

Torna och Bara järnvägsbolag

Lunds järnvägsfrågor diskuteras intensivt. Hur blir det med dubbelspåret mot Kävlinge? Ska det byggas ett särskilt godsspår väster om Lund eller ska linjen mot Malmö byggas ut från två till tre spår? Ska järnvägen rentav gå i tunnel eller tråg genom Lund?

För den historiskt intresserade verkar situationen bekant. Järnvägar är tunga investeringar med stora konsekvenser för skilda intressen. Att det blir debatter och formuleras alternativa projekt är regel. Här ska kort behandlas ett tidigt sådant projekt.

Sverige kom sent igång med sina järnvägar. Först 1845, tjugo år efter den första "riktiga" järnvägens start i England, formulerades genom Adolf E. von Rosen den första planen för ett landsomfattande järnvägsnät. Hans skånska huvudbana hade sin slutpunkt i Ystad men en grenlinje gick från Kristianstad över Lund till Malmö.

Första konkreta projektet

Men den som först konkret granskade terrängen i sydvästra Skåne för att finna en lämplig järnvägssträckning torde ha varit civilingenjör Carl Tottie.

Kronolänsman F.W. Rundberg var den man som samlade ihop 400 riksdaler till projekteringskostnad och engagerade Tottie för att okulärbesiktiga terrängen mellan Malmö och Jönköping (där ångbåtarna på Vättern skulle ta vid). Även Tottie drog sin linje via Lund till Kristianstad. Några detaljer från hans rekognoscering är inte kända, men han fann terrängen lämplig och utan större hinder. Vi vet sålunda inte om han passerade Lund på östra eller västra sidan. Det östra alternativet skulle ge kortare väg men besvärligare stigning.

På vintern 1851–52 var det så dags för den första regelrätta avvägningen och stakningen av en järnväg från Malmö till Lund. Den utfördes av Carl Gottreich Beijer, som sedan 1841 var chef för södra Väg- och vattenbyggnadsdistriktet. Det är tills vidare obe-

kant på vems uppdrag han stakade. Obekant med hanteringen var han inte, ty han hade 1837–38 arbetat på det första ryska banbygget, mellan S:t Petersburg och Tsarskoje Selo.

Sveriges förste rallare

Till medhjälpare hade han en annan ingenjör med viss vana, Claes Adelsköld som gärna kallade sej "Sveriges förste rallare" efter sin insats som faktisk arbetschef på den värmländska hästbanan Fryksta–Lyckan. Nu var han på väg ut i Europa på en studieresa, och nämner kort i sina memoarer: "Vid ankomsten till Malmö sammanträffade jag med min kamrat, dåvarande chefen för södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, kapten Beijer (Adelsköld mindes fel, Beijer hade avancerat till major 1850), hvilken öfvertalade mig att biträda honom med en undersökning af en tillämnad järnväg till Lund, hvilket jag så mycket hellre gjorde, som jag derigenom erhöll någon förstärkning i reskassan."

Station i söder

Inte heller den Beijer-Adelsköldska kartan finns tillgänglig. Ett brottstycke som gäller utfarten från Malmö har dock återgetts. Järnvägen löper där på en bank

Terrängen mellan Malmö och Lund erbjuder inga större hinder för järnvägsbyggaren.

ute i Lommabukten, en gen sträckning som tydligen inte bekymrade Beijer, som sysslat mycket med utfyllnadsarbeten för hamnen i Malmö. Man kan förmoda att den räta linjen fortsatte mot Lund, där stationen skulle ligga på platsen för några trädgårds-lyckor i stadens södra del.

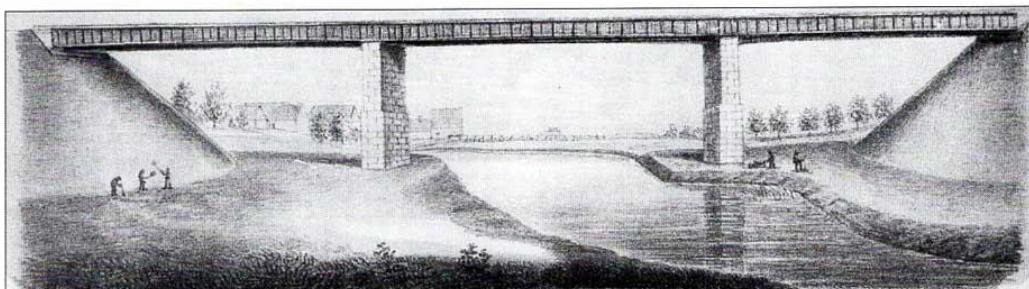
Redan tidigare hade Beijer rört sej mellan Malmö och Lund i annat ärende. Han hade stakat Sveriges första moderna landsväg, "chaussén", den som numera kallas gamla Malmövägen.

Landsväg eller järnväg?

Malmöhus hade i april 1853 fått en ny landshövding, Samuel G. von Troil, som genast tog itu med länets usla kommunikationer och först då chaussén, som dels skulle bli rakare än den gamla vägen över Tottarp och Uppåkra men framför allt få bättre kvalitet med sin breda och makadamiserade körbana. Kostnaden beräknades till cirka 84 000 riksdaler, av vilket två tredjedelar utgick som statsanslag. Återstoden skulle betalas av de väghållningsskyldiga bönderna i Torna och Bara härad. Troil förmådde dem till detta på ett möte. I gengäld skulle de få ta upp bompengar under ett antal år.

I efterhand uppstod emellertid missnöje med villkoren. Med Jöns Ohlsson i Djurslöv som initiativtagare inlämnades en överklagan där det hävdades att protokollet från det beviljande mötet var förfalskat. Petitionärerna meddelade att de föredrog en järnväg. En aktieteckning inleddes. Den 21 oktober 1853 vidarebefordrar Lunds Weckoblad de första uppgifterna om detta. Tidningen är positiv och säger att initiativet "visar en rask beslutsamhet och ett mer än vanligt förtroende till egna krafter". Den 1 november konstitu-

(forts. sid. 4)



Torna och Bara...

(forts. från sid.3)

eras Torna och Bara Jernvägs Aktiebolag med ett tecknat aktiekapital om 60 000 riksdaler banko.

Bolagets prospekt talar om en järnväg ända till Jönköping, i enlighet med Rundbergs plan och Totties besiktning, men i denna omgång gäller det sträckan Malmö-Lund. Man förutsätter att de 56 000 som staten anslagit till chaussén ska överföras till järnvägsprojektet. Det redovisas dock inte hur resterande kapital ska anskaffas. Prospektet talar om en kostnad av 300 000 riksdaler, inklusive lok och vagnar, men Snällposten refererar en uppgift om en halv miljon.

I början av december uppges att bolaget har sökt oktroj (vilket senare skulle benämnas koncession) på sin bana, men att varken karta eller kostnadsberäkning bifogats. Det framgår emel-

lertid att det är Beijers stakning som ligger till grund för förslaget. Men länge än så kommer man inte. Den 23 december avslår regeringen de anförda besvären över chaussén.

Det började med två spår

Luften går ur projektet, men järnvägsfrågan har kommit för att stanna. Vintern 1853-54 genomför den engelska firman Fox & Henderson en järnvägsstakning från Malmö till Lund med fortsättning till Traryd vid Lagan. Samtidigt mognar den statliga järnvägspolitiken fram. Troil agerar energiskt för att Skåne ska komma med i den första omgången, och i slutet av april 1855 startar arbetena på Södra stambanans del mellan Malmö och Lund.

Den planeras från början för två spår. 140 år senare börjar det bli dags för ett tredje.

Gunnar Sandin