

Gick järnvägsdiskussionen som på räls?

En undersökning av debatterna som
föregick järnvägens ankomst till Linköping.

Elliot Frih
Dexter Eklöf

Handledare: Anna Friberg

1. Inledning	1
1.1 Syfte och frågeställningar.....	1
1.2 Källmaterial, avgränsningar och metod	1
1.3 Forskningsläge	2
1.4 Bakgrund	5
2. Undersökning.....	6
2.1 Östra stambanans planering.....	6
2.2 Petitionen till konungen	9
2.3 Debatten kring lånebidrag	10
3. Avslutning	16
4. Käll- och Litteraturförteckning	19
4.1 Källmaterial	19
4.2 Litteratur.....	20

1. Inledning

“Med fullt skäl skulle man väl kunna säga att kommunikationsväsendet för ett land och folk eger samma betydelse, som blodet för människokroppen.”

Dessa var Östergötlands landshövding Robert de la Gardies första ord i talet han höll under invigningen av Linköpings centralstation 15 oktober 1872. Med dessa ord, samt resten av hans tal där han bland annat sade att saknaden av en järnväg har “legat såsom en tyngd öfver Östergötland”, kan det antas att de la Gardie ställde sig mycket positiv till ankomsten av järnvägen till Linköping.¹ Men var alla lika glada för det som la Gardie var? Fanns det inga invändningar?

1.1 Syfte och frågeställningar

Denna uppsats har som syfte att undersöka och ge en nyanserad bild av diskussionen runt järnvägens ankomst till Linköping. Fokuset ligger på att identifiera argument för och emot järnvägsbyggandet samt debatter eller beslutstagande som tagits i kommunfullmäktige gällande Linköpings ställningstagande i järnvägsfrågan. Uppsatsens frågeställningar är följande:

1. Vilka argument synliggjordes i den lokala tidningspressen avseende järnvägens byggande till Linköping?
2. Vilka lokala initiativ togs för att Järnvägen skulle anläggas till/via Linköping?

1.2 Källmaterial, avgränsningar och metod

Uppsatsens frågeställningar besvarades med protokoll från Linköpings stadsfullmäktige mellan åren 1868-1871 där det finns information om beslut tagna gällande Östra stambanans utbyggnad. Dessa protokoll är någorlunda kortfattade då de inte dokumenterar vilka särskilda argument som fördes. Detta innebär att protokollen om de olika beslut som togs kring järnvägen behövde kompletteras med andra källor, lokaltidningar från närliggande datum till viktiga händelser i järnvägsfrågan. Lokaltidningen *Östgöta Correspondenten* (*Corren*) visade sig ge en bra bild av kommunens tankar och idéer. *Corren* var däremot tendentiös när det gäller järnvägsfrågan, då chefredaktören vid den tiden, C.F. Ridderstad, var starkt för järnvägens

¹ Östgöta Correspondenten. Inwigningen af Östra stambanan emellan Linköping och Norrköping. *Östgöta Correspondenten*. (15/10 1872), s. 2.

ankomst. Dessa källor hjälptes åt att besvara frågeställningarna då protokollen gav en bra överblick av mötena och deras diskussioner medan artiklarna publicerade i *Corren* ger bra överblickar för argumenten som fördes. I *Corren* publicerades även en petition till kungen som hade för syfte att understryka östgötarnas behov av järnvägen.

Forskningsområdet avgränsades till de diskussioner som skedde i Linköpings kommun innan ankomsten av järnvägen, det vill säga innan järnvägen mellan Norrköping och Linköping stod klar. Inom denna tidsram fanns det inom Linköpings kommun diskussioner om vart järnvägen ska gå, hur man ska göra för att få den till sig och hur man efter beslutet om Östra stambanan tagits skulle göra för att påskynda att få den till sig. Linköpingsborna visste att de så småningom skulle få ta del av järnvägen, men hur ställde de sig till att den dröjde? Debatterna i Linköpings kommun om järnvägens utveckling har inte tidigare utforskats.

Uppsatsens källmaterial har samlats in från Linköpings stadsarkiv, där noggrann läsning och transkribering av protokollen givit en stabil grund för komplettering med hjälp av lokaltidningen *Östgöta Correspondenten* där relevanta artiklar har hittats via sökning i digitaliserade versioner på Kungliga Bibliotekets databas nära datum då järnvägsfrågan togs upp av stadsfullmäktige samt andra viktiga händelser rörande järnvägen. Tidningarna tryckta på datum efter dessa möten har genom sökts efter ordet "jernwäg," som *Östgöta Correspondenten* brukade stava ordet. Källorna har sedan kategoriserats gällande de frågor de berör, det vill säga utifrån de olika diskussioner om järnvägen som uppkom innan dess ankomst till Linköping. Detta för att järnvägsfrågan har varit en mycket spridd fråga med många olika problem att lösa. Behandlingen av dessa källor blir en kvalitativ textanalytisk forskningsmetod, en forskningsmetod som undersöker källor genom läsning och tolkning. Arbetet blir argumentationanalytiskt, vi kommer att söka texterna efter argument, för och emot järnvägen. Den textanalytiska metoden innebär att utifrån historiska texter rekonstruera historiska händelser och diskussioner.²

1.3 Forskningsläge

Litteraturen i forskningsläget har letats fram genom en kombination av rekommendationer från arkivarier och professorer samt sökningar via Google Scholars och Libris databaser. Nyckelord såsom "opposition", "järnväg", "debatt", "argument" och "beslut" har använts för att lokalisera kapitel och stycken som kunde vara av intresse. Böckerna har lånats från Linköpings

² Maria Sjöberg. Textanalys. I M. Gustavsson & Y. Svanström (Red.), *Metod: guide för historiska studier*. (Studentlitteratur, 2018), s. 69

universitetsbibliotek och Götabibliotekens filialer i Linköping och Norrköping. Elektroniska källor har behandlats på samma sätt.

Järnvägarna har varit omdiskuterade världen över. David Brandon och Alan Brooke har utforskat den diskussion som fanns i Storbritannien när järnvägen band landet samman.³ Brittiska landägare var oroade över hur deras mark skulle vanställas när järnvägen drogs tvärt igenom och hur de skulle påverkas om deras jordbruk delades upp. Hyresvärdar var också oroliga för att järnvägen skulle sänka den hyra de kunde ta för bostäder nära järnvägar. Sidan som var för järnvägen argumenterade däremot att fördelarna av snabbare transport av både människor och varor vägde tyngre. John F. Stover skriver i sin bok *American Railroads* att järnvägen väldigt sällan byggdes utan någon diskussion alls.⁴ I Amerika så var oppositionen oftast från vanligt folk, värdshusägare, diligensföretagare, och företag som hade hand om tullar. Alla dessa hade något att förlora på järnvägens utbyggnad, diligensföretagen skulle självklart få mycket mindre användning när den nya tekniken banade väg för snabbare och säkrare transport. Värdshusägare i samhällen där järnvägen åkte förbi var också rädda för att de skulle få mycket färre gäster, då färderna inte blev lika långa och behovet att sova över i samhällen minskade. Även här ansågs det vara viktigare att prioritera snabbare transport över den stora landytan som Amerika har.

Debatten tog en annan karaktär på nationell nivå. I sin bok *Järnvägarna och det allmänna* skriver Sverker Oredsson i detalj om de olika argument för och emot järnvägen som höjdes under början av de svenska järnvägarnas utveckling.⁵ Den politiska oppositionen mot järnvägens utveckling var grundad i rädslan för utländskt inflytande, som förväntades kunna uppstå om utlänningar ägde viktiga järnvägar. Detta var en möjlighet då man för att finansiera ett snabbt bygge av järnvägen hade behövt ta lån från utlandet. Detta var endast ett förutspått problem om järnvägen hade byggts och utvecklats enbart av staten och inte privata aktörer. Politikerna som ställde sig emot järnvägen hade alltså inte något emot själva järnvägen, utan var oroliga för de konsekvenser som en statlig järnväg kunde få. Politikerna i riksdagen var också varsamma och sparsamma för kostnaden för byggandet, underhållet och driften. De som argumenterade för sade huvudsakligen att järnvägen skulle komma att bli en mycket bra investering i de samhällen den drogs igenom.⁶

³ David Brandon & Alan Brooke. *The Railway Haters: Opposition to Railways From the 19th to 21st Century*. (Pen & Sword Books, 2019).

⁴ John F. Stover. *American Railroads*. (University of Chicago Press, 1997), s. 15.

⁵ Sverker Oredsson. *Järnvägarna och det allmänna*. Doktorsavhandling. (Lunds universitet, 1969), s. 230-231.

⁶ Ibid, s. 244-245 & 247.

I boken *Inlandsbanan - Idé och Historia* av Peter Selin beskrivs en svensk debatt som fanns mot järnvägen mellan Kristinehamn vid Vänerns kust och Gällivare i Lappland.⁷ Där belyses argumentet att järnvägen kan visa sig vara ett ekonomiskt fiasko och att det därför är smart att inte lägga all sin framtidsstro på den. Det fanns alltså en oro för att järnvägen inte skulle bli ekonomiskt givande. Denna oro var mest politisk och med det vanliga folket var absoluta majoriteten, även där, mycket positiva till förändringen och argumenterade som innan att järnvägen istället skulle bli en investering. Det faktum att debatten fanns är lovande, då liknande idéer kan ha funnits i andra delar av landet, såsom Linköping.

Frågan om det fanns en debatt om järnvägens ankomst till Linköping har inte besvarats. I ett kapitel i boken *Linköpings historia. Del 4* beskriver Dagny Torbrand den östgötska folkopinionen som positiv mot järnvägen och någon opposition nämns inte.⁸ Järnvägens del i boken är mycket dessvärre mycket kortfattad. Torbrand skriver också att östra stambanan inte utvecklas vidare för att fokuset då låg på att utveckla den västra stambanan på grund av den koppling man skulle få till grannlandet Norge. Linköpingsborna ville alltså ha järnvägen, så pass mycket att de i början av 1856 anordnade ett allmänt möte för att diskutera hur de skulle få järnvägen till sig. Det välbesökta mötet var positivt och beslutet att "serskilda åtgärder bör vidtagas, för att, om möjligt, påskynda ernåendet af en jernvägsförbindelse genom länet" togs.⁹ Järnvägen kom inte och 1866 hade Linköpingsbornas tålamod börjat försvinna. Detta resulterade bland annat i ett brev till kungen där östgötarna betonade vikten av en järnväg till "en af Rikets bördigaste och mest befolkade provinser, med dyrbara industriella anläggningar betydande jern- och koppar- werk samt rika odlingstillfällen".¹⁰ Beslutet om att den östra stambanan skulle fortsätta byggas togs till slut 1870.

Det fanns diskussioner i andra delar av landet som berörde bekymmer om järnvägens ekonomiska förmån, där man varnade för snabb utveckling då den kunde komma att kosta mer än den drog in. Ekonomiska bekymmer var även det ledande i politiska motsättningar, då man fruktade vad en enbart statlig järnväg skulle innebära. Forskningen om oppositioner i England och USA finns det mer av. Där var framför allt de som påverkades av förändringen på något

⁷ Peter Selin. *Inlandsbanan - Idé och Historia*. (Björkås Förlag, 1996), s. 24.

⁸ Dagny Torbrand. *Linköpings historia. Del 4. 1863-1910*, s. 100-101.

⁹ Gunnar Elfström. *Intet nytt: berättelser om Linköping*. (Billeson Bilder, 2009), s. 126-127

¹⁰ Ibid, s. 127.

sätt emot den, så som jordbrukare vars land delas i två av en järnväg eller diligensföretag vars verksamhet skulle bli föråldrad.

1.4 Bakgrund

Innan järnvägen kom till Linköping bestod stadens kommunikationer av ett vägnät som kopplade olika närliggande orter med varandra, med hästar som den mest effektiva draghjälpen för transport. Vid denna tid försörjdes de flesta Linköpingsbor självständigt med hjälp av jordbruk, även om staden också hade funktion som rast- och övernattningsställe för människor som skulle vidare till andra ställen.¹¹ Under 1853-54s riksdagsmöte beslöts det att den svenska staten skulle ta över utvecklingen av de svenska stambanorna. Detta då de privata företagen ansåg att projektet var för stort och kostsamt för enskilda aktörer och kommuner. Den svenska staten beslöt att vänta med utbyggnad av hela det planerade nätverket och prioriterade den västra stambanan för anslutningen till grannlandet Norge. På grund av detta stannade banan som tänktes åka till Linköping i Norrköping och det dröjde ytterligare tills järnvägen kom till Linköping och flera östgötska riksdagsledamöter förde förgäves fram diskussioner och motioner gällande den så kallade Östra stambanans utbyggnad.¹²

Det dröjde fram tills 1870s riksdag innan beslutet att Östra stambanan skulle utvecklas vidare från Norrköping fattades. Det fanns motstånd i riksdagen gällande statens inblandning i järnvägen från de så kallade nihilisterna, men det hindrade inte att beslutet gick genom. Med detta invigdes järnvägssträckan från Norrköping till Linköping den 15 oktober 1872.¹³

¹¹ Dagny Torbrand. *Linköpings historia. Del 4. 1863-1910*, s. 87-88

¹² Ibid, s. 100-101

¹³ Ibid, s. 101

2. Undersökning

2.1 Östra stambanans planering

Det hölls flera allmänna möten i Linköping med syfte att komma fram till ställningstagande i järnvägsfrågan.¹⁴ Ett sådant möte ägde rum den 29:e januari 1856. Inför mötet skickades det i den 26:e januari's upplaga av *Östgöta Correspondenten* en bilaga skriven av J. G. Svartz, som var en affärsman och kommunpolitiker i Norrköping. I bilagan försökte han att genom egna undersökningar själv komma fram till slutsatser gällande olika diskussionspunkter han tänkte skulle komma fram under mötets gång. Den första löd "Finnes anledning att tro, att Östergötland på egen bekostnad, äfven med erhållande af statslån, skall inom den närmare framtiden bygga en jernväg emellan Norrköping, Linköping, Skeninge och Wadstena?".¹⁵ Svartz kom till slutsatsen att detta inte var genomförbart på grund av bland annat otillräckligt intresse från nog med personer med inflytande och pengar såsom kapitalister och fastighetsägare. Han skrev också att många som var intresserade av att järnvägen skulle dras denna rutt hade föredragit att avvakta tills ruten för den statliga stambanan söderut hade fastställts.¹⁶

Svartz bilaga poängterade att en järnväg genom Linköping skulle ge snabb koppling till Stockholm. Han spekulerade därefter om Östergötlands önskemål var eniga med Södermanlands önskemål för hur stambanan söderut skulle dras. Södermanland hade nämligen efterfrågat att stambanorna från Stockholm skulle dras söder om sjöarna Mälaren och Hjälmaren genom Södermanland. I denna fråga ansåg Svartz att det var i statens bästa intresse att bygga järnvägen söder om sjöarna på grund av att det var både kortare avstånd, vilket innebar mindre byggnations- och underhållningskostnader. Svartz argumenterar för denna rutt då den också skulle uppnå hans huvudmål, bättre anslutning mellan Stockholm och Linköping än ruten som ledde banan norr om sjöarna.¹⁷

Det fanns två föreslagna rutter för banan genom Östergötland; en som skulle gå genom bland annat Katrineholm, Norrköping och Linköping och en som planerades åka genom västra Östergötland genom orter som Vingåker och Tjällmo. Svartz förstärkte sin positiva ställning till det första alternativet med anledning av att denna rutt skulle åka genom "Provinsens bördigaste och rikaste orter". Han ställde sig därefter negativt mot det andra förslaget av samma

¹⁴ Gunnar Elfström. *Intet nytt: berättelser om Linköping*, s. 126.

¹⁵ Johan Gustaf Svartz. Bihang till *Östgötha Correspondenten*. *Östgöta Correspondenten*. (26/01 1856), s. 5.

¹⁶ Ibid, s. 5.

¹⁷ Ibid, s. 5.

anledning, att alternativet inte skulle åka genom det han kallade för “hjertat af Östergöthland”, nämligen Linköping, och att det skulle i sin tur leda till en onödigt lång restid mellan de östgötska storstäderna och Stockholm.¹⁸

Svartz bilaga argumenterade starkt för att östgötarna skulle följa i Södermanlands fotspår och jobba för en snabbare koppling till Stockholm via Linköping istället för Motala och Tjällmo. Detta visas när han argumenterar för en rutt söder om Mälaren och Hjälmarén för att det hade blivit kortare avstånd till Stockholm, samt när han argumenterar att de större och folkrikare orterna bör prioriteras i detta avseende. Han trodde inte heller att det fanns någon chans för östgötarna att utan statlig hjälp finansiera järnvägen då ingen med pengar skulle vilja investera i det.

En redogörelse av mötet som sedan ägde rum den 29:e januari 1856 trycktes i *Östgöta Correspondenten*, spritt över två utgåvor, varav den första trycktes hela 15 dagar efter mötet ägt rum, den 13:e februari 1856.¹⁹ Mötet beskrevs som ett välbesökt sådant, bland annat så var J. G. Svartz där och öppnade mötet genom att läsa upp sin bilaga och sina argument för närvarande. Sedan fördes ett anförande skrivet av riddaren och brukspatronen N. F. Tifell, “som af enskilda angelägenheter war hindrar att sig sjelf infinna”²⁰, fram. Han väddjade, precis som Svartz, för att östgötarna skulle ställa sig bakom Södermanlands önskningsar att dra stambanan söder om Hjälmarén och Mälaren, då ett av huvudmålen med stambanan var att stärka kommunikationer mellan rikets södra och östra provinser. De viktigaste kommunikationslinjerna för Östergötland var enligt honom Vadstena över Skenninge till Linköping och Norrköping.

Folket i nordvästra Östergötland, det vill säga Motala, ville helst se stambanan dras norr om Mälaren och ner genom Östergötland då detta skulle ge dem närmare kontakt med Närke. Tifell ställde sig emot detta med samma argument som Svartz. Nämligen att denna rutt skulle orsaka ett onödigt långt avstånd till huvudstaden från Linköping. Han tryckte på att “enskilda intressen böra wika för de allmänna” och att Östergötland behövde presentera en enad front i frågan.²¹ Det verkar som att Tifell ansåg nordvästra Östergötlands intressen som mindre viktiga än de mera folkrika delarna, och att det var viktigare för Linköping att få en bättre kommunikation till

¹⁸ Johan Gustaf Svartz. Bihang till Östgötha Correspondenten, s. 6.

¹⁹ Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet å Hotellet i Linköping den 29 Januari. *Östgöta Correspondenten* (02/13, 1856) s. 3.

²⁰ Ibid, s. 3.

²¹ Ibid, s. 3.

huvudstaden. Detta kan ju delvis bero på att Linköping och Norrköping var de mer befolkade delarna av länet. Sedan följde frågan om vilka av dessa banor skulle utföras av staten och vilken som kommunen skulle ta hand om, för det var inte troligt att staten skulle inom snar framtid ta hand om båda. I diskussionen som följde vägdes fördelarna med olika banor mellan olika orter som i så fall skulle kopplas till stambanan. Det bestämdes att man skulle till nästa riksdagsmöte efterfråga ett lån från staten för att göra denna bana möjlig. Sedan var det dags att besluta vilken av de föreslagna banorna man ville satsa på. Herr Tifell förklarade alternativen för samtliga på mötet. Det första alternativet var att staten bygger banan över Husbyfjöl (numera Borensberg), Kristberg och Tjällmo socknar och sydöstra delen av Närke. I detta fall skulle Östergötland själva ansvara för sträckan mellan Norrköping och Vadstena. Det andra alternativet innebar att stambanan dras från Mjölby genom Linköping till Norrköping sedan vidare upp i Södermanland för att sedan förenas med andra banor från Stockholm. Östergötland skulle då bygga banan från Vadstena över Skenninge till den sluter sig samman med stambanan över Mjölby och sedan dras norr genom Husbyfjöl upp till Närke. I detta fall skulle sedan staten behöva konstruera banan mellan Smålandsgränsen och sjön Näsnaren, utanför Katrineholm. I vilket fall skulle då östgötarna själva behöva finansiera en sträcka järnväg. Herr Tifell förde inga argument för eller emot alternativen och punkterade sedan "att skäl för och emot kunna, såsom alltid, anföras mot båda dessa alternativ, men de hwila på rättwis grund och intent twiwel, är, att, hwilketdera, som kommer till stånd, skall det på det kraftfullaste höja wälståndet innom denna provins".²² Han lovade därefter 60.000 riksdaler för att hjälpa med konstruktionen av den sträcka kommunen finansierade utan statens hjälp.²³

Mötets första halva bestod av att Svartz bilaga lästes upp och hans argument fördes fram. Riddaren och brukspatronen N. F. Tifells argument presenterades och de visade sig vara likasinnade Svartzs. Båda tyckte att östgötarna skulle följa Södermanlands vädjan att dra järnvägen söder om Hjälmarén och Mälaren för att ge de själva närmare avstånd och därmed bättre kommunikation med Stockholm. Detta gick emot önskemålen av folket i nordvästra Östergötland, till exempel Motala och Tjällmo, som ville ha järnvägen norr om sjöarna för att få en närmare kontakt med Närke.

²² Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet å Hotellet i Linköping den 29 Januari. *Östgöta Correspondenten* (02/13, 1856) s. 3.

²³ Ibid, s. 3.

Redogörelsen av mötet fortsatte i en utgåva av tidningen tryckt tre dagar senare, den 16:e februari 1856.²⁴ Ett utdrag från ett protokoll av ett möte som hållits i Hättorp den fjärde december året innan mellan Tjällmo och Hällestad lästes upp. På detta möte diskuterades att en järnväg betald av staten bör dras mellan Husbyfjöl och Örebro då de “till ansenlig utsträckning och omfattning i öster och wester är i saknad af andra kommunikationer än wanliga landsvägar”.²⁵ Detta sågs som mycket sannolikt då orten i fråga hade egenskapen av skogsbygd med många järnbruk och andra vattenverk omringade av sädesproducerande trakter. På det mötet drogs slutsatsen att en järnväg genom det landet som sedan anknyter till Småland skulle vara till fördel för Östergötland. Trots detta så togs beslutet att Östergötland skulle hålla med Södermanland och yrka för att stambanorna dras söder om Hjälmarens och Mälarens och gå genom Öster- och Västergötland till Göteborg och Malmö. Det fastställdes sedan att Östergötland kunde “utan allt för stora uppoffringar” och med lån från staten själva konstruera en järnväg mellan Norrköping och Vadstena om så skulle behövas. Argumentet framfördes sedan att denna järnväg skulle vara mycket förmånligare för Östergötland och staten än den som skulle sträcka sig över Husbyfjöl och Tjällmo, då den skulle binda länets två största floder med Östersjön och hamnstaden Norrköping.

2.2 Petitionen till konungen

Drygt tio år efter mötet där planerna om den diskuterades hade staten äntligen börjat bygga Östra stambanan. Däremot hade den stannat i Norrköping och staten hade istället prioriterat den västra stambanan till Norge. Som en åtgärd för att påskynda fortsättandet av Östra stambanan skrev C. F. Ridderstad, *Östgöta Correspondentens* ägare, en underdånig petition till konungen där han förespråkade för “erforderligt anslag till Östra Stambanans fortsättande och fullbordande”. Denna petition publicerades även i Ridderstads tidning.²⁶ Argumenten som gavs i petitionen för stambanans fullbordande handlade mycket om att markera ett djupt behov av järnvägen från östgötars håll. Ridderstad lyfte fram problem som präglade Östergötland vid den tiden, såsom brist på arbete och ökande spannmålspriser. Tillkomsten av stambanan ansågs i skrivelsen kunna bidra till att lösa dessa problem samt vara en väsentlig förutsättning för framtida tillväxt. “Provinsen känner med växande bekymmer och oro att den saknar den lifsådra till kraftig utveckling,” skrev Ridderstad.

²⁴ Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet å Hotellet i Linköping den 29 januari (forts). *Östgöta Correspondenten* (02/16, 1856), s.3

²⁵ Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet å Hotellet i Linköping den 29 januari (forts.), s. 3.

²⁶ Östgöta Correspondenten. Stormäktigste, Allernådigste Konung! *Östgöta Correspondenten* (11/01, 1868), s. 3.

Ridderstad sökte bland annat stöd från Linköpings stadsfullmäktige i denna fråga. Den tredje januari 1868 lyftes hans underdåniga petition fram under ett möte då han ville att den skulle "af stadsfullmäktige understödjas".²⁷ Däremot ställde sig inte stadsfullmäktige helt positivt till detta. Det framgår inte om det handlade om att det fanns folk i stadsfullmäktige som var emot järnvägen, utan snarare argumenterades det att många ledamöter hade redan skrivit under petitionen enskilt och att det därför var bättre att ledamöterna "sjelfve ingå med underdånig petition i frågan". De beslutade att inte ta kollektiv ställning för tillfället och överlämna ärendet till Beredningsutskottet.

En vecka senare beslöt Beredningsutskottet att de instämde med stadsfullmäktiges ställning och att ärendet "för närvarande ej böra till någon vidare åtgärd af eder föränleda".²⁸ Utifrån protokollen är det svårt att tyda exakt hur mycket negativa eller positiva yttringar som fördes fram om järnvägens tillkomst, men med tanke på att det nämns att flera av ledamöterna redan skrivit under petitionen kan det tolkas som att det var många som ställde sig positivt. Trots att stadsfullmäktige inte ville kollektivt skriva under petitionen var det många andra som gjorde det. I *Östgöta Correspondenten* trycktes petitionen tillsammans med namnen av alla som skrivit under och listan med underskrifter var så lång att de behövde fördela den över två utgåvor.²⁹

Denna underdåniga petition visade på att det verkade finnas ett intresse hos allmänheten för att Östra stambanan skulle fortsättas. Däremot visar stadsfullmäktiges svar på frågan om att skriva under petitionen möjligen på en motvillighet från deras håll att yttra sig för tydligt i frågan. Orsaken till varför är svår att tyda.

2.3 Debatten kring lånebidrag

Under året som följde den underdåniga petitionen hann det inte hända så mycket gällande Östra stambanans fortsättning. Det fanns ett bristande tålamod över att banan "ännu icke hunnit längre än till Norrköping, och något anslag till dess fortsättande [...] icke synes vara att förvänta förrän Nordvestra Stambanan med år 1871 torde hafva uppnått sin fullbordan"³⁰. Med detta i åtanke beslutades det att skriva upp en inbjudning, utfärdad av bland annat landshövding Robert de la

²⁷ Linköpings stadsfullmäktigeprotokoll 1868:12. *Ridderstads und. ansökan om Östra stambanans fortsättande* (Stadsarkivet, A I:6).

²⁸ Linköpings stadsfullmäktigeprotokoll 1868:20. *Ang. underdånig petition om Östra stambanans fortsättande* (Stadsarkivet, A I:6).

²⁹ *Östgöta Correspondenten*. Stormäktigste, Allernådigste Konung!, s. 3-4; *Östgöta Correspondenten*. Underskrifter å den underdåniga petitionen från Östergöthland om Östra Stambanans fortsättning. *Östgöta Correspondenten* (15/01, 1868), s. 3-4.

³⁰ *Östgöta Correspondenten*. Inbjudning. *Östgöta Correspondenten* (13/01, 1869), s. 1.

Gardie och C. F. Ridderstad, till Linköpings befolkning att bidra ekonomiskt till ett lån till staten för att få igång fortsättandet av Östra stambanan. Beslutet att utfärda denna inbjudning togs efter ett möte den 8 januari 1869 som hade som syfte att hitta tillvägagångssätt för att påskynda järnvägens byggande och "väcka det allmänna intresset för ett sådant påskyndande".³¹ Det ansågs av en järnvägskommission vara mycket gynnsamt om arbetet med banan påbörjades redan 1870. För att detta skulle kunna hända ansåg däremot kommissionen att Östergötland skulle behöva komma med ekonomiska bidrag de två första åren av järnvägsarbetet.

Första förslaget som lyftes fram för diskussion var att utfärda inbjudningen som beskrevs ovan. Först talade riksdagsfullmäktigen C. M. Larsson som ställde sig negativt till en inbjudning till lånebidrag riktad mot östgötska folket. Han medgav att "länets innewånare hysa lifligt intresse för saken"³² men ansåg av flera anledningar att en inbjudning inte vore gynnsam utan tyckte istället att det vore bättre att vänta tills utgifter på statlig nivå spenderades på Östergötland. Han förväntade att det skulle hända inom kort då Östergötland var en "provins man alltjemt påstått wara en guldgrufva", enligt hans observationer. Han tyckte också att länets folk redan var "betungadt af hwarjehanda oundgängliga utgifter och utskylder" och att folket därför inte skulle behöva bära bördan av en ytterligare tung utgift som lånebidrag.

Larsson bekymrade sig också över konsekvenserna en sådan inbjudning skulle ha politiskt. Skulle inbjudningen leda till många bidrag och påskyndandet av stambanans fortsättande hade han farhågor över att det skulle ge budskapet att Östergötland var förmöget nog att inte behöva framtida statliga bidrag eller hjälpmedel. Skulle inbjudningen misslyckas tyckte Larsson att det hade signalerat att "man inom Östergötland icke wore lifvad för östra stambanans fullbordande, och att det sålunda icke wore någon brådska med att lemna statsbidrag till densamma".³³ Av dessa anledningar ville han inte stödja utfärdandet av inbjudningen till lånebidrag.

Efter ett kortare yttrande från Redelius, en kyrkoherde som ansåg att en inbjudning vore oavsett framgångsgrad en välbehövlig påstötning för staten, var det C. F. Ridderstads tur att tala. Han ställde sig starkt emot Larssons påstående och kunde enligt *Östgöta Correspondenten* "icke annat än förwåna sig öfwer hwad den förste talaren yttrat".³⁴ Han ansåg sig vara bekant med

³¹ Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet i Linköping d. 8 innew. Januari. *Östgöta Correspondenten* (13/01, 1869), s. 3.

³² Ibid, s. 3

³³ Ibid, s. 3.

³⁴ Ibid, s. 3.

diskussionerna kring Östra stambanans fortsättande på riksdagsnivå och hade fått en helt annan bild av dessa diskussioner gentemot Larsson. Han uppfattade istället att de allmänt yttrade opinionerna i riksdagen “hade alltid bekämpat östra stambanans fortsättande, och det på ett sätt, som verkligen varit smärtsamt för provinsens representanter”. Med detta i åtanke upplevde han det som märkligt att Larsson, en riksdagsledamot med förstahandsupplevelser av diskussionerna på riksnivå, “kunde hysa förhoppningar om statsmakternas direkta medverkan utan uppoffringar från provinsens sida”.

Ridderstad höll också med Redelius i åsikten att den föreslagna inbjudningen skulle “väcka statsmakternas deltagande”³⁵ även om den misslyckades och skulle således inte, som Larsson befارade, tolkas av staten som bevis på att östgötare inte var intresserade av järnvägsfrågan. Som ett motargument för Larssons farhåga över den extra ekonomiska bördan som skulle eventuellt läggas på folket tryckte Ridderstad på att lånebidragen från diverse bidragare skulle “inom icke så aflägsen tid komma att återbetalas” och att det därför inte var ett bekymmer.

Det kan sägas att vid denna tidpunkt fanns det inte många som yttrade sig negativt till järnvägens ankomst. Även C. M. Larsson, som ställde sig emot inbjudningen till lånebidrag, hade inga invändningar i det avseendet. Han hade däremot vissa reservationer gällande misstron mot statsbidrag som verkade finnas och hade själv ingen anledning att inte tro på att statsbidrag så småningom skulle komma.³⁶

Östgöta Correspondenten skrev följande för att framställa nästa talaresh replik till Larsson: “Hr. Fredr. Forsshed erinrade derom att den fanns en gammal ful, machiavellistisk sats, som hette: ‘divide et impera’ (söndra och du skall herrska), men han hade icke trott, att hans värde vän, den föregående talaren skulle vilja deraf begagna sig”.³⁷ Forsshed ansåg att enighet inom provinsen i frågan var av största vikt. Detta på grund av att han hade insett “huru ringa Östergötland wägte på stadsmakternas wåg” och såg därför det som väsentligt att visa på en enad front genom att godkänna förslaget om att skriva inbjudan.

Larsson var inte den enda som hade farhågor med inbjudningen. Magnus Huss, en generaldirektör, delade hans bekymmer över att en misslyckad inbjudan skulle signalera brist på intresse från Östergötland gällande fortsättningen av Östra stambanan. Han lyfte också fram

³⁵ *Östgöta Correspondenten*. Jernvägsmötet i Linköping d. 8 innew. Januari, s. 3.

³⁶ *Ibid*, s. 4.

³⁷ *Ibid*, s. 4.

de ekonomiska problemen med att ge lån till staten då denna lån skulle skuldsätta staten. Han ansåg att provinserna inte borde ge Sverige, ett vid denna tid högt skuldsatt land, mer skulder att betala. “Wi böra icke endast wara Östgötar, utan äfwen Swenskar”,³⁸ sade han för att få de andra mötesdeltagarna att också fundera på rikets intressen. Han lyfte också fram att det fanns andra delar av landet som också begärde järnväg och att dessa parter också kunde erbjuda lån. Huss påpekade att alla dessa lån givna till staten skulle tillsammans göra rikets skuld alltför hög för att riksdagen skulle gå med på dem. Han ville dock trycka på att han inte ställde sig negativt till att inbjudningen skulle bifallas vid detta möte, utan ville snarare förbereda provinsen på eventuella svårigheter som kunde förekomma.

Den farhåga över skuldsättning lyft av Huss bemöttes av generalmajor af Klint som sade att Huss påståenden var “wilseledande”.³⁹ Detta då han ansåg att lånebidrag skulle tvärtom innebära mindre utländsk skuldsättning vilket skulle gynna Sverige. Fabrikören Wahren ställde sig positivt till att Östra stambanans fortsättande skulle påskyndas men hade, som Larsson och Huss, tveksamheter över kommissionens föreslagna tillvägagångssätt. Han ansåg att det föreslagna beloppet på 4,4 miljoner riksdaler var för litet för att staten skulle känna sig gynnad nog för att ta emot lånet och påskynda byggandet.

Detta påstående var dock inte C. M. Larsson ense om. När han fick tala efter Wahren lyfte han fram den motsatta åsikten om att det var just bristen på detta inhemska kapital och oro över mer utländsk skuld som på riksdagsnivå satte käpp i hjulet på planer för fortsättande av stambanan. Larsson avslutade genom att konstatera att han ville “icke vidare motsätta sig den föreslagna teckningen” då hans invändningar mot inbjudningen inte fick mycket gehör från de flesta mötesdeltagarna.

En talare vid namn Bergensträhle ställde sig positivt till kommissionens förslag och konstaterade enligt *Östgöta Correspondenten* att “han icke funnit något wärdigare” sätt än det föreslagna att uppträda på i järnvägsfrågan.⁴⁰ Han redogjorde därefter ekonomisk statistik han samlat där det enligt hans egna summering framgick att det vore, ekonomiskt sett, “således fördelaktigast att bygga banan med egna medel” för Östergötlands del på grund av de eventuella vinster som kunde framkomma. Som en möjlig pik mot Huss tidigare yttranden beskrev han sig som “Swensk i första rummet” och stöttade därför inbjudningen då det skulle “för staten blifwa

³⁸ Ibid, s. 4

³⁹ Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet i Linköping d. 8 innew. Januari (forts.). *Östgöta Correspondenten* (16/01, 1869), s. 2.

⁴⁰ Ibid, s. 2-3.

en stor och i många afseenden känbar förlust” om staten inte själva ägde järnvägen. Slutligen berättade han att folket i sin egen ort var “så varmt intresserade för saken, att både bönder och tjenstehjon skulle teckna sig”. Som ett sista uttalande sade han även att “skulle emellertid statsmakterna icke wilja gå in på förslaget, utan förkasta låneanbudet, må wi bygga sjelfwa!” Efter detta yttrande bemöttes han enligt *Östgöta Correspondenten* av “hurrarop”. Kort efter detta avslutades diskussionen i punkten och de gick vidare till omröstning i frågan som “med enhälligt ja beswarades”.

Ett annat beslut som röstades igenom var att “de i frågan närmast intresserade orternas representanter wid riksdagen” skulle föra fram en motion på riksnivå om järnvägens fortsättande enligt villkoren i lånebidragsteckningen.⁴¹ En kapten vid namn Carlsund “wille icke motsätta sig” förslaget men ville uppmärksamma, som andra talare yttrat innan, att “om statsmakterna icke wilja gå in på mötets anbud, så må wi då försöka att bygga sjelfwa”. Efter detta röstades beslutet genom med ett ja. Många av de resterande punkterna “antogs utan diskussion”.

Sammanfattningsvis kan det sägas att det framkom i *Östgöta Correspondentens* redogörelse för detta möte att det fanns lite delade meningar gällande de initiativen som skulle framföras för påskyndandet av Östra stambanans utbyggnad. Det var inte alla som var överens om att en allmän inbjudan till lånebidrag var rätt tillvägagångssätt.

Ett sådant konfliktmoment i mötet gällde olika personers uppfattningar av hur Östergötland betraktades på riksdagsnivå. C. M. Larsson argumenterade exempelvis för att Östergötland skulle invänta bidrag från staten då han hade fått uppfattningen att riksdagen ansåg en järnväg till Östergötland vara av största vikt och tänkte därför att beslut om stambanans fortsättande skulle komma inom snar framtid. Det var däremot flera mötesdeltagande som talade emot denna uppfattning, främst Ridderstad och Forsshed som båda två hade fått bilden av att Östergötlands önskemål var av ringa betydelse på riksdagsnivå och att det därför krävdes egna initiativ för att stambanan skulle fortsättas.

Det verkade också som ekonomin var argumentationsmässigt av stor betydelse. Alla som yttrade sig negativt mot skrivandet av en inbjudning till lånebidrag gjorde det åtminstone delvis på ekonomiska grunder. Larsson oroade sig exempelvis över den eventuella ekonomiska bördan

⁴¹ Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet i Linköping d. 8 innew. Januari (forts.), s. 3.

det föreslagna lånebidraget kunde komma att bli för östgötska folket. Magnus Huss befarade att lånebidraget skulle skuldsätta Sverige för mycket vid en tid då Sverige redan hade många skulder att betala till andra länder. Wahren hade också en ekonomisk motsättning till teckningen av lånebidrag men hans invändning var istället att han ansåg att det föreslagna beloppet var för litet och skulle inte vara av intresse för staten att ta emot.

Även de som argumenterade för lånebidraget gjorde det ibland utifrån ett ekonomiskt perspektiv. Det märkvärdigaste exemplet på detta är Bergensträhle som argumenterade att järnvägen skulle innebära stora intäkter för vem som än hade kontroll över den och att det därför vore av stort intresse av staten att få bygga den. På grund av detta hade han inga farhågor över att staten inte vore intresserad av det belopp som lades fram. Han, samt andra mötesdeltagande, förespråkade också på grund av de ekonomiska fördelarna för att Östergötland möjligen skulle fundera på att bygga järnvägen själva om staten inte tog emot låneerbjudandet.

Ingen mötesnärvarande hade däremot några invändningar om att folkopinionen kring järnvägens ankomst till Östergötland var mycket positiv. Trots Larssons ifrågasättande av lånebidrag medgav han fortfarande att järnvägsfrågan var en sak som många i provinsen brann för. Bergensträhle berättade att opinionen inom sin egen ort var överväldigande positiv.

Utifrån denna redogörelse av mötet kan det kortfattat sägas att trots några invändningar och bekymmer gällande tillvägagångssätt i frågan, kan det inte finnas tvekan om att de flesta i Östergötland argumenterade för och ville ha järnväg så snart som möjligt. Dessa invändningar kan inte heller varit för starka då beslutet att skriva inbjudning till lånebidrag röstades igenom enhälligt.

3. Avslutning

Syftet med denna uppsats har varit att undersöka diskussionerna om järnvägens ankomst till Linköping. Fokuset har legat på att identifiera argument för och emot järnvägsbyggandet samt lokala debatter eller beslut som tagits gällande Linköpings ställningstagande i Järnvägsfrågan. Uppsatsens undersökning har baserats på protokoll från Linköpings kommun från åren 1868, 1869, 1870 och 1871 samt artiklar ur *Östgöta Correspondenten* från samma år med tillägg från 1856 och 1872.

Det fördes under åren som föregick järnvägens ankomst till Linköping ett flertal diskussioner och argument för olika frågor som publicerades i *Östgöta Correspondenten*. I frågan om vilken av de föreslagna rutterna stambanan som så småningom skulle nå Linköping skulle dras publicerades argumenten för båda de troliga alternativen. Ett av alternativen var tydligt förespråkade av flera inflytelserika Linköpingsbor, nämligen det alternativet som skulle ge de snabbare och bättre kommunikation med huvudstaden Stockholm, vilket också var deras största argument för banan. Argumenten från sidan som istället skulle leda till längre sträcka till Stockholm synliggjordes därefter, då den sträckan skulle åka igenom provinser rika på skog och hade mycket järnbruk och vattenverk omringade av sädesproducerande samhällen. Detta alternativ var de nordvästra östgötarnas favorit, men förlorade mot de folkrikare delarnas önskan.

För att markera Linköpings desperata behov av järnvägen publicerades det 1868 en petition i *Östgöta Correspondenten* till kungen för att försöka få staten att fortsätta byggnationen av järnvägen. Argumenten som framfördes var att järnvägen hade möjlighet att lösa arbetslösheten och de stigande spannmålspriserna som Linköping under denna tid led av. Detta är också ett viktigt initiativ som togs i ett försök att påskynda järnvägens anläggning.

Ett annat initiativ som togs när tålamodet börjat ta slut var inbjudningen till östgötar att bidra ekonomiskt för att få staten att åter sätta igång med järnvägen. Ett argument mot detta initiativ var risken som kom med att låta folket välja om de ville bidra. Det skulle då finnas en risk att folket inte bidrog och att detta skulle ses som brist på intresse från östgötar och skulle därför leda till ännu längre väntan på järnvägen. Det sades även att för mycket framgång med dessa bidrag skulle ses av staten som ett tecken på att ekonomisk hjälp från de inte skulle behövas till Östergötland i framtiden. Det sades också av personer som ställde sig negativa till initiativet att folket hade ett stort intresse för järnvägen men att deras utgifter redan var onödigt höga och det därför inte var en bra idé att ge dem mera. Samtidigt ställde sig majoriteten av personerna som

representerades i diskussionen om detta initiativ positiva till den. De argumenterade att sådana yttrade farhågor om att antingen brist eller överskott skulle påverka Östergötland politiskt var ogrundade och ansåg att intresset och fördelarna var stora nog att de flesta skulle vilja bidra. Det argumenterades också av många att en särskild åtgärd var behövlig då det ansågs att Östergötland inte betraktades vara viktiga nog på riksnivå att prioriteras i järnvägsfrågan. Det var även flera som tryckte på att provinsen skulle kunna överväga att bygga järnvägen själva om staten inte påskyndade byggandet av Östra stambanan.

Likt de debatter som fördes i andra delar av Sverige och världen var ekonomin en viktig faktor. Den ekonomiska faktorn gestaltade dock sig annorlunda i Linköping jämfört med andra ställen. Som sett i forskningsläget kunde det i USA exempelvis handla om att fastighetsägare som tjänade pengar på världshus och liknande var emot järnvägen då den snabbare restiden kunde innebära mindre behov att stanna hos världshus under resans gång. Utifrån de handlingar som denna undersökning tagit del av handlade de ekonomiska argumenten i Linköping mindre om för- och nackdelar med tillkomsten av järnvägen. Istället handlade den ekonomiska frågan mer om vilka åtgärder som var mest ekonomiskt gynnsamma för Linköpingsbor, exempelvis i diskussionerna om järnvägens tänkta rutt eller påskyndandet av Östra stambanan.

Ett perspektiv i järnvägsdebatten som var till synes unikt för Linköping kunde ses när diskussionerna började röra områden såsom den planerade järnvägen och möjligheten om länet skulle kunna kosta på sig att delvis finansiera järnvägen själva. Gällande planering av rutt kan man i dessa diskussioner finna vilka behov specifikt politiker i Linköping och Östergötland ansåg vara viktiga. Det synliggörs till exempel att snabb färd till Stockholm var viktigt för dessa politiker och högt uppsatta människor.

Ett hinder i att besvara undersökningens syfte är att debatterna runt järnvägen i Linköping följde den svenska trenden av att vara huvudsakligen förda av politiker. I Linköping fanns det ingen dokumenterad debatt eller motstånd från allmänt folk som det funnits i Storbritannien och Amerika. Den allmänna åsikten som skildras av dessa politiker är förvisso positiv och detta ger skenet av att folket var enhälligt nöjda med de beslut som togs och inte hade några invändningar. Det stämmer förmodligen inte, då något sådant bör ha funnits lokalt så som det funnits nationellt. Denna insikt bjuder in till fortsatt forskning i frågan på de personer som inte representerades samt eventuella åsikter som inte fann sig yttrade i stadsfullmäktigeprotokollen eller de lokala tidningarna.

Trots denna möjliga representationslucka har åsikter och argument gällande järnvägens ankomst till Linköping identifierats och nyanserats av denna undersökning. Beslut om tagna åtgärder på lokal nivå för anläggning av järnvägen har dessutom hittats och behandlats. Likt den information som hittats i forskningsläget ger källmaterialet fortfarande den sammantagna bilden av att de flesta i Linköping ställde sig positiva till järnvägen och tog särskilda initiativ för att den skulle komma till staden så fort som möjligt. Däremot togs dessa initiativ inte utan debatt. Det fördes diskussioner om vilka tillvägagångssätt som var bäst för staden och provinsen. Dessa nyanserade diskussioner framgick inte i de kortfattade texterna som tidigare skildrat Linköpings järnvägshistoria. På detta sätt har undersökningens syfte och frågeställningar besvarats då undersökningen har gett en mer detaljerad och nyanserad bild kring stadens åsikter om järnvägens anläggning.

4. Käll- och Litteraturförteckning

4.1 Källmaterial

Linköpings stadsfullmäktigeprotokoll 1868:12. *Ridderstads und. ansökan om Östra stambanans fortsättande* (Linköpings stadsarkiv, A I:6).

Linköpings stadsfullmäktigeprotokoll 1868:20. *Ang. underdånig petition om Östra stambanans fortsättande* (Linköpings stadsarkiv, A I:6).

Svartz, Johan Gustaf. Bihang till Östgötha Correspondenten. *Östgöta Correspondenten*. (26/01 1856).

Östgöta Correspondenten. Inbjudning. *Östgöta Correspondenten* (13/01, 1869).

Östgöta Correspondenten. Inwigningen af Östra stambanan emellan Linköping och Norrköping. *Östgöta Correspondenten*. (15/10 1872).

Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet å Hotellet i Linköping den 29 Januari. *Östgöta Correspondenten* (02/13, 1856)

Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet å Hotellet i Linköping den 29 januari (forts). *Östgöta Correspondenten* (02/16, 1856)

Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet i Linköping d. 8 innew. Januari. *Östgöta Correspondenten* (13/01, 1869).

Östgöta Correspondenten. Jernvägsmötet i Linköping d. 8 innew. Januari (forts.). *Östgöta Correspondenten* (16/01, 1869).

Östgöta Correspondenten. Stormäktigste, Allernådigste Konung! *Östgöta Correspondenten* (11/01, 1868).

Östgöta Correspondenten. Underskrifter å den underdåniga petitionen från Östergöthland om Östra Stambanans fortsättning. *Östgöta Correspondenten* (15/01, 1868).

4.2 Litteratur

Brandon, David. & Brooke, Allan. *The Railway Haters: Opposition to Railways From the 19th to 21st Century*. (Pen & Sword Books, 2019).

Elfström, Gunnar. *Intet nytt: berättelser om Linköping*. (Billeson Bilder, 2009).

Florén, Anders, Ågren, Henrik, & Erlandsson, Susanna. *Historiska Undersökningar: Grunder i historisk teori, metod och framställningssätt*. (Studentlitteratur, 2022)

Oredsson, Sverker. *Järnvägarna och det allmänna*. Doktorsavhandling. (Lunds universitet, 1969).

Selin, Peter. *Inlandsbanan - Idé och Historia*. (Björkås Förlag, 1996).

Sjöberg, Maria. Textanalys. I M. Gustavsson & Y. Svanström (Red.), *Metod: guide för historiska studier*. (Studentlitteratur, 2018), s. 69-95.

Stover, John F. *American Railroads*. (University of Chicago Press, 1997)

Torbrand, Dagny. Kommunikationernas förändring. I Hellström, S. (red.). *Linköpings historia. Del 4. 1863-1910*. (Sahlströms bokvaruhus (distr.), 1978), s. 87-109.