

# Sveriges första trådbussprojekt?

Publicerat i Tågposten 2/1984

Gunnar Sandin

När Lund-Bjerreds Spårvägsaktiebolag övergav planerna på eldrift och istället gick in för en konventionell lokbana, avgick bolagets förste verkställande direktör, Wilhelm Idström. Hans beslut var logiskt. Han hade lagt ner mycket arbete och energi på elprojektet och trodde helhjärtat på det. Det var antagligen också hans idé att två av hållplatserna skulle ha namn efter skandinaviska pionjärer på elektricitetslärans område, Edlund och Örsted. Det var först en kort tid före öppnandet som de döptes om till de mer prosaiska Leråkra respektive Kanik.

Att den första eldriftskalkylen blev så dyr berodde enligt Idström på att banans tilltänkta elverk i Fjellie skulle drivas med gasmotorer vilka krävde investeringar i gasverk och ackumulatörer plus lön åt en eldare. Djärv som Idström tydligen var föreslog han som drivkraft den rätt oprövade dieselmotorn som han menade skulle bli vida billigare.

Men på bolagets årsstämma i maj 1907 kom Idström. Till Bjarredbanans många besvikelser hade malmötrafiken hört. Sedan 1904 hade man om sommaren en daglig direktförbindelse med Malmö via förbindelsespåret till Flädie. Men malmöborna föredrog i stor utsträckning andra badorter framför Bjarred, och om de kom så tog de båt i stället.

Av någon anledning menade Idström att en anslutning via Önnerups station skulle vara mer attraktiv. I en skrivelse till och ett anförande på bolagsstämman föreslog han att Önnerup och Kanik skulle förbindas med en 1,25 kilometer lång väg över åkrarna. Bara två markägare skulle beröras och de var troligen välvilliga varför han menade att det inte skulle behövas koncession. Vägen skulle vara en "skenlös automobilbana" enligt Max Schiemanns system, alltså en trådbuss. Den skulle enligt förslaget inte gå på tidtabell utan beställas per telefon från Kanik när det fanns resande att hämta i Önnerup. "Anropsstyrning" kallas det med ett modernt uttryck.

Kontaktledningen skulle laddas från en dieseldriven generator. I Kanik kunde "automobilen" ansluta till tågen från Lund, men Idström tänkte sig också möjligheten att hjulen utformades så att de även kunde på skenor. I så fall kunde kontaktledningen förlängas till

Bjarreds station. Ja, ännu längre: vagnen kunde gå ner på väg igen och rulla vidare mot Bjarreds norra del där folk hade rätt lång väg till stationen. Gick detta bra tekniskt och ekonomiskt, vilket Idström var övertygad om att det skulle göra, skulle det nog snart bli aktuellt att elektrifiera hela banan. Konkret föreslog han att styrelsen skulle besiktiga sträckan mellan Kanik och Önnerup och sen beställa en utredning och ett kostnadsförslag från Siemens & Halske.

Det är inte svårt att fastställa varifrån Idström fick sin inspiration. I en kortare artikel i Teknisk tidskrift 1903 hade den "elektriska omnibusdriften" presenterats. Just Siemens & Halske hade byggt en trådbusslinje redan 1882 men sitt genombrott fick tekniken med Parisutställningen år 1900. I Frankrike byggdes inom kort tre linjer.

Det bästa systemet var dock enligt artikeln det som fanns på en bana i Sachsen. I juli 1900 hade det öppnats en linje enligt Schiemanns system på sträckan Königstein-Hütten-Königbrunn. Den hade fungerat bra trots livlig trafik. En personvagn transporterade 24 personer i 8-12 kilometers hastighet och det förekom även godstrafik. Släpskon var fylld med konsistensfett för att skona tråden och effektförbrukningen på plan mark var ungefär den dubbla mot en spårvagns.

Idström uppnådde faktiskt att stämman uttalade sig för en prövning av förslaget. Mer blev det dock inte. Styrelsen hade nog med akuta ekonomiska bekymmer och begärde aldrig in något ordentligt kostnadsförslag. I rapporten till följande årsstämma sade man sig visserligen ha prövat förslaget, man ansåg det "synnerligen tivelaktigt" om det skulle leda till ökad trafik. En sentida betraktare är böjd att hålla med. Sedan elektrifierades ju Bjarredbanan 1916 och Idström fick ett slags upprättelse. Men det är en annan historia.

