

De första kolupptäckterna gjordes på 1860-talet och 1875 avsånktes det första schaktet, Carl I (nedlagt 1881). Schakt Carl II var igång 1882-83 och Maria 1881-82. År 1881 bildades AB Skromberga Stenkolsgrufva och ytterligare ett schakt, Kristina, avsånktes. Det var i drift 1881-1903.

År 1886 bildades ett nytt bolag, Skromberga Stenkols- och Lerindustri AB, som under de närmaste tio åren anlade nio stora fabriker för tillverkning av olika lervaror såsom klinker, kloakrör, eldfast tegel m.m.

Det fanns ytterligare två schakt: Sjöcrona (avsänkt 1894 och nedlagt 1931) samt Konsul (avsänkt 1898 och nedlagt 1965). Linbanor byggdes från fabriksområdet till schakten med en längd av 1440 och 570 m. Sjöcronalinbanan nedlades omkring 1930 och Konsullinbanan 1961. Det sist avsånkta schaktet Försvaret var igång 1900-04 och 1909-10.

År 1904 blev aktiemajoriteten i Skrombergabolaget inköpt av Höganäs-Billesholms AB (bildat 1903), som efter hand förvärvade resten. Platsen kallades för Skrombergaverken. 1929-33 genomfördes en rationalisering av gruvdriften, vilket innebar att schakt Sjöcrona slopades och en ny hänglinbana byggdes till schakt Konsul.

Under årens lopp har äldre fabriker brunnit ner (tre klinkerfabriker brann 1915) och rivits; nya byggdes upp. Nya klinkerfabriker tillkom 1961.

1965 upphörde den underjordiska driften i samband med att det sista schaktet, Konsul, nedlades. Leran hämtas därefter enbart ovan jord vid dagtakter i Lunnom och Skromberga västra.

År 1966 ändrades namnet till Höganäs AB. 1985 såldes anläggningen i Skromberga till Partekkoncernen och rörelsen drevs vidare under namnet Partek Höganäs Byggkeramik AB. Sedan 1991 ägs detta bolag av United Tiles AB, där Partek och Proventus AB äger 50% vardera.

Normalspårsbana Ekeby station på LEJ [Landskrona-Ångelholms järnväg] till Skromberga, 2,2 km, öppnades 1882. Den trafikerades av LEJ, efter förstatligandet 1896 av SJ. 1921-22 förekom viss persontrafik. Nedlagd i maj 1988 och riven före juli 1989.

Under jord fanns gruvbanor, anlagda redan 1875 och avsedda för kol- och lertransporter. Från början drogs vagnarna för hand, men senare insattes hästar. Hästdriften upphörde i början av 1910-talet. 1904 byggdes en eldriven kabelbana under jord. Den ersattes av enny 1929-33, då rationalisering av gruvdriften genomfördes. Spårvidden är ej känd men torde ha varit mellan 500 och 600 mm. Någon lokdrift under jord är ej känd.

Ovan jord fanns ett 500 mm-nät för transport av lera, aska och färdiga tegelvaror inom fabriksområdet och till omlastningsbryggorna vid normalspåret. Banorna nedlades i slutet av 1950-talet och revs. På detta spårssystem användes lokdrift.

### Motorlok:

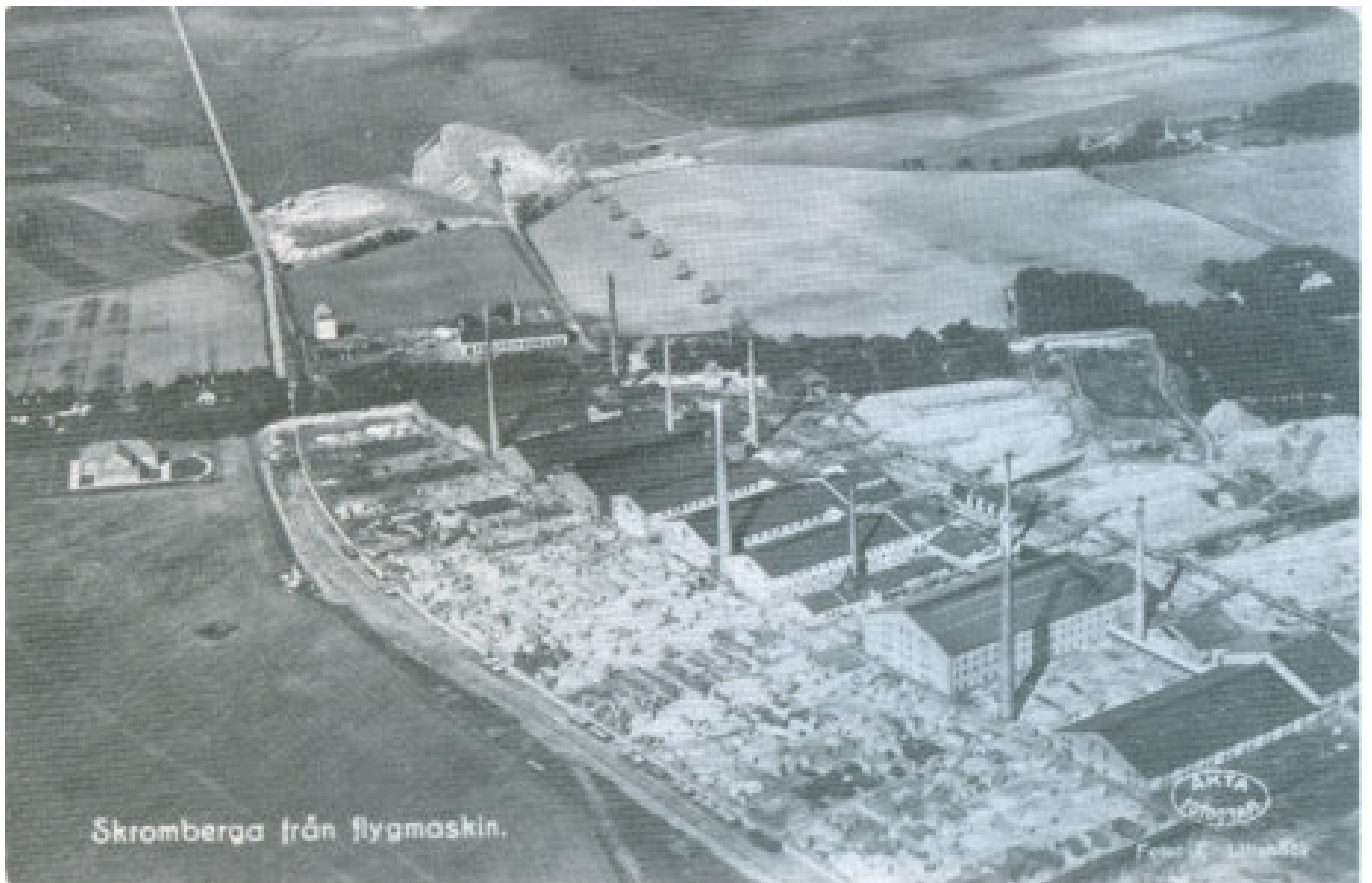
-	2 Asea	145/1921 a Asea	10 skrot
-	2 OK	f1943 dm OK	11 skrot
-	2	f1935 bm Fo	skrot
-	2	f1943	skrot
-	2 JB	c1950 dm Tu	skrot
-	2 JB	c1950 dm Tu	skrot
-	2 JB	c1950 dm Tu	skrot

Anm. Samtliga lok saknade hytt.

OK-loket fanns 1942 och var av typ MD1.

Loket med Fo-motor fanns 1935 och användes då för asktransporter. Loket var i drift ännu 1948. Eventuellt har loket använts av Höganäsbolagets lertag i Vallåkra (3C30).

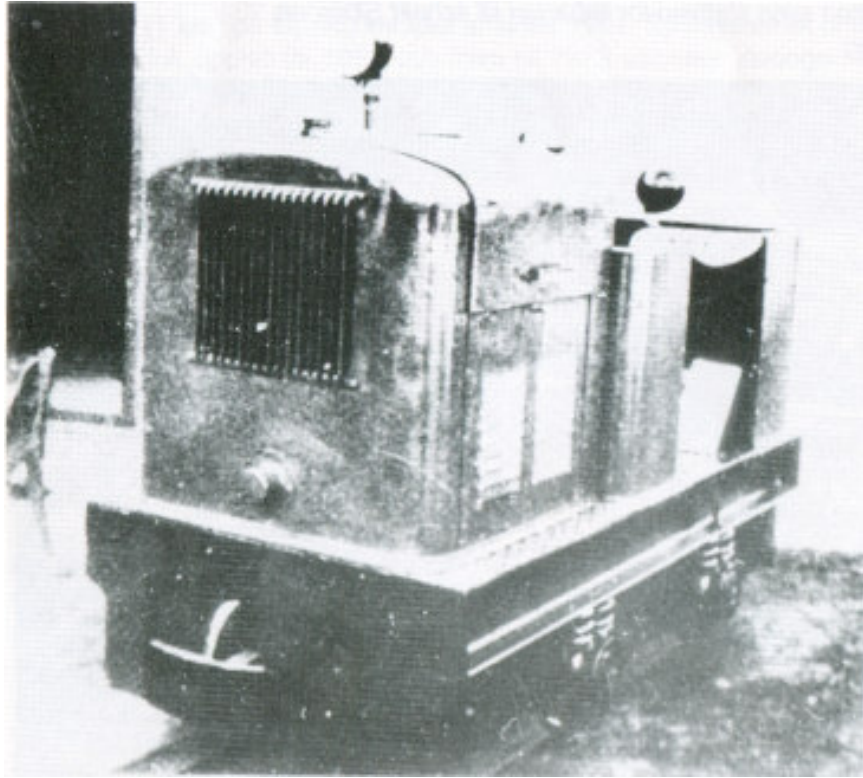
JB-loken av typ B2. Eventuellt kan något av dessa ha ombyggt och överflyttats till Hyllinge tegelbruk (3C18, Kristianstads län).



Skrombergaverken på ett vykort poststämplat 1926. Till vänster löper normalspåret till Ekeby station i NV och i mitten syns stativen för linbanan till schakt Sjöcrona. Samling Mats Freding.



Skrombergaverken i oktober 1944 (foto ur Höganäs AB:s arkiv). OK-lok drar tippvagnar med lera från upplagsplatsen in till tegelfabriken. Linbanan till schakt Konsul syns i bakgrunden.



*Tre stycken JB-lok såldes till Skrombergaverken omkring 1950.  
Samling Ulf Fjeld.*