

09 mars 2017

Munkedals järnväg

– utsikternas och broarnas bana

Många broar och vackra utsikter – sådant får man se, när man åker med Munkedals Jernväg. Höjdskillnaderna är betydande, och därför får man vara med om bromsare. En bromsare står på främsta vagnen och en på den sista. Inom SJ är bromsarna sedan länge ett utdött och bortglömt släkte, men inom Munkedals Jernväg får man uppleva historien.

Utsikter och broar

Munkedals Jernväg byggdes 1894-1895 och gick från Munkedals bruk ner till Gullmaren, där papperet utskleppades, och där pappersbruket tog i land allsköns varor.



Lokföraren är redo. Snart går tåget.

kringränd och tvingades att ge sig. Från järnvägen ser man bronns vägbana, och i bakgrunden sticker gamla tingshusets fyrkantiga tegeltorn upp som ett riktmärke.

En vacker trevalvsbro

Tågresan på Munkedals Jernväg både börjar och slutar vid Åtorps station. Härifrån kan man på bara fem-tio minuter vandra ner till Kvistrums bro, en trevalvsbro av snyggast tänkbara



Kvistrums bro – en mycket vacker och välbyggd stenvalvsbro. Foto: Lars Gahrn.

Höjdskillnaderna är betydande. Järnvägen går fram i Örekilsälvens norra strandsluttning på en uppbyggd banvall eller en uthuggen klipphylla i berget. Häruppfifrån har man utsikt ner över Örekilsälven. Här och var har man gjort upphuggningar, så att passagerarna har fri sikt över dalgången och älven. Finns det en älv, finns även broar. Mittemellan stationerna Munkedal nedre och Åtorp har man utsikt ner över Örekilsälven. Då ser man Kvistrums bro, känd i historien med stavningen Qvistrums bro. Här utkämpades ett slag år 1788, då norrmännen hade ryckt in i Bohuslän och tågade ner mot Göteborg. En mycket underlägsen svensk styrka försökte stoppa norrmännens frammarsch men blev

stenhuggeriarbete. Den är en verklig prydnad för sin bygd, sitt landskap och stenhuggarnas yrkeskår. En nyligen uppsatt informationstavla ger bra upplysningar om slaget 1788. Denna bro fanns inte 1788, men under det sydligaste brovalvet sticker några trästolpar upp ur vattnet. De kan vara rester av en äldre träbro. Denna järnväg har alltså en historiskt minnesrik plats på bekvämt gångavstånd. Munkedal är på många sätt en rik kulturbygd. Dessutom går järnvägen delvis fram genom ett naturreservat.

Järnvägsbro och motorvägsbro

När Munkedals Jernväg anlades, fanns ännu inte Bohusbanan. Först 1903 var Bohusbanan mellan Uddevalla och Skee färdig. Denna bana korsade Munkedals Jernväg. Den gick närmare bestämt under Munkedals Jernväg. 1901-1902 byggdes Bohusbanan genom Munkedal. SJ byggde då en järnvägsbro åt Munkedals Jernväg över statsbanan. Bron finns kvar ännu idag. När man åker från Åtorp ner till Munkedals hamn vid Gullmaren, far man över en järnvägsbro. Den ursprungliga bron finns kvar strax bredvid den nu använda. Man ser även Bohusbanans järnvägsbro.

Fem broar

Gamla Kvistrums bro (Qvistrums bro) används ännu idag av landsvägstrafiken, men motorvägstrafiken har en nybyggd motorvägsbro, som går fram högt över Örekilsälven och högt över Munkedals Jernväg. När man åker ner till Munkedals hamn, har man det mäktiga brospannet högt ovanför lok och vagnar. Här på denna resa får man alltså se fem broar, alla av intresse på sitt sätt och med god spridning i tiden vad gäller tillkomståren. Bohusbanan går snuddande nära Åtorps station. När man sitter på det trivsamma ”Jernvägscaféet” och äter våffla med glass eller dricker kaffe, glider plötsligt ett av SJ:s snabbtåg förbi (med dämpad hastighet, avpassad för Bohusbanan). Här får man vara med om både äldre tågsätt och yngre.

Ångloket skall rustas upp

När museiföreningen Munkedals Jernväg startade 1984, var både lok och vagnar borta. Föreningen köpte dock in ett polskt gruvlok och körde med detta i många år. På sikt bränner dock eld och värme sönder ett lokomotiv inifrån. Efter ett antal år måste viktiga delar av panna och maskin bytas ut. Så skedde med det polska gruvloket. Det blev så att säga utbränt, ett öde, som drabbar även ånglok. En museijärnväg utan ånglok är dock en ofullständig järnväg. Loket kommer att rustas upp och sättas in i trafik, men man behöver pengar.

Inom två år kommer ångloket att vara igång, säger de flesta, men från annat håll hörde jag, att det skulle vara färdigt inom tre år. Under 2015 firade järnvägen 120-årsjubileum. Då hade man lånat ett ånglok från museiföreningen Östra Södermanlands Jernväg. Detta lok drog Munkedalsbanans vagnar under några trafikdagar. Pengar behövs till upprustningen. Järnvägen har en stor och viktig sponsor eller donator, nämligen Thordénstiftelsen, grundad av Gustaf B. Thordén, Uddevallavarvets grundare. Stiftelsens stilrena flagga är hissad vid



Bromsaren måste vara påpasslig under färden ner mot Munkedals hamn.

Åtorps station. Thordéns far, Karl Th. Pettersson, var mellan 1895 och 1948 faktor eller hamnchef nere vid Munkedals hamn. Här bevarar stiftelsen värdefull kulturhistoria, som samtidigt är en del av släkten Thordéns historia.



Gustaf B. Thordéns stiftelse gör många viktiga kulturgärningar.

Järnvägsarkivet har förvärvats

Museiföreningens medlemmar är både flitiga och duktiga. Sedan jag senast besökte järnvägen har en manskapsbod förvandlats till en stilfull stationsbyggnad med namnet Saltkällan på ena gaveln. Man har vid ena gaveln på Åtorps station byggt upp ett mycket snyggt tak över "Jernvägscaféets" uteservering. Man har – med hjälp av Thordénstiftelsens pengar – byggt en vagnhall nere vid lokstallet. Dessutom har man förvärvat järnvägsarkivet. Munkedals Jernväg drevs av Munkedals bruk, som efter

järnvägens nedläggning inte hade användning för järnvägsarkivet. Detta skänktes till Munkedals hembygdsförening, som delar arkivalierna med museiföreningen. De handlingar, som har med järnvägen att göra plockas ut och kommer att utgöra ett särskilt och renodlat järnvägsarkiv. Museiföreningens ordförande Björn Jacobson håller på att gå igenom och sortera handlingarna. Arkivet kommer att få mycket större värde än ett vanligt arkiv därigenom att järnvägen finns kvar som museibana, och därigenom att den sköts av ett flertal kunniga och intresserade medlemmar. Då kan varenda liten upplysning bli av stort värde i restaureringsarbetet och inom forskningen. Banans historia är redan skriven (Lars Welanders, Munkedals Jernväg: En bohuslänsk järnvägs historia, 1984, 105 rikt illustrerade sidor). Krönikan är både utförlig och tillförlitlig, men detta hindrar inte att mycket finns att tillägga, och att mycket kan vara värt att fördjupa sig i. Munkedals Jernväg har gjort ett värdefullt förvärv!

Lars Gahrn