

Högskolan i Halmstad

Sektion för Humaniora

Historia 61-90

**Att bygga järnvägar i fattigbygden; en studie i
svensk 1800-talsjärnvägspolitik på lokalnivå med
fokus på Halland**

Magnus Janver

C-uppsats i historia ht

Handledare:

Ralf Rönquist

Abstrakt

Uppsatsens syfte är att visa hur den lokala järnvägspolitiken i Halland såg ut på 1800-talet och även göra en komparativ analys med Ostkustbanan. Finansieringen av järnvägsprojekten i Sverige utfördes främst av staten, medan planerandet och byggandet till stor del präglades av lokala beslut. Debatten inom järnvägspolitiken i Halland granskas med hjälp av en teori hämtad från Fredrik Anderssons avhandling *Mot framtiden på gamla spår? Regionala intressegrupper och beslutsprocesser kring kustjärnvägarna i Norrland under 1900-talet*. Den komparativa analysen mellan Ostkustbanan och järnvägarna i Halland går in både på järnvägspolitiken och sedan hur de olika järnvägarnas kom att förstatligas. Det var främst en liten grupp män som låg bakom byggandet av järnvägarna och de tillhörde en ekonomisk och politisk elit. Staten betalade en stor del av byggkostnaderna för järnvägarna och det var svårt att få lokalborna att investera i järnvägsprojekten. Debatten i Halland angående den lokala järnvägspolitiken var något mager då det rådde en klar konsensus hos de flesta att järnvägarna innebar förbättrad infrastruktur för regionen. Dock var många mer tveksamma om de själva ville bidra till järnvägarnas byggnadskostnader. Granskandet av debatten utfördes med stadsfullmäktiges protokoll och två lokala tidningar; den konservativa Halland och den liberala Hallandsposten som huvudkällor.

Innehåll

Abstrakt	2
1. Inledning.....	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte.....	4
1.3 Avgränsningar	4
1.4 Material	4
1.5 Tidigare forskning.....	5
1.6 Metod	12
1.7 Teori.....	13
1.8 Disposition.....	15
2. Järnvägarna; beslut, finansiering, byggande och ekonomi	15
2.1 Halmstads järnvägar.....	15
2.1.1 Den inledande fasen i Hallands järnvägspolitik.....	16
2.1.2 Järnvägspolitikens praktiska beslut.....	18
2.1.3 Kampen om korsningen av Nissan	19
2.1.4 Diskussioner om städernas utgifter.....	26
2.1.5 Järnvägen mellan Halmstad och Nässjö	28
2.1.6 Järnvägen mellan Halmstad och Jönköping	28
2.2 Varbergs järnvägar	31
2.3 De mindre kommunerna	33
2.4 Västkustbanan förstatligas	35
3. Analys och Diskussion.....	37
4. Slutdiskussion	42
5. Källförteckning.....	45
5.1 Tryckta Källor	45
5.2 Litteratur.....	45
5.3 Dagstidningar.....	45
5.4 Internet.....	46

1. Inledning

1.1 Bakgrund

Vid granskandet om vad som har skrivits om Hallands äldre järnvägshistoria så märker man att de lokala järnvägspolitiska debatterna är sparsamt återberättade. Detta beror främst på att de lokalhistoriska verken som finns tillgängliga har haft andra prioriteringar i sina verk, som ofta är i form av minnesskrifter åt olika järnvägar. Ett tydligt exempel är konflikten om korsningen av Nissan som inträffade i Halmstad på mitten av 1880-talet. Trots att det existerar material inte minst i form av stadsfullmäktiges protokoll och lokala tidningars artiklar, som återberättar konflikten så återfinns inte konflikten i några minnesskrifter. I och med detta har jag funnit att det var hög tid att granska hur järnvägspolitiken och framförallt dess debatt gick till i Halland under 1800-talet genom att ta upp material som andra forskare tidigare valt att sortera bort.

1.2 Syfte

Uppsatsen ska visa hur järnvägspolitiken och dess debatt på lokalnivå fördes i Halland och hur järnvägsprojekten i Halland finansierades. Dessutom ska järnvägarnas tidiga utveckling följas och de viktigaste aktörerna granskas, delvis med en komparativ analys mellan ostkustens och västkustens järnvägspolitik.

1.3 Avgränsningar

Tidsperioden som den här uppsatsen behandlar är 1840-1939. Men främst är det 1870-1890 då ”järnvägsfrossan” uppstod och sedan avtog i Sverige. Främst behandlas Halland med några undantag och uppsatsen går inte in på rikets järnvägspolitik. Denna avgränsning beror på att Sverker Oredsson redan har forskat om Sveriges järnvägspolitik vid den här tiden. Uppsatsen fokuserar på finansiering och järnvägspolitik, därför så tar den inte upp hur till exempel rallarnas arbetsvillkor var eller hur folk i allmänhet uppfattade järnvägsbyggandet med undantag från när de hjälpte till eller vägrade hjälpa till att finansiera projekten. Alla järnvägar i Halland mellan 1840-1939 kommer inte att granskas men ett tillräckligt urval. Detta urval är baserat på hur stora och viktiga järnvägarna var i regionen; de viktigaste för regionen granskas.

1.4 Material

Huvudkällan till hur de lokala kommunerna agerade och debatterade angående järnvägspolitiken är kommunprotokoll tagna från Svensk Lokalhistorisk Databas (SLHD). I SLHD finns bland annat stadsfullmäktiges protokoll från de olika kommunerna i Halland men även andra kommuner, till exempel i Jönköping. Detta har gjort att material för en studie om järnvägspolitik på lokalnivå är extra tillgänglig i Halland och Jönköping, samt några områden till i södra Sverige. Eftersom stadsfullmäktiges protokoll handlar om lokalpolitik så får man vara försiktig att inte låta retoriken få övertaget om faktaläsandet. Ett exempel är att ofta betonar man i protokollen hur fattiga innevånarna är och hur järnvägsprojekten kommer innebära ett ”oerhört” extra skattetryck på människorna. Då bör man ha i beaktning att detta är en del av argumentationen i politiken för att man vill få någon annan att betala för järnvägsbygget. Dock kan detta även vara en fördel då en aspekt av uppsatsen är att belysa debatten på lokalnivå.

Andra källor för att granska finansierings- och beslutsprocesserna för de lokala järnvägarna, har varit minnesskrifter som har kompletterat eller verifierat informationen från stadsfullmäktiges protokoll. Minnesskrifterna har använts främst som komplement åt protokollen och ibland har de använts för att verifiera varandra. Framförallt spelade minnesskrifterna sin huvudroll i att påvisa vilken roll järnvägsbyggarna, alltså männen som ledde projekten, spelade och hur viktiga de var i beslutsprocesserna och för själva byggandet av järnvägarna.

För att komplettera med ett ekonomiskt perspektiv används även minnesskriften ”Sveriges järnvägar hundra år” skriven av Kungliga järnvägsstyrelsen. Även bolagsordningen för Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag har använts för att ge en bättre inblick för en specifik järnväg där materialet behövdes verifieras med en ytterligare källa.

För att få en inblick i hur den lokala pressen i Halland behandlade den lokala järnvägspolitiken så granskades samtliga tidningar från Hallandsposten år 1869, 1885 och 1895. Även samtliga tidningar från Halland år 1884 och 1885 granskades. Detta material ses som en del av järnvägsdebatten på lokalnivå.

Huvudkällan för hur argumentationen såg ut för förstatligandet av Sveriges järnvägar på 1930-talet är ”Statens järnvägs publikationer 1936:1”, som var en offentlig utredning utförd av järnvägsförstatligandekommissionen och skulle bland annat ge allmänheten en inblick i vilka resultat och slutsatser kommissionen kommit fram till.

1.5 Tidigare forskning

Det har forskats mycket om järnvägarnas historia i Sverige. Om hur de statsanställdas arbetsvillkor såg ut och hur byggandet av enskilda järnvägar gick till. Den tidigare forskning som är extra relevant för den här uppsatsen handlar om järnvägspolitikens historia och hur man finansierade järnvägsbyggena.

Sverker Oredssons avhandling (*Järnvägarna och det allmänna; Svensk järnvägspolitik fram till 1890*) är inriktad på hur järnvägsbygget fördes på riksnivå, vilka som var huvudaktörerna, samt hur argumenten fördes i debatten om Sveriges järnvägspolitik. Oredsson jämför Sveriges med flera andra länders järnvägspolitik. Skillnaden mellan Storbritanniens och Belgiens järnvägspolitik betonas extra; där Storbritannien stod för en Laissez faire attityd mot järnvägarna medan Belgien, tidigt hade förstatligt byggandet och brukandet av järnvägarna. Dessa blev även i argumentationen de två extrema polerna i debatten om hur Sverige skulle driva sin järnvägspolitik. Oredsson betonar också debatten om man skulle tillåta utländskt kapital i järnvägsbygget då man ansåg, särskilt efter 1871 att järnvägar kunde och skulle fylla ett militärt syfte för nationen. Man var också orolig för att staten skulle bli skuldsatt till mäktiga nationer och att Sverige inte skulle klara av att betala av skulderna. Oredsson visar dels hur de statliga banorna ökar under 1800-talet, dels hur debatten hölls på riksnivå och dels hur aktörer påverkade utvecklingstrenderna, där särskilt greve Adolf Eugen von Rosen är en aktör som betonas. Det var särskilt den kronologiska ordningen av det politiska spelet mellan riket och kommunerna, genom aktörer som greve Adolf Eugen von Rosen i vilken Oredsson vill bringa klarhet i med sin avhandling. Dock saknas det granskning av debatten i kommuner

och det finns inga jämförelser mellan de statliga järnvägarnas ekonomi och de enskilda privata järnvägarnas ekonomi. Eftersom Oredsson valde att avgränsa sin avhandling till år 1890, så finns heller inte argumenten för ett helt förstatligande av järnvägarna med eftersom detta inträffade på 1930-talet.

Ett av de mer utforskade områdena inom svensk järnvägshistoria är beslutsprocesserna och formeringarna av aktörer vid byggandet av enskilda järnvägsnät, enligt Fredrik Andersson.¹ Därför fokuserar hans avhandling på hur beslutsprocesserna gick till på särskilt regionalnivå vid byggandet av Ostkustbanan, men även hur de lokala aktörerna agerade och bildade nätverk (främst i form av Ostkustbanekommittén) för att kunna anskaffa finansiella medel för byggandet av Ostkustbanan. Han påvisar att de som fattade beslut om Ostkustbanan var några få från eliten i Norrland och dessa hade positioner inom politiken på kommunal-, landstings- och riksnivå. De hade även stora intressen i den privata sektorn och dessa intressen var sammanlänkade med var Ostkustbanan skulle läggas. Avhandlingen lägger stor vikt på att den lokala eliten måste mobiliseras och vara positiva till järnvägsprojektet för att det ska kunna genomföras, främst därför att det blir de som ska samla ihop resurser för finansieringen. Eftersom finansieringen inte enbart kunde komma från den lokala regionen så föll det på eliten att samla statsmedel till bygget och denna process tog flera år.

Även om dessa forskare täcker upp en hel del om Sveriges järnvägshistoria så finns det luckor i forskningen som kan kompletteras. Sverker Oredsson behandlar utvecklingen och debatten om Sveriges järnvägspolitik under 1800-talet på riksnivå, men saknar lokala studier av både exempel på debatten och exempel på politiken på kommunnivå. Fredrik Anderssons avhandling (*Mot framtiden på gamla spår? Regionala intressegrupper och beslutsprocesser kring kustjärnväggarna i Norrland under 1900-talet*) påminner en del om Sverker Oredssons forskning fast på lokalnivå i detta fall handlar det om Ostkustbanan. Det vill säga Fredrik Andersson fokuserar på hur byggbesluten togs, hur argumenten såg ut i debatten och hur bygget finansierades. Alltså kan man hävda att till viss mån så fortsatte Fredrik Anderssons forskning där Sverker Oredssons forskning slutade.

Andra doktorsavhandlingar som har skrivits om järnvägshistoria i Sverige och i utlandet är Torbjörn Mårtenssons (*Bantågens gång: Järnvägens godstrafik och dess anpassning till näringslivets rumslighet, branschtraktater och transportefterfrågan 1890-1985*) , (*Politics and industrialization: Early railroads in the United States and Prussia*) av Colleen A. Dunlavy och (*Forging industrial policy: The United States, Britain and France in the railway age*) av Frank Dobbin. Torbjörn Mårtensson handlar om den ekonomiska aspekten av järnvägshistoria. Han utför en komparativ studie mellan sjöfarten och järnvägen, där han granskar hur mycket tonnage de båda distribuerade och kommer fram till att godstrafiken definitivt hade tagits över av tågen 1913.² I och med fokuset på vad och hur mycket som transporterades av tågen så blir Torbjörn Mårtenssons beskrivning av hur besluten att bygga järnvägar fattades, något mager. Han konstaterar i all enkelhet att i södra Sverige byggdes många järnvägar av privata aktörer medan i norra Sverige byggde staten järnvägar. Torbjörn Mårtensson menar att de privata aktörerna drevs av möjligheten för ekonomisk vinning,

¹Andersson, 2006; s. 453

² Mårtensson, 1994;s. 21-22

medan staten byggde efter både behovet av att förbättra infrastrukturen mellan städerna, men också militäriska orsaker. Med Godstågsplanen den 1 oktober 1907 så får järnvägsnätet nästan den form det har idag.³

Doktorsavhandlingen *Politics and industrialization: Early railroads in the United States and Prussia* är främst en komparativ analys mellan hur USA järnvägar utvecklades och hur Preussens järnvägar utvecklades i början av ländernas industrialisering. Framför allt analyserar Colleen A. Dunlavy hur de politiska institutionerna påverkade det tidiga järnvägsbyggandet i de båda länderna. Colleen A. Dunlavy anser att USA och Preussen är ideala komparativa objekt för den här analysen då båda påbörjade den industriella revolutionen samtidigt omkring 1830-talet.⁴ Colleen A. Dunlavy tar också upp de två ländernas politiska struktur som påminde om varandra USA hade "States" och Preussen "Landrat" på lokalnivå som delvis minskade statens inflyttande på landets utveckling, mer så i USA än i Preussen.⁵ Colleen A. Dunlavy menar även att sedan 1940-talet och framåt så har den historiska bilden över dessa två länders ekonomiska utveckling förändrats något. Från att historiker tidigare har ansett att USA under 1800-talet bedrev "Laissez-faire" med minimal statlig involvering i den ekonomiska utvecklingen, till att historiker mer ifrågasatt och utmanat denna historieskrivning och menat att staten var mer involverad än man tidigare trott. För historiker som granskat Preussens historia så har det motsatta skett. Tidigare såg man den Preussiska industriella revolutionen som något staten till största del kommanderade över, till att man numera betonar att Preussens ekonomi var mer fri än man tidigare erkänt.⁶ Colleen A. Dunlavy fokuserar sin komparativa analys på hur USA och Preussen stöttade och reglerade de tidiga järnvägsbyggena, hur ingenjörerna utbildades och organiserades i länderna under järnvägsbyggena, hur politiken påverkade järnvägsbyggena och hur dessa järnvägsbyggen utmärktes i de två länderna, samt även hur järnvägspolitiken ändrades i de två länderna efter den tidigaste järnvägsbyggarepoken.

Colleen A. Dunlavy konstaterar att även om man traditionellt brukar anta att stater med en välutvecklad byråkrati involverar sig mycket i ekonomin i landet, medan stater som är i sin tidigare utveckling eller är mer liberalt uppbyggda brukar mer undvika att involveras i ekonomin i landet. Dock konstaterar Colleen A. Dunlavy att för USA och Preussen under deras tidigare del av järnvägsbyggandet så hände det motsatta från detta ovanstående påstående. Det var USA som tidigt reglerade järnvägsbyggen och lade in många politiska beslut för att påverka järnvägsbyggena medan Preussen inte reglerade järnvägsbyggena och hade en mer avspänd politik mot järnvägsbyggena.⁷ Huvudförklaring för detta låg i hur ingenjörerna utbildades och organiserades i de två länderna. Preussen utbildade ett betydande antal civilingenjörer och dessa hade standardiserade utbildningar dessutom praktiserade preussiska ingenjörer under seniorer efter sin examinering vilket bidrog till en homogenisering av ingenjörerna.⁸ Detta blev avgörande för Preussens tidiga järnvägsbyggen

³ Mårtensson, 1994; s. 77

⁴ Dunlavy, 1994; s. 16

⁵ Dunlavy, 1994; s. 21-24

⁶ Dunlavy, 1994; s. 17-19

⁷ Dunlavy, 1994; s. 45

⁸ Dunlavy, 1994; s. 229

eftersom ingenjörerna själva standardiserade järnvägarna och byggde under samma principer och metoder. Dessutom var preussarna angelägna om att bygga järnvägar med högstandard och goda marginaler även om det gjorde byggandet något dyrare. I USA däremot så var ingenjörsutbildningarna inte lika standardiserade, de mest standardiserade ingenjörsutbildningarna i USA var de militära och militärens bästa utbildningar var dem i West Point. Detta var ett gammalt sätt att tillfredställa landets behov av ingenjörer, i Europa var det under 1700-talet som länderna hade använt sig av arméns ingenjörer för civila ändamål men under 1800-talet var det bara USA som fortfarande förlitade sig mest på arméns ingenjörer. Eftersom ingenjörerna i USA var mer heterogena så blev även järnvägsbyggena i USA mer heterogena, vilket i sin tur staten försökte kompensera med genom att reglera järnvägsbyggena. Dock lyckades man inte i USA att organisera ingenjörerna så att man kunde standardisera järnvägsbyggandet lika mycket som man gjorde i Preussen.

Politikerna i både USA och Preussen hade liknande syn på järnvägen och dess möjligheter att förbättra infrastrukturen. Därför blev kampen mellan politikerna om de regionala intressena som järnvägen skapade. Därför kunde konservativa och liberaler i USA vara på samma sida inom politiken när deras hembyggd gynnades.⁹ Med tiden kom båda ländernas järnvägspolitik att ändras. Ju mer Preussen började integreras in mot det kommande enandet av Tyskland, ju mer började staten reglera järnvägarna och järnvägsbyggena. För USA så var det först 1886 som man lyckades grunda en hållbar nationell järnvägsorganisation som kunde homogenisera järnvägsbyggandet.¹⁰ Detta gjorde att järnvägarna i USA under dess tidiga period hade varierande kvalitet och var inte alltid kompatibla med varandra. Till skillnad från Preussens uniforma järnvägar som var beundrade av både amerikaner och andra folk.

Colleen A. Dunlavy använder sig mycket av rapporter skrivna av preussiska ämbetsmän, bolagskommittéer i USA och ingenjörer som har samlat ihop material från olika länder för att ge statsmän och bolagsdirektörer en (för 1800-talet) uppdaterad bild över de senaste teknikerna och vilka olika strategier som olika länder har tillämpat vid järnvägsbyggande, länder som Frankrike, Belgien och Storbritannien. Även järnvägsbolags årsrapporter har Colleen A. Dunlavy använt flitigt i sin undersökning. Hon har främst fokuserat på den nationella nivån för järnvägspolitiken hos de två länderna även om några lokala undantag görs, dock ofta för att exemplifiera hur järnvägspolitiken uttryckte sig i praktiken. Även ingenjörerna som byggde järnvägarna, deras utbildningsinstitutioner och organisering i länderna får mycket uppmärksamhet och Colleen A. Dunlavy lägger vikt i detta och ser området som avgörande för att förstå hur de olika ländernas järnvägspolitik utvecklades och varför järnvägssystemen blev så annorlunda. På detta sätt visar hon att järnvägspolitiken var i sig underkastad av ländernas olika utbildningssystem för ingenjörer, när det kom till resultaten av järnvägspolitiken. I USA försökte man öka homogeniseringen av järnvägarna med regleringar men det var underkastat att ingenjörerna själva var heterogena och därför inte kunde bygga ett homogent järnvägsnät under den tidiga perioden. Samtidigt som Preussens ingenjörsutbildningar gjorde att landet inte behövde reglera järnvägsbyggena eller järnvägarna i början eftersom de preussiska civilingenjörerna var utbildade efter samma standarder och

⁹ Dunlavy, 1994; s. 126-127

¹⁰ Dunlavy, 1994; s. 145

arbetade på samma sätt, vilket gav ett homogent järnvägsnät för landet under den tidiga perioden. Även om Colleen A. Dunlavy undersöker hela 1800-talet för de två länderna så är det främst perioden mellan 1820-1848 som hon främst undersöker då de tidiga järnvägarna byggdes. Brytningspunkten för Preussen var inte riktigt revolutionen 1848 men det djupare integrerandet av det kommande Tysklands järnvägar gjorde att den preussiska järnvägspolitiken började förändras och man reglerade järnvägarna mer. I och med att Colleen A. Dunlavy fokuserade sin undersökning på utbildningsinstitutionerna och ingenjörernas organisering, så ligger hennes arbetsområde nära ”institutionsskolan” i ekonomisk historia, vilket hon själv medger.¹¹ Vilket innebär att forskaren istället för att undersöka individer eller autonoma marknader, är mer intresserad av vilken politisk kontext som påverkar den ekonomiska utvecklingen.¹² Naturligtvis har det fokuset gjort att hon även har undersökt reglerandet av järnvägarna vilket är den mest primära institutionen för järnvägsbyggena under 1800-talet. Men hennes eget arbete visade att det var den mer avlägsna utbildningsinstitutionen som blev avgörande för järnvägarnas utveckling i de två länderna.

I *Forging industrial policy: The United States, Britain and France in the railway age* undersöker Frank Dobbin hur olika länders politiska kultur påverkade deras metoder för att industrialisera sina respektive länder. Frank Dobbin har valt ut tre objekt att undersöka för sin komparativa analys; USA, Storbritannien och Frankrike. Huvudinsikten som ligger bakom hans arbete är att länder har olika politiska kulturer och dessa påverkar hur den ekonomiska politiken förs i respektive land. Den politiska kulturen är överordnad skiftande politiska ideologier och maktövertagande. Den är även överordnad landets politiska struktur, varierande från absolutism till demokratiska republiker. Den politiska kulturen bestämmer, enligt Frank Dobbin, var makten ska koncentreras men också hur makten ska utövas och i vilka syften som den får utövas inom den politiska kulturen. Frank Dobbin använder de tre ländernas järnvägspolitik mellan åren 1825-1900 för att visa hur avgörande den politiska kulturen är.¹³ Men Frank Dobbin menar även att industrialisering av länder kan göras på olika sätt och att olika metoder kan uppnå samma ekonomiska resultat. Han hänvisar till arbeten om Amerikas priskonkurrens och Tysklands karteller som båda skapade liknande tillväxt, och hur Japan, Sydkorea och Hong Kong har alla haft stor ekonomisk tillväxt men med olika metoder. Frank Dobbin summerar sin slutsats om ekonomisk politik och dess påverkan på tillväxt med: *”The obvious lesson is not that all roads lead to Rome, but that many do.”*¹⁴ Med detta sagt så menar Frank Dobbin att den politiska kulturen är avgörande för hur den ekonomiska politiken (järnvägspolitiken) utformas, men samtidigt menar han även att tämligen skilda politiska beslut kan leda till samma ekonomiska resultat, givetvis inte alltid. I och med att han ville tolka det förflutna, bortom vanliga föreställningar om att olika länder tillämpar *laissez faire*, protektionism eller merkantilism och mer se till de ”sega strukturerna” inom den politiska kulturen som ofta överlever dessa paradigmskiftet och påverkade vad politikerna uppfattade som farligt eller dåligt för landets ekonomiska framgångar.

¹¹ Dunlavy, 1994; s. 7

¹² Dunlavy, 1994; s. 7

¹³ Dobbin, 1994; s. 2

¹⁴ Dobbin, 1994; s. 223

I USA och Storbritannien så praktiserade man *laissez faire* och ville att marknaden skulle i huvudsak bestämma hur och var järnvägarna skulle byggas. Men de båda ländernas politiska kultur gjorde att man tolkade olika vad *laissez faire* innebar i praktiken även om båda länderna hade en viss skepticism mot att staten skulle involveras i järnvägsbyggandet. Frankrike däremot hade en politisk kultur som ansåg att staten skulle koordinera järnvägsbyggandet för att landet skulle kunna få maximal nytta av järnvägarna, något man betvivlade att företag och kapitalister kunde ge landet genom *laissez faire*. Den politiska kulturen i USA gjorde att det fanns en skepticism mot att staten skulle involveras i järnvägsbyggandet. Detta gjorde att järnvägspolitiken var begränsad till de lokala staternas policy och federala beslut fattades inte.¹⁵ I USA ansåg man att konkurrens mellan privata firmor var det bästa sättet att bedriva järnvägspolitiken, dock utfördes vissa lokala finansieringar av järnvägsbyggen av de respektive staterna. Dock när bevis på korruption dök upp, angående de statliga finansieringarna så skyllde man på statens involvering i marknaden och upphörde med finansieringarna av järnvägsbyggena. Man menade att det var statens involvering i branschen som hade skapat problemen och det var bäst att låta den privata sektorn helt stå för kostnaderna av järnvägarna. På så sätt blev järnvägspolitiken i USA att man skulle begränsa statens förmåga att påverka marknaden så mycket som möjligt.¹⁶ Det var enbart genom konkurrens som järnvägarna kunde byggas på det lämpligaste sättet och det ansågs som statens enda uppgift att se till att konkurrensen inte upphörde på marknaden. I den amerikanska politiska kulturen så var det enbart de små lokala regeringsorganen som var godtagbara i involveringen av järnvägsbyggen och enbart till en viss grad. Man var även snabbt redo att hålla staten ansvarig vid korruptionsskandaler.

I Storbritannien följde man också *laissez faire* men på grund av sitt lands politiska kultur så tolkade man *laissez faire* annorlunda från hur amerikanerna tolkade det. I USA menade man med *laissez faire* att det var marknaden och konkurrens på marknaden som skulle avgöra, men i Storbritannien innebar *laissez faire* att man ville ha ett stort antal entreprenörer inom alla branscher. Man såg *laissez faire* förkroppsligas av små- och medelföretagare och deras eventuella undergång innebar ett hot för *laissez faire* enligt britterna. Detta innebar att staten subsidierade, små järnvägsföretag och även praktiserade prissättning för att gynna dessa företag.¹⁷ I Storbritannien kom *laissez faire* att innebära att staten skulle förhindra att den fria marknaden och konkurrensen där drev majoriteten av företagen i konkurs. Vilket skulle ha lett till att landets järnvägar skulle ha fallit under kontroll av några få storföretag. I den brittiska politiska kulturen så var det storföretagen som var hotet för *laissez faire* medan i USA var det främst staten. Denna skillnad i synen på *laissez faire* gjorde att länderna bedrev olik politik trots att man kallade det för samma sak. Detta gjorde också att länderna offrade olika saker, i USA lät man företagen gå omkull och köpas upp av konkurrenter för att bevara den konkurrens orienterade marknaden, medan man offrade marknaden i Storbritannien för att bevara småföretagen som man ansåg var ryggraden i ekonomin. I Storbritannien var man också mer villig att reglera järnvägarna än i USA, dock praktiserade båda länderna reglerande fast i varierande grad. Dock var Storbritanniens beslut att inte statligt finansiera

¹⁵ Dobbin, 1994; s. 35

¹⁶ Dobbin, 1994; s. 36

¹⁷ Dobbin, 1994; s. 209

järnvägsbyggandet i landet unikt i historien.¹⁸ Detta kan förklaras med två huvudfaktorer, dels att briter ville praktisera *laissez faire* och var på så sätt arvtagare till Adam Smith, men också att landet på den tiden var det rikaste i världen, en roll som USA tog över först vid slutet av 1800-talet.

Frankrike hade en politisk kultur som dramatiskt skiljde sig från den som praktiserades i USA och Storbritannien. Frankrikes historia har präglats under de senaste seklerna av maktcentralisering för att ena landet. Detta har också speglats i dess ekonomiska politik med bland annat Jean-Baptiste Colberts policy under 1600-talet som bland annat minskade på tullarna inrikes och på så sätt försökte förbättra ekonomin samtidigt som man minskade decentraliseringen av Frankrike ekonomiskt sett. Därför var det för fransmännen mest logiskt att statens teknokrater skulle planera järnvägsbyggandet för att säkra sig om att landet gynnades mest och förhindra att kapitalister fattade kortsiktiga beslut som missgynnade landets behov. Frank Dobbin visar tydligt att man inom debatten för järnvägspolitiken var mycket tydlig med att man ansåg att järnvägen hade stor potential för att binda ihop nationen.¹⁹ Det mest tydliga exemplet på hur den franska politiska kulturens centralisering skiljde sig från Amerikas politiska kulturs decentralisering är hur de hanterade korrruption. I båda länderna fick man uppleva korrruption när statliga medel användes för att finansiera järnbyggen inom den privata sektorn. Men medan man i USA ansåg att problemet låg hos staten och att denne involverade sig i den fria marknaden, så ansåg fransmännen att korrruptionen var ett tydligt bevis på för dålig insikt från teknokraternas sida och att mer centraliserade beslut måste fattas och problemen fanns hos den fria marknaden.²⁰ Den franska skepticismen mot den fria marknaden låg i dess politiska kultur, liksom den amerikanska välviljan mot den fria marknaden låg i dennes politiska kultur. I Frankrike fruktade man decentralisering och ansåg att styrka och ordning fanns inom centraliserad makt. I USA och delvis Storbritannien fruktade man centralisering och ansåg att de bästa besluten kom från lokala beslut vilket förhindrade tyranni. Denna franska syn på vilken makt som var att föredra, kombinerat med viljan att ena nationen gjorde att den ekonomiska politiken, särskilt järnvägspolitiken var i stort sätt oförändrad i Frankrike trots att landet var med om revolutioner, monarkier och republiker under 1800-talet, den politiska kulturen stod emot alla dessa förändringar. Problemen för fransmännen var att teknologi och beslutsmakt fanns i privata händer och lösningen var att involvera staten mer i ekonomin.²¹ Både det förhållningssättet med stort tvivel för *laissez faire* i Frankrike och Amerikas entusiasm för *laissez faire* gav båda länderna dugliga järnvägar. Vilket påminner oss om Frank Dobbins citat: "*The obvious lesson is not that all roads lead to Rome, but that many do.*"²² Dock är det värt att nämna att i och med kriget 1870-1871 mellan Frankrike och Preussen/Tyskland så kom fransmännen att uppfatta sitt järnvägsnät som eftersatt åtminstone Tyskland, vilket tyder på att även om många vägar går till Rom så är vissa snabbare än andra.

¹⁸ Dobbin, 1994; s. 175

¹⁹ Dobbin, 1994; s. 111

²⁰ Dobbin, 1994; s. 129

²¹ Dobbin, 1994; s. 154

²² Dobbin, 1994; s. 223

Leif Elgh *Falkenbergs järnväg pyttebanan* (1988) tar upp Falkenbergs järnvägs historia. I den återberättas hur järnvägen kom till, vilka tåg och vagnar som färdades på banan och hur järnvägen förändrade de små samhällena i dess närhet. Leif Elgh använde sig av bolagsprotokoll, tidningar och intervjuer av tidigare anställda som sitt material och även minnesskrifter. Hans bok går in på betydligt mer än järnvägspolitik och historien om hur järnvägen kom till och handlar främst om ”pyttebanans” historia på 1900-talet. Det som han skriver om, hur det kom sig att man beslutade att bygga en järnväg, ska ses i ett större sammanhang. Skåne-Hallands järnväg (SHJ) och Mellersta Hallands Järnväg (MHJ) hade börjat byggas, sektioner av västkustbanan och med detta skulle kompletterande bibanor byggas som Falkenbergs järnväg. Det var enligt Leif Elgh främst August Henrekson, C Nordenfalk och J C Brag som låg bakom besluten att bygga banan. Åke Forsbergs *Bolmenbanan i Halland* (2006) upplägg påminner mycket om Leif Elgh, även om den tar upp historien om en annan järnväg; den smalspåriga Halmstad-Bolmen järnvägen. Åke Forsberg tar upp hur det tog många år att samla kapital till projektet och sen hur Carl Jehander byggde banan. Men hans fokus är mer på vilka tåg och vagnar som färdades på banan, hur tidtabellerna såg ut, hur de anställda hade det och även hur passagerare hade det. Järnvägspolitiken bakom besluten att bygga järnvägen tar inte mycket plats i verket, utan istället är det hur livet var på Bolmenbanan under 1900-talet som står i fokus. Materialet som Åke Forsberg använder sig av är från Hallandsposten, kommunarkivet, näringslivsarkivet och folkrörelsearkivet. Den som har varit mest ingående i järnvägspolitik inom lokalhistoria i Halland, hittills är Lars Olof Leander. I *Boken om HNJ: Halmstad - Nässjö järnvägar 1882-1982* (1984) ger han en mer tydlig bild över hur besluten för byggandet av järnvägar i Halland fattades, i jämförelse med Åke Forsberg och Leif Elgh. Lars Olof Leander menar att järnvägsmötet i Halmstad den 1 juli 1869 med ordförande landshövdingen Oscar Alströmer var ett avgörande möte som satte agendan för hur järnvägspolitiken på lokalnivå skulle utvecklas.²³ Man kunde inte enas på mötet vilket gjorde att man fastslog fem utgångspunkter från vilka järnvägarna skulle utvecklas i Halland och planerna för dessa järnvägar sträckte sig till och med utanför Hallands gränser. Mötet 1869 utmynnade även i flera andra möten och under dessa möten på 1870-talet så fastslogs många av besluten var järnvägarna i Halland skulle byggas. Det blev sedan upp till den ekonomiska eliten och politiska eliten (vilka nästan alltid bestod samma personer) att verkställa dessa beslut genom att bilda bolag och samla kapital för järnvägsprojekten. Trots att Lars Olof Leander är den mest ingående på den lokala järnvägspolitiken så låter han det inte bli en stor del av hans bok. Utan precis som för Leif Elgh och Åke Forsberg så kommer fokus på järnvägens 1900-tals historia. Vilka tåg och vagnar som färdades på järnvägen, hur tidtabellerna såg ut, hur personalen hade det, samt hur samhällena påverkades av järnvägen. Hans huvudkällor är tidningar, minnesskrifter och styrelseprotokoll.

1.6 Metod

I och med att minnesskrifterna och avhandlingarna som handlar om järnvägsbyggande och järnvägspolitik inte använder sig av stadsfullmäktiges protokoll i Halland från den här tiden (1870-1890), så används just dessa i den här uppsatsen, som utgångspunkt för att förstå lokal

²³ Leander, 1984; s. 9

järnvägspolitik. Detta dels för att ta fram materialet och dels för att materialet ger oss en god inblick i järnvägspolitiken, även om den är något vinklat till fördel för de lokala politikernas åsikter och synpunkter, ibland på bekostnad av främst de enskilda företagens åsikter.

Hallandsposten granskades under de utvalda åren 1869, 1885 och 1895. Anledningen till att dessa år valdes ut var dels för att täcka ett spektrum över längre tid, men också på grund av de specifika åren. 1869 bestämde riksdagen att utöka sitt stöd till enskilda järnvägar, vilket gjorde att många planer för framtida järnvägar i Halland formades det året. 1885 var ett år då Väst kustbanan med flera andra järnvägar i Halland höll på att byggas. 1895 beslutade riksdagen att förstatliga Väst kustbanan. Det var det faktum att dessa betydande händelser ägde rum under åren 1869, 1885 och 1895 och att åren hade viss distans från varandra som gjorde att de valdes ut för granskning. Dessa års händelser bedömde jag ökade chansen att Hallandsposten skrev artiklar angående järnvägspolitiken i Halland och de lokala järnvägsbyggena.

Även tidningen Halland granskades under åren 1884 och 1885 då konflikten om korsningen av Nissan inträffade. Det här valet gjordes för att kunna komplettera med ytterligare ett perspektiv på konflikten och också kunna jämföra hur de två tidningarna Hallandsposten och Halland valde att rapportera om konflikten.

Det görs även en komparativ undersökning av Ost kustbanans tillkomst och förstatligande, med tillkomsten och förstatligandet för Väst kustbanan i Halland. Detta gör det möjligt att urskilja, det unika vid byggandet av järnvägar i Halland med det vanliga, det som var normen för byggandet av järnvägar i Sverige. Metoden har sina begränsningar då det finns ett tidsglapp på nästan 30 år mellan de olika händelserna. Sverige vid slutet av 1860-talet var annorlunda från Sverige vid slutet av 1890-talet. Vissa externa faktorer som från början inte har med den svenska järnvägspolitiken att göra påverkar även den komparativa studien. Bland annat första världskrigets påverkan i frågan om Ost kustbana och den svenska protektionismens påtryckningar att förstatliga Väst kustbanan 1895. Hade det funnits tid så hade det även varit högst värdefullt om två till tre andra regioner i Sverige också hade granskats i den komparativa delen av studien. Detta för att ytterligare förstärka representativiteten för den lokala svenska järnvägspolitiken. Det är också huvudsyftet med den komparativa analysen mellan Ost kustbanan och Väst kustbanan i Halland. Att säkerställa hur pass representativt Hallands exempel är för Sveriges lokala järnvägspolitik under industrialiseringen. Eftersom det finns en möjlighet att någon av regionernas utveckling kan ha varit exceptionell och därför blir missvisande om man enbart granskar en region. På så sätt är den komparativa delen av studien till för att förstärka analysen över vad som inträffade i den halländska järnvägspolitiken och skapa en koppling till en mer helhetssyn över händelserna. Dock ligger fokuset på den halländska regionen och inte på Gävleborgs län.

1.7 Teori

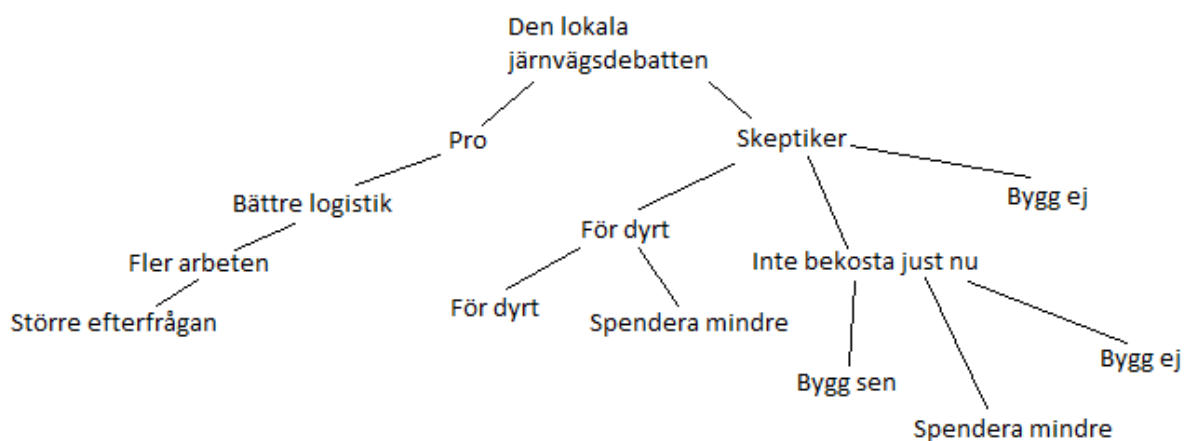
En av teorierna som Fredrik Andersson använder sig av är ”Ekonomisk nytta och ideologi”.²⁴ Teorin är att människorna (lokalborna och de i stadsfullmäktige) såg på järnvägsbygget med en viss ekonomisk inriktning knuten delvis till en ideologisk förståelse för ekonomi. Denna

²⁴ Andersson, 2004; s. 10

ideologiska förståelse för ekonomi är partikorsande. Det vill säga att de ideologiska utgångspunkterna i den övriga politiken ej är bindande. Medlemmar i lantmannapartiet, liberaler och konservativa (som var de vanligaste politikerna i järnvägsfrågor under det senare 1800-talet) kunde alla komma att nå samma ideologiska ståndpunkter i den lokala järnvägsfrågan. Det motsatta var också möjligt, till exempel att konservativa nådde olika ideologiska slutsatser i den lokala järnvägspolitik frågan, trots att de i övrigt håller med varandra politiskt. Det som resulterade i dessa ideologiska ståndpunkter eller slutsatser var förenklade ekonomiska kalkyler. Närmare bestämt människorna ansåg att byggandet av järnvägen innebar vissa ekonomiska för- och nackdelar vars implikationer var centrala för människornas beslutfattning. Fördelarna var förbättrade transportmöjligheter, vilket skulle ge lokalborna möjlighet att färdas snabbare och effektivare. Även varor kunde fraktas till och från området effektivare än innan. En till fördel var att när järnvägen byggdes skulle denna behöva industriella produkter och även arbetskraft, vilket innebär att efterfrågan på båda skulle öka regionalt och gynna lokalborna. Nackdelen med byggandet av järnvägen var finansieringen och hur mycket lokalborna skulle behöva investera sina egna kapital i projektet. I teorin så är det dessa för- och nackdelar som man balanserade mellan när man fattade beslut om finansieringen och stöttandet av järnvägsbyggen på lokalnivå. Dessa bedömningar ändras också beroende på nya faktorer som får vägas in av beslutsfattaren, deras för- och nackdelar. På så sätt kan med tiden beslutsfattaren ”konvertera” från en ideologisk slutsats till en annorlunda slutsats. Det är detta som bildar den dynamiska utvecklingen av järnvägspolitikerna på lokalnivå.

Man skall icke blanda ihop detta med de debatter som sker på riksdagsnivå där frågorna snarare handlar om hur stor järnvägsbudgeten ska vara, hur många och vilka järnvägar som ska byggas med hjälp av statlig medfinansiering, vilka järnvägar som skall förstatligas, etc.

Teorin används som hjälpmedel vid bland annat kategoriseringen av debattörerna på lokalnivå. Den används också för att tyda åsikter och ståndpunkter för aktörer som deltog i debatterna om järnvägsfrågorna.



Figur 1

Figur 1 ovan visar hur kategoriseringen av den lokala järnvägsdebatten har gjorts. De två huvudgrupperna är ”Pro” och ”Skeptikerna”. Pro vill se järnvägen byggd snarast och deras huvudargument för att man lokalt ska stödja projektet är följande: Bättre logistik när järnvägen är klar. Fler jobb i och med järnvägsbygget. Större efterfrågan på material som behövs, både direkt och indirekt på grund av järnvägsbygget. För det mesta användes enbart det första argumentet Bättre logistik, men när Pro-sidan ville ta i mer så använde de även de andra argumenten.

Skeptikerna är en kategori som har få järnvägsmotståndare, även om dessa är en del av kategorin. De flesta vill alltså ha en lokaljärnväg, men vill inte betala för det. Skeptikerna kan delas in i tre grupper: de som tycker det är för dyrt, de som tycker att den ekonomiska bördan inte ska inträffa just nu och de som inte vill att järnvägen ska byggas. De som inte ville att järnvägen ska byggas är väldigt få och oftast handelsmän som kalkylerar att de inte kan nyttja järnvägen men att deras konkurrenter kan. Av de som tyckte att järnvägsbygget är för dyrt så fanns det två grupper, de som kunde tänka sig bygget om kostnaderna minskade och de som tyckte att alla kostnader var för dyra. De som inte ville bekosta bygget just nu, är uppdelade i tre grupper. En grupp vill bygga senare när man är redo för den ekonomiska bördan. Den andra gruppen vill att kostnaderna ska minska innan man stödjer projektet. Märk väl alltså att visa grupper bland skeptikerna delar samma åsikter men argumenterar olika för dem. Den tredje kategorin av ”inte bekosta just nu” vill inte se bygget bli av om man måste vara med och finansiera men väljer att försöka förhålla arbetet snarare än öppet motarbeta det. Detta i hopp om att någon annan ska finansiera projektet istället.

1.8 Disposition

I avhandlingen återberättas om Halmstads tidiga järnvägspolitik och de debatter som följde i dess spår. Särskilt konflikten om korsningen av Nissan undersöks och hur två regionala tidningar behandlade den konflikten. Detta följs av Varbergs järnvägspolitik som behandlas mer sparsamt, samt några exempel på mindre kommuners järnvägspolitik. Slutligen tar avhandlingen upp Väst kustbanans förstatligande. Vid undersökningen av dessa händelser så görs det återkopplingar till en komparativ studie mellan Ostkustbanan och Väst kustbanan, dels hur de kom till men också varför de förstatligades. Den komparativa analysen är även med i Analys och Diskussion.

2. Järnvägarna; beslut, finansiering, byggande och ekonomi

2.1 Halmstads järnvägar

Mellan åren 1856-1869 hade den svenska statens järnvägspolitik koncentrerat sig på att bygga statliga järnvägar (stambanor) och samtidigt tillåtit att enskilda järnvägar byggts, men de fick klara finansieringen själva. Denna policy ändrades i och med riksdagen föreslog 1869 att staten nu skulle medfinansiera bygget av enskilda järnvägar.²⁵ Man bör ha i åtanke att detta beslut fattades under en lågkonjunktur då järnvägsbyggandet hade saktats ner. Men det var också resultatet av ett ännu mer ambitiöst förslag som framfördes 1869. Det var den

²⁵ Sveriges järnvägar hundra år; 1956, s. 12

konserverativa politikern, greven Erik Sparre som framförde förslaget från första kammaren att ändra fokus i Sveriges järnvägspolitik.²⁶ Hans argument var att byggnadskostnaderna skulle minska, järnvägarna skulle bli färdiga fortare och genom att obligationer kunde säljas på den inhemska marknaden skulle Sverige undvika att dra på sig stora utländska lån. Staten skulle kontrollera arbetet under tidens gång och ge ut finansiellt stöd i form av lån med 40 årig fristid, var efter den enskilda järnvägen skulle tillfalla staten.²⁷ Förslaget i sin helhet röstades ner,²⁸ men delar av dess tankegodts kom att användas i den svenska järnvägspolitikerna och från och med 1869 så kunde privata bolag få statligt stöd under järnvägsbyggandet. Med löften om finansiellt stöd från staten så skapades flera bolag som skulle bygga ut de järnvägar som skulle sammanlänka Sveriges städer. Väst kustbanan är ett exempel på detta då flera järnvägsbolag bildades för att bygga sektioner av Väst kustbanan.

2.1.1 Den inledande fasen i Hallands järnvägspolitik

I och med att man bestämde sig för att bygga en järnväg som skulle länka Skåne med Göteborg (Väst kustbanan), så blev det även aktuellt att börja diskutera och planera andra järnvägar i Halland och detta kom naturligtvis att påverka staden Halmstad. Halmstads stadsfullmäktige fick förhålla sig till flera järnvägsprojekt där man försökte påverka finansieringens andel och hur järnvägsplanen skulle förhålla sig till stadsplaneringen. I Hallandsposten den 16 juni 1869 informerade tidningen på ett formellt sätt att det fanns planer på framtida järnvägar i södra Sverige.²⁹ Tidningen åsyftade då främst på de planerade järnvägarna som skulle sammanlänka städerna; Halmstad, Varberg, Jönköping, Göteborg och Helsingborg.

Den 23 juni 1869 började Hallandsposten att likna en opinionsbildare. I en längre artikel ”Till järnvägsfrågan” beklagar tidningen sig över att hallänningarna var så ”likgiltiga” i en så ”viktig” fråga som järnvägsfrågan. I artikeln så uppmanar man alla ”fosterländska” hallänningar att investera sina besparingar i järnvägsbolagen. Man medger att vinsterna hittills för enskilda järnvägar har ”bara” varit runt 4 % men ändå borde man göra denna investering. Dels för att förhindra att ”utländskt kapital” tar över järnvägarna men även därför att järnvägarna ger bättre transporter och ger mer arbetstillfällen.³⁰ Hallandsposten använder sig av både piska och morot i sin argumentation. Om hallänningarna är ”fosterländska” och investerar så får de både bättre transporter och fler arbeten, men om de är snåla då finns risken att ”utländskt kapital” tar över. Hallandsposten var och är en liberal tidning och de liberala kan under denna tid (1840-1870), delas in i de liberala och nyliberala. De nyliberala var starkt antistatliga och ville hålla staten utanför järnvägsfrågan medan de liberala var mindre antistatliga och en del stödde att staten byggde egna järnvägar. Hallandsposten faller klart in i den mer vanliga liberala gruppen och är mer statsvänlig. I den här artikeln så faller Hallandsposten in i kategorin ”Pro”. Beakta att Hallandsposten använder sig av de lokala argumenten för finansiering av järnvägar med ”Bättre logistik” och ”Fler arbeten”, men dock ej argumentet att det skulle bli större efterfrågan i regionen på grund av järnvägsbygget.

²⁶ Oredsson, 1969; s. 118

²⁷ Oredsson, 1969; s. 119

²⁸ Oredsson, 1969; s. 124

²⁹ Hallandsposten 1869-06-16 första sidan

³⁰ Hallandsposten 1869-06-23 första sidan

Argumenten om att ”fosterländskt” kapital skall hålla borta ”utländskt” kapital är en del av debatten på riksnivå och är därav mindre knuten till den lokala järnvägsdebatten, även om argumentet utnyttjas.

Den 26 juni 1869 manade Hallandsposten att ombud från kommunerna borde samlas för att bringa klarhet i frågan om var järnvägarna ska byggas. Tidningen välkomnar även planen på att bygga en järnväg mellan Halmstad och Jönköping. Det betonas att med en sådan järnväg så kan man i Halmstad börja köpa Jönköpings ”fina” produkter istället för Göteborgs.³¹ Varför tidningen ansåg att Halmstadborna borde köpa Jönköpings produkter istället för Göteborgs produkter framgår dessvärre inte. Denna del av artikeln är märkligt skriven då man kan tycka att det vore mer naturligt att skriva att med en järnväg mellan Halmstad och Jönköping, kan Halmstadborna köpa både Göteborgs och Jönköpings produkter. Detta istället för att preferera den ena staden till bekostnad av den andra.

Den 3 Juli 1869 skrev Hallandsposten att landshövdingen baron Alströmer hade stämt till järnvägsmöte för att diskutera järnvägarna Borås-Varberg, Jönköping-Halmstad och flera andra järnvägsplaner. I detta möte deltog bland annat 11 ledamöter.³² Under denna sommar 1869 gjordes många av planerna för södra Hallands framtida järnvägar. Den 18 augusti informerade Hallandsposten sina läsare att Halmstads stadsfullmäktige hade börjat arbeta med ”järnvägsfrågan”. Återigen gav tidningen sitt moraliska stöd till järnvägsbyggarna i Halland och hävdade att utan järnvägar skulle Halmstad riskera att bli utan både import och export.³³ Här finns vissa likheter med Ostkustbanans historia. 1897 så hade man byggt en järnväg mellan Sundsvall och Härnösand. Denna händelse fick landshövdingen C A Björkman att kalla Gävleborgs elit till ett möte den 10 augusti 1897 för att diskutera om vad som väntade för regionen.³⁴ Deltagarna på mötet såg händelsen både som en möjlighet men också som ett eventuellt hot. I och med att man hade börjat bygga järnvägar i Norrland, så fanns det hopp om att trenden skulle fortsätta och att man skulle komma att bygga en Ostkustbana, så som man hade byggt en Väst kustbana tidigare i södra Sverige. Men byggandet av järnvägen mellan Sundsvall och Härnösand hade varit dyrt och deltagarna på mötet befarade att staten inte skulle vara villig, att fortsätta investera i byggandet av järnvägar i Norrland under de kommande åren. Det visade sig snabbt att finansiering på lokalnivå inte var realistiskt, så man³⁵ skapade Ostkustbanekommittén, som skulle säkra finansieringen utanför regionen. Även om det råder ett tidsglapp på nästan 30 år och händelserna inträffade i två skilda regioner så finns det vissa intressanta liknelser. I båda fallen så är det en landshövding, i Halland Alströmer och i Gävleborgs län Björkman, som stämde till möte för att diskutera järnvägens framtid i regionen med en mindre grupp från det lokala samhällets ekonomisk och/eller politiska elit. Många av dessa deltagare var involverade i både ekonomin och politiken; det vill säga hade en plats i stadsfullmäktige eller ett annat politiskt organ. I båda dessa möten var man överrens om att järnvägen skulle gynna regionerna ekonomiskt och

³¹ Hallandsposten 1869-06-26 första sidan

³² Hallandsposten 1869-07-03 första sidan

³³ Hallandsposten 1869-08-18 första sidan

³⁴ Andersson, 2004; s. 31

³⁵ De viktigaste aktörerna var; Arvid Lindman, Birger Lindström, Gabriel Schöning, GP Braathen och PG Huss. Andersson, 2004; s. 36

framförallt låg fokus på hur och vem som skulle finansiera järnvägsprojekten. I mötena var det finansfrågan som var svårast i båda regionerna. Den stora skillnaden mellan dem är att man i Halland fick flera möten på olika platser, där man diskuterade järnvägsfrågan på en lokalnivå, med lokala utgångspunkter. I och med bildandet av Ostkustbanekommittén så blev järnvägspolitiken mer centraliserad på lokalnivå och kommittén försökte mobilisera hela regionen för att sedan påverka staten. I Halland däremot så blev mobiliserandet mer lokalt och man fokuserade mer på att samla in aktiekapital från privatpersoner, än att bedriv lobbyverksamhet i Stockholm. Naturligtvis förekom lobbyverksamhet i Halland också, liksom det förekom privatinvesteringar i Ostkustbanan, men det fanns en tydlig tendens för de två regionerna att välja olika vägar i att skapa kapital för byggprojekten.

2.1.2 Järnvägspolitikens praktiska beslut

Den 20 augusti 1869 så tog herrarna C Hammar, I. Wallberg, A. J. Carlsson, Carl. O. Schéle, C. Fr. v Sydow upp i Halmstad stadsfullmäktige att, allmänheten ansåg att järnvägen skulle dras öster om ån i Nissadalen åt Rydö, för att sedan följa Bolmens norra strand till Wernamo och från Wernamo till Lamhult för att banan skulle kunna kopplas till vid den södra stambanan. Om järnvägen drogs enligt dessa beskrivningar så skulle detta bringa de närliggande samhällena de största fördelarna.³⁶ I och med att denna led var den mest populäraste så var även chansen störst att den skulle få det maximala av det potentiella stödet i regionen.

Detta beslut fattades efter järnvägsmötet, som hållits den sista juli det året i Halmstad där man diskuterat järnvägens betydelse för stadens framtid. Mötet hade hållits för att ge beslutet ett mer representativt underlag för vad Halmstadborna ansåg om järnvägsbyggandet. Herrarna i stadsfullmäktige ville inte vara ensamma om beslutet i och med de framtida ekonomiska uppoffringar som det innebar för folket i kommunen.³⁷ Detta gjordes i bakgrunden av att även andra möten hölls i Halland under 1869 och i dessa möten som hölls i flera städer, så lades planerna fram för många av de järnvägar som skulle komma att byggas i Halland mellan åren 1870-1890. Dock kom en del banor under denna tid att planeras och byggas som komplement till de bestämda banorna och dessa byggdes på privata initiativ.

Den 7 september 1869 så togs det upp i Halmstads stadsfullmäktige att tiden var inne för att de skulle beakta, hur de skulle förhålla sig till vilka kostnader staden Halmstad kunde täcka upp vid byggandet av ett antal järnvägar. De järnvägar som man hade i åtanke var; Halmstad-Bolmen och Halmstad-Fegen. Även om det inte direkt påverkade Halmstads budget så nämndes även att man planerade en järnväg mellan Värnamo och Varberg. Från och med nu så fick stadsfullmäktige i Halmstad på allvar fundera över på vilket sätt, byggandet av järnvägar i Halland skulle kunna gynna staden bäst och framförallt hur mycket det rimligen

³⁶Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1869-09-07 sid 25

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0088.xml&cache=ce6047a8c37a048acb4e8aa446f1824d&number=3&fw=false&markup_words=
2012-11-09 8:00

³⁷Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1869-09-07 sid 25

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0088.xml&cache=ce6047a8c37a048acb4e8aa446f1824d&number=3&fw=false&markup_words=
2012-11-09 8:10

fick kosta.³⁸ Detta var delvis lite sent påkommet eftersom Varberg redan då hade förhandlat fram två av järnvägarna (Värnamo och Borås) till sig själv under mötet i Ölmestad. Under det mötet hade Varbergs intressenter varit i majoritet trots att Halmstad var en större stad och varit residensstad för Hallands län sen 1700-talet. Detta gjorde att Halmstad hamnade i ett tidigt skede på efterkälke i jämförelse med Varberg.

Finansierandet av järnvägarna innebar i praktiken att man i Halmstad blev successivt tvungen, att utkräva mer skatt precis som skeptikerna till projekten hade varnat för. Den 29 augusti 1883 konstaterar Fredrik Andersson och Johan Lundberg att hamnen i Halmstad, inte har kunnat täcka sina utgifter de senaste åren och att staden behövde skjuta till ytterligare skattepengar till arbetet, som utfördes i hamnen. Man konstaterade att stadens investeringar i hamnen, samt Väst kustbanan uppgick till över 900000 kronor och att skatteintäkterna därför behövdes utökas med 54000 kronor.³⁹ Det var inte bara genom att staden investerade i järnvägsbolag som man hjälpte järnvägsprojekten. Ett alternativt stöd var att man minskade eller tog bort kostnader för bolag som försörjde byggena med material. Den 1 oktober 1884 så ansökte C. W. Wallberg om att slippa hamnavgifter då hans material, som kom in i hamnen järnskenor med mera, skulle användas till byggandet av järnvägen mellan Kinnared och Fegen, han hoppades att han skulle få slippa avgiften så som man hade sluppit att betala avgiften när material till järnvägsbygget mellan städerna Halmstad och Jönköping transporterades genom hamnen.⁴⁰ Stadsfullmäktige täckte kostanden.⁴¹ På så sätt blev järnvägsbyggena för staden Halmstad extra kostnader, då staden bekostade tullavgifter för materialet som skulle användas åt järnvägarna.

2.1.3 Kampen om korsningen av Nissan

En av de största konflikterna i Halmstad angående järnvägsbygget blev frågan om huruvida korsningen över Nissan skulle ske söder eller norr om Österbro. Man kan avläsa i stadsfullmäktiges protokoll den 5 november 1884 att hans majestät hade önskat en förändring av planen för utbyggandet av västkustbanan angående var denna skulle korsa Nissan. Detta hade att göra med frågan om korsningen över Nissan skulle ske söder eller norr om Österbro. Järnvägsbolaget ”Mellersta Hallands järnvägsbolag” ville att korsningen skulle ske norr om Österbro för det skulle kosta minst för bolaget. Stadsfullmäktige ville att korsningen skede

³⁸ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1869-09-07 sid 2-3

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0088.xml&cache=ce6047a8c37a048acb4e8aa446f1824d&number=3&fw=false&markup_words=

2012-11-09 7:45

³⁹ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1883-08-28 sid 54

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0240.xml&cache=ae8f9ee5d0e723cc2cd95d9f6e0c1212&number=25&fw=false&markup_words=

2012-11-02 9:10

⁴⁰ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1884-10-31 sid 28

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0258.xml&cache=ae8f9ee5d0e723cc2cd95d9f6e0c1212&number=29&fw=false&markup_words=

2012-11-02 10:05

⁴¹ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1884-10-31 sid 29

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0258.xml&cache=ae8f9ee5d0e723cc2cd95d9f6e0c1212&number=29&fw=false&markup_words=

2013-02-27 14:15

söder om Österbro och påpekade att staden hade investerat i järnvägsbolaget och det var därav oresonligt om inte bolaget gjorde som staden ville. Stadsfullmäktige tog detta i beaktning och skickade ett nytt förslag till Stockholm. Man ville att brokorsningen skulle ske så nära gamla staden som möjligt. Det gällde även att förhindra att järnvägen korsade alltför många vägar vilket riskerade att störa infrastrukturen. Ett argument som användes av stadsfullmäktige för att övertyga kronan var att en klädesfabrik riskerade, att bli avskuren om bron anlades på norrsidan då detta företag använde flodpråmar för att frakta sina gods.⁴² Bolaget som byggde ut järnvägen i Halmstad var ”Mellersta Hallands järnvägsbolag”. Huvudaktörerna var doktorn J. Nordström som hade 216 aktier, lantmätaren H. J. Krumlinde som hade 217 aktier, apotekaren C. F. von Sydow som hade 217 och dessa satt i stadsfullmäktige.⁴³ Trots protester från stadsfullmäktige och förslag på att man skulle sluta finansiera järnvägsbygget, så fick Mellersta Hallands järnvägsbolag sin vilja igenom och korsningen av Nissan gick över norra sidan av Österbro. Under den här konflikten så hade en del deltagare haft flera positioner samtidigt. De hade både varit delägare i företaget och representerat staden Halmstads intressen i form av att vara ledamöter i Stadsfullmäktige. Detta påminner en del om situationen för Ostkustbanekommittén. Flera av medlemmarna i Ostkustbanekommittén var även riksdagsledamöter,⁴⁴ vilket gjorde det möjligt för dem att diskutera sina tankar om Ostkustbanan med de högsta posterna inom myndigheterna för järnvägarna i Sverige. Flera av dem hade också platser inom landstingen där de också kunde propagera för mer finansiering av Ostkustbanan.⁴⁵ Förutom tanken på att hela regionen skulle gynnas ekonomiskt av byggandet av järnvägen så var även flera av Ostkustbanekommitténs medlemmar män, som trodde att deras privata företag kunde komma att gynnas av byggandet, särskilt om man lyckades påverka exakt var spåren skulle gå. De som var engagerade i Ostkustbanan var få och de satt på flera stolar i riksdagen, landstingen och på lokalnivå. Flera av dem ägde också företag som kunde gynnas av bygget.⁴⁶ Medlemmarna hade här flera lojaliteter att väga mellan och även för vissa ett ekonomiskt egenintresse att beakta när de diskuterade Ostkustbanans framtid och förde lobbyverksamhet i Stockholm. De var valda att representera sin region i järnvägsfrågan, men de var också valda att representera Sveriges intressen i rikspolitiken, samtidigt som vissa politiska beslut angående Ostkustbanan kunde komma att direkt påverka deras personliga ekonomi. I Halland hade detta skett tidigare fast i en mindre skala, då företagen och de enskilda järnvägarna var mindre än Ostkustbanan. I båda fallen så rådde ett slags ”oligarki” när man bestämde om järnvägspolitiken på lokalnivå. Inte ”oligarki” i dess mer kraftiga bemärkelse men det var i båda fallen några få som stod för både de ekonomiska och politiska besluten i frågan.

⁴²Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1884-10-31 sid 25

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0258.xml&cache=ae8f9ee5d0e723cc2cd95d9f6e0c1212&number=29&fw=false&markup_words=2012-11-02 10:00

⁴³Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1884-10-31 sid 4

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0258.xml&cache=ae8f9ee5d0e723cc2cd95d9f6e0c1212&number=29&fw=false&markup_words=2012-11-02 9:30

⁴⁴Andersson, 2004; s. 39

⁴⁵Andersson, 2004; s. 42

⁴⁶Andersson, 2004; s. 43

Debatten om huruvida Nissan skulle korsas norr eller söder om Österbro följdes av både tidningen Hallandsposten och tidningen Halland. Båda tidningarna stöttade staden i frågan, som ville ha en korsning söder om Österbro. Dock tillät tidningen Halland insändare där man debatterade för en korsning norr om Österbro trots att tidningen ansåg att det motsatta var att föredra. Ingen av de två tidningarna valde att skriva ett eget inlägg i debatten för en korsning söder om Österbro även om det framgick i korta stycken att de båda tidningarna föredrog det förslaget.

Det första längre inlägget i debatten om Nissans korsning gavs ut i tidningen Halland den 22 april 1884.⁴⁷ Det var en insändare undertecknad av Ö, och denne Ö var för en korsning av Nissan söder om Österbro, mot bolagets vilja. Ö:s inledande argument var ett motargument för en korsning norr om Österbro och det var ett argument som även användes inom stadsfullmäktige; nämligen att en korsning norr om Österbro skulle innebära att järnvägen skar av alla infartsvägar till staden. Sedan fortsätter Ö genom att presentera vad denne ansåg var de tre rimligaste alternativen för en korsning söder om Österbro. Det första förslaget var mellan rådhuset och hotell Svea, men poängterar Ö, då skulle dels Slottsgatan skäras av och också infarterna till hamnen. Det andra förslaget var mellan rådhuset och slottet, dock behövde man först, enligt Ö, försäkra sig om att riksdagen skulle vara villig att ta på sig alla kostnader för en ny utfart från slottet och ett nytt stall åt landshövdingen. Annars befarade Ö att staden själv fick stå för kostnaderna. Det tredje förslaget var en övergång på en svängbro på norra sidan om borgmästarens Stockenbergs villa. Detta var alternativet som Ö själv föredrog. Märk väl att Ö i sin insändare ger tre alternativ till läsarna men lägger in egna motargument till de två första förslagen. På det här sättet presenterar Ö enbart ett ”realistiskt” alternativ under täckmanteln av tre alternativ; två med nackdelar och ett utan nackdelar.

Dock har Ö mer att tillägga i debatten. Bland annat ville Ö påminna att huvudstationen låg på Öster och så skulle det förbli om inte staden ville ta på sig alla kostnader för en eventuell förflyttning. Men Ö uteslöt ett sådant scenario då ”detta vore stadens fullständiga ruin”.⁴⁸ Vilket ger oss en inblick i vad Ö ansåg om Halmstads finansiella förmågor. Flera gånger i insändaren så gör Ö klart i hur viktigt det är att se till att staden själv inte ska behöva hantera några extra kostnader. Ö passade även på att kritisera de som är för en söderkorsning men accepterar en norrkorsning efter bolagets behag. Ö ville påpeka för dem att bolaget hade sitt huvudsäte i Falkenberg och att staden inte kan böja sig mot företaget. I slutet av insändaren ger redaktionen ut en kort eftertext där tidningen säger sig stödja en söderkorsning.

Även om Ö:s insändare innehåller några luriga retorikknep så är faktiskt denna insändare ett av de mest konstruktiva bidrag som gavs till debatten om Nissans korsning, framförallt eftersom Ö granskade alternativ och vägde dess fördelar och nackdelar. Dock kom även Ö tillbaka flera gånger till det som de flesta livligast diskuterar inom lokal järnvägspolitik; nämligen vem ska stå för kostnaderna? Ö själv ville att staden skulle undvika kostnader så mycket det gick och även ansåg det rimligt att försöka få Sveriges riksdag att bekosta

⁴⁷ Halland 1884-04-22 tredje sidan

⁴⁸ Halland 1884-04-22 tredje sidan

Halmstads landshövdingens nya stall om järnvägs korsningen krävde en sådan utgift. Huruvida Sveriges riksdag skulle ha godtagit en sådan utgift får vi dock aldrig veta.

I och med intressekonflikten om var Nissan skulle korsas så tillsatte Halmstad stadsfullmäktige en kommitté, enligt tidningen Hallandsposten, eller kommission, enligt tidningen Halland, som skulle utreda frågan. Stadsfullmäktige själva kallade det för en kommitté.⁴⁹ Hallandsposten skrev om detta beslut i april 1884 och förhöll sig som vanligt kortfattat och sakligt. Tidningen berättade att en kommitté hade blivit tillsatt för frågan om korsningen av Nissan. Tidningen valde även att citera von Sydow som sa under mötet att en korsning norr om Österbro skulle skada stadens intresse.⁵⁰ I och med att tidningen själv var emot en korsning av Nissan norr om Österbro så var citeringen av en lokalpolitiker med samma uppfattning ett subtill sätt att lägga fram tidningens synpunkt utan att vara för framfusig. Tidningen Halland tog längre tid på sig att rapportera om ”kommissionen” som dem kallade det. Även dessa valde att enbart rapportera det mest grundläggande; kommissionen var beordrad att granska hur och var Nissan ska korsas av järnvägen och att de ska i sitt arbete se till ”den gemensamma fördelen” och stadens framtida utveckling.⁵¹ Så även om tidningen Halland hade en uppfattning om vilken korsning som var att föredra så valde dock tidningen att inte kommentera detta i artikeln om kommissionen som skulle utreda frågan.

Den första augusti 1884 rapporterade tidningen Hallandsposten att kommitténs beslut var att Nissan skulle korsas söder om Österbro. Men frågan skulle diskuteras och beslutas om i Halmstad stadsfullmäktige först den 5 augusti 1884.⁵² Artikeln var som vanligt kortfattad och fungerade som uppbyggnad för den något längre artikeln som kom den 6 augusti. Den 6 augusti berättade tidningen Hallandsposten vad som hade hänt i Stadsfullmäktige den 5 augusti. När man hade diskuterat kommitténs förslag att Nissan skulle korsas söder om Österbro. Majoriteten av ledamöterna hade kommit fram till samma slutsats som kommittén att den södra korsningen var bäst för stadens framtid. Hallandsposten valde att citera Krumlinde som hade sagt att om korsningen skulle ske söder om Österbro så skulle staden vara tvungna att ge bolaget ytterligare 65000 kr för järnvägsbygget.⁵³ Detta eftersom en korsning söder om Österbro var mer kostsam för järnvägsbolaget ”Mellersta Hallands järnvägsbolag” än en korsning norr om Österbro hade varit. Genom att erbjuda ytterligare 65000 kr ville Krumlinde erbjuda en kompromiss där staden fick sin vilja igenom på bolagets bekostnad, men staden skulle åtminstone delvis stå för de extra kostnader som den södra korsningen innebar för bolaget. Ytterligare något som stadsfullmäktige bestämde var att även om de extra 65000 kr inte skulle räcka för att täcka kostnaderna för den södra korsningen av Nissan så skulle staden inte tillskjuta ännu mer pengar åt bolaget även om konsekvenserna av

⁴⁹ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1884-04-25 sid 2-3
http://www.lokalhistoria.nu/result_view?eoh_page=true&eoh_page_id=hal0251.xml&eoh_markup_words=Halmstad+nissan+1884&eoh_title=Halmstad%2c+1884-04-25
2013-07-08 14:00

⁵⁰ Hallandsposten 1884-04-28 andra sidan

⁵¹ Halland 1884-07-22 andra sidan

⁵² Hallandsposten 1884-08-01 andra sidan

⁵³ Hallandsposten 1884-08-06 andra sidan

ett sådant beslut var att Nissan korsades norr om Österbro. Återigen fanns oron för att staden skulle behöva stå för höga kostnader på grund av järnvägsbygget och stadsfullmäktige valde att sätta en begränsad summa, 65000 kr, för vad kostnaderna av korsningen söder om Österbro fick kosta staden. Problemet var bara att detta gjorde att ytterligare dialog mellan staden och bolaget blev nästan omöjlig och om konflikten fortsatte skulle en av parterna tvingas acceptera nederlag.

Besluten som Halmstad stadsfullmäktige fattade den 5 augusti 1884 löste inte konflikten. Flera ledamöter motsatte sig beslutet och Mellersta Hallands järnvägsbolag var inte heller nöjda med resultatet. Mindre än en månad efter att besluten hade fattats så trappades konflikten upp ytterligare. Tidningen Hallandsposten rapporterade den 3 september 1884 att sju ledamöter från Halmstad stadsfullmäktige hade vädjat till kronan att upphäva stadsfullmäktiges beslut den 5 augusti angående Nissans korsning.⁵⁴ Det här draget gjorde att dels alltför blev tvungna att ta ställning till besluten som fattades den 5 augusti i Halmstad, men också att centralmakten blev indragen i en lokal maktkamp i Halmstad vilket innebar att båda sidor började skicka meddelande till Stockholm för att få en bundsförvant som kunde backa upp respektive sida i konflikten. Bland annat så röstade Harplinges församling om de skulle stödja korsningen av Nissan söder om Österbro, vilket de kom fram till att de skulle.⁵⁵ Även lokalbefolkningen blev informerade av stadsfullmäktiges ledamöter som skrev en insändare om konflikten i tidningen Hallandsposten.

Det var ledamöterna; M.J. Krumlinde, O. Billing, C.W. Wallberg, C.F. von Sydow, B. Pyhison, Victor Sköld och J. Nordström som skrev under rubriken ”järnvägsfrågan” om konflikten kring korsandet av Nissan.⁵⁶ Herrarna beklagade sig över att kungen hade velat att Halmstad stadsfullmäktige skulle genomföra en egen granskning av beslutet som fattades den 5 augusti; att Nissan skulle korsas söder om Österbro. De lyfte särskilt fram aspekten att det hela var en principfråga och de hävdade själva att det var just detta som gjorde frågan så känslig. De skrev att ”Hufvudsaken gäller nämligen icke om jernvägen eller bron skola förläggas här eller der, utan huruvida stadsfullmäktiges sist fattade beslut om anslag till jernvägen tillkommit i laga ordning samt om detsamma lemnat vederbörande medlemmars inom samhället enskilda rätt okränkta.”⁵⁷ Dessa ledamöter ville att beslutet den 5 augusti skulle stå och för att få mer tyngd bakom sig i argumentationen, så valde de att fördjupa dimensionen på frågan genom att hävda att konflikten gällde mer huruvida stadsfullmäktige i Halmstad hade en egen auktoritet att fatta de beslut som togs den 5 augusti eller ej. Detta blev på så sätt ett sidospår i konflikten. Båda sidor inom stadsfullmäktige ville förhindra att den andra sidans vilja skulle hållas giltig på riksnivå, angående planen för järnvägsbygget. Även bolaget Mellersta Hallands järnvägsbolag skickade en begäran till kungen att få ändra planen.⁵⁸ På så sätt fick kungen begäran från tre håll, två från stadsfullmäktige, det ena

⁵⁴ Hallandsposten 1884-09-03 andra sidan

⁵⁵ Hallandsposten 1884-10-01 andra sidan

⁵⁶ Hallandsposten 1884-10-20 andra sidan

⁵⁷ Hallandsposten 1884-10-20 andra sidan

⁵⁸ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1884-10-07 sid 1

http://www.lokalhistoria.nu/result_view?eoh_page=true&eoh_page_id=hal0257.xml&eoh_markup_words=1884+%c3%b6sterbro&eoh_title=Halmstad%2c+1884-10-07

begärde att besluten den 5 augusti skulle upplösas och det andra begärde att beslutet skulle fortsätta att vara giltigt, samt bolagets begäran som i praktiken innebar att bolaget skulle få tillåtelse att strunta i vad stadsfullmäktige hade beslutat.

Kronan kom att göra en egen kompromiss i konflikten, vilket gjorde det öppet för att det slutgiltiga resultatet skulle bestämmas lokalt i Halmstad. Kronan dels giltigförklarade beslutet som fattades i stadsfullmäktige den 5 augusti 1884, men kronan gav också konsession till Mellersta Hallands järnvägsbolag vilja att korsa Nissan norr om Österbro. Den 14 november 1884 så rapporterade tidningen Hallandsposten om det politiska spelet i Halmstad. Stadsfullmäktige hade återigen röstat om korsningen av Nissan. 19 mot 10 av ledamöterna var för en korsning av Nissan söder om Österbro.⁵⁹ Återigen hade de ledamöter som förlorat omröstningen inte accepterat resultatet. Flera av ledamöterna C. Hammar, Fredrik Anderson, C.O Schéle, P.O Sjöstrand, A.W Angel, C.P Jönsson och J.W Hallberg hade ansett att resultatet var orättvist och vädjat till kronan för att upphäva beslutet, precis som beslutet den 5 augusti. Kronans svar var att beslutet var lagligt⁶⁰ och på så sätt gav även kronan stöd till beslutet den 5 augusti. Men det var bara Halmstad stadsfullmäktiges politiska process legitimitet under dessa möten som bekräftades av kronan. Det vill säga kronan gav aldrig ett direkt stöd till stadsfullmäktiges beslut som låg i konflikt med bolagets intressen, utan enbart konfirmerade att majoriteten av ledamöterna hade fattat ett beslut och minoritetens vilja att ogiltig förklara resultatet med kronans hjälp inte fick något stöd. På så sätt hade ledamöterna i stadsfullmäktige som ville ha en korsning av Nissan norr om Österbro förlorat i den politiska processen, men de praktiska besluten kunde fortfarande göras av bolaget även mot stadsfullmäktiges vilja.

Den 17 december gav tidningen Hallandsposten ut en kort artikel.⁶¹ I artikeln så rapporterade tidningen att det gick ett ryckte i Halmstad att kronan hade beviljat konsession åt Mellersta Hallands järnvägsbolag att få korsa Nissan norr om Österbro. Även om tidningen inte kunde bekräfta ryktets korrekthet så ansåg tidningen det värt att rapportera då tidningen själv ansåg att ett sådant beslut var högst troligt. Även om man kan tycka att tidningen var en aning nyckfull när den valde att rapportera ett rykte utan att kunna bekräfta det så är det dock värt att göra två observationer av denna artikel. Dels var tidningen öppen med att den rapporterade om ett rykte, och det var själva ryktet tidningen berättade om. Sedan ännu viktigare var att i slutet så blev det precis enligt ryktet. Kronan gav både stadsfullmäktige och bolaget tillåtelse att fatta sina egna beslut. Med andra ord gav centralmakten stöd åt ingen i den lokala konflikten, genom att ge alla stöd och på så sätt fick de lokala krafterna själva reda ut konflikten de startat utan någon direkt inblandning från någon utomstående även om båda parterna hade försökt att dra in utomstående i konflikten som stöd för sin sak.

Det sista större inlägget i debatt kom från tidningen Halland som publicerade ett inlägg som var för en korsning norr om Österbro, även om tidningen själv var emot ett sådant scenario.

2013-07-14 13:25

⁵⁹ Hallandsposten 1884-11-14 andra sidan

⁶⁰ Hallandsposten 1884-11-14 andra sidan

⁶¹ Hallandsposten 1884-12-17 andra sidan

Inlägget publicerades den 20 januari 1885.⁶² Insändarens första argument är att en korsning norr om Österbro gör det möjligt att koppla samman alla järnvägar i Halmstad till en och samma station där de kan förenas. Detta följdes upp av ett motargument för södra korsningen, vilket skulle resultera i att järnvägarna aldrig kunde förenas hos en gemensam station enligt insändaren. Insändaren erkänner förvisso att den norra korsningen skulle resultera i en längre järnväg men bygget skulle bli billigare. Den södra korsningen krävde en rörlig svängbro, som kunde bli en säkerhetsrisk och dessutom skulle komma att störa fartygen i framtiden. Dessutom, menade insändaren, kunde den södra korsningen komma att förhindra hamnens framtida utveckling om hamnen behövde expandera.

Något som skiljde detta inlägg i debatten från de flesta övriga är att insändaren väljer att ignorera vem som ska stå för kostnaden av byggandet. Något som vanligtvis var centralt i diskussionerna. Insändaren valde även att ignorera huvudargumentet som dennes motståndare brukade ge i debatten, nämligen att en korsning norr om Österbro skulle skära av samtliga infarter till staden. Om detta görs medvetet för att undvika ett motargument som insändaren inte kan ge svar på eller om det är slarv från insändarens sida som gör att argumentet inte bemöts, kan man enbart spekulera i. I gengäld tog denne insändare upp ett viktigt argument som dess motståndssida hade undvikit, nämligen att den norra korsningen gjorde att alla järnvägar till Halmstad kunde förenas till en gemensam station. Vilket skulle ha betydande logistiska fördelar än om staden skulle tvingas ha flera tågstationer. Insändaren betonar detta extra genom att hävda att den södra korsningen skulle omöjliggöra att samtliga järnvägar kunde förenas i en gemensam station. Angående stadens stadsplanering så hade denna insändare en annorlunda syn stadens framtida behov och utmaningar. Medan majoriteten av Stadsfullmäktige och även insändarna som var för den södra korsningen, främst betonade vikten av att stationen lade så nära hamnen som möjligt så hade denna insändare ett något annorlunda perspektiv. Insändaren var orolig att dels skulle den svängbro som behövdes till södra korsningen kunna utgöra ett hinder för sjöfarten och till och med en säkerhetsrisk för människorna. Detta vidareutvecklade insändaren genom påståendet att svängbron för den södra korsningen och tågstationen skulle i framtiden riskera att utgöra hinder för den framtida expansionen av hamnen. Här låg en av de större skillnaderna i perspektiv hos de två sidorna i debatten. De som ville se en korsning söder om Österbro ville att stationen skulle anläggas så nära hamnen som möjligt för att ge ett smidigt samarbete mellan järnvägen och hamnen under 1800-talet. Ett starkt fokus på nuet och vad staden kunde göra för att snabbast förbättra sin konkurrenskraft mot övriga städer, vilket innebar att man ville se hamnen och tågstationen mycket nära varandra för minskade transportsträckor. Den andra sidan som förespråkade den norra korsningen av Österbro hade ett mer långtidsperspektiv där olika delar av stadens eventuella expansion behövdes tas med i kalkylen. Bland annat innebar detta att hamnen behövde ha fria ytor att expandera på om den i framtiden behövde växa. Detta innebar att en tågstation allt för nära hamnen kunde skapa stora framtida problem för stadsplaneringen. Av sådana skäl blev då tanken på en gemensam tågstation för järnvägarna i Halmstad ett bättre mål än att försöka anlägga en tågstation så nära hamnen som möjligt, eftersom detta kunde skapa framtida problem. Även om denna insändare inte var fullt så välformulerad som insändare Ö var så var dennes bidrag ändå ett av de vassaste inläggen som gjordes i debatten

⁶² Halland 1885-01-20 2-3 sid

och eftersom det tillhörde den sida som mer sällan gjorde sig hörde är insändaren av ytterligare intresse. Här tåls det att upprepa att tidningen Halland inte höll med insändaren utan ville se en korsning av Nissan söder om Österbro dock gick tidningen med på att publicera den andra sidans synpunkter vilket inte tidningen Hallandsposten gjorde.

2.1.4 Diskussioner om städernas utgifter

Att Halmstads skattebetalare skulle fortsätta att hjälpa till att finansiera järnvägsbygget skapade protester under 1885. Det bästa exemplet är att C. Hammar, J. W. Hallberg, I. Wallberg, C. A. W. Wallmark, J. Nordström, A. W. Angel och Fredrik Andersson skickade en reservation mot stadsfullmäktiges beslut att man skulle, dels ge bygget ytterligare pengar och även utge obligationslån som skulle stödja ”Mellersta Hallands järnvägsbolag”. De menade att staden redan hade ådragit sig tillräckligt stora ekonomiska bördor på grund av järnvägsbygget och tanken att staden skulle få igen på sin investering var ”sangvinisk”. De påpekade även att staden hade fått lägga om gator för att passa järnvägsbygget och att skatterna hade höjts för finansieringen och riskerade att höjas ytterligare i framtiden; stadens uppoffringar fick nu vara nog. Summan som det rörde sig om var 200000 kr. De menade att om ”järnvägsfrågan” varit i ett sådant skede att företaget i sig varit i en mer betryggande situation så skulle de inte motsatt sig att betala. Men i och med de svårigheter som uppstod under byggandet, dels finansiellt men också de konflikter som kunde dyka upp angående var järnvägen skulle byggas så var man 1885 mer skeptisk. Konflikten om korsningen av Nissan hade staden förlorat och därför var man orolig att nya konflikter skulle sluta med att staden fick ge vika för bolaget igen. De påpekade även att de inte förnekade de fördelar som staden fick av byggandet av järnvägen i form av kommunikation. Dock ansåg de att kostnaderna som byggandet krävde var orimliga för staden. De beklagade sig över att man under lång tid skulle tyngas ner av dessa hårda skattedragande skulder som bygget innebar för staden.⁶³

Halmstad hade även fått köpa en lägenhet i Lugnet för 30000 kr och en lägenhet i Skansen för 30000 kr för att röja vägen åt järnvägsbygget. Dessa kostnader användes också som argument mot att staden skulle bidra med ytterligare 200000 kr.⁶⁴ Dessa ledamöter i Halmstad stadsfullmäktige faller in under kategorin ”Skeptiker” som ansåg att projektet var ”för dyrt” och man borde ”spendera mindre”. De liksom de flesta ”Skeptiker” var överrens om att järnvägsbygget var i sig bra, men kombinationen av att projektet kostade mer än man räknat med och att bolaget hade gått emot stadens vilja i en tidigare konflikt, gjorde att dessa ledamöter enligt teorin ”Ekonomisk nytta och ideologi” gjorde en kalkylerad beräkning av den ”ekonomiska nyttan” i förhållande till de nya utgifterna och deras ”ideologiska” slutsats var att staden gav mer än den fick, var på de försökte förhindra de nya utgifterna. Denna ”ideologiska” slutsats kunde naturligtvis ändras om de fick sin vilja igenom och staden spenderade mindre på projektet var på kalkylen skulle ha potential att tippa över till en

⁶³Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1885-11-05 sid 11-12

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0274.xml&cache=714754d9e371aa2031ff41ed7ccd8902&number=3&fw=false&markup_words=2012-11-04 10:35

⁶⁴Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1885-11-05 sid 14

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0274.xml&cache=714754d9e371aa2031ff41ed7ccd8902&number=3&fw=false&markup_words=2012-11-04 10:40

motsatt slutsats var på dessa ”Skeptiker” skulle konverterats till ”Pro”. Hallandsposten valde att ej vara opinionsbildande i frågan om Mellersta Hallands järnvägsbolag skulle få fortsatt stöd. Tidningen rapporterade endast att frågan skulle ”redas ut” av Halmstad stadsfullmäktige.⁶⁵ I Halland fick städer och privatpersoner bära en betydande del av den finansiella bördan, men när Ostkusbanan skulle byggas var det något annorlunda. Ett stort problem för Ostkustbanekommittén var hur få som ville/kunde investera i projektet på lokal nivå. Detta gjorde att Ostkustbanekommittén satsade på att få ett statslån åt Ostkustbanan. 1909 fick man avslag från staten om låneförfrågan angående finansieringen av Ostkustbanan.⁶⁶ Dock fortsatte Ostkustbanekommittén att förfråga efter statslån och 1913 lyckades man få ett på 3 miljoner kr med förutsättningarna att hela finansieringen skulle vara färdig innan bygget sattes igång och först då skulle staten ge ut pengarna.⁶⁷ Eftersom det var svårt att hitta investerare i projektet så innebar statens beslut att byggplanerna återigen lades på hyllan. Men sen kom kriget och för att undvika hög arbetslöshet i Norrland beslöt sig staten för att bygget skall gå igång 1916. Med kriget kom högre kostnader för råvaror och oroligheter gjorde att strejker bröt ut ofta. Efter kriget fortsatte de ekonomiska problemen och det var först 1923 som arbetet äntligen tog fart på allvar.⁶⁸ Staten var tvungen att pumpa in ännu mer pengar i projektet och blev huvudägare för Ostkustbanan AB som var företaget som byggde järnvägen. I december månad 1927 blev Ostkustbanan klar (dess huvudspår ytterligare utökning av banan fortsatte i framtiden) och man kunde transportera både gods och människor på dess spår.⁶⁹ På både västkusten och ostkusten fanns det inte mycket lokalt kapital som kunde investeras och folk delvis motsatte sig att medfinansiera järnvägsprojekten om de kunde. Men det finns även stora skillnader. När man byggde järnvägar på västkusten så höll staten strikt på regeln att inte medfinansiera mer än halva projektet. I och med att staten ville förbättra den ekonomiska situationen för arbetslösa under första världskriget så luckrade man upp på regeln och gav människorna på ostkusten mer stöd än man gett till västkusten när man byggde järnvägar där. De argument som huvudsakligen användes för att få stöd till finansieringen av Ostkustbanan var följande. Det första var det ekonomiskt, att regionen skulle gynnas av bygget. Gods och passagerare skulle snabbare transporteras och handeln skulle öka.⁷⁰ Man menade även att eftersom Norrlands naturresurser exporterades utomlands och hjälpte till att skapa välstånd i Sverige, så var det inte mer än rätt att Sveriges stat återinvesterade i Norrland som region. Man menade även att om man inte investerade i regionen så fanns det en risk att exportvarorna skulle komma att minska i framtiden och att snålhet i det här fallet kunde vara självdestruktivt. Ett ytterligare argument var att man skulle öka integreringen mellan Sverige och Norrland med järnvägen. Man menade att Norrland var isolerat från händelsernas centrum och med järnvägen så kunde norrlänningarna åka till södra Sverige där de kulturella, politiska och sociala centrumen låg.⁷¹ Dock var det inte dessa argument som fick riksdagen att spendera mer på Ostkustbanan utan snarare var det viljan att minska arbetslösheten i landet som fick riksdagen att ge Ostkustbanekommittén det de ville

⁶⁵ Hallandsposten 1885-03-27 andra sidan

⁶⁶ Andersson, 2004; s. 51

⁶⁷ Andersson, 2004; s. 52

⁶⁸ Andersson, 2004; s. 56

⁶⁹ Andersson, 2004; s. 77

⁷⁰ Andersson, 2004; s. 43

⁷¹ Andersson, 2004; s. 44

ha. Något liknande inträffade aldrig när man byggde järnvägar i Halland. Men i gengäld var de åren fredsår, kanske staten hade agerat annorlunda om ett världskrig hade utspelat sig medan järnvägarna skulle byggas i Halland. Men det finns saker som talar emot detta. Främst att i Halland var det många mindre järnvägsprojekt som skulle byggas samtidigt, vilket gjorde att man aldrig samlade sig regionalt för att få staten att betala ut ett större belopp än staten gjorde åt de halländska järnvägsprojekten. Med Ostkustbanekommittén lyckades man mer ena sina regionala intressen och tillsammans rikta dessa mot Stockholm och det gjorde ostkustens lobbyverksamhet betydligt mer effektiv och effektiv än den som bedrevs från västkusten.

2.1.5 Järnvägen mellan Halmstad och Nässjö

Byggandet av Halmstad-Nässjö järnväg; HNJ, började den 30 juni 1872 och det var två engelsmän Wilkinson och Smith som hade huvudansvaret för bygget; deras arvode var 6000 pund per 1,6 km.⁷² Denna järnväg öppnades för allmäntrafik den 1 september 1877 och denna bana kom sen att utvecklas ytterligare.⁷³ Det var Henrekson och Brag som tillsammans samlade in både kapital och lokalt politiskt stöd för byggandet. Henrekson i egenskap av bankdirektör kunde ge både finansiellt stöd och ekonomisk rådgivning, samtidigt som apotekaren Brag kunde säkra stöd för projektet i Halmstadsstadsfullmäktige. Det var Makinson som rekryterade engelsmän Wilkinson och Smith i London den 16 januari 1872⁷⁴ eftersom byggnadsingenjörer av deras kalibrer var få och svåra att få tag på i Sverige.

HNJ blev en svår ekonomisk affär. Lokalbefolkningen som var fattig ville inte köpa aktier och obligationer för att stötta byggandet. Detta gjorde finansieringen svår och bolaget Göteborgs handelskompani gick i konkurs på grund av sina investeringar i bygget.⁷⁵ När järnvägen planerades så rådde det högkonjunktur och man gjorde glädjekalkyler, som kom att straffa sig dels när lågkonjunkturen kom men också överskattningen av vilken hjälp man kunde få av lokalbefolkningen. Makinson⁷⁶ som både hade sitt arbete och kapital investerat i HNJ tog förluster och gav upp, vilket gjorde att bolaget fick kalla in Carl Jehander som fick slutföra uppdraget.⁷⁷

2.1.6 Järnvägen mellan Halmstad och Jönköping

Arbetet att länka städerna Halmstad och Jönköping med en järnväg visade sig vara ett svårt ekonomiskt problem. Efter att Halmstad-Jönköping järnvägs aktiebolag hade tagit stora förluster och gått i konkurs så fick A.O. Wallenberg köpa bolagets tillgångar för att hålla projektet i liv 1885.⁷⁸ Men till slut med byggandet av Vaggeryd-Jönköping så blev Halmstad och Jönköping sammanlänkade 1894. Vaggeryd-Jönköping byggdes av Carl Jehander och projektet kostade 930000 kr var av 50000 kr kom från staden Jönköping.⁷⁹ I Jönköpings stadsfullmäktige så var beslutet att ge 50000 kr till bygget omstridd. En reservation höjdes av ordföranden för hovrättsrådet Lothigius, han ansåg att järnvägen inte skulle komma att på

⁷² Leander, 1984; s. 14

⁷³ Leander, 1984; s. 19

⁷⁴ Elgh, 1988; s. 14

⁷⁵ Fries, 1950; s. 49

⁷⁶ Makinson var en av entreprenörerna som satte igång HNJ-projektet. Fries, 1984; s. 38

⁷⁷ Fries, 1950; s. 47

⁷⁸ Fries, 1950; s. 48

⁷⁹ Fries, 1950; s. 50

något sätt alls gynna en ”ojämförligt största antalet” av Jönköpings invånare. Järnvägen gick främst igenom fattigbygden som hade få resurser och ännu färre människor. Därför skulle järnvägen enligt Lothigius inte kunna ge staden tillgång till fler lantmannaprodukter och andra livsmedel. Järnvägen var heller ej skapt för att Jönköping skulle få enklare förbindelser med en hamn vid kusten eller upp öppnandet av nya marknader för stadens fabrikanter, hantverkare och köpmän, där deras varor kunde säljas. Av dessa skäl ansåg Lothigius att staden Jönköping skulle vara försiktiga med sina utgifter och ej skänka, så generösa bidrag till ett projekt som knappast skulle gynna staden. Att staden skulle bortsänka värdefullt jordområde och betydande penningbelopp till ett enskilt företag som skulle bygga en järnväg i vars beslutsprocess Jönköping ej var delaktig i var fel, tyckte Lothigius. Han ansåg att när väl projektet var färdigt, så skulle Jönköpings invånare ha fått känna på en kraftig uppoffring, men deras industriella intressen skulle inte ha fått någon fördel, ej heller skulle deras handelsverksamhet ha förbättrats. Hela projektet skulle helt enkelt bli en nettoförlust för staden och därför skulle Jönköping inte medfinansiera bygget.⁸⁰

Lothigius fick uppbackning av assessoren (färdigutbildad domare som ej hunnit träda i tjänst) Odenrants, häradshövdingen (idag skulle det hetta lagman) Kugelberg och fabrikören Lundin. Trots detta röstades det ja till förslaget att staden skulle bistå med 50000 kr men med villkor. 25000 kr skulle ges direkt till bolaget medan de andra 25000 kr skulle betalas ut när järnvägen byggts och kunde brukas av allmänningen.⁸¹ Lothigius argumentering sätter honom inom kategorin ”Skeptiker” och det som han framförde var att det var för dyrt. Märkväl också att han kontrade de vanliga argumenten från motståndarsidan ”Pro”. Att logistiken skulle bli bättre var ej för honom relevant då alltför få behövde bruka den och järnvägen gav ej heller tillgång till mer handel. Det vill säga efterfrågan skulle inte heller öka vilket var ett vanligt argument för ”Pro”. Därför gör Lothigius i enlighet med teorin ”Ekonomisk nytta och ideologi” en kalkyl över de eventuella vinster som den färdiga järnvägen kan inbringa mot de 50000 kr som staden måste betala. Då Lothigius fann i sin syn på den ”ekonomiska nyttan” att vinsterna helt skulle utebli för staden drog han den ”ideologiska” slutsatsen att järnvägsbygget skulle bli en förlustaffär vilket han borde förhindra. I och med Lothigius dystra analys över fördelarna för järnvägsbygget så skulle det vara högst osannolikt att det fanns något scenario då han skulle kunnat konvertera till ”Pro”. Även Ostkustbanan hade sina motståndare. De som motsatte sig Ostkustbanekommitténs önskemål på lokal nivå var ofta andra kapitalister med positioner inom landstingen. Ett exempel på detta är hur Christian Lundeberg och John Rettig år 1901 lyckades förhindra att landstinget i Gävleborg tecknade aktier för Ostkustbanan.⁸² Skälet bakom deras motstånd var att det redan fanns konkurrerande järnvägar, som gynnade deras företag och de ville inte se fler järnvägar byggas, som gynnade deras konkurrenter. Det

⁸⁰ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1892-02-05 sid 7-8

[http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=jös0306.xml&cache_name=9b5d8e17a68ac9f3d9ef467693d8f954&number=3&fw=false&markup_words=](http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=jös0306.xml&cache_name=9b5d8e17a68ac9f3d9ef467693d8f954&number=3&fw=false&markup_words=2012-11-09 16:45)
2012-11-09 16:45

⁸¹ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1892-02-05 sid 5

[http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=jös0306.xml&cache_name=9b5d8e17a68ac9f3d9ef467693d8f954&number=3&fw=false&markup_words=](http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=jös0306.xml&cache_name=9b5d8e17a68ac9f3d9ef467693d8f954&number=3&fw=false&markup_words=213-01-21 14:00)
213-01-21 14:00

⁸² Andersson, 2004; s. 45

finns inget material som påstår att Lothigius hade något privatekonomiskt skäl till sitt motstånd, på samma sätt som Christian Lundeberg och John Rettig motsatte sig Ostkustbanan. Men detta kommer även tillbaka till att de allra flesta såg järnvägen som en klar förbättring av infrastrukturen och om de motsatte sig, berodde det generellt på att man ansåg det för dyrt eller att man hade privata egna motiv. På både västkusten och ostkusten försökte grossister och handelsmän att påverka bygget så att det gynnade deras egna verksamheter så mycket som möjligt. Ett bra exempel på detta är att den 27 juli 1883 så anhöll sig handelsmannen Glaser hos stadsfullmäktige i Halmstad, att man borde utöka hamnspåret minst 150 fot mot Syskonhamn. Detta för att han skulle kunna frakta sina varor till hamnen så som hans konkurrenter kunde.⁸³ Eftersom man på lokalpolitiskt håll ville gynna handeln så var denna form av lobbying öppen och allmän.

Den 28 augusti 1885 så gjorde kapten Gagner en kalkyl över hur mycket det skulle kosta att bygga Halmstad-Bolmen järnvägen. Den kostnad som han kom fram till var 1499000 kr.⁸⁴ I Halmstads stadsfullmäktige så togs frågan upp angående finansieringen av Halmstad-Bolmen den 28 oktober 1885 av apotekaren von Sydow.⁸⁵ Man kom fram till att finansieringen fick delas upp för att göra bygget möjligt;

Tabell 1 Finansieringen av Halmstad-Bolmen järnvägen

750000 kr i form av statslån

160000 kr i form av upplåtelse av mark och material

200000 kr från staden Halmstad som köpte aktier

100000 kr från privata som fick köpa aktier

220000 kr från lantkommuner som köpte aktier

70000 kr från andra orter

Källa: Åke Forsberg, *Bolmenbanan i Halland* (2006) s. 18

Sammanlagt så blev detta 1500000 kr vilket skulle täcka kostnaderna för anläggandet av järnvägen. Planen var att järnvägen skulle gå från Halmstad till Oskarström till Torup till Bolmen till Värnamo till Taberg till Jönköping.⁸⁶ Den 11 november 1885 rapporterade Hallandsposten att Halmstad-Bolmenjärnvägens aktieägare skulle stämma till möte på hotell Mårtensson den 27 november för att diskutera ytterligare finansiering. Artikeln menar att Halmstad med sina 200000 kr har gjort sitt och menar att nu är det upp till landskommunerna

⁸³ Stadsfullmäktige protokoll Halmstad 1883-08-28 sid 25-26

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=hal0240.xml&cache=ae8f9ee5d0e723cc2cd95d9f6e0c1212&number=25&fw=false&markup_words=2012-11-02 8:55

⁸⁴ Forsberg, 2006; s. 11

⁸⁵ Forsberg, 2006; s. 18

⁸⁶ Fries, 1950; s. 39

att erbjuda sitt finansiella stöd för den goda saken.⁸⁷ Hallandsposten som tillhör kategorin ”Pro” uppenbarligen känner sig så säker på sin sak att man inte ens argumenterar för varför järnvägen är viktig. Istället nöjer man sig med att kräva mer solidaritet hos de kommuner som inte har lovat något finansiellt stöd. Den avgörande frågan i debatten var vem ska betala? Snarare än behöver vi den här järnvägen? Svaret på den frågan rådde det konsensus över och svaret var ja. I november månad lyckades företaget få människor i Göteborg att teckna aktier till ett värde av 10500 kr.⁸⁸ Det fastställda syftet med skapandet av Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag var att anlägga en järnväg mellan Halmstad och Bolmen med bibanor av samma spårvidd.⁸⁹ Man beslöt även att aktiekapitalet skulle vara mellan 650000–1000000 kr.⁹⁰ Man hoppades att kunna bygga billigare än vad Gagner hade kalkylerat. Bolagets egendom skulle hållas i gemensam förvaltning och fick ej delas.⁹¹ Styrelsen hade ansvar för förvaltningen⁹² och den skulle bestå av fem till nio ledamöter.⁹³ Den som ansvarade för bygget var ingenjören Carl Jehander och den 24 augusti 1889 var Halmstad-Bolmen järnvägen klar och kunde brukas.⁹⁴

2.2 Varbergs järnvägar

Liksom för Halmstad, så för Varberg innebar järnvägsbyggandet i Halland stora kostnader. Staden försökte få så god valuta för pengarna, som möjligt genom att kontrollera hur och var järnvägsspåren skulle gå i staden. Stadsfullmäktige försökte få till en harmonisk koppling mellan järnvägen och hamnen med dess sjöfart för att gynna Varbergs handel så mycket som möjligt. Enligt Hallandsposten så var Varberg skickliga på att få sina vilja igenom i mötena mellan städerna Varberg, Halmstad och Jönköping, åtminstone bättre än Halmstad.⁹⁵ Den 25 augusti 1869 så kongratulerade Hallandsposten Varberg för att ha fått två järnvägar under förhandlingarna (Borås och Värnamo). I samma artikel hävdade man även att ångbåtskommunikationen nog skulle komma att hålla nere vinsterna för Halmstad-Varbergs järnvägen.⁹⁶ Dock skulle Mellersta Hallandsjärnväg (MHJ) klara sig bra ekonomiskt precis som andra sektioner av Västkustbanan vilket senare skulle leda till dess förstatligande.

Den 15 februari 1873 bad Karl Joh: Berg, H.W. Bredberg, Br. Abr Leijonhufvud, C.A. Sjöcrona till ”kronan” att banstationen i Varberg skulle stå så nära hamnen som möjligt.⁹⁷ Kungen gav sitt svar den 4 mars samma år där han godtog Varbergs stadsfullmäktiges vilja att

⁸⁷ Hallandsposten 1885-11-11 andra sidan

⁸⁸ Hallandsposten 1885-11-16 andra sidan

⁸⁹ Bolagsordning för Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag paragraf 2 (1886 6 maj)

⁹⁰ Bolagsordning för Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag paragraf 4 (1886 6 maj)

⁹¹ Bolagsordning för Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag paragraf 10 (1886 6 maj)

⁹² Bolagsordning för Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag paragraf 16 (1886 6 maj)

⁹³ Bolagsordning för Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag paragraf 12 (1886 6 maj)

⁹⁴ Forsberg, 2006; s. 27

⁹⁵ Hallandsposten 1869-08-21 första sidan

⁹⁶ Hallandsposten 1869-08-25 första sidan

⁹⁷ Stadsfullmäktige protokoll Varberg 1873-04-21 Bilaga 1

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=var0526.xml&cache=48f432029113471129b3c8fcbd4e682d&number=21&fw=false&markup_words=2012-11-06 8:05

anlägga banstationen så nära hamnen som de kunde.⁹⁸ Den 2 juli 1875 så lovade stadsfullmäktige i Varberg att staden skulle ge ut ett lån på 2,5 miljoner kr till järnvägsbolaget för byggandet av järnvägen mellan Varberg-Borås; på villkor att lånet skulle ha en 6 % ränta och betalas av under de kommande 40 åren.⁹⁹ Löftet presenterades inför kronan, som godtog det. Den 11 mars 1878 skickade Varbergs stadsfullmäktige ytterligare ett brev till kronan” där man förklarade att bolaget (Varberg-Borås järnvägsaktiebolag) inte hade hållit sina skyldigheter till staden Varberg var på man bestämde att lånet inte längre var bundet till stadens ansvar och således var bolaget inte längre finansiellt uppbackat av Varberg.¹⁰⁰ Kungen accepterade beslutet. Här konverterade merparten av Varbergs stadsfullmäktige från ”Pro” till ”Skeptiker” efter att bolaget inte hållit (enligt stadsfullmäktige) sin del av avtalet. Stadsfullmäktige hade gjort enligt teorin ”Ekonomisk nytta och ideologi” en kalkyl över den ”ekonomiska nyttan” där parametrarna som användes i kalkylen var delarna i avtalet. Vid risk att avtalet inte skulle komma tillstånd så ändrades den kalkylerade ”ekonomiska nyttan” och med förändringen så blev den ”ideologiska” slutsatsen att staden borde vänta. Alltså ”Pro” omvandlades till ”Skeptiker” vars nya utgångspunkt blev ”inte bekosta just nu” med argumentet ”bygg senare” om ej avtalet möts.

Den som hade ansvaret för utformandet av järnvägen inom staden Varberg var Philip Ågqvist.¹⁰¹ Han argumenterade bland annat för att man skulle åtskilja godstågen och persontågen. Han poängterade att man i ”utlandet” redan hade börjat skilja de olika stationerna åt och att man även i Sverige började inse det ”riktiga” och nödvändiga i att hålla godsstationer och personstationer åtskiljda. Personstationen borde ligga nära bostadskvarteren medan godsstationen borde ligga nära hamnen för att effektivt ta hand om stadens import och export. Mellan de båda stationerna skulle det finnas föreningsspår vilka till läget borde bestämmas men ej än utläggas. Man skulle även se till att båda stationerna fick tillräckligt med utrymme för att i framtiden kunna utvidgas ytterligare vid behov. Philip Ågqvist ansåg med dessa kriterier i åtanke att personstationen skulle anläggas mellan den ”nuvarande parken” och ”gamla hamnen” området som han avsatte var enligt honom själv ”rymligt” för att just kunna expandera i framtiden om det behövdes. Angående godstrafiken tänkte han sig

⁹⁸Stadsfullmäktige protokoll Varberg 1873-04-21 Bilaga 5
http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=var0526.xml&cache=48f432029113471129b3c8fcbd4e682d&number=21&fw=false&markup_words=2012-11-06 8:10

⁹⁹Stadsfullmäktige protokoll Varberg 1875-08-12 Bilaga 13
http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=var0581.xml&cache=48f432029113471129b3c8fcbd4e682d&number=25&fw=false&markup_words=2012-11-06 8:40

¹⁰⁰Stadsfullmäktige protokoll Varberg 1878-04-24 Bilaga 8
http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=var0662.xml&cache=48f432029113471129b3c8fcbd4e682d&number=29&fw=false&markup_words=2012-11-06 9:20

¹⁰¹Stadsfullmäktige protokoll Varberg 1877-10-18 Bilaga 12
http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=var0648.xml&cache=48f432029113471129b3c8fcbd4e682d&number=28&fw=false&markup_words=2012-11-06 9:05

flera järnvägspår i bredd utefter strandkajerna och där innanför anlägga platser för godsmagasin, samt även byggnadskvarter.¹⁰²

Han betonade vikten av att järnvägen skulle ligga nära hamnen vilket skulle gynna stadens handel. Planerandet av järnvägsbygget i staden hade stort fokus på hamnen och dess läge, Philip Åggqvist menade att handeln och sjöfarten var av yttersta vikt för hamnstaden Varberg och därför var en integrering av tågtrafiken och sjötrafiken viktig. Av dessa skäl så reserverade han byggnadsområden nära hamnen just för att uppnå målet med effektivare logistik.¹⁰³

2.3 De mindre kommunerna

För de mindre kommunerna inåt landet i Halland kunde finansieringen vara en svår fråga. Särskilt om de redan hade en uppkoppling till järnvägsnätet. Kommunerna hade små skatteintäkter och behövde låna från staten för att kunna köpa aktier i järnvägsbolagen. Ett exempel på denna problematik är Ullared som flera gånger motsatte sig förslag på aktietäckning. 1896 den 27 april argumenterade man på det här viset:

Man ansåg att järnvägen förvisso inte skulle skada kommunen, men den skulle ej heller gynna kommunen. Däremot skulle det bli mycket svårt för kommunen att amortera ett så stort lån som företaget ville, som vanligt hänvisade man till det lidandet för skattebetalarna som finansieringen av dessa projekt innebar. Man fortsatte även med att förklara att socknen redan hade två stationer och att man knappast behövde frukta att dessa skulle läggas ner inom den närmsta tiden. Dessutom så menade man att kommunen borde akta sig för att teckna några avtal då det fanns en möjlighet att man i framtiden behövde hjälpa till att finansiera den eventuellt blivande Varbergsbanan. Om det projektet sattes igång var nämligen kommunen mer intresserad att finansiera det hävdade man.¹⁰⁴ Man kan här tyda hur små kommuner försökte förlänga tiden tills man definitivt beslutade om finansiering av järnvägsbyggen. På så sätt hoppades man att järnvägen blev byggd trots allt och att man själv slapp betala för projektet. Samtidigt som man ska ha i åtanke att för små kommuner så var summorna stora och kunde mycket väl som de själva säger tynga ner dem ekonomiskt i många år. Det beteendet var definitivt inte unikt för Sveriges lokala samhällen. Både Dunlavy och Dobbin tar upp i sina arbeten hur folk på lokalorter försökte undvika att stå för järnvägsbyggandets kostnader och arbetade för att centralmakten i landet skulle betala istället. I Frankrike så hade de lokala enbart finansiellt bidragit med 1 % under åren 1833-1861 till järnvägsbyggandet.¹⁰⁵

¹⁰²Stadsfullmäktige protokoll Varberg 1877-10-18 Bilaga 12

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=var0648.xml&cache=7bba85dd5dc13779b63d3a48f7322eb&number=28&fw=false&markup_words=
2012-11-10 15:05

¹⁰³Stadsfullmäktige protokoll Varberg 1877-10-18 Bilaga 12

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=var0648.xml&cache=7bba85dd5dc13779b63d3a48f7322eb&number=28&fw=false&markup_words=
2012-11-10 15:15

¹⁰⁴Stadsfullmäktige protokoll Ullared 1896-04-27 sid 2

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=ull0132.xml&cache=1fa0b1caf3512e91fbb3918e8bc9779d&number=119&fw=false&markup_words=
2012-11-13 11:35

¹⁰⁵ Dobbin, 1994; s. 125

I USA så var det brukligt att samla ”Public funds” från centralort för att locka till sig entreprenörer som var villiga att satsa på järnvägsbygget på lokal ort.¹⁰⁶ För Preussen var det något annorlunda, då staten i början fram tills 1848 undvek att investera alltför stora belopp i järnvägsbyggena, dock hade staten stått för åtminstone 7 % av kostnaderna fram tills 1842.¹⁰⁷ Undantaget för mönstret att man försökte få så mycket hjälpmedel från staten som möjligt fanns i Storbritannien som inte gav ut några statliga medel alls till byggandet av järnvägar, vilket är unikt.¹⁰⁸ Dock ska man ha i åtanke att Storbritannien var världens rikaste land på den tiden, vilket gör att den privata sektorns förmåga att vaska fram kapital åt projekten var mer rimlig.

Summan det rörde sig om i Ullared var 10000 kr en summa man hade redan tidigare avvisat aktieförteckning på, den 10 december 1894, med samma argumentation.¹⁰⁹ Ännu tidigare den 24 oktober 1892 hade man också avvisat förslaget på att teckna aktier för ett värde av 15000 kr dock utan någon argumentation.¹¹⁰

Till slut den 17 augusti 1896 gick man med på att teckna aktier till ett värde av 10000 kr efter att ”Kongl. Majt” hade gett Ullared bistånd i form av ett lån med amorteringstid på 40 år med en ränta på 5 %. Men det fanns fortfarande kritiska röster för beslutet i Ullared.¹¹¹ Här gick processen från ”Skeptiker” som använde argumentet ”inte bekosta just nu” och ansåg ”bygg sen” till ”Pro” efter att bolaget hade trugat Ullared tillräckligt länge. När väl tiden var mogen enligt stadsfullmäktige så hade tillräckligt många konverterat till ”Pro”. Dock fanns det en minoritet som tillhörde kategorin ”Skeptiker” som använde argumentet ”inte bekosta just nu” och ansåg ”bygg sen” eller ”bygg ej”.

Det var inte bara i Ullared som man var skeptiskt inställd till finansiering av järnvägsprojekt. I Skrea socken 1892 den 9 augusti avlog man att teckna aktier i Falkenbergs järnväg.¹¹² Inför byggandet av Västkustbanan så avstod Rolfstorp att medfinansiera projektet 1883. I kommunalstämman så medgav man att socknen inte var ointresserad av järnvägen men ansåg

¹⁰⁶ Dobbin, 1994; s. 58

¹⁰⁷ Dunlavy, 1994; s. 53

¹⁰⁸ Dobbin, 1994; s. 175

¹⁰⁹ Stadsfullmäktige protokoll Ullared 1894-12-10

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=ull0117.xml&cache_name=1fa0b1caf3512e91fbb3918e8bc9779d&number=90&fw=false&markup_words=2012-11-13 11:40

¹¹⁰ Stadsfullmäktige protokoll Ullared 1892-10-24 sid 4

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=ull0089.xml&cache_name=1fa0b1caf3512e91fbb3918e8bc9779d&number=71&fw=false&markup_words=2012-11-13 11:45

¹¹¹ Stadsfullmäktige protokoll Ullared 1896-08-17 sid 2

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=ull0137.xml&cache_name=1fa0b1caf3512e91fbb3918e8bc9779d&number=124&fw=false&markup_words=2012-11-13 11:55

¹¹² 2012-12-27 8:35

Kommunalstämmans protokoll Skrea 1892-08-09

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=skr0049.xml&cache_name=b855134a7471aa9d3ca71eadf011988e&number=64&fw=false&markup_words=2012-12-27 8:35

sig inte kapabel att stödja dem finansiellt.¹¹³ Dessa faller in i kategorin ”Skeptiker” med motivet ”spendera mindre”.

Ullareds agerande var inte unikt och fattigdomen på landsbygden i Sverige gjorde det svårt för de små kommunerna att driva in intäkter till projekt även om de ville se projekten genomförda. Men trots bristen på pengar så fanns det små kommuner som ställde upp finansiellt. I Landa 1885 så beviljade man järnvägsbygget mellan Varberg och Göteborg 4000 kr, efter en jämn omröstning där Anna Britta Börjesdotter, Anna Johanna Andreasdotter och Anders Berndtsson fick se sig besegrade då dessa hade röstat emot att kommunen skulle medfinansiera projektet.¹¹⁴

Eftersom det finansiella stödet från landsbygden var lågt och ibland uteblivet så skapades en farlig situation för de entreprenörer/ingenjörer som byggde järnvägar inåt landet på landsbygden. De större städerna som hjälpte dem ekonomiskt när de byggde de större järnvägarna, var mindre intresserade av att finansiera järnvägsbyggen som mest skulle gynna andra än de egna stadsborna. Eftersom finansiellt stöd var lågt från städerna och landsbygden där man byggde, så återstod bara staten som en rimlig medfinansiär. Men staten ställde vanligtvis upp endast om hälften av kapitalet kom från andra finansiärer, vare sig dessa var kapitalister, städer eller socknar. Detta gjorde att för den ansvariga entreprenören/ingenjören för projektet, var det att få tag på kapital både före och under byggandet som var det svåraste problemet och alla kom inte att klara av det.

2.4 Väst kustbanan förstatligas

Med samarbetet mellan de olika järnvägsbolagen så fick Väst kustbanan en karaktär av stambana fast den hade byggts av flera olika bolag. Från 1888 (när hela banan var färdig) och framåt så visade det sig att tågen klarade väl av konkurrensen från ångbåtarna. Transporterna av gods på Väst kusten gick snabbare och var billigare än någonsin och detta faktum skulle indirekt orsaka västkustbanans förstatligande.

I början av 1890-talet så öppnades en ångfärjeled mellan Helsingör och Helsingborg. Detta förenklade import av varor från Danmark och för en del protektionister så var det av yttersta vikt att tullsystemet höll priset på danska varor uppe. Men de förbättrade transporterna som var kontrollerade av privata aktörer gjorde det svårare att driva en effektiv protektionism (de privata järnvägsbolagen brydde sig inte om det var danska eller svenska varor så länge man fick betalt). Därför för att kunna driva ett effektivt tullsystem så bestämde riksdagen sig för att förstatliga västkustbanan och höja priserna för utländska (danska) varor.

¹¹³ 2012-12-27 9:05

Kommunalstämmans protokoll Rolfstorp 1883-09-09

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=rol0089.xml&cache_name=b855134a7471aa9d3ca71eadf011988e&number=26&fw=false&markup_words=

¹¹⁴ 2012-12-27 9:25

Kommunalstämmans protokoll Landa 1885-08-05

http://www.lokalhistoria.nu/extra/tools/parser/?url=/html/parse/protocol.html&filename=lda0069.xml&cache_name=b855134a7471aa9d3ca71eadf011988e&number=34&fw=false&markup_words=

Förslaget lades fram i riksdagen av lantmannapartiet¹¹⁵ och kan ses som en del i efterspelet för den berömda tullstriden i Sverige på slutet av 1880-talet. Under denna period så förändrades lantmannapartiet, från att vara ett parti för frihandel till att bli mer konservativt och protektionistiskt. I maj 1895 hade båda kammarna godkänt voteringspropositionen att staten skulle inköpa Västkustbanan.¹¹⁶ Hallandsposten förhöll sig strikt neutral under förstatligandet av västkustbanan, tidningen varken kritiserade eller lovprisade riksdagens beslut. Istället så rapporterade tidningen kort och koncist händelseförloppet medan det inträffade. Den 7 oktober 1895 skrev tidningen att Västkustbanan skulle vara inlöst innan den 2 januari 1896.¹¹⁷ Den 21 november 1895 undertecknade Göteborg-Hallandsjärnvägen övertagandet och dagen efter undertecknade Mellersta Hallandsjärnväg övertagandet, följt av de mindre bolagen.¹¹⁸ Alla minnesskrifter från båda sidor är överrens om att de privata ägarna inkasserade en god vinst vid försäljningen av Västkustbanan till staten. Detta är i sig inte så märkvärdigt då Västkustbanan hade blivit 1895 en vinstdrivande maktfaktor i regionen och staten ansåg sig behöva ta över egendomen för att kunna få tillbaka kontrollen över handeln. Intressant nog ansåg även de som skrev statens version av köpet att det var en god affär även för staten.¹¹⁹

Västkustbanan byggdes av flera bolag och de mer exakta besluten var och hur järnvägssektionerna skulle byggas fattades på lokalnivå, främst i förhandlingar mellan städerna och bolagen. För finansieringen av projekten så fick bolagen vanligtvis hälften av pengarna från staten i form av lån medan den andra halvan fick skrapas ihop på lokalnivå vilket visade sig vara en svår, men ej omöjlig uppgift. När väl de dyra projekten var klara så gav det hårda arbetet resultat. Västkustbanan fyllde helt klart transportbehov i sydvästra delarna av Sverige. Det var just för att västkustbanan var så framgångsrik som riksdagen beslöt sig för att förstatliga banan. Staten, städerna och bolagen hade alla spelat viktiga roller i skapandet av Västkustbanan, men en man är värd att lyfta fram extra, som var huvudansvarig för byggandet av merparten av västkustbanan; Carl Johan Jehander även kallad ”järnvägskungen”.

I jämförelse med Västkustbanan kan man tyda vissa skillnader med Ostkustbanan. Västkustbanan byggdes upp av flera privata bolag vars byggprojekt var delvis finansierat av staten. Ostkustbanan byggdes i ett större stycke under längre tid och var huvudsakligen finansierad av staten. Trots svårigheter med finansieringen så lyckades järnvägsprojekten på västkusten bli färdiga efter några år och vid likviditetskriser så var det lokala aktörer som stimulerade projekten med mer pengar. Ostkustbanans likviditetskriser ledde till att staten gav detta järnvägsprojekt mer finansiell uppbackning än något annat järnvägsprojekt.¹²⁰ Projektet startade under första världskriget då staten tillslut gick med på att finansiera bygget utan specifika villkor. Detta gjorde staten för att minska arbetslösheten som ökat efter krigets utbrott. När delarna av Västkustbanan byggdes så hade staten regeln att bara finansiera halva projektet medan andra halvan måste finansieras av andra än staten. Denna regel höll man på

¹¹⁵ *Sveriges järnvägar hundra år*; 1956, s. 176

¹¹⁶ Hallandsposten 1895-05-08 tredje sidan

¹¹⁷ Hallandsposten 1895-10-07 andra sidan

¹¹⁸ Hallandsposten 1895-11-25 andra sidan

¹¹⁹ *Sveriges järnvägar hundra år*; 1956, s. 177

¹²⁰ *Sveriges järnvägar hundra år*; 1956, s. 184

när Västkustbanans delar byggdes men staten gjorde ett undantag för Ostkustbanan. Trots alla svårigheter som drabbade projekten på västkusten så var Ostkustbanans problem årtionden senare betydligt större och strejkerna som bröt ut gjorde att arbetet tog många år att genomföra. Även om strejkerna och de höjda priserna skapade problem vid byggandet av Ostkustbanan, så finns det andra skäl bakom varför bygget tog så lång tid. Delvis var det för att Ostkustbanan var i jämförelse med Västkustbanan underfinansierad när projektet startades. Men än viktigare är att Västkustbanan byggdes upp samtidigt (inte exakt samtidigt men delar av projektens tidsplaner överlappade varandra) över hela västkusten och denna mer decentraliserade ledning som byggde olika sektioner av järnvägen var tidsmässigt mer effektivt än, när man skulle lägga räls över ett större område med en utgångspunkt och en ledning. Decentraliseringen i Halland gjorde även att Västkustbanans bolag beslöt sig för att bygga bibanor som komplement till Västkustbanan och ibland var det till och med enskilda individer som byggde bibanor som man sålde till något av bolagen när projektet var färdigt. När Ostkustbanan byggdes med sin mer centrala ledning som var finansiellt sett mycket beroende av statligt stöd, så uppvisades inte alls samma ”entreprenörsanda”, där man tog egna initiativ och byggde egna bibanor. Under dessa förutsättningar så fick Ostkustbanan aldrig någon ”järnvägskung” eller andra ”spin-off effekter” och projektet blev en seg och svår process, ej heller kom Ostkustbanan att ge några ekonomiska frukter för ägarna.

3. Analys och Diskussion

Järnvägspolitiken på riksnivå hade inga tydliga ideologiska gränser utifrån man kunde kategorisera ideologiska ståndpunkter med deras åsikter om järnvägarna. Snarare delade frågan partier i flera läger. Inte minst eftersom många i riksdagen ville få staten att bygga järnvägar i just deras region.¹²¹ På riksnivå var det enbart nyliberalerna som var konsekventa i sin argumentation och det på grund av deras fientliga inställning till staten. Dock var de en marginaliserad grupp av liberalerna. På lokalnivå var debatten ännu svårare att greppa eftersom många ville att järnvägarna skulle byggas oavsett om det var staten eller ett privatbolag. Det viktiga var att järnvägen blev byggd och helst skulle man själv ha bidragit så lite som möjligt. I regel så blev man en ”Skeptiker” om kostnaderna blev höga för en personligen, men de flesta var ändå överrens om att slutmålet med en järnväg var gott. Hallandsposten som själv inte behövde betala, var förvånansvärt inaktiv i debatten med några få undantag då tidningen manade på hallänningarna att investera i den lokala järnvägen. På så sätt är resultatet delvis att debatten och argumenten i den lokala järnvägspolitiken var magert. Delvis just för att konsensusen att lokala järnvägar var bra för regionen, hade hallänningarna varit rikare, kanske konsensusen hade gjort debatten ännu mindre. Ett av de få undantagen för detta är konflikten om korsningen av Nissan då främst tidningen Halland gav ut den bredaste bilden över konfliktens båda sidors synsätt, medan Hallandspostens fokus låg främst i att rapportera händelseförloppet.

Huvudproblemet för både Ostkustbanan och bygget av järnvägar i Halland var finansieringen. När man försökte bygga järnvägar så försökte man få lokalborna att köpa aktier och obligationer för att stödja byggandet. Dock så var människorna i Halland på 1800-talet och

¹²¹ Oredsson, 1969; s. 241

människorna i Norrland på tidigt 1900-tal fattiga och ovilliga att investera sina pengar i dessa stora projekt. Även på kommunnivå och landstingsnivå strävade man emot och försökte undvika att betala in till projekten. Detta även om de flesta var överens om att på lång sikt så skulle en järnväg gynna den lokala ekonomin. Pengabristen gjorde dels att vissa projekt, som Ostkustbanan försenades och det gjorde också att staten i form av generösa statslån fick till stor del finansiera byggandet av järnvägar. Av studien så framgår det klart att för de större järnvägarna, även de privata så var det staten, som stod för största delen av kostnaden; vilket innebar att i flera järnvägsbolag så var staten indirekt en stor ägare och på vissa enskilda järnvägar var staten den största ägaren. Trots detta så tillät staten företagen och de lokala stadsfullmäktige besluta om hur järnvägarna skulle gå. Dock arbetade alla tre parter med att skapa en allmän accepterad koncensus om var järnvägen skulle ligga, även om som i fallet med Halmstad och korsningen av Nissan det inte alltid rådde en koncensus; i det fallet fick företaget sin vilja igenom och Halmstad fick acceptera ett nederlag. Samtidigt så visar det sig att detta skapade visst ont blod i Halmstads stadsfullmäktige som efter konflikten blev mindre benägna att hjälpa till med mer finansiering av järnvägsbyggande. Även om man också får ta med i beräkningarna att ju mer staden Halmstad betalade för järnvägsprojekt, ju mer blev staden ovillig att spendera ytterligare mer pengar. Detta för att det fanns för staden en smärtpgräns över hur mycket staden kunde acceptera att projekten skulle kosta för stadens medborgare.

Om man tar hänsyn till Dobbins och Dunlavys forskning så kan man hitta både intressanta liknelser och skillnader mellan Sveriges sätt att organisera byggandet av järnvägar och andra länders sätt att organisera byggandet. Det land som mest påminde om Sveriges sätt att organisera järnvägsbyggandet var USA. I USA så var det dels det lokala styrorganet och dels entreprenörerna som bestämde om järnvägsbyggandet och dessa fick finansiellt stöd från centralmakten mellan 1830-1870. Allt detta påminner en hel del om Sveriges järnvägsbyggande, dock var andelen som staten i USA bidrog med mindre än i Sverige. I USA mellan 1830-1860 så var centralmaktens finansiella andel mellan 25-30%¹²² medan i Sverige var det vanligen 50% av kostnaderna som staten stod för. Till skillnad från Sveriges stat så tog Frankrikes stat en mycket mer aktiv roll i järnvägsbyggandet och hade en betydligt mer centraliserad styrning av planerandet och finansierandet av järnvägarna. Den stora skillnaden mellan Frankrike och Sverige var att i Sverige var centralmakten trygg och säker med att överlåta stora delar av ansvaret på lokalnivå medan man visade stor skeptiskhet mot detta i Frankrike och ville hellre ha statliga tjänstemän som såg över byggandet med nationen som helhetsperspektiv. I Preussen var järnvägsbyggandet betydligt mer decentraliserat än i Sverige och andelen av kostnaderna som Preussens stat tog på sig var betydligt mindre än både i Sverige och även USA. Men som Dunlavy tar upp så gjorde de uniforma ingenjörutbildningarna i Preussen att staten inte behövde reglera järnvägsbyggandet. Detta eftersom Preussens ingenjörer använde samma mått och metoder under järnvägsbyggandet så att landet fick ett mer homogent järnvägsnät än de flesta andra länder där staten beblandade sig mer i järnvägsbyggandet. Det landet som mest skilde sig från Sverige när det kom till järnvägsbyggandet var Storbritannien men detta var på grund av att Storbritannien själv var exceptionellt. Det var endast där som staten inte gav några subsidier alls till

¹²² Dunlavy, 1994; s. 52

järnvägsbyggandet utan överlät hela ansvaret till den fria marknaden. Det var upp till lokala intressenter att samla ihop kapital för järnvägsbyggen. Dock var Storbritannien mycket rikare än Sverige under denna period och ledde vägen för järnvägsteknologin i hela världen. Det var därför ingen slump att det var brittiska ingenjörer som bjöds in för att hjälpa till att bygga järnvägar i Sveriges glesbygder. En sista viktig iakttagelse är att Sveriges järnvägsbyggande inträffade sent i jämförelse med övriga länder som här jämförs med Sverige. Detta gjorde att Sverige under stora delar av 1800-talet låg efter när det kom till infrastrukturen i landet. Men i och med att Sverige väntade så hann tekniken utvecklas och förbättras så när väl Sverige byggde sina järnvägar höll dessa en god standard även i jämförelse med stormakter i Europa. Det är knappast en slump att Sveriges ekonomiska tillväxt ökade kraftigt efter att järnvägarna var lagda, även om givetvis andra faktorer också spelade sin roll i Sveriges ökade välstånd.

Ostkustbanekommittén hade många lokalpolitiker som även hade kommersiella motiv bakom varför de ville se Ostkustbanan byggd. Även i Halmstad stadsfullmäktige fanns det män som hade tecknat många aktier i järnvägsföretagen, som de förhandlade med angående var och hur järnvägen skulle byggas. Här kan vi alltså konstatera att under denna tidsperiod så fattades många viktiga beslut av en liten grupp män som satt på flera stolar och hade personliga intressen både politiskt och kommersiellt att påverka den lokala järnvägspolitiken. Samtidigt kan man även se att de försökte få allmänt stöd för sina förslag och man höll i Halmstad ett järnvägsmöte just för att ge fler inom allmänheten en chans att få veta vad som pågick, men också få sin röst hörd om man hade en särskild åsikt. Dock var det i slutändan stadsfullmäktige som fattade besluten för städerna. Men observera att vissa av ledamöterna som styrde stadsfullmäktige hade intressen både i staden och i järnvägsbolaget. Dessa intressen kunde kollidera, men det mer rimliga är att just på grund av detta försökte man skapa konsensus mellan stadsfullmäktige och bolaget. Man kan också se att skeptikernas motstånd mot finansiering gjorde det svårt för järnvägsbolagen att mjölka städerna på pengar.

Den ekonomiska utvecklingen för järnvägarna blev positiv i Halland och även för de statliga järnvägarna generellt. Hallands järnvägar gav till och med generellt sätt mer i avkastning än den genomsnittliga järnvägen, som staten kontrollerade. Men för Ostkustbanan gick det sämre, den tog stora förluster och staten valde att förstatliga den efter några år bara för att hålla den igång.

Den här uppsatsen utgår från ett aktörsperspektiv. Dels privata aktörer inom järnvägsbygget och som satt i stadsfullmäktige, men även delvis järnvägsföretag och kronan. Fokuset är främst på lokalnivå, det vill säga kommuner och socknar, där debatten om vad som skall göras hålls och där beslut om järnvägsbyggena fattas. Förhållandet som aktörerna har till varandra påminner mycket om det man kan kalla för ”Gesellschaft”¹²³. Aktörerna försöker på olika sätt skaffa sig fördelar vid byggandet av järnvägarna. Man försöker få järnvägen byggd där man vill, samtidigt som man försöker se till att man själv inte behöver finansiera bygget. C.W. Wallberg byggde själv en bibana när bolaget (i vars styrelse han själv satt) valde att inte bygga bibanan. När väl banan var byggd kunde C.W. Wallberg sälja den till bolaget som han redan var delägare i. Entreprenörer som C.W. Wallberg trodde på vad de gjorde och var

¹²³ Florén, 1996; s. 147

övertygade om att de kunde tjäna pengar på järnvägarna, samtidigt som samhället i sin helhet gynnades av projekten. Järnvägsbyggandet i Halland skyndade på industrialiseringen av Halland och handeln i länet ökade. Handeln gick så bra på västkusten att de protektionistiska i riksdagen blev oroliga att Danmark sålde för mycket varor i regionen och att avgifterna inte kunde hållas tillräckligt höga för danska varor om Västkustbanan drevs i privatregi. Således blev Västkustbanan förstatligad av helt andra orsaker än Ostkustbanan. Konkurrensen och entreprenörsandan i Halland gjorde "Gesellschaft" mer närvarande än vid Ostkustbanans uppkomst. Men bristen på pengar i Halland gjorde att projekten behövde få in finansiering utanför Halland, närmare bestämt staten. Den viktigaste aktören när det kom till finansieringen var alltså staten. Var järnvägarna skulle byggas blev något som de ledande lokalpolitikerna och järnvägsprojektens ledare beslutade. Hur projekten skulle utföras föll på ingenjörer som Carl Jehander som fick sina uppdrag främst genom att lämna in den för städerna billigaste offerten. Det fanns flera viktiga aktörer i Halland när järnvägarna byggdes. De viktigaste var staten (finansiellt), hybriden av statsfullmäktige och bolagen, där det fanns män som hade ena foten i båda lägren (beslutsförfattning var och om järnvägen skall byggas) och entreprenören/ingenjören (beslutsförfattning hur järnvägarna skall byggas). Staten i form av riksdagen hade ledamöter från regionen som drog aktören att finansiera projekten. På mer regional nivå så var de viktigaste aktörerna män som C.W. Wallberg, han var delägare i ett järnvägsbolag och var med i statsfullmäktige, eftersom han och hans likar trodde på järnvägen och kunde uppbacka detta både ekonomiskt och politiskt så var dessa som var de viktigaste aktörerna vid beslutsförfattning var och om järnvägen skall byggas. Många av dem var kapitalister eller militärer och bland militärerna fanns det även adelsmän. De viktigaste aktörerna angående beslutsförfattning hur järnvägarna skall byggas var entreprenörer/ingenjörer som Carl Jehander och han i sig utmärkte sig särskilt vid byggandet av många järnvägar i Halland. Dessa hade en mer ödmjuk bakgrund än de regionala beslutsfattarna men vid det skarpa läget när järnvägen skulle byggas så blev det dem det föll på att fatta de lokala besluten hur man skulle övervinna naturhindren.

Enligt Fredrik Andersson¹²⁴ var det Ostkustbanan, som blev föregångaren för programmet att förstatliga samtliga av Sveriges järnvägar. Men detta är en tes som inte håller. Även om det är sant att Ostkustbanan förstatligades 1933 och att järnvägsförstatligandekommissionen gav ut sin utredning 1936 (Statens järnvägs publikationer 1936:1), följt av att förstatligandet av alla järnvägar påbörjades 1939, är kopplingen mer svag än man kan tro. Ostkustbanan förstatligades på grund av sin usla ekonomi och även om processen gick smidigt till så var det inte detta som gjorde järnvägsförstatligandekommissionen övertygad att man skulle förstatliga samtliga järnvägar. Det som järnvägsförstatligandekommissionen betonade var uniformitet och fördelarna med detta var att passagerare inte skulle behöva byta tåg¹²⁵ och ökad effektivitet som minskade kostnaderna.¹²⁶ Dessutom hade andra järnvägar förstatligats innan Ostkustbanan, till exempel Västkustbanan. Medan förstatligandet av järnvägarna tog lång tid så var staten tvungen att agera snabbt vid förstatligandet av Ostkustbanan för att hålla trafiken igång, även om intäkterna inte täckte driftkostnaderna. Det hela tyder mer på att Ostkustbanan

¹²⁴ Andersson, 2004; s. 82

¹²⁵ Statens järnvägs publikationer 1936:1; s. 13

¹²⁶ Statens järnvägs publikationer 1936:1; s. 20

blev den sista banan att bli förstatligad utan att det fanns en utarbetad plan över uniformitet för Sveriges järnvägar. Det tycks förekomma att Fredrik Andersson förhastade sig i sin doktorsavhandling när han drog slutsatsen att Ostkustbanan blev en föregångare för förstatligandet av järnvägar. Förklaringen är att mönstret Ostkustbanan förstatligas 1933, följt av järnvägsförstatligandekommissionen rapport 1936, följt av beslutet att alla järnvägar i Sverige skulle förstatligas 1939, gör att man gärna vill se händelsen 1933 som en del i en större trend. Eftersom Fredrik Andersson aldrig såg Ostkustbanan som en ”bubbla” så blev det svårare för honom att se händelsen som en isolerad incident, en konsekvens av stora missbedömningar vid investeringarna. Vi vet också att man i Stockholm (i kontrast mot Ostkustbanan) ansåg att Västskustbanan var så framgångsrik i att utöka och förbättra handeln med Danmark att man beslutade sig för att förstatliga banan för att säkerställa att tullarna betalades.¹²⁷ Detta är kanske ett av de mest tydliga exemplen på hur man uppfattade järnvägarnas tillkomst i Halland, eftersom protektionistiska krafter i riksdagen blev oroliga att de höll på att tappa kontrollen över handeln.

Han ansåg även att banan var ”representativ för aktörsuppsättning och det tillvägagångssätt som användes för att driva enskilda järnvägsprojekt”¹²⁸ angående främst hur man fick stöd från staten. Detta är delvis korrekt eftersom Ostkustbanekommittén använde sig av samma metoder som använts tidigare av andra regioner, när man ville få finansiellt stöd av staten för byggandet av en järnväg. Men Ostkustbanekommittén var exceptionellt bra på att få staten att bidra med pengar i förhållande till potentialen för Ostkustbanans affärsplan. Detta delvis för att första världskriget gjorde riksdagen mer villig att spendera pengar i regionen för att minska arbetslösheten. Därav så blir Ostkustbanan representativitet något tveksam, eftersom banan fick mer medel av staten än någon annan¹²⁹ och dessutom hade så stora problem under projektets gång. Representativiteten håller bara inom ramen vilka metoder som användes och detta kan i sin tur valideras enbart genom att vi vet att andra järnvägar fick statligt stöd genom lobbying. Men då Ostkustbanekommittén var så framgångsrika att de fick staten att blåsa upp en ”bubbla” gör Ostkustbanan till mer ett undantag snarare än representativ för vilka konsekvenser som svensk järnvägspolitik brukade få. Men just på grund av sin egenhet så är Ostkustbanans historia en viktig del av svensk järnvägspolitisk historia.

Med några få undantag försökte Hallandsposten sällan agera opinionsbildare i Hallandsjärnvägspolitik. Tidningen var liberal och vänligt inställd för järnvägsbyggen. De få gånger tidningen försökte påverka opinionen var när den uppmanade hallänningarna och kommunerna att bidra finansiellt till järnvägsbyggena, ibland med en patriotisk underton. Intressant nog valde tidningen att ej uttrycka sin åsikt kring förstatligandet av Västskustbanan, utan enbart rapportera händelseförloppet. Av de två större grupperna inom liberalismen; liberalerna och nyliberalerna så tillhörde Hallandsposten liberalerna och dessa var mer statsvänliga än nyliberalerna. Med andra ord, Hallandsposten var mycket intresserad av att se järnvägar byggas i Halland men om dessa var privatägda eller statligt ägda var tidningen

¹²⁷ *Sveriges järnvägar hundra år*; 1956, s. 176

¹²⁸ Andersson, 2006; s. 454

¹²⁹ *Sveriges järnvägar hundra år*; 1956, s. 184

mindre intresserad av, dess agerande ger sken av ren likgiltighet. Dock kan man konstatera att Hallandsposten ville att järnvägarna skulle ägas av svenska medborgare.

Tidningen Halland gav ut artiklar som representerade båda sidornas syn på var och varför Nissan skulle korsas av järnvägen. Tidningen själv föredrog att Nissan skulle korsas söder om Österbro men tillät ändå den andra sidan av diskussionen att publicera en artikel. Detta gjorde inte Hallandsposten som antingen publicerade rent rapporterade artiklar angående konflikten om korsningen av Nissan eller artiklar som var debatterande för att Nissan skulle korsas söder om Österbro. På så sätt gav tidningen Halland mer perspektiv på hur de olika sidorna resonerade medan Hallandsposten mer fokuserade på att dels rapportera händelseförloppet och även i mindre utsträckning propagera för den södra korsningen som Hallandsposten föredrog. Trots att båda de större tidningarna i Halland vid denna tid och majoriteten i Halmstads stadsfullmäktige ville att Nissan skulle korsas söder om Österbro, så var det ändå bolagets vilja att korsa Nissan norr om Österbro som fick sin vilja igenom. En annan intressant reflektion är att av de två tidningarna den liberala Hallandsposten och den konservativa Halland så var förvisso båda tidningarna partiska till stadens favör, men den konservativa Halland var mer öppensinnad för dialog än den liberala Hallandsposten angående diskussionen om var Nissan skulle korsas.

4. Slutdiskussion

När Leif Elgh, Lars Olof Leander, Per Fries och William William-Olsson har skrivit om Hallands järnvägshistoria så har de alla fokuserat på en enskild järnvägs historia. Man har gjort en geografisk begränsning och skrivit om den specifika järnvägens historia från att den planerades till att den lades ner, vilket var ödet för flera av dessa järnvägar under 1900-talets andra del. Dessa författare har även tagit upp många aspekter av dessa specifika järnvägars historia och de har berört många olika områden. I början har de alla skrivit om lokal järnvägspolitikens historia eftersom den är kopplad kring planerandet av järnvägarna. Sedan har man fortsatt med företagens historia under den period som bolagen byggde sina järnvägar och i nästan samtliga fall har Carl Jehander varit ansvarig ”byggherre” för projekten. Efter detta har författarna skrivit tekniskhistoria om järnvägarna; deras lok och vagnar etc. Den sista och stora delen i deras böcker har handlat om socialhistoria och fokuserat på personalen, passagerarna och samhällena som blev påverkade av järnvägen under dess existens. Detta är det traditionella mönstret för hur lokal historieskrivning sett ut i Halland. Författarna har alla velat ge en helhetssyn på en enskild järnvägs historia. Detta har kommit på bekostnad av att man inte har skrivit mycket om den regionala historien för de enskilda delarna av järnvägarnas historia. Det vill säga man har inte skrivit om socialhistoria för järnvägarna i Halland som region utan enbart för en specifik järnvägs socialhistoria. Det samma gäller för tekniskhistoria, ekonomiskhistoria och inte minst politiskhistoria för järnvägarna i Halland som region. Dock av dessa sidospår är det politiskhistoria för järnvägarna i Halland som har granskats mest främst på grund av Lars Olof Leanders *Boken om HNJ: Halmstad - Nässjö järnvägar 1882-1982*. Den boken kopplar sin specifika järnvägs historia mer till en större utveckling i järnvägspolitiken för Halland på 1800-talet. Men eftersom Lars Olof Leander skriver om en specifik järnvägs historia så blir granskningen av järnvägspolitiken fortfarande

begränsad, till förmån för de andra delarna dess socialhistoria, tekniskhistoria, etc. Man kan säga att trots de begränsningar som Lars Olof Leanders förhållningsätt medför är han den av de nämnda författarna som ändå granskar järnvägspolitiken bäst. Den här uppsatsen har gjort andra avgränsningar istället för att kunna rikta in sig på den mer regionala järnvägspolitiska historien för Halland. Avgränsningarna i tid och aspekter har gjort det möjligt att på ett mer generellt plan utforska järnvägarnas historia i Halland. Hallands decentraliserade beslutsprocess, till stor del uppbyggd på konsensus, har medfört komplikationer för att tydliggöra Hallands järnvägspolitik under 1800-talet. Avsaknaden av en röststark järnvägsfientlig front, gör att mycket av det överlevande debattmaterialet har kretsat kring frågan om vem som ska betala för projekten. Hade det funnits en järnvägsfientlig grupp som debatterade i stadsfullmäktige och försökte påverka opinionen i tidningarna så hade en analys förenklats avsevärt. När resultatet är brist på debatt och avvikande åsikter, blir kategorisering och ett systematiskt granskande av debatten svårare.

Det finns goda utsikter för framtida studier i Hallands järnvägars historia med andra inriktningar än den jag hade på järnvägspolitik, dess debatt och järnvägsprojekten. Bland annat skulle man kunna försöka skriva om socialhistoria med utgångspunkt för Hallands järnvägar. De tidigare nämnda författarna har skrivit om de enskilda järnvägarna och de som arbetade på dem och dess passagerare, en del av författarna har till och med intervjuat människor dock från 1900-talets tid. Eftersom de alla har fokuserat på en enskild järnväg så finns här en möjlighet att skriva mer heltäckande kring hur de som var anställda på Hallands järnvägar levde. Då skulle man kunna använda sig av Lars Kvarnströms avhandling *Män i staten: Stationskarlar och brevbärare i statens tjänst, 1897-1937* som utgångspunkt för analyserandet av de anställdas arbetsvillkor och deras hur de tolkade sin identitet som anställda för de olika järnvägsbolagen. Även en djupare granskning om tekniskhistoria för Hallands järnvägar skulle säkerligen kunna inbringa nya insikter om järnvägarnas historia i Halland. Även granskande av Hallands järnvägspolitik med andra perspektiv än mina egna i den här uppsatsen skulle säkerligen vara intressant.

Både Dobbin och Dunlavy har lagt fram intressanta perspektiv på vad man kan fokusera på för att förstå sig på hur olika länders järnvägsbyggande uppkom och varför det uppstod sådan skillnad. Dobbin fokus på politisk kultur hjälpte stort för att förstå hur två *laissez faire* ekonomier (Storbritannien och USA) utvecklades så annorlunda och agerade på mycket skilda sätt när de ställdes inför liknande utmaningar. Det som jag själv fick användning för angående politisk kultur var det som Dobbin uppmärksammade som ett generellt fenomen. Nämligen att i de länder som hade en stat som delade ut finansiella medel åt järnvägsbyggande så låg det i den politiska kulturen att politiska motståndare kunde lätt enas på lokalfront för att få del av medlen även de som annars aldrig höll med varandra inom politiken. Dobbins betoning av politisk kultur och folks agerande utifrån sina uppfattningar av den politiska kulturen har därav influerat denna uppsats. Dunlavys visade vilken vikt en institution som ingenjörutbildningar har på resultatet av järnvägspolitiken. Det vill säga hon har visat att externa institutioner kan ha större påverkan på resultatet än politiska beslut. Det som påverkade skillnaden mellan järnvägarna i USA och järnvägarna i Preussen var inte de politiska besluten för järnvägarna utan externa institutioner som framförallt påverkade

resultatet; nämligen hur pass homogent järnvägsnätet blev. Hade man som i USA en heterogen utbildningsinstitution så hjälpte det inte hur mycket politikerna än bestämde och/eller reglerade järnvägsbyggandet. Det förblev heterogent så länge som metoderna och arbetssätten för de som arbetade med järnvägsbyggande förblev heterogent. Förvisso har inte utbildningssystemet undersökts i den här uppsatsen men insikten av att ta i beaktning externa institutioner har varit viktig.

Teorin ”Ekonomisk nytta och ideologi” har format hur kategoriserandet av debattörerna har gestaltats i den här uppsatsen. Eftersom teorin handlar om hur olika människor och grupper har resonerat sig fram till sina beslut så blir kategoriseringarna aldrig huggna i sten. Människors resonerade förändras ibland med tiden och därför kunde och skulle inte teorin ge några absoluta kategoriska grupper som inte förändras eller kan byta sida/ståndpunkt. Utan istället är huvudsyftet med teorin att dels ytterligare underlätta för läsaren hur aktörerna resonerade och inte minst hur deras agerande i debatterna/konflikterna är reflektioner av deras resonerande som teorin försöker ta upp till ytan. En av dess nackdelar är dock att teorin är mest lämpad för de större debatterna mellan regionerna och centralmakten, vilket gör den mindre användbar vid interna lokala konflikter, som den om var Nissan skulle korsas. Eftersom i den konflikten var till största del projektet redan finansierat, vilket gjorde att diskussioner om finanser hamnade i periferin av diskursen även om de ibland kom in indirekt. Ett exempel är när ”Ö” beskriver ett scenario då Nissan korsas och man blir tvungen att skaffa en ny utfart till slottet samt ett nytt stall åt landshövdingen och ”Ö” menar att då är det av stor vikt att man kan tillgodogöra sig finansiella medel från staten.

En bieffekt av forskningen var att jag kom fram till att vissa mindre slutsatser som Fredrik Andersson kom fram till i sin avhandling (*Mot framtiden på gamla spår? Regionala intressegrupper och beslutsprocesser kring kustjärnvägarna i Norrland under 1900-talet*) var delvis felaktiga, som till exempel hans övertygelse att Ostkustbanans förstatligande blev föregångaren till förstatligandet av alla järnvägar. Min forsknings resultat säger snarare att Västkustbanan och Ostkustbanan blev förstatligade separat från visionen om att skapa uniformitet bland Sveriges järnvägar. De förstatligades av väldigt olika skäl och båda händelserna var isolerade och ”skräddarsydda” efter de speciella förhållanden som rådde under de två händelserna. Det finns inga direkta kopplingar mellan någon av dessa händelser och beslutet att förstatliga järnvägarna 1939. Även om det är sant att, det faktumet att Västkustbanan och Ostkustbanan var förstatligade redan, underlättade förstatligandet av de resterande enskilda järnvägarna.

I och med att uppsatsen granskar främst de lokala händelserna och utvecklingarna, så hamnar delvis staten i skymundan, trots att utan dess kapitalinvesteringar skulle få järnvägar någonsin byggts i Sverige. Hade uppsatsen inriktat sig mer på förhandlingar mellan staten och städerna skulle statens egen roll i utvecklingen blivit mer tydlig. Genom att finansiera alla dessa järnvägsprojekt, valde staten, (även om många av de avgörande besluten fattades på lokalnivå) att låta ett stort nätverk av infrastruktur växa fram i Sverige. Det blev en viktig del av moderniseringen av det svenska samhället och kunde inte inträffa utan statens finansiering. I avsaknad av statens finansieringsstöd hade Carl Jehander inte blivit ”järnvägskung” och Ostkustbanan hade aldrig blivit byggd.

5. Källförteckning

5.1 Tryckta Källor

Halmstad stadsbibliotek – småtryck (Q)

”Bolagsordning för Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag” (1886 6 maj)

”Statens järnvägs publikationer 1936:1” (1936)

5.2 Litteratur

Andersson, Fredrik *Mot framtiden på gamla spår? Regionala intressegrupper och beslutsprocesser kring kustjärnväggarna i Norrland under 1900-talet* (2004) Umeå

Dahlgren, Stellan och Florén, Anders *Fråga det förflutna: En introduktion till den moderna historieforskningen* (1996) Lund

Dobbin, Frank *Forging industrial policy: The United States, Britain and France in the railway age* (1994) Cambridge

Dunlavy, Colleen A. *Politics and industrialization: Early railroads in the United States and Prussia* (1994) Princeton

Elgh, Leif *Falkenbergs järnväg pyttebanan* (1988) Malmö

Forsberg, Åke *Bolmenbanan i Halland* (2006) Halmstad

Fries, Per och William-Olsson, William *Halmstad Nässjö järnvägar och näringslivet i deras trafikområde* (1950)

Kungliga järnvägsstyrelsen *Sveriges järnvägar hundra år* (1956) Stockholm

Leander, Lars Olof *Boken om HNJ: Halmstad - Nässjö järnvägar 1882-1982* (1984) Malmö

Mårtensson, Torbjörn *Bantågens gång: Järnvägens godstrafik och dess anpassning till näringslivets rumslighet, branschtraktater och transportefterfrågan 1890-1985* (1994) Göteborg

Oredsson, Sverker *Järnvägarna och det allmänna; Svensk järnvägspolitik fram till 1890* (1969) Lund

Andersson, Fredrik; ”Penningutpressare, järnvägspolitiker och järnvägsbyggare” *Historisk tidskrift* (126:3 2006)

5.3 Dagstidningar

Halland 1884-04-22 Artikeln saknar titel/rubrik och är signerad av ”Ö”

Halland 1884-07-22 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad

Halland 1885-01-13 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad

Hallandsposten 1869-06-16 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad
Hallandsposten 1869-06-23 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad
Hallandsposten 1869-06-26 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad
Hallandsposten 1869-07-03 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad
Hallandsposten 1869-08-18 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad
Hallandsposten 1869-08-21 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad
Hallandsposten 1869-08-25 Artikeln saknar titel/rubrik och är osignerad
Hallandsposten 1885-03-27 Artikeln heter Halmstad stadsfullmäktige och är osignerad
Hallandsposten 1885-05-11 Artikeln heter Skåne-Hallandsjärnväg och är osignerad
Hallandsposten 1885-11-11 Artikeln heter Halmstad-Bolmensjärnväg och är osignerad
Hallandsposten 1885-11-16 Artikeln heter Halmstad-Bolmensjärnväg och är osignerad
Hallandsposten 1895-05-08 Artikeln heter Telegram till Hallandsposten och är osignerad
Hallandsposten 1895-10-07 Artikeln heter Väst kustbanans inlösen och är osignerad
Hallandsposten 1895-11-25 Artikeln heter Halmstad-väst kustbanan och är osignerad

5.4 Internet

SLHD Svensk lokalhistorisk databas

<http://www.lokalhistoria.nu/extra/pod/> 2012-11-27 9:35