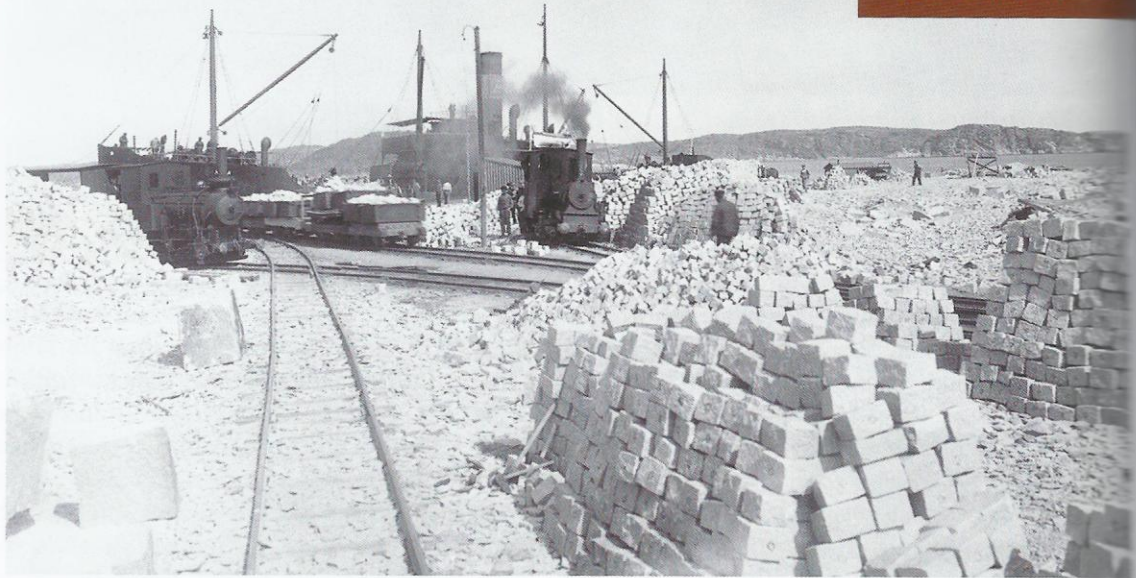


Läs historien om den karga Malmön i Bohuslän som på kort tid utvecklades till en av landets lönsammaste industrier. Sju miljoner knott, då? Jo, så många smågatsten (så kallade knott, 10 x 10 x 10 cm) lagrades en gång på ön i väntan på utskepning!

Text: Jan Ericson



Zobel-loket och Krauss 549/1877 växlar i Grönvik cirka 1920. Samling: Bohusläns museum (okänd fotograf)

ÅRET VAR 1793, alltså året efter mordet på kung Gustav III, och vi börjar vår historia i Uddevalla – då faktiskt Sveriges nionde största stad och sedan länge en viktig sjöfartsstad och fiskehamn med skyddat läge bakom Bokenäset och Orust.

Den 19 januari detta år föddes här **Carl August Kullgren** i ett hem präglat av sträng herrnhutism, en religiös rörelse med rötterna i norra Tyskland och södra Danmark.

Efter avslutade studier vid Uddevallas lägre lärdomsskola sändes unge Carl August till Brödrarförsamlingens läroanstalt

i danska Christiansfeld för en grundlig utbildning i handel och köpmannaskap.

Under hans tid i Danmark hade Uddevalla år 1806 mer eller mindre utplånats av en förödande stadsbrand. Faderns handelsrörelse drabbades svårt, och sedan denne avlidit fick Carl August ta över verksamheten vid blott 16 års ålder.



CARL AUGUST VISADE sig ha sinne för affärer, och snart hade han etablerat sig som havreexportör och skeppsredare med trafik på Kina och Ostindien. Mycket av affärerna gjordes med England men ibland gick också affärsresorna till Lübeck och Hamburg där omfattande kaj- och hamnbyggnationer pågick vid denna tid.

Personerna bakom stenindustrin på Malmön: Ovan Carl August och "enkan" Ulrika Kullgren, till vänster Nils Ericsson. (Bohusläns museum)



GROSSHANDLARE KULLGREN förvånades över att stenen som användes var naturligt formade block (så kallad fältsten) som endast med stort besvär lät sig sammanfogas. Han kom då att tänka på Bohusläns outnyttjade granitförekomster, som dessutom hade fördelen att kunna klyvas med kilar utan användning av sprängämnen.

Väl hemkommen kontaktade han gode vännen **Nils Ericsson**, som var sysselsatt med att leda ombyggnaden av Trollhätte kanal och dess slussar, ett projekt som slukade stora mängder huggen granit.

INOM KORT SKULLE Nils Ericson byta inriktning och bli Sveriges genom tiderna största järnvägsbyggare, men det är en annan historia.

Hur som helst, Ericson åtog sig att genomföra geologiska undersökningar och fann snart Malmöns vid inseqlingen till Åbyfjorden, mellan Kungshamn i nordväst och Lysekil i sydost, vara den idealiska platsen för en stenindustri.

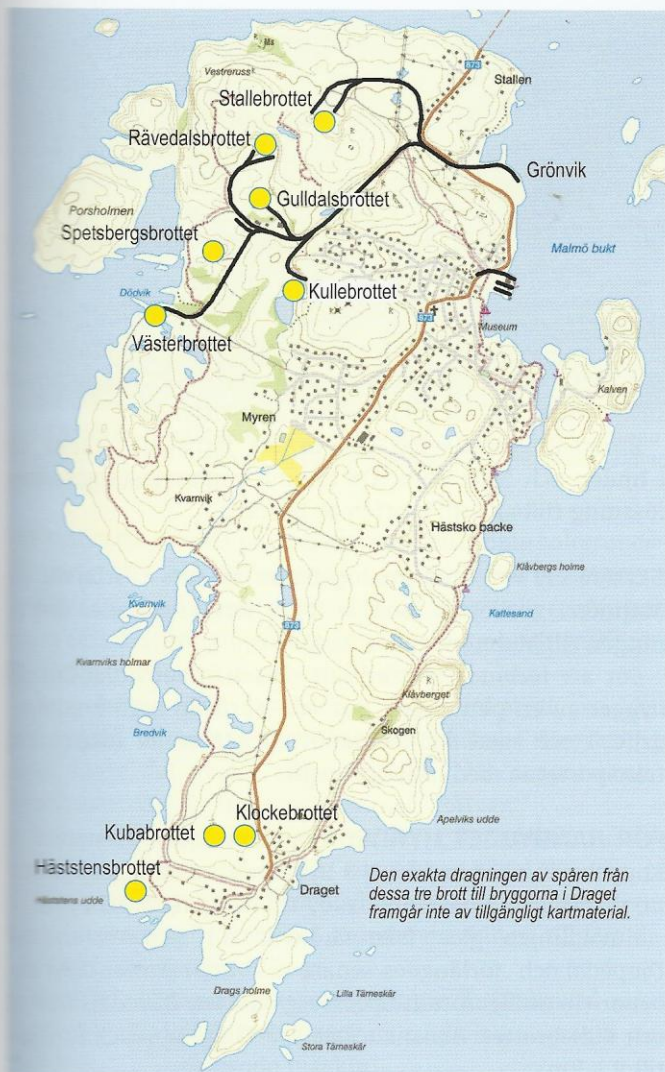
Den vackert ljusgrå graniten där var sällsynt lättbruten och möjligheterna till rationell utsklippning goda.

DE BÅDA KOMPANJONERNA lyckades år 1842 arrendera brytningsrättigheter på 50 år vid Draget på södra Malmö. En stenhuggerirörelse startades samma år i C. A. Kullgrens namn, och utlastningsbryggor anlades.

Till att börja med skeppades den brutna stenen via Göta Älv till Trollhättan för användning vid kanalarbetena, men dessa avslutades år 1844.

I och med det lämnade Nils Ericson trakten, och Kullgren fortsatte ensam att bryta och bearbeta Malmöns granit.

År 1843 levererades också sten till de då pågående förstärkningsarbeten vid Carlstens fästning på Marstrand.



BRYTNINGEN SKEDDE oorganiserat och helt manuellt. Inga instruktioner delades ut, utan stenarbetarna tog sten där den var enklast att hämta – helst nära bryggorna – och sålde den sedan till Kullgrens.

I realiteten innebar det att endast lättbruten granit i dagen bearbetades – efter avslutad ”skörd” förflyttade stenarbetarna sig till något annat ytlager och detsamma gällde också då större block behövde tas ut. Allteftersom ytlagerbrytningarna spred sig över ön, ökade också avstånden till utskleppningsbryggorna.

Resultatet blev att hela södra Malmö än idag är kopparrig av otaliga små och grunda ytlagerbrytningar.



Den nedlagda svenska kyrkan i Wapping år 1908. I den röda cirkeln, bakom träden, skymtar C. A. Kullgrens grav och prisbelönta granitkors. Samling: St George-in-the-East Church (okänd fotograf)

ÅR 1851 INVIGDES internationella *Great Exhibition of Works of Industry of All Nations* i nyuppförda Crystal Palace i Londons Hyde Park.

Grosshandlare Kullgren från Uddevalla var på plats, och med sig hade han ett drygt 10 ton tungt granitkors som ställdes ut framför utställningshallen och tilldelades medalj på grund av sin finkornighet och det faktum att det var skickligt hugget ur ett enda stenblock.

Glädjen över framgångarna blev dock kortvarig då Kullgren drabbades av en hjärtinfarkt och avled i staden den 25 september 1851. Han begravdes på Svenska kyrkans i London kyrkogård, och sedan utställningen stängt restes det magnifika granitkorsen på graven.

År 1908 flyttade den svenska församlingen i London från Wapping till Marylebone och kyrkogården lades ned. Kvarlevorna efter dess mest prominente svensk – vetenskapsmannen och uppfinnaren **Emanuel Swedenborg** – flyttades då till Uppsala domkyrka.

År 1913 fördes även Kullgrens kista till Sverige och placerades i den vid det laget avlidna änkans familjegrav på Norra kyrkogården i Uddevalla. Originellt nog fanns det inte plats för någon ytterligare inskription på det påkostade monumentet, varför Carl Augusts personuppgifter i stället högs in på dess baksida. ►

Även granitkorset återfördes till Sverige och är idag uppställt på Malmön som ett monument över Carl August och den industri han grundade men aldrig fick se växa sig stor.

EFTER CARL AUGUSTS död tog Kullgrens driftiga änka **Ulrika Kullgren** – se där förklaringen till bolagsnamnet "Kullgrens Enka" – genast över verksamheten, även om driften av bolaget till största delen tycks ha överlåtits på sonen **Ivar Kullgren**.

På Draget fortsatte den traditionella ytlagerbrytningen några decennier till, men produktionen blev mer och mer industriell. En polerverkstad uppfördes år 1871 för att förse gravvårdsverkstäderna med vackra block, ett på den tiden viktigt komplement till gatstenstillverkningen.

TRANSPORTERNA SKEDDE i början med häst och vagn, vilket medförde att bolaget måste hålla med hästar och avlöna ett stort antal körsvenner.

Med tiden anlades därför korta, flyttbara "rälvägar". Uppgifter i bolagets bokföring tyder på att sådana började användas mer systematiskt omkring år 1875.

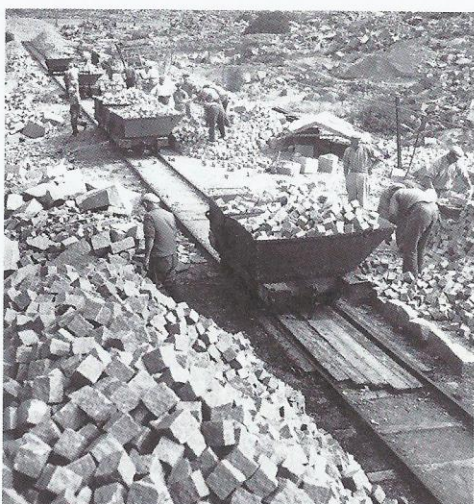
GRANITAKTIEBOLAGET C. A. Kullgrens Enka bildades år 1891 och tre år senare köpte bolaget hela Malmön för 85 000 kronor. Verksamheten kunde nu expandera till norrut belägna storbrott och var inte längre hänvisad till småskalig ytlagerbrytning nere på Draget.

Tryckluftsverktyg för borrhningen och ångkranar för lyften tog över de mest slitsamma momenten och arbetet blev mindre spretigt sedan bolagsförmän satts in för att optimera uttaget.

Stenstyckena lastades på trallor som drogs till stenhuggarplatserna där de med handverktyg höggs upp till gatsten. Arbetarna betalade en avgift för de stenblock de tog emot för vidareförädling.



600 mm-ångloket BYCF 3 (OK 1512/1905) användes vid bygget av 891 mm-banan vintern 1907/1908. Samling: Järnvägs museet



Knotten lastades för hand i plåtbaljur som lossades från kran ned i fartygens eller pråmarnas lastrum. Samling: Tekniska museet

ÅREN RUNT FÖRRA sekelskiftet öppnades tio storbrott, till att börja med på Draget (Häststens-, Klocke- och Kubabrotten).

Förmodligen var Häststensbrottet först att få spårförbindelse till utlastningen. Strax öster om brottet, och invid spåret, uppfördes "Långa raden", ett långsträckt skjul som fungerade som väderskydd för de stenhuggare som där tog emot stenblock för upphuggning till storgatsten med måttet 20 × 14 × 14 cm.

NU HADE OCKSÅ järnvägarna fått fotfäste på ön. Den första längre banan löpte enligt uppgift "från lastbryggan vid hamnen på Draget via

Klocke- och Kubabrotten och ner igen, med en så lätt lutning att stenvagnarna rullade ner till planen av egen tyngd".

Bromsningen skedde genom att järnspett stacks in i hjulen och låste dem. De tomma vagnarna drogs efter lossning tillbaka till brotten av hästar.

SEDAN EN NY utskeppningshamn anlagts i Grönvik på Malmös nordöstra kust år 1907 koncentrerades brytningen till Malmös norra ände.

För att förbinda storbrotten med hamnen inleddes då bygget av en permanent 891 mm-järnväg med ångloksdrift. I och med det försvann mycket av de ineffektiva transporterna med häst och vagn.

FÖR BANBYGGET HYRDES 600 mm-loket Orenstein & Koppel 1512/1905 in från SJ:s Byggnadscentralförråd (BYCF nr 3) från den 8 november 1907 till den 5 februari 1908.

Huvudlinjen gick från Grönvik till stensbrotten vid Djupedal och förlängdes senare till Västerbrottet med bibanor till Stallebrottet, Spetsbergsbrottet, Rävedalsbrottet och Kullebrottet. Banans totala spårlängd uppgick år 1942 till 8,5 km.



Järnvägen på Bohus-Malmön hade en enkel personvagn vars exakta uppgifter är lite oklara – personaltransporter eller sommarutflykter? Till vänster Hanomag-loket. Samling: SJK Industribeneavdelning

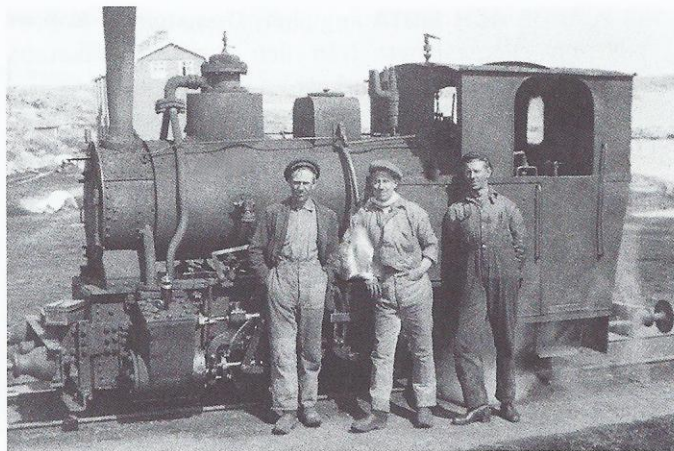
DET FÖRSTA 891 MM-ÅNGLOKET på Malmön köptes begagnat för 7 000 kronor från maskinfirman AB Willh. Sonesson i Malmö i januari 1908. Det hade då använts bara ett drygt år hos Skånska Cement AB i Limhamn.

Tillverkare var tyska **Maschinen- & Dampfkesselfabrik L. Zobel** i Bromberg (idag polska Bydgoszcz). Lokets tillverkningsnummer är tyvärr okänt – däremot hade ångpannan nr 549/1906.

Vidareförsäljningen kan möjligen förklaras av att fabrikket var en udda fågel i Skånska Cements stora park av mestadels Krauss-lok.

Leveransen från Limhamn till Bohuslän skedde i delar som sedan monterades samman av Uddevalla Mek. Verkstads AB.

Det lilla loket tycks ha varit av god kvalitet, men med en märklig förmåga att undvika kameror – den enda kända bilden återges på sidan 20. På Malmön användes det ända fram till år 1938 då det till sist skrotades.



Hanomag 4922/1907 levererades nytt till Trollhätte Kanal- och Vattenverk och användes som lok TK2 vid diverse byggnadsprojekt fram till år 1916. År 1922 blev en tillfällig arbetsplats Södertälje kanals ombyggnad innan maskinen såldes till Kullgrens Enka år 1924. Samling: Jan Ericson (okänd fotograf)



Med hjälp av maskkranar lastas granitblock på flakvagnar dragna av Hanomag 4922/1907. Foto år 1929, förmodligen i Stallebrottet: David Almqvist (Samling: Jan Ericson)

ÅR 1924 ANLÄNDE ett tredje ånglok till Malmön. Det var tillverkat av **Hannoversche Maschinenbau AG** (Hanomag) som nr 4922/1907 och exporterades också det till Sverige av M. Brenners maskinfirma i Magdeburg.

Ett frågetecken finns angående tillverkningsnumret. Hanomags leveransförteckning uppger att nr 4922/1907 hade 600 mm spårvidd, vilket var i smalaste laget för att enkelt kunna spårviddsändras till 891 mm.

Ursprunglig köpare var Styrelsen för Trollhätte Kanal- och Vattenverk, som gav loket internbeteckningen TK2 och fram till år 1916 använde det vid Trollhätte kanals ombyggnad. Det omnummerades år 1918 till CF2 (Kungl. Vattenfallsstyrelsens centralförråd nr 2).

Efter en avslutande sejour vid Södertälje kanal kom loket till Kullgrens Enka år 1924. ►

DET ANDRA LOKET på ön hade också en brokig bakgrundshistoria. Det var tillverkat av **Locomotivfabrik Krauss & Comp.** i München så tidigt som år 1877 (tillverkningsnr 567) och ursprungligen levererat till bygg- och entreprenadfirman Bauer & Roszbach i Leipzig.

Åren kring förra sekelskiftet ägdes loket av maskinfirman M. Brenner Fabrik für Bahnbedarf i Magdeburg, som sålde det vidare till Katrinefors AB pappersbruk i Mariestad där det fick smeknamnet "Räffen".

Tiden i Mariestad blev kort. År 1905 såldes maskinen som byggnadslok till Borgholm-Böda Järnväg på Öland och år 1913 förmedlade den för järnvägsforskningen okände G. Dahlén i Kalmar maskinen till Granitaktiebolaget Kullgrens Enka.

Trots flera ägare och tjänstgöringar är bilden på sidan 20 den enda kända avbildningen av denna – precis som Zobel-loket – gäckande maskin!



Det rinnande vattnet avslöjar att denna bild är tagen vid samma tillfälle som bilden ovan till vänster – fotografen heter således David Almqvist och året är 1929! (Bohusläns museum)

DET FJÄRDE OCH SISTA ångloket, **Orenstein & Koppel** 13088/1937, köptes nytt från den tyska tillverkarens svenska generalagent AB Carl Ström i Stockholm.

Tillsammans med Hanomag-loket skötte sedan det 50 hk starka, och förhållandevis moderna, loket all linje- trafik tills 1950-talets första år då diesellok infördes.

Lokets ankomst innebar att Zobel- och Krauss-loken kunde ställas av och år 1938 säljas till skrotfirman Sven Wigelius AB i Göteborg.

OK 13088 ÄR DET enda av Malmöns lok som överlevt fram till våra dagar. Det hämtades år 1962 av skrotfirman Axel Jansson & Co. i Uddevalla, men i stället för att skäras ned deponerades det vid en trafikleksskola i staden.

År 1985 tog Munkedals Järnvägsklubb över loket, som placerades som blickfång på en turistinformationsplats vid Munkedals södra E6-infart.

År 1994 var Hjo kommun på jakt efter ett lämpligt ånglok för att ersätta SJ litt. S5p 3094 – före detta VGJ nr 4 – som stått uppställt som monument över stadens smalspårsera (Hjo-Stenstorps Järnväg), men som Sveriges Järnvägs- museum nu valt att deponera hos Skara järnvägs- museum.

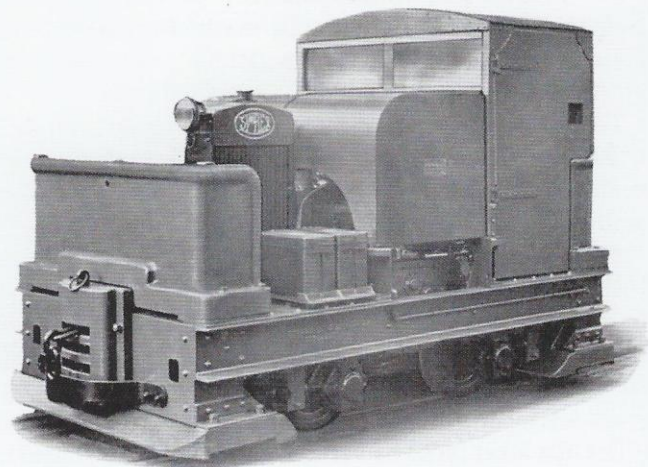
I brist på originalfordon blev ersättningen OK 13088, som än idag (i bedrövligt skick) står uppställt på hamn- planen i Hjo tillsammans med några godsvagnar.



OK 13088 uppställt i Hjo hamn, mars 2025. Den enda kopplingen mellan Hjo och Malmö är att hamnplanen i Hjo är stensatt med knott! Foto: Wikimedia Commons

Hembygdsföreningen på Malmö arbetar för att åter- börda loket till ön och ställa upp det i Stallebrottet (idag en konsertarena av Dalhalla-typ), men Hjo kommun är inte riktigt redo att släppa taget ...

ANMÄRKNINGSVÄRT ÄR ATT Kullgrens Enka under sina nära femtio ångloksår lyckades med konststycket att enbart förlita sig på tyska 891 mm-ånglok, dessutom av fyra olika fabrikat. Naturligare hade varit att något eller några lok hade köpts från till exempel Nohab!



Katalogbild föreställande ett typiskt Motor Rail "Simplex"-lok av typ 32/42 – med klaustrofobisk hytt och ovanligt utformade extra- vikter. Samling: Jan Ericson

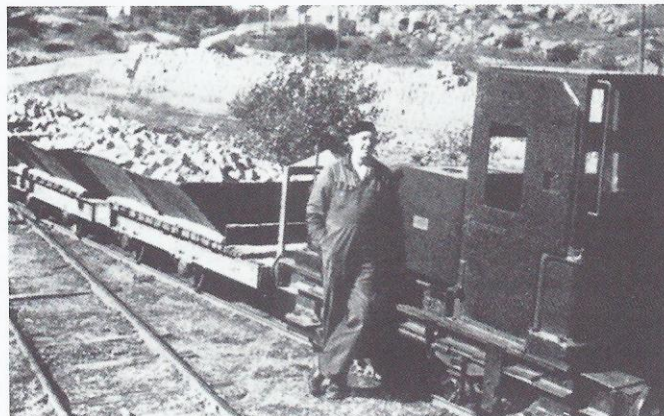
DIESELLOKEN VAR TVÅ till antalet, båda 7,0 ton tunga **Motor Rail "Simplex"** standardlok med hytt (tillverk- ningsnummer 10261/12951 och 10390/1953). Därmed var den tyska dominansen bruten och Malmöns granit började transporteras med hjälp av engelska hästkrafter.

Lokens typbeteckning var 32/42, vilket stod för antalet hästkrafter vid 1000 respektive 1500 varv per minut.

Precis som det fjärde ångloket köptes de båda dieslarna från AB Carl Ström, som också var generalagent för detta engelska fabrikat.

FRAM TILL ÅR 1936 sköts Malmöns granitblock för hand från brotten till stenhuggarplatserna, men då börja- de Kullgrens Enka att sätta in enkla ackumulatorlok från **Svenska Elektrobil-Aktiebolaget (SEA)**, som vid det laget hade blivit ett dotterbolag till ASEA.

Som namnet antyder hade det år 1919 grundade SEA sina rötter i något så dagsaktuellt som elektriska truckar och elbilar.



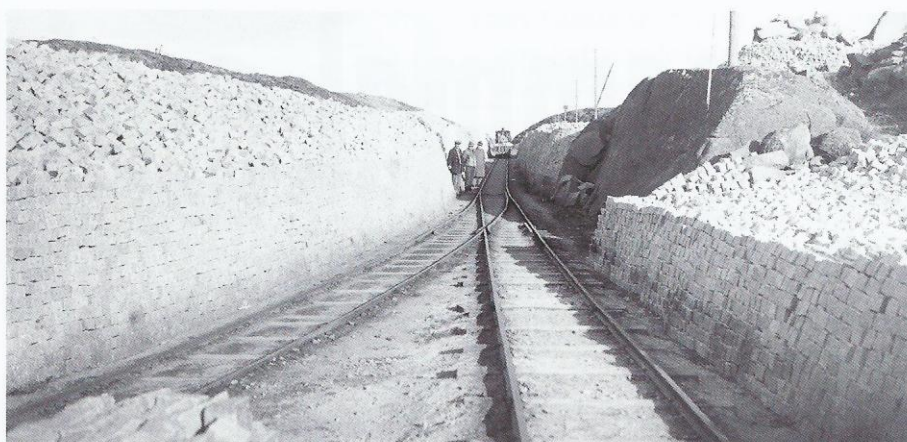
Ett av de båda "Simplex"-loken och ett tungt tåg med knottlastade baljor på väg till hamnen i Grönvik. Båda loken hade ombyggda och höjda hytter för att minska motorbullret och göra det möjligt för föraren att se över höga stenblock. (Ur "Stenarbetare 1897-1957")

SOM EN AV SEA:s första lokkunder hade Kullgrens Enka redan år 1926 beställt ett litet ackumulatorloket med 891 mm spårvidd till sitt stenhuggeri och dito sliperi i Uddevalla.

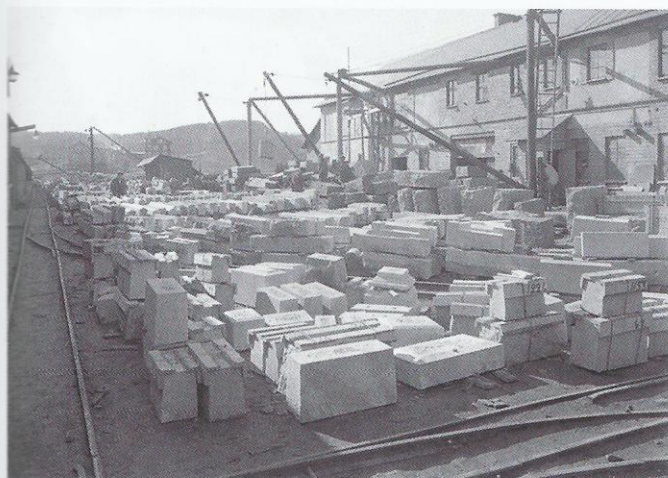
Några typbeteckningar hade ännu inte införts, men loket tycks ha varit ett "pre-typ D20".

Affären var anmärkningsvärd då tekniken var obeprövad och kunde medfört irriterande barnsjukdomar.

Men loket fungerade bra, och år 1936 beställde därför Kullgrens Enka ytterligare ett, nu av den dubbelt så starka modellen DD20, till den saltstänkta och tuffa miljön på Malmön.



Det tre meter höga och vackert staplade knottupplaget längs huvudlinjen mellan Guldalen och hamnen i Grönvik. Det är 1930-tal och i fjärran pågår knottlastning; loket som används förefaller vara Hanomag 4922/1907. Samling: Jan Ericson

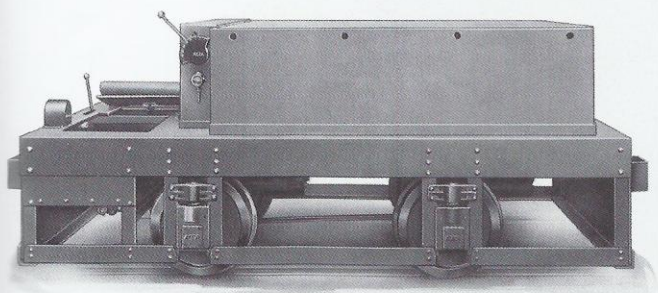


Kullgrens Enkas materialgård i Uddevalla – gott om 891 mm-spår!
Foto cirka 1929: David Almqvist (Bohusläns museum)

SATSNINGEN GICK HEM, och därför beställdes ytterligare två typ DD20-lok, ett till Malmön och ett till Uddevalla.

De totalt fyra loken kompletterades år 1948 med ett femte, då tillverkat vid ASEA-ägda Härnöverken och destinerat till verksamheten på Malmön.

När verksamheten i Uddevalla flyttades till Kungshamn år 1956 överfördes det kvarvarande (tillika nyaste) SEA-loket till Malmön där det alltså fram till slutet rullade fyra typ DD20-lok.



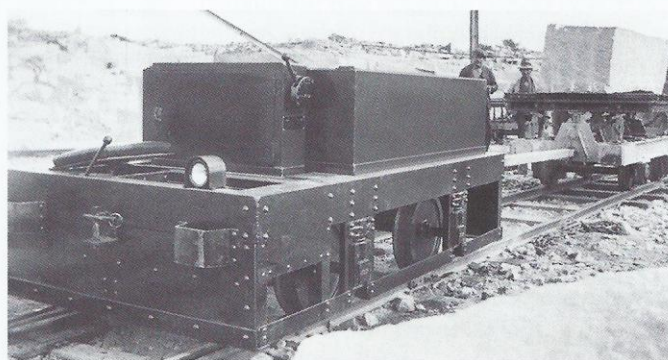
Typ DD20-lok för Kullgrens Enka. Den fjädrande förarsitsen fungerar som "dödmansgrepp". Katalogbild, samling Jan Ericson

JÄRNVÄGSDRIFTEN VAR DOCK personalintensiv, så det var inte svårt att få en år 1962 genomförd utredning att peka på fördelarna med en omedelbar järnvägsnedläggning. Trots behov av två lastbilar och omläggning av banvallarna till landsväg beräknades de totala transportkostnaderna minska med 56 %.

Den största vinsten var att de tre lokförarna, de två bromsarna och den ende banarbetaren kunde ersättas med två lastbilschaufförer.

Under industrisemestern 1962 revs banorna och samma höst avyttrades såväl räls som rullande materiel.

I SIN NYA FORM fortsatte brytningen till december 1977 då tryckluftsborrarna tystnade och klangen från hackor och hammare upphörde. Året därpå försattes bolaget i konkurs och lugnet lägrade sig igen över granitön. 📷



Ett av Malmöns typ DD20-lok med typisk last – en stångkopplad tralla med ett rejält granitblock. Foto: ASEA (Samling: Jan Ericson)

KÄLLFÖRTECKNING:

Dokument i SJK IndustriBaneAvdelnings samlingar
Hugo Wingård: "Stenarbetare 1897–1957" (1957)
www.dragetshistoria (Sven Lidbeck)
Bernhard Schmeiser: "Krauss-Lokomotiven" (1977)
Lothar Spielhoff: "Hanomag Lokomotiven" (2004)
Mats Freding: "Industrilok i Bohuslän och Dalsland" (1985)