

## Om Nynäsbanan i gamla protokoll

Av Tord Bolander, Glimtar 2004



**Språket i en del handskrivna kommunala protokoll och andra handlingar från slutet av 1800-talet och början av 1900-talet fascinerar.**

**I två tidigare nummer av Glimtar har detta exemplifierats med citat från Österhaninge kommuns protokoll rörande omsorg om folknykterheten och hur fattigvården administrerades.**

**Hur några Södertörnskommuner formulerade sig för att få en järnväg fascinerar också.**

Djupdykning i de kommunala arkiven leder till slutsatsen, att det fanns en stor portion önsketänkande i de kommunala församlingarna för att få en järnvägsförbindelse med Stockholm men också mycket av tillfälligheternas spel för att projektet "Södertörns jernveg" skulle bli Stockholm-Nynäs

Jernvägsaktiebolag. En viktig förutsättning var, att ett antal Södertörnskommuner engagerade sig finansiellt, vilket de också gjorde med efterhand kännbara förluster.

I de kommunala arkiven saknas tyvärr årgångar med protokoll från den här tiden. Man kan spekulera över om detta också var tillfälligheternas spel. Efter fyra årtionden med seriösa och oseriösa järnvägsförslag blev det senhösten 1898 dags för rallarna att bygga "Södertörns jernveg". Att så skedde var mycket en följd av att år 1892 hade geologen Hjalmar Sjögren och hans maka Anna (dotter till Ludvig Nobel) vänt hem från oljefälten i Baku och köpt godset Nynäs i Ösmo socken. Ett observandum är, att tidigare ägare av godset hade varit engagerade för en del av järnvägsförslagen.

§ 1 i Ösmo protokollbok för kommunalstämman söndagen 15 november 1896 börjar med en kärnfull formulering, som belyser kyrkans (statskyrkan) betydelse som kungörelseforum för landskommunernas medborgare. *"Sedan kungörelsen angående dagens stämma blifvit uppläst å hvilken af tienstgörande prest blifvit antecknad att densamma blifvit i laga ordning tre söndagar å rad från predikstolen uppläst, däraf sista gången denna dag, förklarades stämman öppnad."*

Så börjar den kommunala dokumentationen av Nynäsbanans tillblivelse och av en genomgripande samhällsutveckling för berörda södertörnskommuner. Ösmo, som den största och rikaste av dessa kommuner, tecknade sig den dagen för 100000 kronor i stamaktier. Stockholms stad var helt ointresserad av aktieteckning.

I stämmoprotokollet har stämmans ordförande, arrendatorn på Hammersta Frithiof Trotz, som avskrift skrivit in ett brev från järnvägskommittén som undertecknats av geologiprofessorn Hjalmar Sjögren:

"På uppdrag af kommitterade för Södertörns jernveg.

Hj. Sjögren."

Från brevet citeras om linjens dragning:

..." från Hemfosa går den föreslagna linien förbi Tungelsta och Vesterhaninge kyrka med stationer vid båda dessa ställen. Från Vesterhaninge kyrka ledes jernvägen förbi Länna i Österhaninge socken med station vid den s.k. Handen och derifrån förbi sjön Drefviken för att anknyta sig vid lämplig punkt af stambanan, Saltsjöbanan eller helst och under förutsättning af intresse från Stockholms stads sida ingå till Södra stationen i Stockholm."

Stockholms stad var ointresserad investera i järnvägsprojektet 1856, så även 1896.

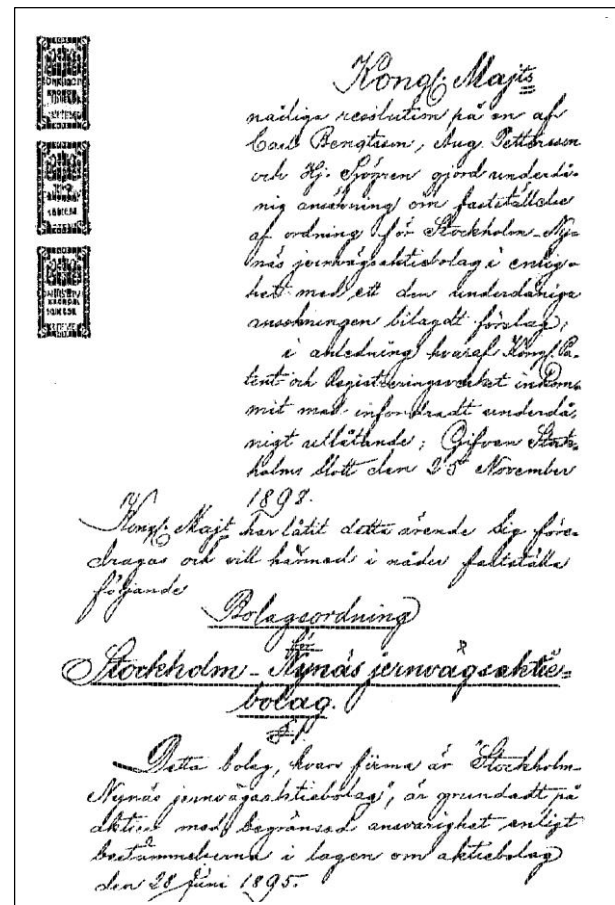
Godsägare John Upmark på Hammar, kommunalstämmans ordförande i Västerhaninge, är en av de drivande i projektet. Från hans utförliga skrivelse 15/11 1896 till kommunalstämman citeras: ... "och de öfriga trettiofem tusen (35000) Kronor åstadkommes genom frivilliga teckningar af dem, som synes komma att få den mest i ögonen fallande fördelen af jernvägen, neml de större gårdarna och de som ligga närmast eller i öfrigt har största intresset för jernvägens kommande till stånd."

Beträffande lönsamheten för järnvägsprojektet finns inte mycket substans. I Upmarks skrivelse finns dock följande: ..."att under de första 10 åren då jernvägen dels är under byggnad, dels icke kommit till den utveckling, att den kan lemna någon utdelning till stamaktien".

Med ett kommunalt lån på 65000 kr och med 40 års amorteringstid för järnvägslånet skulle Västerhaninge årliga utbetalning bli 3200 kronor. Kommunens samtliga utgifter denna tid var cirka 5000 kr.

I november 1898 hade järnvägsbygget kommit igång i Ösmo kommun. 30 man arbetade vid området för nuvarande Nynäs havsbads hållplats. Kommunalnämnden behövde värna om nykterheten inom kommunen och beslöt ansöka om att Kungl. Befallningshafvande skulle stadga "att all ölförsäljning inom kommunen, således äfven af ölutkörare från vagn måtte förbjudas under den tid järnvägsbygget pågår."

Flera hundra rallare anställdes och enligt bolagets styrelseprotokoll från den 13/2 1899 var 280 man sysselsatta närmast Nynäs och 80 man vid "andra avdelningar". Bolagsledningen såg till att sjukhusvård fanns åtkomlig för rallarna. Interimstyrelsen för Stockholm-Nynäs Järnväg begärde att Kongl. Serafimerlasarettet skulle medge "att de vid bolagets järnvägsbyggnad anställda arbetare måtte vid förefallande behof erhålla vård å Kongl. lasarettet med lägsta afgift eller 40 öre per dag.



I början av år 1900 kan järnvägsprojektets kärva ekonomi spåras i de kommunala protokollen. En kommunal räntegaranti kom upp på dagordningen för de berörda kommunerna. I argumenteringen talas om nejdens egendom och att företaget är av sådan beskaffenhet "att det lofvar att blifva fullt räntegifvande kanske inom kort tid."

Verkligheten blev i stället nya ekonomiska uppoffringar för både enskilda personer och för berörda kommuner. Kassaförstärkningar behövdes både under byggperioden och flera år efter att banan öppnats för trafik.

År 1905 kom rekonstruktionsförslag med bildandet av ett särskilt trafikaktiebolag och både i april och maj var detta huvudtema på Ösmos kommunalstämmor. Intressant är hur förslaget klubbades igenom jämfört med nutida röstregler i kommunala församlingar. Det blev votering och protokolltexten lyder: *"Detta beslut fattades med 29049 röster af 31 röstande, mot 3.590 röster af 14 röstande. Mot beslut reserverade sig Baron O. Toll, komminister W. Appelbom och herr Amberg."*

Beslutet överklagades av två röstberättigade kommunmedborgare stöttade av andra kommuninvånare. Besvärsskrivelsen, som är ett tydligt exempel på vad graderad rösträtt innebar slutar: *"Hvad slutligen angår det sätt hvarpå beslutet kommit till stånd är majoriteten ej så öfverväldigande som af protokollet kan synas. Af de 29049 röstande för bifall har ej mindre än 21600 avgifvits af allenast 3 röstande. ... afgåvo nämligen hvärder a 7200 röster ehuru lagligen ej får utöfvas större antal röster än 5000. ..."*

En intressant indirekt koppling personellt och delvis finansiellt fanns mellan tillkomsten av Nynäsbanan och den egnahemsbebyggelse i norra delen av Södertörn, som kom igång några år efter järnvägens öppnande för trafik. En del fakta om detta och om den snabba samhällsomvandling, som skedde kring södra delen av sjön Drevviken vid 1900-talets början beskrivs i Vendelsö Fastighetsägareförenings skrift från 2003 med titel *"Södra Drevviken"* under avsnittet Tomtblagen.