 motorvagnar användes av Falkenbergs Järnväg. SJ använde sedan 8 rälsbussar och 9 släp till dessa. Av rälsbussarna och släpen var alla utom Yop 429 tillverkade av Hilding Carlsson. 429:an var dock ett Nohab-bygge.

För den ångloksdragna persontrafiken användes 14 personvagnar.

Tillfällig järnväg

Utöver de ovan nämnda permanenta järnvägarna fanns åtminstone två andra banor i Falkenberg. Den ena av dessa var en tillfällig bana. Med tillfällig menar jag då en bana vars livslängd redan från tidpunkten för byggnationen i princip är fastställd. Detta innebär alltså att banan i och för sig kan existera under en avsevärd tidsperiod, men därefter blir överflödigt och rivs upp.

En sådan bana var den järnväg som byggdes mellan Knölaberget vid Skrea Strand (ca 100 meter söder om nuvarande hotell Strandbaden) och en fiskebåtsslip vid Ätran ca 1 km därför. Denna bana användes för transporter av sten som bröts i Knölaberget ner till Ätran. Där lastades stenen över på pråmar och transporterades ut för att användas vid utbyggnaden av de långa pirarmarna för Falkenbergs hamn. Denna utbyggnad skedde under åren 1911-28. Om järnvägen existerade hela tiden är dock okänt. Det finns dock uppgifter som gör gällande att nästan 100 000 ton sten transporterades på järnvägen under åren 1911-20.

Falkenbergs äldsta järnväg

En annan bana var den tre kilometer långa järnväg som gick mellan ångsågen vid Herting och en utlastningsplats på Ätrans södra sida. Ångsågen var enligt vissa uppgifter i bruk mellan 1863 och 1906. Andra uppgifter talar om att järnvägen existerade under åren 1964 till 1908. Några exakta årtal för denna järnvägs existens har jag inte lyckats få fram, men detta måste tveklöst betecknas som Falkenbergs första järnväg.

Till ångsågen i Herting flottades timret ned för Ätran. Orsaken till att ångsågen och järnvägen lades ned är helt enkelt järnväg! Pyttabanans tillkomst gjorde nämligen att man kunde både avverka och bearbeta virket ovanför Ätrans forsar och sedan transportera det färdigsågade virket på järnvägen ned till Falkenberg.

Tegelbruksbanor

I Falkenberg fanns två tegelbruk. Förutom det tidigare nämnda Fajans fanns även Falkenbergs Tegelbruk. Båda bruken använde sig av 600 mm banor i sin produktion.

Från Falkenbergs tegelbruk gick en bana till Brinkeberg några kilometer uppströms Ätran. I Brinkeberg hämtades lera och transporterades på den egna järnvägen till tegelbruket. Falkenberg tegelbruk lades ned 1985 och idag finns inget kvar av detta, bortsett från lergropen, vilken precis som vid Fajansbruket idag är en liten insjö. Dessa gamla lergropar kan dock

ganska lätt identifieras som just lergropar genom färgen på vattnet. Här talar vi inte om blått utan om en gråbrun trist nyans.



Ovanlig lösning med gaturäl rakt igenom ett bostadsområde

Hamnbana och industrispår

På Ätrans norra sida, dvs Falkenbergssidan anlades ett hamnspår som möjliggjorde transporter mellan stationen och hamnen. Spåret fick tre räler för att kunna användas av såväl normalspåriga som Pytttebanans smalspåriga vagnar.

På andra sidan Ätran anlades senare ett industrispår som ledde fram till kolterminalen, sedermera oljeterminalen vid Ätrans södra sida. Spåret är lite ovanligt såtillvida att det går på gaturäls genom ett bostadsområde. Detta spår förlängdes senare för att nå den på 1970-talet byggda anläggningen för Vin & Spritcentralen. Anläggningen byggdes för övrigt på en del av Skrea Strand, där den lång- grunda havsviken fylldes ut med sprängsten. När Vin & Spritcentralen avvecklade sin verksamhet i Falkenberg mot slutet av 1990- talet blev spåret överflödigt och växeln ut på linjen vid Herting klovades.

Idag är spåret på vissa delar överväxt med sly. På andra ställen har det asfalterats över och på ett ställe har en räslängd tagit bort på vardera rälen.

Källor:

Annerstedt, Lars: Om Mellersta Hallands Jernväg i: *Att färdas i Halland*, Örskelljunga 1988

Annerstedt, Lars m fl: *Falkenbergsbilder – Linus Almqvist*, Falkenberg 1990

Bäckström, Roland: *Tegelbruk i Falkenberg*, Falkenberg 1992

Bäckström, Roland och Gustafsson, Gerhard och Grönborg, Dick: *Falkenberg i back-
spegeln – Från kol till olja*, Falken- berg 1995

Elgh, Leif: *Falkenbergs Järnväg - Pyttebanan*, Malmö 1988

Kylén, Erik: *Falkenbergsbilder – Linus Almqvist*, Textkomplettering, Falkenberg 1991

Sundberg, Bengt: *Mellersta Hallands Järnväg i: TÅG nr 8-1985*, Stockholm 1985