

Torna och Bara järnvägsbolag

Publicerat i ÖSJ-bladet 2/1995

Gunnar Sandin

Vi vet från järnvägshistorien att Adolf E. von Rosen formulerade den första planen för ett landsomfattande svenskt järnvägsnät. Hans skånska huvudbana hade sin slutpunkt i Ystad, men en grenlinje gick från Kristianstad över Lund till Malmö.

Även andra började vid denna tid rita ut järnvägslinjer på sina Sverigekartor. Men den förste som konkret granskade terrängen i sydvästra Skåne för att finna en lämplig järnvägssträckning torde ha varit civilingenjör Carl Tottie. Han var född och utbildad i Sverige, men hade sedan arbetat ett tiotal år på en engelsk järnvägsbyrå. Vid sin återkomst till Sverige knöts han till von Rosens järnvägsbyrå, och han undersökte 1847 en banlinje från Stockholm till Göteborg. Han hade flera sådana prospekteringsuppdrag, men det närmaste han kom konkret svensk järnvägsbyggnad torde ha varit ett misslyckat försök att bygga den 17 km långa Norbergs järnväg i norra Västmanland.

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 som bekant ge kortare väg, men besvärligare stigning.

I början av 1850-talet hade järnvägsdiskussionerna blivit livliga på flera håll i landet. Vad gäller Lund noteras det första livstecknet i december 1851. Snällposten rapporterar den 15: "Sistlidna vecka hade härvarande handels-societet möte om ett särdeles viktigt ämne, nämligen om anläggande av en järnväg mellan Malmö och Lund. Saken väckte ett mycket livligt intresse och man yttrade en allmän önskan att denna viktiga angelägenhet måtte komma till ett önskvärt resultat. "Man var ense om den princip, att en järnväg hos oss lämpligast borde börja vid någon större gränsstad, och således ansluta sig till den europeiska kommunikationen. Till en sådan föreningspunkt borde Malmö vara den lämpligaste platsen och där-

för borde järnvägslinjen utgå vidare uppåt. Kostnaden för järnväg mellan Malmö och Lund antogs kunna uppgå till 10 Rdr Bko pr aln om järnvägen, vilket föreslogs, beräknades för hästkraft, eller, om den skulle göras nog solid att bära lokomotiv med ånga, 15 Rdr pr aln." Naturligtvis behövde saken utredas närmare, och handels-societeten anslog 400 riksdaler till en undersökning under förhoppning att regeringen skulle tillskjuta de ytterligare 1600 som erfordrades.

Under den närmaste tiden fortsätter så järnvägsdiskussionerna. En "mycket aktad man i provinsen" tycker att byggkostnaderna verkar höga. Följ John Ericssons råd att bygga enligt amerikanskt manér och inte efter det sex gånger dyrare engelska systemet, råder han, och tycker dessutom att loken borde drivas med Ericssons nyss upfunna varmluftsmaskin. Tidningens redaktör bidrar med en rapport om hur fastighetsvärdena fördubblades efter öppnandet av järnvägen Berlin-Stettin. Och från Höganäs berättas om planer på hästspårvägstrafik för badgäster på den befintliga gruvbanan.

I mars ger regeringen det äskade bidraget till undersökningen som därmed kan starta. Uppdraget går naturligt nog till Carl Gottreich Beijer, som sedan 1841 var chef för södra Väg- och vattenbyggnadsdistriktet. Obekant med hanteringen var han inte, ty han hade 1837-38 arbetat på det första ryska banbygget mellan S:t Petersburg och Tsarskoje Selo.

Till medhjälpare hade han en annan ingenjör med viss vana, Claes Adelsköld. Nu var han på väg till 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 övertalade 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."

Den Beijer-Adelsköldska kartan har tyvärr inte kunnat återfinnas i arkiven. Ett brottstycke som gäller utfarten från Malmö har dock återgetts i boken om

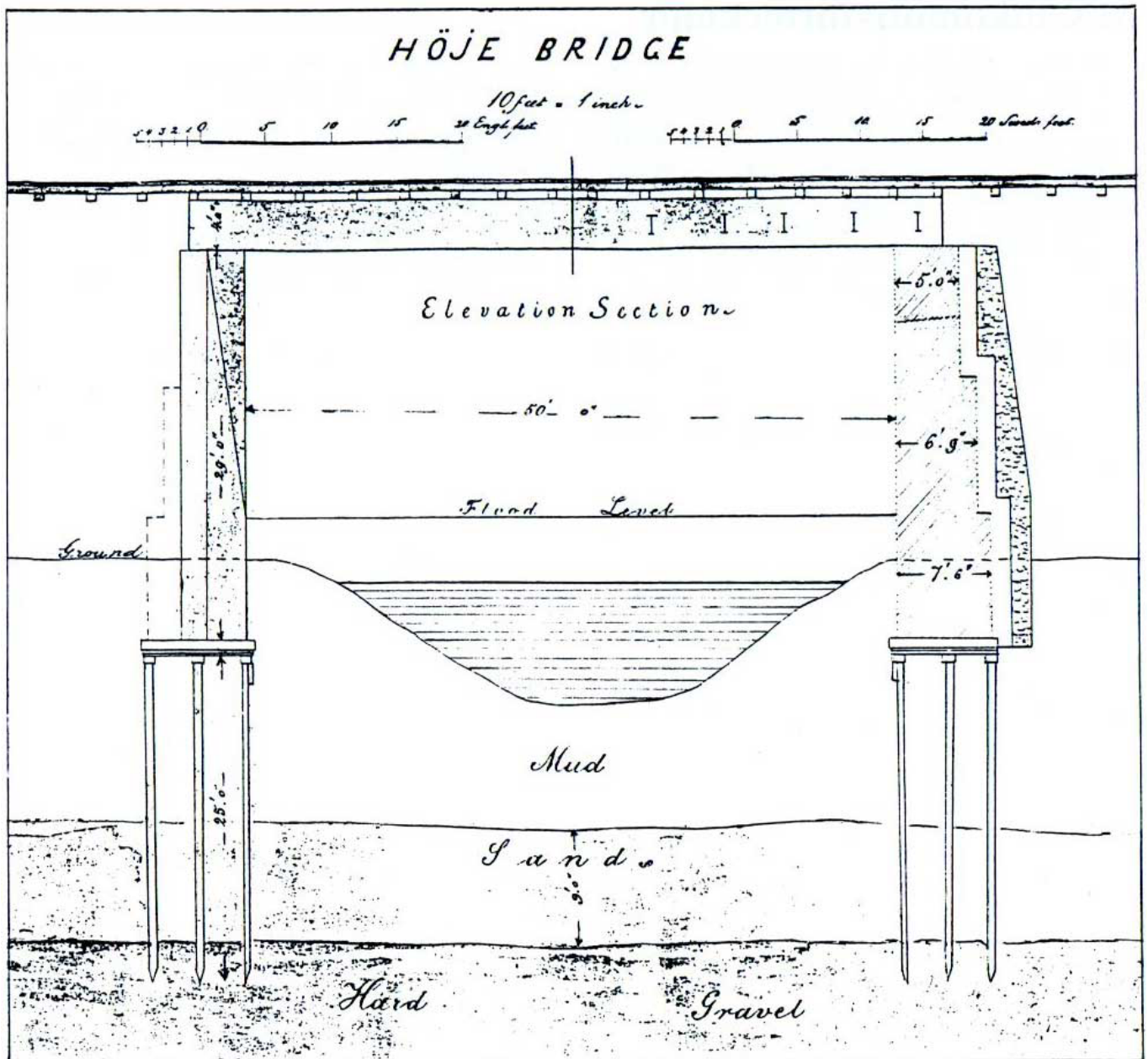
Malmö C 1933. Järnvägen löper där på en bank ute i Lommabukten, en gensträckning som tydligen ej bekymrade Beijer, som hade sysslat mycket med utfyllnadsarbeten för hamnen i Malmö. Man kan förmoda att den räta linjen fortsatte mot Lund, där stationen skulle ligga på platsen för bland annat "Siewers trädgård" i stadens "nedre" del, som tidningen rapporterar den 2 oktober 1852. Otto Ryding på Kulturen i Lund har nu identifierat platsen för trädgården i fråga som tomterna närmast söder om nuvarande Clemenstorget, alltså nära det läge som bangården så småningom fick, men något mer centralt.

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

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 c:a 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 konstitueras Torna och Bara Jernvägs Aktie-Bolag 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



I SJ-arkivet i Malmö saknas den karta över järnvägen Malmö-Lund som Beijer upprättade. Däremot finns från Gisbornes undersökning två år senare en skissartad ritning till bron över Höje å. Brobanans bredd, drygt arton meter, visar klart, att banan skulle vara dubbelspårig.

Malmö-Lund. Man förutsätter att de 56 000, som staten anslagit till chaussén skall överföras till järnvägsprojektet. Det redovisas dock inte hur resterande kapital skall 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 har bifogats. Det framgår emel-

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

Luften går ur projektet, men järnvägsfrågan har kommit för att stanna. Vintern 1853-54 genomför den engelska firmen Fox & Henderson genom Lionel Gisborne en järnvägsstakning från Malmö till Lund med en fortsättning till Traryd vid Lagan. Samtidigt mognar den statliga järnvägspolitiken fram. Troil

agerar energiskt för att Skåne skall 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.

Sven-Eric Nilsson har i Osby Hembygdsförenings årsbok 1994 inlett en gedigen genomgång av de tidiga skånska järnvägsprojekten, och en fortsättning har utlovats.