



Hösten 2010

Högskolan Kristianstad

Kandidatuppsats i historia

Kurs SHI31L

15 högskolepoäng

När järnhästarna kom till stan

En studie av järnvägsdebatten i Kristianstadsbladet 1859

Författare

Martin Andersson

Handledare

Attila Lajos

Examinator

Marie-Louise Rodén

Abstract

Uppsatsen handlar om den diskussion som fördes kring järnvägen innan den södra stambanan grenade ut sig till Kristianstad. Studien tar sin utgångspunkt i år 1859, drygt fem år innan byggandet från dagens Hässleholm påbörjas. Genom att utgå från insändare till tidningen *Kristianstadsbladet* detta år vill uppsatsen belysa vilka frågor som var mest tongivande i diskussionen, vilket eventuellt motstånd som fanns mot järnvägen samt utifrån vilka aspekter och intressen man argumenterade. Metoden som har använts är en kvalitativ textanalys med en historiematerialistisk ansats som utgångspunkt. Resultatet av studien visade att de mest framträdande frågorna i diskussionen var hur banan skulle finansieras och var exakt banan skulle gå. Studien visade även att det inte fanns något större motstånd mot järnvägsbygget, vilket så var fallet på vissa andra håll i Sverige. De vanligast förekommande argumenten för ett byggande utgick oftast ifrån ekonomiska aspekter kring järnvägens lönsamhet.

Nyckelord: Järnväg, Kristianstad, Kristianstadsbladet, tidningsinsändare, 1850-talet

INNEHÅLL

1. INLEDNING	5
1.2 Syfte och frågeställningar	7
1.3 Metod	8
1.4 Teori	9
1.5 Källor	10
1.6 Avgränsningar	11
1.7 Disposition	11
2. FORSKNINGSBAKGRUND	12
2.1 Tidningsanalys med mötet mellan modernitet och tradition i blickfånget	12
2.2 Belysning av oppositionen	13
2.3 Begreppet ”Järnvägssocialism”	14
2.4 Konflikt med andra yrkesgrupper	15
3. SVERIGE UNDER 1850-TALET	16
3.1 Handel och infrastruktur	16
3.2 Kort beskrivning av Kristianstad under 1850-talet	17
3.3 Om tidningen <i>Kristianstadsbladet</i> och dess konkurrent	18
4. TIDNINGSSÄNDARNA	19
4.1 Nr 43 - onsdagen den 1 juni 1859	20
4.1.1 Innehåll	20
4.1.2 Analys	21
4.2 Nr 44 - torsdagen den 4 juni 1859	23
4.2.1 Innehåll	23
4.2.2 Analys	23
4.3 Nr 45 - onsdagen den 8 juni 1859	25
4.3.1 Innehåll	25
4.3.2 Analys	26
4.4 Nr 47 - onsdagen den 15 juni 1859	27
4.4.1 Innehåll	27
4.4.2 Analys	27
4.5 Nr 49 - onsdagen den 22 juni 1859	29
4.5.1 Innehåll	29
4.5.2 Analys	30
4.6 Nr 53 - onsdagen den 6 juli 1859	30
4.6.1 Innehåll	30
4.6.2 Analys	31
4.7 Nr 58 - lördagen den 23 juli 1859	32
4.7.1 Innehåll	32
4.7.2 Analys	33
5. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS	33
5.1 Vad diskuterades?	34
5.2 Vilket motstånd fanns?	34
5.3 Utifrån vad argumenterade man?	35
6. REFERENSER	36

1. INLEDNING

Vi befinner oss i Kristianstad 29 juli 1865. Denna dag är något av en historisk milstolpe för staden: under stora festligheter invigs denna dag järnvägen mellan Kristianstad och Hässleholm (CHJ). Dagen till ära har inte bara Sveriges konung Karl XV anlänt för invigningen, utan även den danske kungen Christian IX, vilket inte inträffade vid någon annan järnvägsinvigning i Sverige. Färdigställandet av den nya järnvägsförbindelsen hade skett i rekordfart; efter flera turer fram och tillbaka påbörjades slutligen arbetet 2 februari 1864 med inte mindre än fyrahundra man. Denna järnvägslinje var den första enskilda järnvägen i Skåne som invigdes; det skulle dröja ytterligare två dagar innan linjen mellan Landskrona och Helsingborg under nästan lika stora festligheter skulle invigas.¹

Beslutet om de statliga stambanornas byggande togs dock så sent som 1854.² Sverige var relativt sent med järnvägsbyggen om man jämför med övriga Europa. Sedan lång tid tillbaka fungerade Skåne som en förbindelselänk till den övriga europeiska kontinenten. Framförallt Helsingborg och Malmö var (och är än idag) viktiga överfartsorter till i första hand Danmark. Riksdagens intentioner var i första hand att högsta prioritet skulle ägnas åt att bygga en järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Stockholm. Ett antal skånska riksdagsmän framhävde dock med ovan nämnda argument betydelsen av att bygga en stambana mellan Stockholm och Malmö så snabbt som möjligt.³ Ett viktigt namn i detta sammanhang är malmölandshövdingen Samuel von Troil. Han lyckades få till stånd en byggstart av den södra stambanan samtidigt som sträckan Stockholm-Göteborg. Den södra stambanan prioriterades dock inte lika högt och fick därmed mindre anslag av riksdag och regering. Von Troil menade även att de svenska ingenjörerna hade bristande erfarenhet av just järnvägsbyggen. Han startade därför en insamling i Malmöhus län för att kunna engagera en utländsk ingenjör med mer kompetens på området. Insamlingen drog in 24 000 riksdaler och räckte till att Lionel Gisborne kunde engageras samt planera och bygga en järnväg som räckte från Malmö till Traryd i Småland.⁴ Byggandet från Malmö och norrut skedde i etapper och år 1860 var man framme i Hässleholm. Den första delsträckan, Malmö-Lund blev färdig först och kunde

¹ Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar, *CHJ Christianstad-Hässleholms Jernväg 1865-1990*, Vinslöv 1990, s.4-5.

² Stambanor = De järnvägar som staten skulle finansiera byggandet av.

³ Johannesson Gösta, *Skånes Historia*, Stockholm 1972, s.403-405.

⁴ Sandin Gunnar, "Skånes järnvägar: historia och geografi", i Åke Werdenfels (red), *Skånsk järnväg*, Hässleholm 1990, s.11.

invigas redan i december 1856.⁵ Som jag nämnde ovan så dröjde det dock några år innan stambanan tilläts grenas ut sig till Kristianstad.

Något som tidigt utmärkte järnvägsbyggandet var framförallt att privata aktörer startade järnvägsbolag och fick ansluta sina järnvägar till de statliga stambanorna. Faktum är att de allra flesta linjer finansierades med privata medel. Ofta var det storgodsägare och rika köpmän som bidrog med den största delen av pengarna, men senare fick socknen och kommunerna allt större betydelse.⁶ Följden av detta blev ett intensivt byggande och vid sekelskiftet år 1900 var Skåne redan Sveriges mest järnvägstäta region.⁷ Ett viktigt namn i detta sammanhang är greve Adolf Eugen von Rosen. Denne erhöll redan 27 november 1845 tillstånd av regeringen för att starta ett järnvägsbolag och få ensamrätt på järnvägsbyggandet. Genom att peka på betydelsen för försvaret och framförallt handeln, så lyckades von Rosen även få ett statsanslag beviljat för ett stort järnvägsbygge på sträckan mellan Örebro och Köping.⁸ Modellen med att ge ett bolag monopol på ett infrastrukturellt bygge hade måhända fungerat vid byggandet av Göta Kanal, men med järnvägen blev det problem. Järnvägen sågs som något osäkert att investera i och det blev mycket svårt att locka privata finansiärer.⁹

Det var nu idén om stambanorna uppkom. Tanken var att staten skulle gå in som finansiär och skapa själva ”ryggraden” i transportnätet genom ett antal större banor som skulle löpa från en del av landet till en annan. Stambanenätet finansierades framförallt med tyska obligationslån. Dessa finansierade inte bara järnvägsnätet, utan även andra delar av infrastrukturen. Följden av detta blev att landets statsskuld skenade iväg.¹⁰ När denna grunden med stambanenätet väl var lagd så skulle privata aktörer få bygga mindre bibanor i anslutning till dessa. I och med detta startade en process där enskilda investerare blev mer benägna till att satsa på järnvägen. Det dröjde inte länge förrän von Rosen fick flera efterföljare som lyckades betydligt bättre med sina bolag.

Det är inte svårt att föreställa sig att järnvägens införande innebar en stor kommunikationsmässig omvälvning för de städer och byar som berördes. Det är dock viktigt

⁵ Johannesson, 1972, s.403-405.

⁶ <http://www.ts.skane.se/fakta/jarnvagen-i-skaane>.

⁷ Skansjö Sten, *Skånes historia*, Borgå 2006, s.213.

⁸ http://www.historiskt.nu/normalsp/tgoj/okj/okj_historik.html.

⁹ Geijerstam Jan af & Kaijser Arne, ”En spårbunden historia” i Karin Rosanders (red), *Järnvägen 150 år 1856-2006*, Turin 2005, s.28.

¹⁰ Magnusson Lars, *Sveriges ekonomiska historia*, Falun 2002, s.262-263.

att påpeka att det fanns små grupper i befolkningen som inte tog emot den nya transporttekniken med öppna armar. Något som är genomgående för hela människans historia är vår inneboende rädsla för det nya och okända. Detta är något som i synnerhet gäller tekniska landvinningar. Det har funnits en tanke om att det existerar en form av ”styrkebalans” mellan människa och natur. Det är när människan utmanar denna balans alltför mycket som naturen kan slå tillbaka med full kraft. På detta sätt kommer människan alltid att vara underlägsen naturen och gör därmed bäst i att inte utmana den ordning som Gud har skapat.¹¹ Idag kan det vara lätt att skratta åt alla de föreställningar som folk hade kring framförallt lokomotiven. Ett välkänt exempel på detta är föreställningen om att människor skulle gripas av galenskap när man stormade fram i den svindlande hastigheten av 40-50 km/h. Den som åkte för mycket tåg kunde drabbas av ”tågsjuka” som kunde härledas till alla de små vibrationer som kroppen hela tiden utsattes för under resan. En annan åkomma var en diffus utmattning av sinnen; synen påverkades om man tittade för länge på det framrusande landskapet utanför kupén.¹²

Det är mot bakgrund av detta som jag blev riktigt motiverad till att utföra min studie; min nyfikenhet väcktes av berättelser som dessa. Min pappa har under hela min uppväxt varit intresserad av järnväg och lokomotiv och vi besökte flera gånger järnvägmuseet i Kristianstad. Han har även berättat att det faktiskt fördes en diskussion kring järnvägen i Kristianstad innan den byggdes. Man behöver inte läsa några större mängder järnvägsrelaterad litteratur för att kunna konstatera att denna typ av diskussion inte har blivit belyst i någon större omfattning. Detta gäller inte bara för Kristianstad, utan även för överhuvudtaget hela Sverige.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med denna uppsats är att ta reda på om det fördes någon diskussion kring järnvägen i Kristianstad och hur denna diskussion i så fall tog sig uttryck gick genom tidningsinsändare i *Kristianstadsbladet*. Fokus för studien ligger på tidsperioden maj-augusti 1859.

Mina frågeställningar är följande:

- Vilka frågor var mest tongivande i diskussionen?

¹¹ Nyström Örjan, *Järnvägar och järnvägare*, Vänersborg 1991, s.26.

¹² Ibid, s.27.

- Fanns det något utbrett motstånd mot järnvägen?
- Vilka argument var vanligast förekommande i diskussionen?

1.3 Metod

Jag blev tidigt under arbetets gång rekommenderad att kontakta Landsarkivet i Lund för att se om de hade handlingar som jag kunde ha nytta av i arbetet. Det stod dock ganska snart klart att de hade mycket få arkivalier som direkt berörde järnvägsbygget i Kristianstad. Till största delen rörde det sig om bevarade dokument från 1900-talets första decennier rörande underhåll av olika slag. Jag blev därför tipsad om att istället kika i något av magistratens protokoll från 1860-talets början. Detta gav ett något bättre resultat. Jag kunde se att järnvägsfrågan hade tagits upp på dessa möten; framförallt rent ekonomiska frågor kring byggandet diskuterades. Med tanke på mitt syfte och mina frågeställningar så fick jag däremot tidigt känslan av att jag letade efter en nål i en höstack. Att studera gamla protokoll med minst sagt klurig och svårtydd handstil för att urskilja vad befolkningen i gemen tyckte och tänkte i frågan kändes inte heller speciellt givande; snarare ordentligt missriktat. Jag följde därför rådet att bege mig till Universitetsbiblioteket och deras samling av mikrofilm.

Mina intentioner med studien var från början att den även skulle vara en blandning mellan en kvantitativ och en kvalitativ studie. I slutändan har jag dock ändå bestämt mig för att bortse vissa kvantitativa element såsom eventuell statistik. Detta eftersom jag i första hand är intresserad av själva diskussionen som fördes. Studien har därför fått anta skepnaden av en kvalitativ textanalys, vilket passar bättre ihop med mina frågeställningar. Detta innebär att jag som forskare läser igenom texten flera gånger och försöker skilja ut de delar som är mest relevanta för mina frågeställningar. Vissa delar av texten blir på detta sätt mer väsentliga än andra för att sedan pusslas ihop och skapa en övergripande förståelse. Det är mycket viktigt att man i detta sammanhang kan låta sina tolkningar speglas gentemot den kontext som texten är skriven i och att sedan kunna förhålla sig till detta.¹³

För att genomföra denna analys har jag framförallt utgått ifrån två textanalytiska metoder. Den första metoden är en form av systematisering som syftar till att kartlägga debattartiklarnas innehåll. Denna metod har använts för att systematisera och skapa överblick

¹³ Esaiasson Peter, Gilljam Mikael, Oscarsson Henrik & Wängnerud Lena, *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*, Vällingby 2007, s.237.

över framförallt de argument som har använts i debatten. Detta för att lättare kunna urskilja de övergripande linjerna i diskussionen. En tidningsinsändare har inte enbart ett manifest, utan även ett latent budskap. En kort förklaring av detta är att ett manifest budskap är det som man direkt kan läsa sig till i texten och det latent är det budskap som kan uttydas först när man ”läser mellan raderna”. Återigen så är det här viktigt att man är bekant med den miljö som texten har producerats i för att kunna förstå hela kontexten. I denna typ av argumenterande texter så blir även vissa ord, begrepp och framförallt formuleringar på olika sätt laddade med värderingar.¹⁴ Genom att visa på exempel av detta slag i texterna, så vill jag peka på utifrån vilka ståndpunkter och eventuella intressen man argumenterade.

Min andra metod går ut på att jag analyserar argumenten och eventuella intressen utifrån mina teoretiska utgångspunkter.

1.4 Teori

Min teoretiska utgångspunkt under uppsatsarbetet har varit att närma mig källmaterialet med en historiematerialistisk ansats. Enligt detta synsätt är det framförallt ekonomiska och strukturella faktorer som driver historien framåt. Denna idé formulerades av Karl Marx som delade in historien i fem olika epoker utifrån produktionssätt: slavsamhället, feodalsamhället, det kapitalistiska samhället, det socialistiska samhället och slutligen det kommunistiska samhället.¹⁵ Inom dessa samhällen finns det inneboende motsättningar mellan samhällsgrupperna. Detta kommer förr eller senare att innebära en förändring i produktionssätt med revolution som följd. Ett exempel på detta är den inneboende motsättningen mellan slav och slavägare i slavsamhället, där slavar förr eller senare kommer att resa sig.¹⁶ Under hela min skoltid har jag alltid fått uppfattningen att järnvägsbyggandet framförallt motiverades utifrån ekonomiska incitament och att man gärna jämförde sig med andra länder. Jag har även en tanke kring att det i en tid av industriella förändringar och begynnande industrialisering fanns ett behov av att vilja profilera Kristianstad som en handelsstad. Sedan 1847 betraktades staden inte längre som en fästning och då ville man profilera sig som en ämbetsmannastad. Det är möjligt att detta kanske inte heller räckte till för att locka till sig folk i en tid när Sveriges exportvaror i allt högre grad

¹⁴ Ibid, s. 249-250.

¹⁵ http://www.historia2.se/index.php?option=com_content&view=article&id=121:2-historiesyn-olika-saett-att-tolka-historien&catid=47:historieteori-och-kaellkritik&Itemid=142.

¹⁶ Lajos, Attila (100902). Historieteori. Föreläsning på Kristianstad högskola.

började efterfrågas utomlands. Genom en järnväg till Kristianstad skulle staden på ett mer omedelbart sätt knytas till övriga delar av landet, men det skulle även bli lättare med eventuella kontakter i Europa. Aspekten kring just järnvägens eventuella lönsamhet skymtar även förbi när man läser Peter Selins bok *Inlandsbanan – Idé och historia*. Detta kommer jag även att ta upp under rubriken ”Forskningsbakgrund”. Jag tycker att denna tanke om framåtskridande passar väl ihop med temat, men det återstår att se om detta var tongivande även i Kristianstad och i så fall hur pass mycket.

Andra strukturella faktorer skall dock inte heller förbises. Vid stora, långsamma samhällsförändringar brukar någon form av motsättning ge sig till känna. I detta fallet kan det röra sig om konflikter mellan det gamla, traditionella samhället och det nya, moderna. Det kan dock även röra sig om konflikter mellan stad och landsbygd. Genom utvecklingen skedde även en förändring av samhällsklassernas sammansättning; främst genom att andelen lönearbetare ökade. Som tidigare nämnts så hade dock inte Kristianstad någon direkt industri vid 1850-talets slut, så det är tveksamt om denna motsättning kan skönjas i diskussionen.

Det är måhända lätt för oss idag, drygt 150 år senare att tycka att det är märkligt att det faktiskt fanns ett visst motstånd mot järnvägen. Fanns det ett överhuvudtaget ett i Kristianstad eller var alla eniga? Om den ena sidan motiverade ett byggande med ekonomiska argument; vilka var då motståndarsidans argument?

1.5 Källor

Mitt huvudsakliga källmaterial består alltså av insändare till *Kristianstadsbladet* under år 1859. *Kristianstadsbladet* grundades redan 1856 och blev då stadens andra tidning. Sedan 1830 fanns tidningen *Skånska Posten* och denna fick nu en ordentlig konkurrent. Vid inventeringen av källmaterial så har jag försökt komma över även denna tidning på mikrofilm för den aktuella period som jag har valt att fokusera på. Detta har jag dessvärre ej lyckats med; tidningen finns på mikrofilm fram till just 1859, men vid en kontroll hos Lunds landsarkiv så tycks den inte finnas där. Detta är beklagligt eftersom det hade varit mycket givande för uppsatsarbetet att göra en jämförelse hur debatten gick i de två tidningarna.

1.6 Avgränsningar

Ifråga om tidsperiod så utgår uppsatsen från år 1859 och är naturligtvis inriktad på Kristianstad. Efter att ha gått igenom samtliga nummer av *Kristianstadsbladet* mellan 1860-1863, så insåg jag att frågan om järnvägen inte diskuterades i någon större omfattning dessa år. Jag valde därför att leta mig bakåt i tiden och just 1859 var ett år då frågan tycks ha varit i ropet som mest, speciellt under månaderna maj-augusti. Mot bakgrund av detta har jag valt att låta dessa månader under detta år få vara utgångspunkt för uppsatsen.

Jag är övertygad om att liknande diskussioner förekom på andra håll i Sverige och i en större studie hade man naturligtvis kunnat jämföra debatten i någon av Sveriges rikstäckande tidningar. Regionala skillnader förekom säkerligen beroende på om man bodde på landet i ett litet begynnande stationssamhälle, i en större stad eller i en mindre stad såsom Kristianstad.

1.7 Disposition

I mitt inledningskapitel har jag försökt skapa en kontext genom att först beskriva järnvägens introducerande i Sverige och sedan sätta in Kristianstad i detta sammanhang. Jag har därefter presenterat mina frågeställningar, min metod, den teori jag har utgått ifrån samt mitt källmaterial. Vad som följer härnäst är ett kapitel där jag beskriver forskningsläget. Min tanke här har varit att vilja belysa vad som har skrivits om olika former av motstånd mot järnvägen samt vad som tidigare har skrivits om hur två stationssamhällen har bemött det nya, moderna samhället. Därefter följer ett kortare kapitel där jag beskriver hur Sveriges rent handelsmässiga och infrastrukturella förutsättningar såg ut kring 1850-talet. Här pekar jag också på i vilket sammanhang jag menar att man bör sätta in järnvägsbyggandet. I detta kapitel berättar jag även lite kort om tidningen *Kristianstadsbladet*. I kapitel 4 kommer slutligen själva undersökningen. I studien har jag använt mig av åtta tidningsinsändare. Jag har valt att disponera detta kapitel på så sätt att varje insändare är sorterad under varsin underrubrik och inleds med att jag först berättar om insändarens innehåll. Därefter följer själva analysen där jag med exempel visar på vilka möjliga intressen som kan röra sig bakom skribenternas argumentation och vilka frågor som var mest tongivande i diskussionen. Uppsatsen avslutas sedan med några sammanfattande ord över vad jag har kommit fram till under studien samt uppslag för vidare studier.

2. FORSKNINGSBAKGRUND

När detta skrivs har jag ägnat ett antal veckor åt att försöka finna studier med ett liknande syfte och med i bästa fall liknande frågeställningar som jag har. Detta anser jag själv att jag dessvärre inte har lyckats speciellt bra med och jag har fått vänja mig vid tanken på att ingen har gjort en studie kring hur debatten kring järnvägsbygget i mitten av 1800-talet i Sverige har skildrats i olika media. Detta är beklagligt eftersom det hade varit riktigt intressant att se om jag kom fram till ett liknande resultat som den person som gjort en liknande studie. Precis som jag skrev i min inledning så verkar inte denna aspekt av järnvägen har belysts i någon större omfattning. Att det förhåller sig på detta sätt inom såväl det populärvetenskapliga segmentet som inom facklitteraturen är anmärkningsvärt, men att det inte tycks ha skrivits någon uppsats kring detta är synnerligen suspekt.

2.1 Tidningsanalys med mötet mellan modernitet och tradition i blickfånget

Det närmsta jag har kommit något som liknar min uppsats syfte är en tidningsanalys gjord av Per-Olof Andersson. Analysen heter ”I nya och gamla spår! Mötet mellan modernitet och tradition i två stationssamhällen speglat genom två tidningar” och återfinns i boken *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Precis som titeln antyder så har Anderssons syfte med analysen av tidningarna varit att visa på ”olika sätt att hantera och bearbeta inträdet i det moderna”.¹⁷ Samhällena ifråga är Alvesta och Älmhult och tidningarna det rör sig om är *Alvesta Tidning* och *Älmhults Tidning*. Dessa tidningar gavs ut under ett fåtal år under sekelskiftet år 1900 och vid en översiktlig studie så tycks de vara varandras politiska motsatser. Andersson visar med hjälp av utdrag ur *Alvesta Tidnings* ledarartiklar hur man under sin korta levnadstid agiterade mot fackföreningar, sekularisering och sedligheternas förfall, ställde sig bakom nykterhetsrörelsen samt pekade på att de nordiska folkens frihet var hotad av Tyskland. Därefter följer en liknande analys av *Älmhults Tidning* som tycks vara betydligt mer framstegsvänlig. Det intressanta är att denna tidning, till skillnad från *Alvesta Tidning*, inte väljer att ta någon direkt politisk ställning. Istället vill man belysa nyheter som har förankring i lokalsamhället utan att orsaka alltför mycket kontrovers. Framförallt järnvägen får stort utrymme i tidningen, som här beskrivs som ”något av en

¹⁷ Andersson Per-Olof, ”I nya och gamla spår! Mötet mellan modernitet och tradition i två stationssamhällen speglat genom två tidningar”, i Peter Aronssons & Lennart Johanssons (red), *Stationssamhällen – Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Trelleborg 1999, s.119.

symbol för samhällets oförtröttliga framåtskridande”.¹⁸ Andersson nämner dock inte hur man såg på järnvägen i *Alfvesta Tidning*, vilket är synd. Att ge sig i kast med några generaliserande gissningar känns för mig även alltför vågat.

Jag har valt att ta med Anderssons analys här eftersom han tycks ha utgått från en metod som påminner en hel del om min. Det rör sig om en textanalys där Andersson framförallt har försökt utläsa vilka olika intressen som skymtar i de båda tidningarna. Skillnaden i själva utförandet ligger framförallt i att jag har valt att analysera insändare till tidningen och Andersson har utgått från de båda tidningarnas ledare. När jag läste analysen fick jag en hel del idéer och möjliga infallsvinklar värda att ta upp i min egen uppsats. En aspekt av detta är att under min egen analys beakta mötet mellan det gamla och det moderna samhället se om det finns något uttryck för detta.

2.2 Belysning av oppositionen

I Peter Selins bok *Inlandsbanan – Idé och historia* nämns den opposition som fanns vid byggandet av Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Gällivare. Oppositionen beskrivs här som ”dämpande”. De röster som höjdes handlade framförallt om att man inte skulle bli alltför optimistisk ifall banan skulle visa sig bli ett ekonomiskt fiasko. Pehr Pehrson från Lantmannapartiet i Blekinge län uttryckte sig på följande sätt:

*”Man bör vara mera varsam med byggandet af statsbanor hädanefter, än man varit under den senaste tidsperioden [---] Denna fråga kan ju [...] få vara en framtidsfråga, och vi kan ju komma öfverens om att tiden nu icke är inne att gifva på hand nya sådana byggnader, som skulle blifva så pass dyrbara, som den nu ifrågasatta jernvägen säkerligen skulle blifva.”*¹⁹

Inom den politiska sfären fanns det alltså en viss oro för banornas eventuella uteblivna lönsamhet. Men hur tänkte den del av befolkningen som inte var politiskt aktiv? Gunnar Sandin skriver i kapitlet ”Skånes järnvägar: historia och geografi” i boken *Skånsk järnväg* att i princip alla ville ha järnväg. Sandin är dock noga med att poängtera att det visst fanns personer som var skeptiska till den nya transportteknikens lönsamhet. Dessa personer fick dock finna sig i att vara i förkrossande minoritet. Däremot uppstod en del bortförklarande

¹⁸ Ibid, s.125.

¹⁹ Selin Peter, *Inlandsbanan – Idé och historia*, Östersund 1996, s.24.

myter i de små samhällen som inte fick ta del av järnvägen. En vanligt förekommande sådan var att man inte hade fått järnväg eftersom en rik person i bygden med högt anseende inte hade velat skjuta till pengar till projektet och därmed hade utvecklingen bromsats.²⁰

Jag tycker att Selins bok är intressant eftersom den i stort sett är den enda skrift som jag har hittat som uttryckligen nämner oppositionen mot byggnadsplanerna i Sverige. Den handlar visserligen inte om Kristianstad eller Skåne, men det är inte svårt att tänka sig att ett liknande motstånd kan ha funnits i andra delar av landet. Det är dock viktigt att poängtera att denna opposition inte kan ha varit speciellt stor och talför. Om debatten hade varit större, så hade denna utan tvekan gjort ett visst avtryck i historieskrivningen. Det tycks istället till övervägande del röra sig om ett dämpat förmanande till eftertanke.

2.3 Begreppet ”Järnvägssocialism”

Redan tidigt i uppsatsarbetet stötte jag på ett för mig tämligen nytt begrepp;

”Järnvägssocialism”. Detta skedde i Örjan Nyströms mycket välskrivna bok *Järnvägar och järnvägare* där ett av kapitlen heter just detta. Här slås det fast en gång för alla att 1800-talet var en tid av förändringar på väldigt många plan. Samhället förändrades i snabb takt.

Socialistiska, konservativa och liberala tankar formades och fick stor spridning genom just tidningar såsom *Kristianstadsbladet*. Järnvägen påverkade inte bara länders ekonomi och gemene man på det sätt som jag beskrev ovan; den gjorde ett avtryck även i den politiska idéhistorien. Av de tre ideologierna var det till största delen socialismens anhängare som gick i främsta ledet för all den nya teknik som kom under 1800-talet. Om man ska generalisera så utgjorde inte järnvägen något direkt undantag här heller. Tankarna kring järnvägsutbyggnaden krockade dock tidigt med liberala ideal.²¹

Den absoluta utgångspunkten inom liberalismen är individens frihet. Det är upp till varje enskild människa att skapa de bästa möjliga förutsättningarna för ett bra liv. Utmärkande är här även att detta ska ske utan statlig inblandning eller andra hinder. Som utomstående betraktare kan man vid en första anblick fråga sig på vilket sätt järnvägen stod i motsättning till detta; att privata akörer skötte linjerna för egen vinst var som tidigare nämnts mer regel än undantag. Från början tycktes det ändå som att hela järnvägsdriften krävde ett starkt

²⁰ Sandin, 1990, s.13.

²¹ Nyström, 1991, s.35.

centraliserat monopol som staten i första hand skulle sköta. En ”rallare” (järnvägsbyggare) beskrev sina tankar på följande sätt och han var knappast ensam om dem:

*”En järnväg kan inte liksom heller inte en väldig maskin vars alla hjul är förbundna med varandra och vars rörelse kräver en viss harmoni, drivas av ett antal oberoende viljor. Ett sådant system skulle snabbt drabbas av självförstörelse. Järnvägsorganisationen kräver en enhetlig ledning och harmonisk rörelse som inte kan åstadkommas annat än genom att hela fraktverksamheten knyts samman med den allmänna förvaltningen av leden.”*²²

När beslutet om stambanorna hade tagits 1854 hade redan ett nytt tänk kring statens roll introducerats. Det började ses som alltmer självklart att staten hade det högsta ansvaret för system som man ansåg vara hela nationen till gagn. Detta gjorde ett så gott som unikt avtryck på förvaltningen av järnvägen; i andra länder sköttes hela järnvägsnätet så gott som enbart av privata aktörer. Möjligen kunde staten ge räntebidrag till projekten.²³ På detta sätt valde Sverige något av en medelväg. Järnvägsbygget var det dittills största byggprojektet i Sverige och skulle kosta otroliga summor av statens pengar om det enbart skulle drivas i statlig regi. Samtidigt vågade inte heller privata investerare satsa sina pengar på ett så omfattande projekt utan att staten hade gått med som en form av garant och lagt grunden genom byggandet av stambanorna.

Jag finner ovan nämnda kapitel intressant eftersom det uppmärksammade mig på att järnvägens vara eller icke-vara var en politisk fråga i större omfattning än jag tidigare hade trott. Precis som i Selins bok så tas oppositionen mot järnvägen upp och hur respektive sida argumenterade för sin sak, men skillnaden ligger i att Nyström går in lite djupare på ämnet än Selin. Kapitlet gjorde mig medveten om att olika politiska ideologier fungerade som en skiljelinje i frågan på andra håll i Sverige. Jag förstod att detta var något som jag även var tvungen att beakta när jag studerade insändarna.

2.4 Konflikt med andra yrkesgrupper

Ett av de första arbeten som skrevs om järnvägen i Sverige var ekonomihistoriken Eli F. Heckschers doktorsavhandling. Avhandlingen går under namnet *Till belysning af*

²² Ibid, s.35.

²³ Geijerstam & Kaijser, 2005, s.28.

järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling och utkom redan 1907. Vid det laget hade järnvägen funnits i Sverige i drygt 50 år och man kunde på allvar sammanfatta om människors oro kring lönsamheten hade varit befogad eller ej. Med historien i bakspeglarna kunde man då konstatera att järnvägen hade haft stor betydelse för uppkomsten av nya orter, industrier, det privata resandet samt moderniseringen av gruvdriften.

En intressant aspekt blir dock belyst mot slutet av avhandlingen. I Tyskland fanns ett motstånd mot järnvägen som var betydligt större än de små öar av missnöje som tycks ha funnits i Sverige. Detta förklaras dock på ett sätt som jag tidigare inte har haft i åtanke: man var rädd att järnvägen skulle konkurrera ut hästskjutsarna och tvinga dessa yrkesmän till att lägga ner sin verksamhet. Förklaringen som Heckscher pekar på är att den nya transporttekniken vid tillfället ännu inte hade kommit dessa yrkesmän till godo. Det poängteras dock att utvecklingen hela tiden går framåt och att järnvägen ständigt förbättras och dessa kritiker därmed kommer att försvinna. En annan förklaring som förs fram är att Tysklands industrialisering hade varit mycket mer uppdriven än motsvarande process i Sverige. Utvecklingen gick för fort och folk tycktes vara mycket mer rädda för alla tekniska landvinningar.²⁴ Här finns en intressant parallell som för tankarna till när handspinnare attackerade James Hargreaves och slog sönder hans Spinning Jenny.

I skrivande stund har det gått nära nog 104 år sedan denna avhandling publicerades. Det är ändå intressant att se hur en person som levde när järnvägsnätet var relativt nytt i Sverige såg på det nya transportmedlet. Jag har valt att ta med Heckschers avhandling här eftersom den tar upp bortrationaliseringen av hästskjutsarna, vilket möjligtvis kan ha varit föremål för diskussion även i Sverige. Vid mitten av 1800-talet förekom trafik två gånger om dagen med hästskjuts mellan Kristianstad och Sösdala. Det hade varit intressant att se huruvida dessa kuskars röster höjdes i samband med järnvägsbygget.

3. SVERIGE UNDER 1850-TALET

3.1 Handel och infrastruktur

1800-talets andra hälft var en tid som innebar stora, omvälvande förändringar för Sverige. Någon utbredd, påbörjad industrialisering hade dock ännu inte skett vid slutet av 1850-talet.

²⁴ Heckscher Eli, *Till belysning av järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*, Stockholm 1907 s.141.

För att en industrialiseringsprocess ska kunna påbörjas i ett land, så krävs det att en rad förutsättningar är uppfyllda. Dessa förutsättningar kan mer eller mindre ses som bitar i ett pussel. Det rör sig bland annat om rent institutionella förutsättningar vad gäller landets styrelse, ekonomiska men även geografiska sådana. Sverige drogs dock med ett antal hinder som försvårade denna process vid en jämförelse med andra europeiska länder, framförallt vad gäller de geografiska aspekterna. Man behöver inte studera en karta över Sverige någon längre stund för att inse att landet präglas av stora avstånd. Detta gäller inte minst i de norra delarna. I Norrland fanns det stora mängder skog och järnmalm som vid denna tid bara väntade på att utnyttjas, men kommunikationerna dit var inte de bästa.

Det som styrde den industrialistiska utvecklingen var framförallt den ökade efterfrågan på varor och inte nya tekniska uppfinningar. Följden av en höjd efterfrågan var att fabriksägarna i sin tur blev mer och mer benägna till att i högre grad vilja centralisera produktionen till fabriker och överge det gamla förlagssystemet.²⁵ Den internationella miljön var för Sveriges del mycket viktig i detta sammanhang. 1846 plockade Storbritannien bort sina importtullar, vilket medförde att industriägare i Sverige lättare kunde få avsättning för sina varor utomlands. Exportinriktade industrier såsom sågverksindustrin och gruvdriften fick ett tidigt övertag i industrialiseringens inledningsskede; viktigt här är att tanken om frihandel i allt högre grad började göra sig gällande. I Storbritannien förhöll det sig dock annorlunda vad gäller varor; här låg istället framförallt betoningen på konsumtionsvaror. Även om det skulle dröja ytterligare några decennier innan utvecklingen skulle sätta igång på allvar, så hade Sverige vid mitten av 1800-talet redan en stor produktion av framförallt trävaror.²⁶ Det är mot bakgrund av detta som jag menar att järnvägsbyggandet bör förstås. I takt med att efterfrågan på varor höjdes, så ställdes även ett allt högre krav på en välfungerande infrastruktur. Sverige hade ett mycket gynnsamt läge i förhållande till allfarvägarna och hade redan en relativt god infrastruktur och därmed ett gott försprång. Det sistnämnda gäller framförallt vid en jämförelse med Ryssland och Finland där denna var betydligt sämre och desto större insatser för transportnätet skulle fodras.

3.2 Kort beskrivning av Kristianstad under 1850-talet

För att kunna förstå debatten kring järnvägen i Kristianstad, så är det av stor vikt att veta något om hur staden såg ut vid denna tid. Födelsen av det moderna Kristianstad kan sägas

²⁵ Magnusson, 2002, s.305.

²⁶ Ibid s.306-307.

vara år 1847. Detta år beslutade man nämligen att staden inte längre skulle betraktas som en fästning. Fästningsvallarna skulle rivas och man kunde äntligen börja utnyttja området utanför vallarna för byggnation. Breda boulevarder började byggas med Paris som tydlig förebild. Staden hade ca 6000 invånare och dessa bodde vid slutet av 1850-talet fortfarande väsentligen inom det som idag är centrum d v s ungefär mellan Helgeå väster om järnvägsstationen och där kanalen flyter fram längsmed Kanalgatan.²⁷ Staden var med andra ord ganska trångbodd och man hade stora problem med renhållning. Detta ledde bland annat till att en koleraepidemi bröt ut 1857, vilken skördade ungefär 600 offer.²⁸

Några riktiga industrier fanns ännu inte riktigt i staden vid denna tid. Först 1861 fick staden en mekanisk verkstad och flera andra industrier följde i dess fotspår de följande decennierna. Enklare handel förekom på torget, men någon utpräglad handelsstad kan man inte tala om. Efter att staden förlorat sin status som fästning infann sig alltmer en önskan av att profilera sig som ämbetsmannastad. Detta markerades framförallt genom att hovrätten för Skåne och Blekinge sedan 1821 residerade i staden.²⁹

3.3 Om tidningen *Kristianstadsbladet* och dess konkurrent

Kristianstadsbladet hade i början en tydligt konservativ prägel. De första åren var tidningen bland annat ett starkt språkrör för hovpredikanten Christoffer Olofsson Angeldorff. *Skånska Posten* var däremot en av de många liberala tidningar som hade uppstått i kölvattnet av Lars Johan Hiertas *Aftonbladet* och var tillika inspirerad av denna. *Kristianstadsbladet* fungerade under en tid som en motvikt till *Skånska Posten*, men konkurrerade snabbt ut denna vad gäller antalet upplagor. Just ifråga om upplagor så tros den ha legat på ca 800 nummer i början av 1860-talet. Den utkom då två dagar i veckan och distribuerades huvudsakligen innanför stadsgränsen.³⁰ Tidningen bestod oftast av endast fyra-fem sidor; varav den sista sidan vigdes åt annonser för evenemang eller affärsverksamheter. Några sidor för utrikes- och övriga inrikes nyheter fanns inte; istället fick dessa samsas huller om buller i staplar som kom efter varandra. Följden av detta är att det inte alltid är så lätt att urskilja var en avdelning slutar, då även rubrikerna många gånger är mindre än vad vi är vana vid i dagens tidningar. De lokala nyheterna fanns på första sidan och efter dem kom allt som oftast insändarna, vilka brukade

²⁷ Friström, Sune, ”Stadens årsringar” i Leif Mårtenssons (red), *Nya Kristianstad*, Kristianstad 2000, s.31.

²⁸ Enghoff, Karl, *Kristianstad 1614-1914*, Kristianstad 1914, s.443.

²⁹ <http://www.kristianstad.se/Turism/Historia/Kristianstad/#Staden%20under%201800-talet>.

³⁰ <http://www.kristianstadsbladet.se/kristianstad/article814776/Christianstads-Bladet-grundades-1856.html>.

vara max två per nummer. I uppsatsen har jag valt att titulera tidningen vid dess moderna namn ”*Kristianstadsbladet*” trots att dess egentliga namn vid tiden var ”*Christianstadsbladet*”. Detta namn återfinns däremot i noterna och referenslistan.

4. TIDNINGSSÄNDARNA

Den 19 maj 1859 kallade Konungens befallningshavande till sammanträde i Kristianstad för att diskutera hur arbetet med järnvägsbygget skulle te sig. Uppslutningen till detta möte var stort; inte endast ståndspersoner utan även allmogen fanns på plats. Vad man var ense om var att staten var tvungen att på något sätt bidra till arbetets utförande. Att staten skulle bekosta hela projektet var dock uteslutet; precis som jag nämnde ovan så skulle detta ha kostat otroliga summor och man hade redan kastat sig våghalsigt ut i det okända med stambaneprojektet. Vad man bestämde på mötet var att man skulle försöka bilda ett aktiebolag och aktieteckningslistor skulle omgående delas ut till samtliga församlingar. Dessa skulle vara inne den 18 juni för att man sedan förhoppningsvis skulle kunna lämna ärendet vidare till ”Jernvägs-undersöknings-kommitéen”. Deras uppgift var att utreda och bedöma vilka bibanor i anslutning till stambanorna som förtjänade ekonomisk hjälp från staten. Man satte även upp villkoren för bygget. Kostnaden för detta stora projekt beräknades bli ca 1500 000 riksdaler. Av denna summa skulle staten bekosta drygt en tredjedel utan återbetalningsskyldighet. Ytterligare en tredjedel bestod av ett amorteringslån med lägsta möjliga ränta. Den sista tredjedelen skulle bekostas genom aktieteckning där varje aktie kostade 100 riksdaler. Aktieägarna skulle dessutom förbinda sig att bygget utfördes och att lönevillkoren upprätthölldes.³¹

Stycket ovan är en sammanfattning av en artikel som de boende i Kristianstad kunde läsa i *Kristianstadsbladet* lördagen 21 maj 1859. Artikeln är författad av Emil von Troil; kusin till landshövdingen Samuel von Troil som nämndes i inledningen och sedan 1856 även landshövding i Kristianstad. Denne person visste förmodligen att det skulle kunna bli svårt att motivera gemene man att köpa aktier i ett sådant stort projekt; 100 riksdaler var förmodligen inte någon liten summa pengar för folk i allmänhet. I hela artikeln (som egentligen inte är någon regelrätt insändare) betonas fördelaktigheterna med att stödja projektet.

³¹ *Christianstadsbladet* 21 maj 1859, s.2.

”Willkoren för aktieteckningen äro ovedersägligen fördelaktiga och med hänseende jemmwäl till de i många riktningar stora fördelar för hela orten som genom ifrågawarande jernvägsanläggning skulle uppkomma draga wi icke i betänkande uttala den åsikt att en hwar i sin mån bör söka dertill bidra.”³²

Som exempel nämns även att en person som åker till Malmö med hästskjuts får betala skjutspengar för ett belopp som motsvarar räntan för 100 riksdaler. Om däremot järnvägen finns kommer resekostnaden inte ens att bli två tredjedelar av detta belopp. Von Troil avslutar med att uppmana alla som kan köpa aktier att göra det:

”Måtte således alla som ega tillfälle, dertill teckna sig och icke hålla sig tillbaka derföre att tillgångarne icke medgifwa högre teckning än en eller ett par aktier. Förening gifwer styrka!”³³

4.1 Nr 43 - onsdagen den 1 juni 1859

4.1.1 Innehåll

Under arbetets gång har jag vid mer än ett tillfälle stött på insändare med signaturen ”Titus”. Vem som döljer sig bakom denna pseudonym har jag inte lyckats ta reda på, men det är uppenbart att det är en person som är väl insatt i ett flertal ämnen som har diskuterats i tidningen. ”Titus” är även den förste person som offentligt kritiserar den finansieringsplan som jag beskrev ovan. En av mina frågeställningar var att jag ville ta reda om det fanns någon form av motstånd mot järnvägens byggande. Dessvärre berättas det redan i denna insändares första mening att banan är så gott som helt önskvärd av hela staden. Jag började även ganska omgående inse att diskussionen till stor del istället skulle handla om hur mycket staten egentligen skulle bistå med. ”Titus” menar att staten bör bistå med mer än vad som har föreslagits eftersom bygget i allra högsta grad bör ligga i statens intresse. Hans tyngsta argument för byggandet är vikten av så vidsträckta kommunikationer som möjligt i Skåne, som är den bördigaste delen av landet. Detta belyses med följande citat:

”Det måste ju i allmänhet ligga statsmagterna om hjertat att landet i alla riktningar upphjelpes ur sitt närwarande, synnerligen ekonomiska förfall; hwartill hörer i främsta rummet lättade kommunikationer. Så långt kan Swerge icke vilja blifwa efter sin tid och

³² Ibid, s.2.

³³ Ibid, s.2.

*andra länders framsteg både i kulturförhållanden och kommunikations-anstalter, att det skulle lemna den bördigaste prowinsen i riket utan nödigt understöd för sådana kommunikationers tillwägabringande.*³⁴

Han understryker även aspekten av att kunna transportera trupper från Kristianstad så smidigt som möjligt. Eftersom den planerade bibanan är av ”enskild natur” så behöver inte heller staten ifråga ta någon aktiv del i själva driften av banan. ”Titus” betonar att det självklart kommer att dröja ett tag innan resultatet av järnvägen på allvar kommer att märkas. Just därför är det viktigt att ändå få folk att köpa aktier. Om bolaget kommer till staten med tomma händer så är chanserna för ett bygge så gott som obefintliga. ”Titus” skriver även att han är skeptisk till att landsbygden kommer att ställa upp vid aktieteckningen. Järnvägen är hela landet till gagn och han vill inte gärna tro att folket på landsbygden är ”mindre fosterländskt sinnade”. Insändaren avslutas med en uppmaning att tänka på sina efterkommande och huruvida man vill att de ska få bo i en rik stad eller i en liten avkrok som ingen besöker.³⁵ Denna aspekt framträder kraftfullt med följande dramatiska citat:

*”...ett tidsmonument har för staden och orten inträdt, hwilket, om det försummas, kanske aldrig mer återkommer, och i allt fall skulle återkomma försent. Saken derom komma alla öfwerens, är af den omätliga wigt, att på dess genomförande beror, om Christianstad, särskilt betraktad såsom handelstad, skall hafwa någon framtid eller icke.*³⁶

Den skepticism som fanns kring järnvägens lönsamhet i andra delar av landet, tycks alltså inte ha funnit något större fäste i Kristianstad.³⁷

4.1.2 Analys

Det råder ingen större tvekan om att ”Titus” är stadsbo. Detta märks framförallt i hans ganska hätska angrepp mot befolkningen på landsbygden som ger sig till känna i slutet av texten:

”De som ega tillräcklig sakkännedom göra det såklart; men många tweka och däringa af allehanda orsaker, wi wilja icke räkna dem det till last – wilja icke påstå, att de

³⁴ *Christianstadsbladet* 1 juni 1859, s.2.

³⁵ *Ibid*, s.2.

³⁶ *Ibid*, s.2.

³⁷ Sandin, 1990, s.13.

*därföre äro mindre fosterländskt sinnade att deras twekan härleder sig från brist på kommunalanda, ehuru denna hos dem kan vara i mindre grad utvecklad.*³⁸

Min tanke kring detta är att ”Titus” bygger sitt antagande på att folk utanför Kristianstad sällan brydde sig om vad som hände i staden. Detta är en tanke som till viss del kanske är befogad. Befolkningen på landsbygden var överlag under denna tid (d v s före järnvägen) mindre benägen till att resa och se sig om i världen. Det man huvudsakligen brydde sig om var det som hände inom den egna socknen; staden som ibland låg åtskilliga mil iväg hade säkerligen många gånger mindre relevans för bysamhället. Att investera förhållandevis mycket pengar i detta projekt kan därför kännas onödigt för befolkningen på landsbygden. Detta accentueras naturligtvis ytterligare om järnvägen ändå inte skulle dras genom den egna byn. Det är svårt att veta vad som exakt åsyftas med ”kommunalanda” (detta är f ö ett begrepp som återkommer i några av de senare insändarna), men det skulle kunna ha sin grund i ett ”vi och dom”-tänkande. Jag tolkar begreppet som ett ord som används av stadsbefolkningen för att peka på hur trogen och engagerad man är i centralortens angelägenheter. Vad ”Titus” menar när han skriver att denna är mindre utvecklad är säkerligen ett uttryck för ovan nämnda motsättning mellan stad och landsbygd.

”Statens intresse” är en aspekt som skjuts fram ganska tidigt i texten; ekonomiska aspekter blandas in tämligen omgående. Argumentationen tycks vidare mer eller mindre gå ut på att försöka få tidningens läsare att förstå att det inte bara ligger i statens, utan alla människors intresse med snabba kommunikationer. Det märks att Kristianstad inte längre var att betrakta som en fästning; vikten av att kunna transportera trupper nämns endast i förbifarten. Istället försöker skribenten vinna sympatier genom att peka på behovet av goda kommunikationer i den bördigaste delen av landet.”Titus” visar dock även i texten att det fanns en viss oro för att hamna efter rent tekniskt vid en direkt jämförelse med andra länder i Europa. Precis som jag nämnde tidigare så verkar det som att den allmänna uppfattningen i början tycks ha varit att järnvägen krävde en stark centralisering där staten hade det övergripande skötselansvaret. Just därför är det desto mer intressant att se att ”Titus” påpekar att staten inte kommer att behöva ta någon aktiv del av själva driften.

³⁸ *Christianstadsbladet* 1 juni 1859, s.2.

4.2 Nr 44 - torsdagen den 4 juni 1859

4.2.1 Innehåll

Denna insändare med titeln *Jernvägsfrågan*, inleds med att skribenten (som tyvärr är anonym) reflekterar över att han tycker sig se färre ”landsmän” och köpmän på torget än tidigare. Förklaringen till detta finner han i stambanan. Fastän denna ännu inte nådde till dagens Hässleholm när insändaren författades så menar avsändaren att folk i Göinge istället söker sig till Lund och Malmö för att handla förnödenheter och överflödsartiklar. Avsändaren är mycket entusiastisk inför vad en järnvägsförbindelse till Kristianstad skulle innebära för staden rent handelsmässigt. Han befarar att hela staden kommer att förfalla utan en järnväg och pekar på att Sölvesborg, Karlskrona, Skanör och Simrishamn i alla fall har havet som god transportled. De ”landsmän” som avsändaren syftar på i inledningen är framförallt rikt herrskapsfolk från andra städer. Det ses som en självklarhet att det är av allra största vikt att dessa personer kommer till stan och handlar och inte endast folk från byarna runtomkring.³⁹

4.2.2 Analys

I denna insändare framträder ytterligare en dimension av diskussionen. Den anonyme avsändaren nämner ingenting om själva aktieteckningen, utan ser ett annat orosmoment torna upp sig. Vi får här ta del av skribentens reflektioner kring en allt mindre skara handelsmän och rikt herrskapsfolk som söker sig till Kristianstad. Fastän staden inte var någon utpräglad handelsstad, så är skribenten på det klara med vikten av att befolkningen i byarna runtomkring har en centralort där man kan mötas för att bedriva handel:

*”Ett wäsentligt willkor för en landsorts wälstånd och trefnad är att den inom sig har en stad, der den kan genom handel och wandel ej blott med stadsboen, utan äfwen med landtmän från andra trakter, i penningar förwandla sina afsättliga alster och tillverkningar, samt inköpa andras.”*⁴⁰

Hela insändaren har en mycket stor, men oundviklig fråga i blickfånget: vad kommer avsaknaden av en järnvägsförbindelse att betyda för Kristianstad som handelsstad? Redan i denna andra insändare, så börjar bilden av att skribenterna framförallt fruktar att Kristianstads status som handelsstad ska sjunka kraftigt om järnvägen uteblir att träda fram. Denna oro är förståelig. Sverige befann sig vid denna tid på gränsen till en begynnande industrialisering

³⁹ ”Jernvägsfrågan” i *Christianstadsbladet* 4 juni 1859, s.2-3.

⁴⁰ Ibid s.2.

och järnvägen symboliserade för många människor ett oförtröttligt framåtskridande mot en ny era med snabba transporter. Det gamla samhället höll på att rivas upp och människor bevittnade säkerligen alla nymodigheter med skräckblandad förtjusning. Stambanan hade vid denna tid ännu inte nått hela vägen till dagens Hässleholm och det började bli bråttom att komma fram till ett avgörande beslut. Skribenten tycker sig redan nu se resultatet av stambanan och tendensen är tydlig: färre besökare. Det råder därför ingen tvekan om att det enda sättet att åter locka till sig besökare är att göra staden attraktiv igen genom det modernaste och snabbaste transportmedel som finns.

Man kan se hela utbyggnaden av järnvägsnätet som en i grunden strukturell förändring av landets infrastruktur. Som tidigare nämnts så var dock Sverige sent ute med ett järnvägsnät vid en jämförelse med övriga Europa. Det är inte speciellt märkligt att även vi i Sverige ville vara med i denna utveckling; annars skulle landet hamna på efterkälken. Att lägga järnvägsräls över större delen av landet är dock ett vansinnigt dyrt projekt och av förklarliga skäl kunde inte varje enskild ort ta del av detta. Planen för var stambanan skulle gå hade dessutom så gott som redan klubbats igenom och Kristianstad var knappast en av genomfartsorterna. Kristianstads läge är inte optimalt, vilket skribenten även antyder när han jämför stadens läge med en rad andra städer i närheten som i alla fall har goda vattenvägar att utnyttja vid handel. Magnus Åkerman, som är verksam vid Stockholms Handelskammare ringar in relationen mellan staden och kommersiell verksamhet på ett mycket slagkraftigt sätt:

”Om man ser på staden som fenomen, så dröjer det inte länge förrän man inser varför den finns. Det är handel och ekonomi som lagt grunden. För det är ju alltid effektivast att samla utbud och efterfrågan på ett ställe och göra affärerna där. Detta finansierar i sin tur annan mänsklig verksamhet som lever på överskottet av handeln, t ex religiösa centra, maktcentra och kulturcentra. Samt stadsplanering. Men grunden för en sund stad är alltid kommersiell.”⁴¹

Det är beklagligt att det inte framgår vem den anonyme skribenten egentligen är. Att han så tydligt för fram rent kommersiella aspekter kan innebära att han skriver i rollen som en affärsinnehavare som vill locka till sig kunder från andra orter. Precis som jag antydde i inledningen så förekom det dock inte ännu någon riktigt storskalig handel i staden. Den hade

⁴¹ <http://www.chamber.se/?id=4377&threadid=4597&p=1&sp=0>.

visserligen fått ett visst uppsving genom brännerirörelsen, men detta tycktes inte räcka.⁴² Om Kristianstad redan tidigare hade haft låg prioritet för landets köpmän och herrskapsfolk med mycket pengar, så skulle detta med all sannolikhet bli värre när det fanns ett betydligt smidigare transportmedel till andra städer: ånglok.

Insändaren avslutas även på ett mycket intressant vis:

”Må hvar och en betänka; att Gud visserligen drager en faderlig omsorg för människorna, men hwarken frifallar dem från egen sträfwan och omtanke, eller låter dem strafflöst åsidosätta de medel han dem till deras wälfärd förlänat – Wi upprepa: Hjelp dig sjelf, så hjälper dig Gud!!!”⁴³

Jag tolkar detta som att skribenten menar att tanken om järnvägen är något som människan i grunden har givits av Gud. Gud har gett oss en fri vilja, men att helt avfärda ett byggande vore direkt förkastligt för människorna. Detta kommer i slutändan att straffa sig på något sätt; att Kristianstad tappar status som centralort ligger närmast till hands.

4.3 Nr 45 - onsdagen den 8 juni 1859

4.3.1 Innehåll

En dryg vecka efter att ”Titus” har fått sin insändare publicerad i tidningen, så dyker det upp en replik på denna med titeln *Några ord om bibanan*. Avsändaren ”C-b” fruktar också att Kristianstad riskerar att bli en liten avkrok utan liv och rörelse om järnvägsbygget inte blir av. ”C-b” pekar även på att detta är något som kommer att bli värre och värre i takt med att banan närmar sig Smålands-gränsen. Staden kommer då att ha järnvägstrafik i tre väderstreck och kommer att bli hopplöst omsprungen. ”C-b” tycks därför vara den förste som går ut i tidningen och öppet kritiserar den planerade vägen för stambanan (som blev den vi har idag genom Höör – Sösdala och Hässleholm). Avsändaren plockar istället fram idén om att hela stambanan ska dras om så att det blir en direktlinje från Höör till Kristianstad. Med denna modell hade Kristianstad kunnat bli genomfartsort för trafiken från både Malmö och resten av landet (denna tanke hade förtidigare förts fram av landshövdingen i Malmö, men inte vunnit gehör). En eventuell bibana är endast diskutabel om man är beredd att bekosta en förbindelse

⁴²http://www.lansstyrelsen.se/skane/Kartor_och_planeringsunderlag/Kulturmiljoprogram/Sarskilt_vardefulla_kulturmiljoer_i_Skane/Kristianstad/Kristianstad.htm.

⁴³ ”Jernvägsfrågan” i *Christianstadsbladet* 4 juni 1859, s.3.

mellan Kristianstad och Helsingborg på detta sätt. Att enbart bygga en bana mellan dagens Hässleholm förkastas genom följande argument:

”... det är trafikens naturlag att gå rätt fram och äfwen grenna ut sig, men att icke gå i winkel. Den följer basen af triangeln, men icke begge sidorne.”⁴⁴

Även om kostnaden för detta projekt i slutändan är större än för den föreslagna banan, så menar avsändaren att den slutliga vinsten kommer att bli ännu större.

4.3.2 Analys

Denna insändare tar inte någon direkt ställning gentemot de som har avstått från att köpa aktier, vilket är det som hittills tycks ha hamnat i blickfånget. Det som istället kritiseras är just den föreslagna ruten för stambanan. Vid alla större projekt som företas med hjälp av statlig regi, så får man anta att aspekten kring lönsamhet styr väldigt mycket av hur själva utformningen ter sig. Om denna lönsamhet sedan kommer att innebära flera kortsiktiga vinster eller ett fåtal långsiktiga är en annan sak. Den alternativa rutt som utgör grunden för skribentens nygamla förslag är intressant och det är svårt att inte spekulera kontrafaktiskt kring hur Kristianstad hade sett ut idag om denna plan hade drivits igenom istället. Det är uppenbart att ”C-b” vill bilda någon form av opinion för denna idé. En av hans huvudpoänger är att man vid detta projekt måste sluta tänka kortsiktigt och börja tänka långsiktigt vad gäller vinsten. ”C-b” tycks vara väl insatt i frågan och verkar själv vara medveten om att hans idé kommer att kosta mer än den tidigare föreslagna.

Under min studie har jag fått vissa indikationer och antydningar i tidningarna på att Sveriges finanser inte var de bästa vid den här tiden. Tiden för ogenomtänkta investeringar var långtifrån den bästa, både för staten och privatpersoner. Frågan man måste ställa sig mot bakgrund av detta är ändå om det inte är bättre att argumentera för en kortsiktig och billigare lösning än en dyr och långsiktig. På detta sätt kan stadens chanser för järnväg i vilket fall som helst knappast försämrats. Vem som döljer sig bakom pseudonymen ”C-b” har jag inte lyckats ta reda på, men man får anta att det är även här är någon med kommersiella intressen.

⁴⁴ ”Några ord om bibanan” i *Christianstadsbladet* 8 juni 1859, s.3.

4.4 Nr 47 - onsdagen den 15 juni 1859

4.4.1 Innehåll

”Att frågan om en jernväg från Christianstad till hufwud-stam-banan är af den allra största wigt för staden med afseende på framtiden, lærer wäl numera af ingen kunna bestridas.”⁴⁵

Så inleds en insändare utan titel med tillika anonym avsändare, som dök upp i tidningen när drygt halva juni hade passerat. Häri antyds det att det vid denna tid knappast kan ha funnits något direkt motstånd mot en järnvägsförbindelse. De som eventuellt tidigare fanns tycks nu mer eller mindre ha omvänts. Sedan den senaste insändaren i tidningen författades, så har det dock skett några saker som har gjort så att diskussionen har förändrats. Vid tiden för publiceringen återstår endast tre dagar av tiden då man kan aktieteckna sig och avsändaren konstaterar bittert att antalet aktier inte kommer att räcka till. Skribenten delar ut lovord till de som har insett att stadens framtid mer eller mindre hänger på att järnvägsbygget blir av och därmed har köpt aktier. I slutet av insändaren skriver han att han till och med vill att man bör resa en minnesruna till minne av de som bidrog till bygget och lät det allmänna intresset gå före egenintresset! För det tycks som att detta hamnar i fokus mer och mer. Avsändaren är mycket besviken på de välbärgade människor som har satt sitt eget bästa främst och struntat i att bidra till ett projekt som är hela staden till gagn. Hela projektet är förenat med endast marginella risker och förhoppningarna avsändaren hyser är att köpmännen återigen kommer att lockas till staden. Därför finns det i princip inga ursäkter för att inte ställa upp om man har möjlighet. Insändaren avslutas med en skarp varning om att det kommer att gå som i Norrköping om inte järnvägen byggs. I Norrköping försökte nämligen en greve i ätten Von Platen genomdriva ett beslut om att Göta Kanal skulle byggas utmed staden, men detta bifalldes ej av invånarna. Istället leddes den genom Söderköping. Konsekvenserna av detta är att Söderköping år 1859 har en mycket livligare genomströmning av fartyg än Norrköping.⁴⁶ En viss skadeglädje över detta kan anas i texten.

4.4.2 Analys

I denna insändare betonas allvaret ytterligare. Tonen är direkt fördömande, på gränsen till hotfull:

⁴⁵ *Christianstadsbladet* 15 juni 1859, s.2.

⁴⁶ *Ibid* s.2.

”Men å andra sidan kan tyvärr icke fördöljas, att ju en stor del af stadens bosatta innewånne, af hwilka man hwarken tillfölje af inskränkthet i förståndet eller tomhet i fastan kunnat förmoda flikt, wisat en sådan fortsynthet för eget wäl att de antingen helt och hållet wägrat teckna sig för aktier eller genom teckning för det möjligaste minsta antal af dem ådagalagt sin lifnöjdhet för såwäl eget, som allmänt bästa.”⁴⁷

Man kan utan omsvep utläsa en mycket kraftig frustration hos skribenten; järnvägsvän som han är. Precis som citatet i inledningen vittnar om, så tycks den allmänna uppfattningen bland folk vara att järnvägen är mycket avgörande för Kristianstads fortlewnad. Problem verkar dock uppstå när var och en nu ska göra personliga uppoffringar för att kunna finansiera projektet. Man ser även att skribenten har gjort en mycket kraftig uppdelning mellan de som har köpt aktier och de som har avstått. Denna generalisering är ganska orättvis, då det kan finnas många anledningar till att folk inte har investerat. Här är det ändå viktigt att försöka tänka sig in i skribentens situation. Med endast ett fåtal dagar kvar av aktieteckningen, så står det alltmer klart att projektet kanske inte blir av och Kristianstad kommer därmed i värsta fall att förfalla till en avkrok vid Blekinge-gränsen. En hel del hänger med andra ord på järnvägens blotta existens. Då är det inte svårt att föreställa sig frustrationen som uppstår när man vet att ett antal välbärgade invånare har valt att låta bli att stödja projektet. Det finns dock skäl till att vara skeptisk till detta.

Under arbetets gång har jag försökt komma över de aktieteckningslistor som skickades ut under denna period. Detta har jag dock inte lyckats med, vilket är beklagligt. Det hade varit mycket givande att själv få se om det finns någon sorts substans i de påståenden som skribenten till denna insändare far med. Stämmer det att en större grupp välbärgade invånare lät bli att investera? Även om det förhåller sig på detta sätt, så kan vi ändå omöjligen få reda på orsakerna bakom om vi inte letar i privata handlingar. Det som återstår är att man inte kan utesluta att det rör sig om någon form av mytbildning av det slag som Peter Sandin talar om.⁴⁸

Ett annat problem är att skribenten till även denna insändare är anonym. Återigen blir det därför svårt att utläsa vilken del av samhället han kan tillhöra och utifrån vilka preferenser som han tar ställning. Förmodligen rör det sig om en av stadens mer välbärgade invånare som

⁴⁷ Ibid s.2.

⁴⁸ Sandin, 1990, s.13.

anser sig ha tagit sitt förnuft till fånga och valt att stödja ett sådant viktigt projekt. Vad som stödjer detta är att tonen mot de som än så länge inte har bidragit i det närmaste kan betecknas som föraktfull. Detta accentueras ytterligare när exemplet med Göta Kanals planerade sträckning genom Norrköping tas upp. Skribentens förklaring till att detta projekt föll var för att befolkningen inte ville ställa upp ekonomiskt, trots att de kunde. Hur mycket sanning som finns i detta är svårt att säga, men skribenten antyder att han inte vill behöva känna likadant inför befolkningen i sin egen hemstad. Insändaren avslutas med en jämförelse kring hur befolkningen i betydligt svårare tider har slutit upp för sitt land, men nu tycks ge kalla handen:

”I fordna krigiska tider ha Swerges innebyggare icke wägrat ge sista skärfwen för – ofta nog – obestämdt mål; nu knusslar man i fredstid – för ett stort otwetydigt, af hwilket både samtid och efterwerld skola skörda frukt.”⁴⁹

I en tid av stora samhällseliga förändringar och upplevd splittring väljer alltså skribenten att knyta an till historien för att försöka skapa uppslutning till projektet. Syftet med detta kan vara att, i ett sista desperat försök, ge de som ej ännu investerat dåligt samvete gentemot staden.

4.5 Nr 49 - onsdagen den 22 juni 1859

4.5.1 Innehåll

Tonen skärps ytterligare i en insändare som publiceras i tidningen en vecka senare. Vid denna tid har aktieteckningen avslutats och den anonyme avsändaren kan konstatera att antalet aktier, föga överraskande, inte är tillräckligt. Han tror dock att detta inte enbart beror på bristande intresse från stadsbefolkningen utan att svaret finns att finna i skogstrakterna vid gränsen till Småland och ute på landsbygden. För dessa människor känns Kristianstad ganska avlägset och inte speciellt relevant. Avsändaren är dock av uppfattningen att intresset snarare borde vara som störst på landsbygden; speciellt i sädesproducerande områden där man borde vara intresserad av att kunna frakta sina varor så snabbt som möjligt. Det framkommer i texten att avsändaren har talat med en del bönder om saken och deras förklaring är att de låga spannmålspriserna har medfört att bönderna har ont om pengar. Avsändarens bestämda uppfattning är dock att detta är en bortförklaring. Kontentan som skribenten kommer fram till

⁴⁹ *Christianstadsbladet* 15 juni 1859, s.2.

är att landsbygden vill stadens väl, men helst genom så liten uppoffring som möjligt. Detta har medfört att antalet tecknade aktier inte räcker till. Insändaren avslutas med en vädjan om att en ny period med aktieteckning ska starta och framförallt locka till sig fler bönder.⁵⁰

4.5.2 Analys

Denna insändare är mycket intressant eftersom man här återigen kan skönja motsättningen mellan stad och landsbygd. ”Titus” var inne på samma spår när han några veckor tidigare uttryckte sig skeptiskt om att landsbygdens folk skulle bidra till projektet. Vid denna tidpunkt har detta mer eller mindre besannats, i alla fall enligt skribenten. Det finns naturligtvis anledning till att vara skeptisk till huruvida detta verkligen stämmer. Avsändaren är utan tvekan stadsbo men det vore intressant att veta vilket samhällsskikt han tillhör, då tonen är ganska fördömande mot de som uppenbarligen har det sämre ställt eller som av någon annan anledning inte har kunnat bidra. Precis som jag skrev i analysen av ”Titus” insändare så gäller det dock att försöka förstå att det kanske inte speciellt märkligt om befolkningen på landsbygden inte ställer upp. Skribentens resonemang brister däremot i en punkt. Vid samtalen med bönderna så tycks det bekräftas att färre bönder har ställt upp och deras förklaring till detta känns rimlig. Skribenten avfärdar dock denna; någon vidare förklaring till varför ges märkligt nog inte i texten. Det enda som står är följande:

”Denna sednare orsak, som Ins. af landtbrukare hört uppgifwas såsom förklaring öfwer deras mindre ifwer för aktieteckning, är dock blott ett swepskäl af dem och torde erinra om de obofärdigas förhinder...”⁵¹

4.6 Nr 53 - onsdagen den 6 juli 1859

4.6.1 Innehåll

”Titus” var inte den ende som var kritisk till den finansieringsplan som hade lagts fram. Signaturen ”SS” uttrycker i denna insändare stor skepticism till att projektet kommer att kunna påbörjas om man inte finner en annan lösning. Man har nu kunnat konstatera att inte ens hälften av de behövda aktierna har tecknats. ”SS” är ändå i vilket fall mycket skeptisk till att projektet med bibanan kommer att kunna starta med statens stöd så länge stambanan är ofullbordad. Detta gäller även om det hade funnits tillräckligt många tecknade aktier.

Sammanfattningsvis är insändaren direkt pessimistisk vad gäller Kristianstads utsikter om en

⁵⁰ *Christianstadsbladet* 22 juni 1859, s.3.

⁵¹ *Christianstadsbladet* 22 juni 1859, s.3.

framtida järnvägsförbindelse. Det som skjuts fram som avgörande för riksdagens beslut är framförallt rikets finanser. Här kommer Kristianstad få finna sig i att bli bortprioriterat till förmån för stambanan mellan Göteborg och Stockholm, som av naturliga skäl får anses som viktigare. Därefter följer en ganska lång förklaring kring hur man skulle kunna finansiera projektet annorlunda. Denna förklaring är för lång för att återge här i detalj och det känns inte heller speciellt relevant. Kortfattat går den ut på att banans anläggning skall överlämnas åt ett visst engelskt bolag mot den årliga avkastningen under femtio års tid. Detta inbegriper en del av bland annat biljettförsäljningen. Dessutom skall man ge detta bolag en räntegaranti om att behållningen av avkastningen skall uppgå till fem procent av själva anläggningskostnaden; denna skulle som bekant uppgå till 1500 000 riksdaler.⁵²

4.6.2 Analys

Man kan nu utan större problem dra slutsatsen att projektets absolut största akilleshäla framförallt låg i den del som skulle finansieras med aktier. Den optimism som har kunnat utläsas i de tidigare insändarna är nu så gott som bortblåst. Skribenten talar mer eller mindre föraktfullt om den framlagda finansieringsplanen. Genom att studera insändaren kan man utläsa två huvudpoänger. Först och främst bör projektet skjutas på framtiden; så länge stambanan inte har nått fram till dagens Hässleholm är det föga troligt att staten på förhand kommer att vilja ta något avgörande beslut. Även om så vore fallet så återstår problemet med rikets finanser. Skribenten tycks ha tappat all tro på befolkningen i Kristianstad med omnejd. Det fanns en väl utarbetad finansieringsplan som man beslutade om på mötet den 19 maj. Nu, drygt en och halv månad senare, har det visat sig vara tveksamt att projektet kommer att kunna påbörjas med hjälp av denna. Alla vill ha en järnväg, men få är beredda på att ställa upp för att få den. Detta tycks i alla fall vara skribentens syn på saken och med tanke på att ingen svarar på detta i de följande numren, så kan man anta att han får ett visst medhåll från den övriga tidningsläsande stadsbefolkningen. Det är även intressant att det tycks finnas en rädsla för att banan ska bli bortprioriterad till förmån för linjen Göteborg-Stockholm. Denna rädsla skulle dock senare visa sig vara obefogad.

⁵² *Christianstadsbladet* 6 juli 1859, s.1-2.

4.7 Nr 58 - lördagen den 23 juli 1859

4.7.1 Innehåll

Signaturen ”SS” får dock efter drygt två veckor svar på tal av signaturen ”W” som avfärdar ”SS” pessimism. Denne avsändare är inte heller särskilt bekymrad över att landsbygden inte tycks ha ställt upp i någon större utsträckning; han vill snarare se detta som en osäkerhet inför nyhetens behag. Han pekar dock på att många säkerligen tänker att projektet ska kunna bli av utan att man själv medverkar. Vid publiceringen av insändaren beräknar man att ca 3500 aktier fattas och ”W” är övertygad om att detta kommer att lösas fram tills den 15 augusti, då den andra aktieteckningen avslutas. Skribenten vänder sig även med kraft mot påståendet att Rikets ständer inte skulle bry sig om att ta upp ärendet för debatt. Huvudtesen som förs fram kring detta är att järnvägen kommer att ge mer och mer avkastning ju längre tiden går, vilket ständerna bör vara medvetna om. Detta kommer att bli tydligare och tydligare vid ju fler städer som järnvägen hamnar i förbindelse med, något som bör ligga i statens intresse. ”W” refererar sedan till den tidigare nämnda landshövdingen i Malmö, som tydligen hade en tanke om en direktlinje från Malmö till Kristianstad. Detta vann dock inget gehör av ”strategiska skäl”. Enligt ”W” kan detta inte betraktas på något annat sätt än som en stor nationalekonomisk förlust. Kristianstad hade på detta sätt fått en direktförbindelse mellan de norra och södra orterna i landet. ”W” refererar till insändaren i nummer 44, där skribenten var starkt oroad över att Göinge härad skulle införlivas med Malmö istället för Kristianstad.

”W” menar vidare att projektet i slutändan inte kommer att innebära någon större uppoffring för kronan, trots dess dåliga finanser. Tanken är att kronan ska ha in en del av det som trafiken inbringar och kring sommaren 1859 pekar trenden mot att järnvägstrafiken bara ökar på de färdiga linjerna. Till detta tillkommer även att lånedelen ska betalas tillbaka mot en viss ränta. För att åskådliggöra detta tas linjen mellan Malmö och Höör upp som exempel, som ett år efter sin invigning beräknas kunna inbringa ca 100 000 riksdaler per år. ”W” har räknat ut att stambanan skulle kunna inbringa ytterligare 25 000 riksdaler om den fortsatte direkt till Kristianstad. Insändaren avslutas med en närmast drömsk reflektion kring vad det skulle innebära för Kristianstad om staden blev genomfartsort för stambanan och därmed skulle kunna kopplas ihop med västra stambanan.⁵³

⁵³ *Christianstadsbladet* 23 juli 1859, s.2-3.

4.7.2 Analys

Ännu en gång skymtar det förbi att inte alla röster var helt nöjda med den planerade ruten för stambanan. För oss som lever drygt 150 år efteråt kan det kanske te sig löjligt, men det verkar verkligen ha funnits en rädsla för att folk i Göinge skulle söka sig till Malmö istället. Detta märks nu extra tydligt när reflektionen kring detta ännu en gång ger sig till känna. Idén om att banan skulle gå direkt genom Kristianstad tycks även envist ha hållit sig kvar trots att staten hade nekat denna idé tämligen omgående. Skribentens tankar kring den planerade ruten för stambanan och dess följder går inte att ta miste på:

”Men icke nog, att det för stambanan utsedda läge gör henne nästan obegagnelig för Christianstad – hon blifwer till och med, just i följd af detta sitt läge, ett ofelbart medel till förderf för staden och till skada för dennes närmaste landsbygd.”⁵⁴

Signaturen ”W” menar att statens förklaring till den beslutade ruten beror på ”strategiska skäl”. Vilka dessa skäl är nämns inte i texten, men det är lätt att spekulera. Ett syfte med placeringen av banan kan ha varit att den skulle gå genom fler mindre samhällen; detta för att dessa skulle bli mer attraktiva att flytta till och därmed växa till sig. Tonen i insändaren är dock övervägande positiv; redan i inledningen kan man utläsa en stor dos framtidsoptimism inför ständernas beslut. Visserligen kommer staden inte att få någon direktförbindelse varken söderut eller norrut, men skribenten verkar dock vara nöjd ifall järnvägen överhuvudtaget kommer att byggas. Ändå så tas det rent ekonomiska argumentet fram igen för att få folk att sluta upp bakom idén. Skribenten har t o m räknat ut hur mycket högre den årliga avkastningen hade blivit med den alternativa ruten. Vad dessa siffror grundas på nämns dessvärre inte.

5. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATS

Denna studie är naturligtvis väldigt begränsad och man kan inte göra några stora generaliseringar som gäller över hela landet. I en större studie hade man därför kunnat jämföra debatten i några rikstäckande tidningar under samma tid. I dessa tidningar hade man även kunnat analysera ledarsidorna för att på så sätt kunna utläsa eventuella tendenser. Ett annat spännande uppslag hade varit att studera folks inställning till järnvägen efter att den hade byggts.

⁵⁴ Ibid s.2.

5.1 Vad diskuterades?

Kristianstadsborna fick slutligen sin järnväg trots att den föregicks av en viss diskussion kring finansieringen. Efterhand som undersökningen har fortskridit har jag mer och mer kommit fram till att detta var den stora brännpunkten i debatten. En rad finansieringsförslag presenterades efterhand som tiden gick. Framförallt hur mycket staten skulle bidra med var en fråga som sysselsatte några av stadens mer talföra invånare. Redan i början av aktieteckningen höjdes röster från vissa att de tvivlade på att landsbygdens befolkning skulle ställa upp för att nå målet om 5000 tecknade aktier. När detta senare mer eller mindre verkade besannas kunde man urskilja den klassiska motsättningen mellan stad och landsbygd. Detta var sedan lite av ett genomgående tema under resten av den studerade perioden.

En annan övergripande fråga var även var exakt banan skulle gå. Som vi har sett fanns det även personer som inte var helt nöjda med den föreslagna ruten för stambanan, vilken är den vi har idag. Istället fanns det en tanke om att banan skulle gå från Höör till Kristianstad och vidare norrut, istället för genom dagens Hässleholm, Osby, Älmhult osv. Denna idé ska dock ha avfärdats av staten av ganska diffusa anledningar. En av stadens invånare har t o m bemödat sig om att räkna ut hur pass mycket större den årliga vinsten hade blivit för staten genom den alternativa ruten. Att Kristianstads invånare ville att staden skulle vara genomfartsort för stambanan ska kanske inte ses som förvånande, men ganska snart tonades en ganska allvarlig aspekt av det hela fram. Det fanns en allvarlig oro för att befolkningen i Göinge mer eller mindre i allt högre grad skulle leta sig till Malmö och Lund istället för Kristianstad. Frågan blev dock ännu allvarligare när vissa började spekulera i vad som skulle hända om staden inte fick någon järnvägsförbindelse överhuvudtaget. Jag får själv erkänna att hela diskussionen här blev mycket allvarligare än jag hade trott. Det framstod mer och mer som att hela Kristianstads framtid som växande stad hängde på järnvägen. Det ligger nog mycket i detta.

5.2 Vilket motstånd fanns?

Under arbetets gång har jag inte kunnat urskilja något direkt motstånd mot järnvägen. Naturligtvis kan detta bero på i vilken utsträckning tidningens redaktion har valt att vara objektiv i sin publicering av insändare. Om detta vet jag däremot väldigt lite och vågar inte försöka mig på några gissningar kring en eventuell tendentiös framställning av

järnvägsfrågan. De tendenser till motstånd som man kunde se på andra håll i Sverige, som jag tog upp i forskningsbakgrunden, tycks alltså inte ha funnits i Kristianstad i alls samma utsträckning. En förklaring till detta kan vara att folk tidigt förstod att järnvägen var nödvändig för stadens fortlevnad, framförallt på grund av stadens mindre fördelaktiga läge. Hur detta sedan skulle iscensättas var en annan fråga. I min forskningsbakgrund nämnde jag att det hade varit intressant att se om någon av hästkuskarna hade gjort något inlägg i debatten. Något sådant motstånd, vilket Heckscher pekade på fanns i Tyskland, har jag däremot inte funnit, vilket är beklagligt.⁵⁵ En annan brist värd att uppmärksamma är tidningens täckningsområde. Tidningen distribuerades huvudsakligen inom staden, vilket förmodligen är en starkt bidragande orsak till varför inga röster från landsbygden har höjts i diskussionen. Detta är också synd med tanke på att det hade varit intressant att se om någon från landsbygden hade försvarat sig från de angrepp mot dem som förekom. Avslutningsvis har jag inte heller kunnat se några motsättningar där olika ideologier har fungerat som skiljelinje.

5.3 Utifrån vad argumenterade man?

Ifråga om argument har jag kunnat se att man framförallt argumenterade utifrån rent ekonomiska aspekter kring lönsamhet. Detta flyter ihop lite med det jag skrev ovan om att Kristianstad skulle förfalla som stad utan en järnväg. Att Kristianstad skulle få fortsätta växa bör inte bara ligga i stadsbefolkningens intresse, utan hela landets. Eftersom staden inte längre var någon alltigenom utpräglad fästningsstad, så visste folk att det förmodligen skulle bli allt viktigare att profilera sig genom handel och industri. Detta särskilt i en tid när svensk export av varor fick sig ett uppsving på andra håll i landet. I och med detta så blev det enligt vissa även allt viktigare att staden skulle bli genomfartsort för trafiken norrut och söderut. Vad som är värt att uppmärksamma, som jag även fann lite förvånande, är att en av skribenterna t o m har valt att argumentera för järnvägen med hänvisning till att det är Guds vilja. Gud har gett människorna sinnet och verktygen för att kunna bygga järnvägar och kunna ta sig fram med häpnadsväckande hastighet. Detta är ett sätt som man kan tänka sig att en del boende i Kristianstad under 1850-talet säkerligen tänkte kring järnvägen: en gåva från Gud som inte får förkastas, ty den kan vara stadens räddning.

⁵⁵ Heckscher, 1907, s.141.

6. REFERENSER

Litteratur

Aronsson, Peter & Johansson, Lennart (red) (1999). *Stationssamhällen - Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. Malmö: Frank Stenvalls Förlag

Enghoff, Karl (1914). *Kristianstad 1614-1914*. Kristianstad: L.Littorins bokhandel

Esaiasson, Peter, Gilljam, Mikael, Oscarsson, Henrik & Wängnerud, Lena (2007). *Metodpraktikan – Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. Stockholm: Norstedts Juridik AB

Heckscher, E. (1907), *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. Stockholm: Centraltryckeriet

Johannesson, Gösta (1971). *Skånes historia*. Stockholm: Bonniers förlag

Magnusson, Lars (1997). *Sveriges ekonomiska historia*. Stockholm: Bokförlaget Prisma

Museiföreningen Östra Skånes Järnvägar (1990). *CHJ Christianstad-Hessleholms Jernväg 1865-1990*, Kristianstad 1990

Mårtensson, Leif (red) (2000). *Nya Kristianstad*. Kristianstad: Föreningen Gamla Christianstad

Nyström, Örjan (1991). *Järnvägare och järnvägare*. Göteborg: Tre böcker förlag AB

Rosander, Karin (red) (2006). *Järnvägen 150 år 1856-2006*. Stockholm: Informationsförlaget

Sandin Gunnar, ”Skånes järnvägar: historia och geografi”, i Åke Werdenfels (red), *Skånsk järnväg*, Hässleholm 1990

Selin, Peter (1996). *Inlandsbanan - Idé och historia*. Ås: Björkås förlag

Skansjö, Sten (2006). *Skånes Historia*. Lund: Historiska media

Otryckta källor

Christianstadsbladet 21 maj 1859

Christianstadsbladet 1 juni 1859

Christianstadsbladet 4 juni 1859

Christianstadsbladet 8 juni 1859

Christianstadsbladet 15 juni 1859

Christianstadsbladet 22 juni 1859

Christianstadsbladet 6 juli 1859

Christianstadsbladet 23 juli 1859

Internet

Kristianstadsbladets hemsida: *Christianstads-Bladet grundades 1856*. [Internet:

<http://www.kristianstadsbladet.se/kristianstad/article814776/Christianstads-Bladet-grundades-1856.html> hämtad 101122]

Terra Scaniae: *Järnvägen i Skåne*. [Internet: <http://www.ts.skane.se/fakta/jarnvagen-i-skaane> hämtad 101120]

Historiskt: *Historik åren 1848-1925*. [Internet:

http://www.historiskt.nu/normalsp/tgoj/okj/okj_historik.html hämtad 101121]

Historia2.se: *Historiesyn –olika sätt att tolka historien*. [Internet:

http://www.historia2.se/index.php?option=com_content&view=article&id=121:2-historiesyn-olika-saett-att-tolka-historien&catid=47:historieteori-och-kaellkritik&Itemid=142 hämtad 101129]

Stockholms Handelskammare: *Handel nyckel till en levande stad*. [Internet:

<http://www.chamber.se/?id=4377&threadid=4597&p=1&sp=0> hämtad 101215]

Kristianstads kommun: *Staden Kristianstads historia*. [Internet:

<http://www.kristianstad.se/Turism/Historia/Kristianstad/#Staden%20under%201800-talet>

hämtad 101223]

Länsstyrelsen i Skåne Län: *Kristianstad*. [Internet:

http://www.lansstyrelsen.se/skane/Kartor_och_planeringsunderlag/Kulturmiljoprogram/Sarski

[It_vardefulla_kulturmiljoer_i_Skane/Kristianstad/Kristianstad.htm](http://www.lansstyrelsen.se/skane/Kartor_och_planeringsunderlag/Kulturmiljoprogram/Sarski/It_vardefulla_kulturmiljoer_i_Skane/Kristianstad/Kristianstad.htm) hämtad 101223]