

## Järnvägarna kring Kristianstad



Å

PDF från [www.historiskt.nu](http://www.historiskt.nu)

### "Järnvägarna kring Kristianstad" Ett bidrag till de skånska kommunikationernas historia.

*Den här boken/minnesskriften, skriven av K O Hammarlund, gavs ut 1944 av styrelsen för Kristianstad – Hässleholms järnvägsaktiebolag. Detta med anledning av statens övertagande av järnvägsbolaget.*

*Uttrycket "kring Kristianstad" syftar till följande sex banor: Kristianstad – Hässleholm, CHJ, Kristianstad – Åhus, CÅJ. Kristianstad – Älmhult, Hästveda - Karpalund, HKJ, Gärds Härads Järnväg, GJ samt Sölvesborg – Kristianstad, SCJ.*

*Under åren kom Kristianstad – Hässleholm, Kristianstad – Åhus samt Kristianstad – Älmhult att slås ihop till ett bolag Kristianstad – Hässleholms*

*Järnvägar, CHJ. Togs över av staten 1944-07-01.*

*Sträckorna Hästveda – Karpalund samt Gärds Härads kom att inkorporeras i Östra Skånes Järnvägar, ÖSJ. Togs över av staten 1944-07-01.*

*Sträckan Sölvesborg – Kristianstad kom att uppgå i Blekinge Kustbanor, BKB. Togs över av staten 1942-07-01.*

*Texten i nedanstående artikel är en lätt redigerad återgivning av bokens text. / Rolf Sten.*

När Kristianstad under åren 1863—65 fick sin första järnväg, drogs den genom befästningsgördeln på ett område tillhörande bastionen Drottningen. Bangården lades framför Trefaldighetskyrkan på mark, som man tänkt använda till utvidgning av den överbelastade kyrkogården. Det var hårdhänta tag, men staden hade länge lidit av en svår andnöd inom sin av den danske grundläggaren vid 1600-talets början uppritade rektangel, och nu ville behjärtade män äntligen öppna portarna på vid gavel.

År 1843 hade Kungl. Maj:t förklarat, att Kristianstad icke längre skulle räknas bland rikets fästningar, och efter en generalorder 1847 började vallarna rivas. Därvid kom en eldsvåda till oväntad hjälp. Genom denna i och för sig fruktansvärda händelse försvann över trettio hus, och bortåt 800 personer blev husvilla. De avbrända kvarteren gav emellertid utrymme för en mönsteranläggning; nya tomter lades ut längs den raserade vällen, och det blev också plats för den boulevardplantering som i framtiden skulle bli ett karaktärsdrag för Kristianstad.

I den sålunda iordningsställda stadsdelen uppfördes det nya länsresidenset under åren 1860—1861, och enligt den ursprungliga planen var det också meningen att järnvägsstationen skulle förläggas dit.

Ännu i mitten av 1800-talet hade Kristianstads närmaste omgivning kring kvar den otillgängliga naturform som utgjorde förutsättningen för Christian IV:s fästningsbygge. Staden gjorde visserligen icke längre skäl för sin första benämning ”staden på Allön”. Men från Helge sjö gick fortfarande en bred vik mellan Staversbacken och Hammarshus fram mot Nosaby kyrka, medan Areslövsjön och Helgeå på den andra sidan tidvis svämmade över Näsby fält, Isternäset och Härlövs ängar.

I samband med en oskyldig dikesgrävning vid Yngsjö på 1770-talet hade ån sökt sig ett andra utlopp i havet. Denna händelse bildade i flera avseenden en vändpunkt i stadens historia. Fästningen förlorade en stor del av sin naturliga motståndskraft, när vattnet kring vallarna inte var tillräckligt djupt för att vålla en angripare svårigheter. Den fredliga landtrafiken hade ingen nämnvärd glädje av skillnaden, men för sjöfarten mellan Kristianstad och dess hamn vid åmynningen i Åhus betydde den lägre vattennivån en förändring, som skulle få allvarliga ekonomiska konsekvenser.

Efter sitt första oroliga århundrade med krig och kungabyten hade Kristianstad ett jämförelsevis lyckligt 1700-tal. Från år 1719, när guvernementet upphävdes, hade landshövdingen sitt säte där, och en rad energiska borgare sörjde för näringarnas blomstring. Köpmännen idkade egen segelfart till fjärran länder. Kunnighet i tyska och holländska, engelska och franska eller åtminstone ett par av dessa språk hörde till en dåtida Kristianstadshandlares utbildning. Det fanns ett antal välskötta fabriker, som gav arbete och vinst. även hantverkarna höll sig bra framme och bidrog till att ge staden ett vårdat utseende. En kvalificerad iakttagare präglade det sedermera gängse omdömet ”en vacker stapelstad”, och åtskilliga bevis lämnades för invånarnas välstånd.

Men århundradet slutade inte lika bra som det börjat. Efter genombrottet vid Yngsjö var ån inte längre segelbar. Varorna måste forslas den över två mil långa landvägen mellan staden och hamnen. Dessutom var lastningsförhållandena i åhus besvärliga. Handeln tynade och fabriker lades ned. En vid olika tillfällen diskuterad plan gick ut på att flytta hamnen till Landön, där djupförhållandena i Skånes enda skärgård var gynnsammare. Ett annat förslag var att anlägga en kanal från sjön Immeln till Oppmannasjön och därifrån över Råbelövssjön till Kristianstad. Därmed trodde man sig bl. a. kunna uppnå en bekvämare förbindelse med de delar av Småland och Blekinge, som ansågs höra till Kristianstads uppland. Förslaget framlades även i Stockholm men ledde aldrig till någon påföljd. Slutligen beviljade rikets ständer ett anslag för en hamnbyggnad i åhus, Helgeå uppmuddrades hjälpligt, och från mitten av 1800-talet forslades varor till och från staden på pråmar dragna av ångbåt. Ett visst uppsving i handeln följde på dessa åtgärder, och i optimistisk stämning skrevs år 1858 kontrakt med tre engelska ingenjörer om ett storstilat invallnings- och kanalföretag, som skulle göra det möjligt för i åhus inlöpande fartyg att gå ända fram till Kristianstad. Resultatet blev inte alls vad man hoppats, men engelsmännen byggde en jordbank tvärs över sjön till Hammar, som förkortade landförbindelsen med åhus och möjliggjorde en torrläggning av Nosabyviken.

Segelleden förblev en bedräglig dröm. Sin förbindelse med yttervärlden måste Kristianstad fortfarande söka längs de gamla vägarna över Näsby i norr och Härlöv i söder. Dessa trafikleder var visserligen riksbekanta, ty utlandsresenärerna brukade begagna dem. Kungar och drottningar, fältherrar och ambassadörer var inga ovanliga gäster. Nere vid sydkusten låg Ystad som en efter Napoleonkrigen välbärgad utpost mot

kontinenten. De båda östskånska städerna var förnäma var och en på sitt sätt, men tyvärr hotade glansen att blekna. Södra stambanan var enligt de första, privata utkasterna tänkt som en direkt arvtagare till utlandsleden över Kristianstad och Ystad. Men intresset drogs så småningom över till västra Skåne, där det alltmera internationella Öresund var en mäktig hävstång för näringarna.

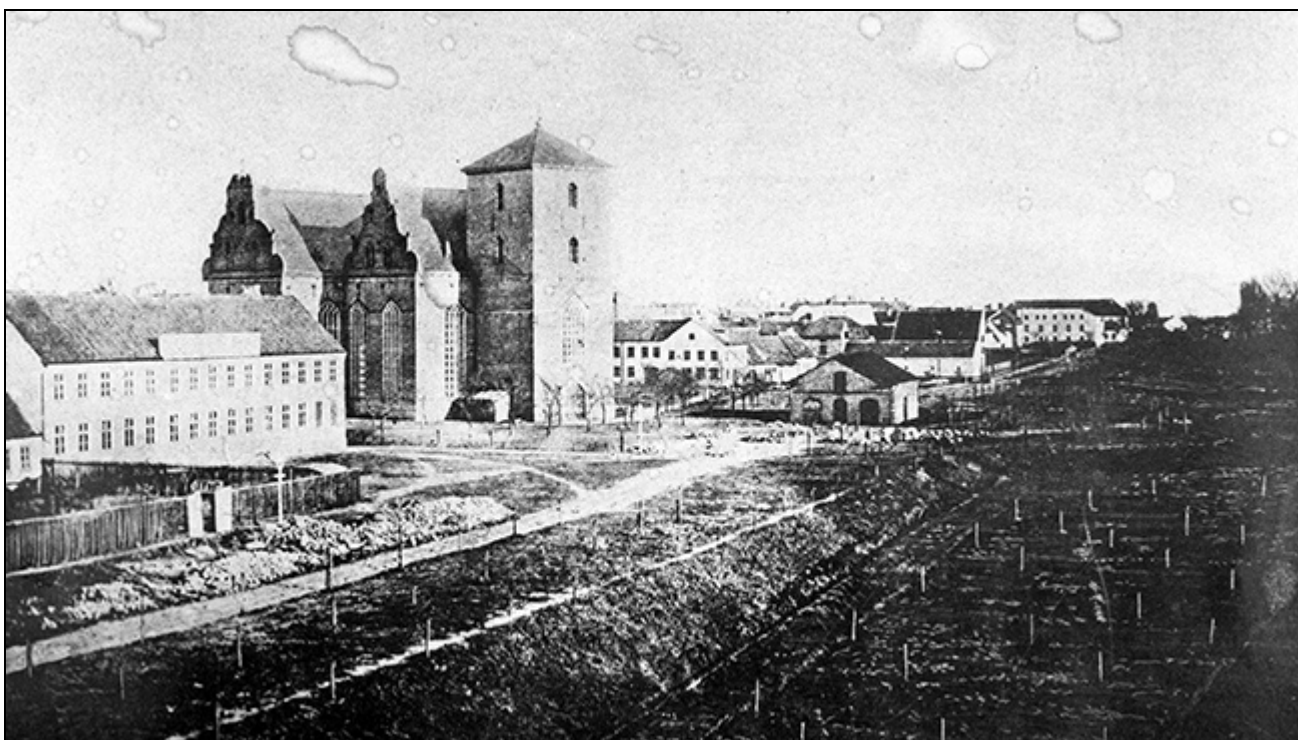
Medan kristianstadsborna med eller utan engelsk hjälp kämpade för sin stapelstads förbindelse med havet, arbetade sig på 1850-talet stambanan sakta men säkert från Malmö mot Småland. Därmed skapades ett nytt problem för de orter som råkade ligga avsidet. År 1856 öppnades bandelen Malmö—Lund, och år 1862 gick stambanan genom Göinge över Hässleholm ända upp till Älmhult.

De skånska landsvägarna hade ett stadgat vanrykte för sin dålighet. ”Det som en skånsk landshövding bör eftersträva”, lydde ett vänligt råd under 1800-talets första hälft, ”är förbättrade kommunikationer. Lyckas han däri, gör han sitt namn välsignat”.

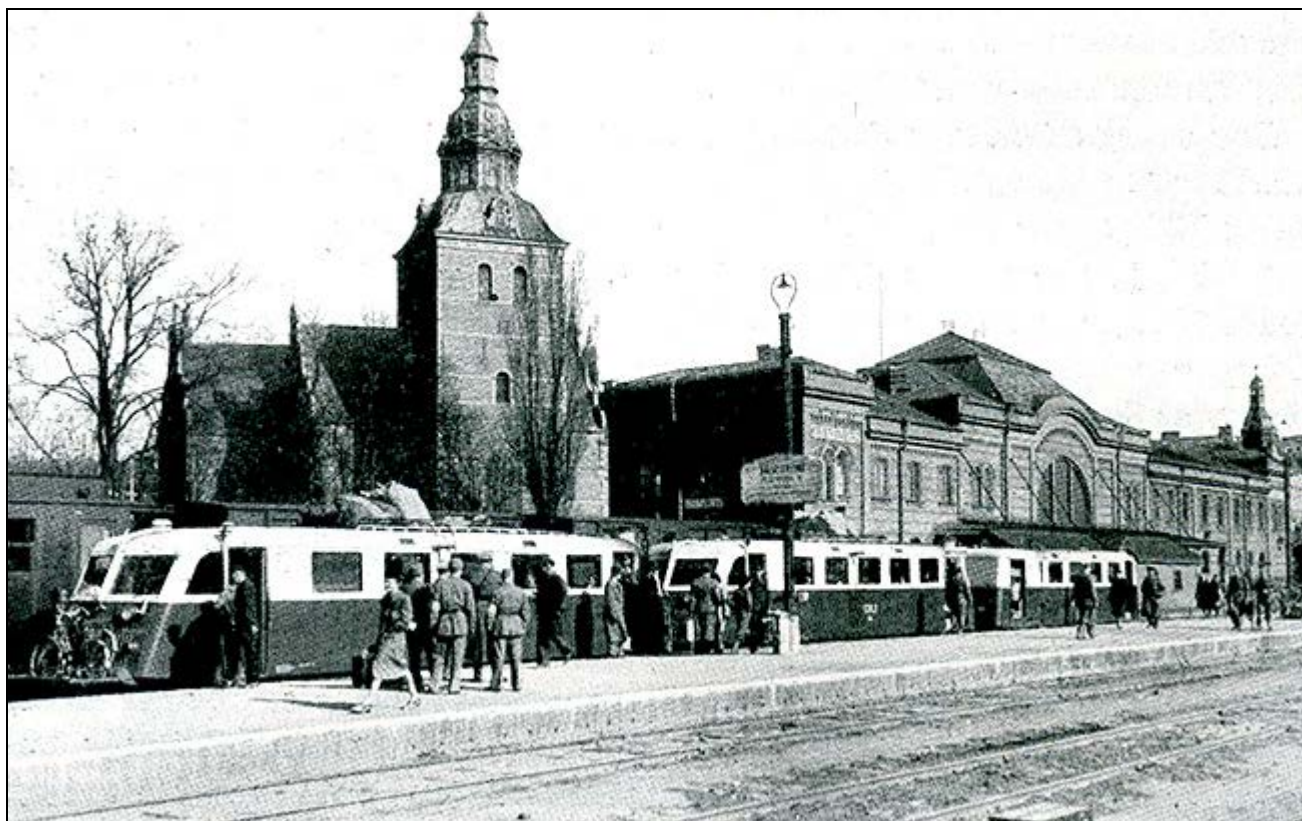
Kristianstads län var sämst tillgodosett. I den äldsta av landshövdingeämbetets femårsberättelser återfinnes följande reflexion: ”Då ingen klagan uppstått över saknad av vägar, så har någon åtgärd i den delen icke behövt vidtagas.” Typiskt för utvecklingen är att den första väg inom länet, som blev omlagd efter för sin tid moderna principer, tillhörde det nordvästra hörnet. Det var sträckan över Hallands ås mellan gästgivaregården Margretetorp och Karup.

Länets huvudstad var onekligen efterbliven. Vägen över Långebro till Härlöv var svår att hålla i ordning, och den från början av sju häradar underhållna bron hade rikets ständer måst rädda med ett anslag på hundratusen riksdaler. Många var på det klara med att någonting måste göras mot den hotande försumpningen, särskilt sedan stambanan börjat dra till sig en del av de produkter, som tidigare förts till stadens köpmän och marknader.

**Efter förberedelser**, som sträckte sig genom två decennier, öppnades den privata ”järnvägsbibanan” mellan Kristianstad och Hässleholm år 1865. Därmed var en första stråle lagd i den trafikstjärna som slutligen skulle sända ut sex järnvägar i skilda väderstreck.



*Västra vallområdet framför Trefaldighetskyrkan på 1860-talet och 1940-talet. På den övre bilden är fästningsvallen nyss riven och på den undre står ett modernt motortåg på samma plats. Järnvägen invigdes 1865, och kyrkan fick sin tornspira följande år.*



**År 1886** fullbordades linjerna Kristianstad—Åhushamn och Kristianstad—Glimåkra. Gärds härads järnväg öppnades år 1881 och en linje till Hästveda år 1886. Fristående i förhållande till de övriga öppnades 1874 en järnväg mellan Kristianstad och Sölvesborg, vilken senare förenades med Blekinge kustbanor. Efter olika utvidgningar och fusioner samlades driften på de sex Kristianstadsjärnvägarna hos det äldsta företaget, Kristianstad-Hässleholms järnvägsaktiebolag.

I överensstämmelse med de principer, som följdes vid det statliga järnvägsbyggandet, tog statsmakten inte något ansvar för bibanorna. De för olika landsdelar livsviktiga förbindelselinjerna med stamnätet överläts åt det enskilda initiativet och den lokala offerviljan. De heta järnvägsdebatterna under ståndsriksdagens sista år gav eko ute i landet. Det fanns entusiastiska anhängare och misslynta motståndare; särskilt omtalad är bondeståndets kompakta opposition mot skuldsättning för en nymodighet, som enligt dess mening endast kunde tänkas bli herremännen till gagn. Men de skånska bönderna hade i allmänhet en annan inställning än sina uppsvenska ståndsbröder. I ett riksdagsanförande fällde t. ex. en bonderepresentant från Kristianstads län dessa kloka och förutseende ord: "Obestridlig rätt äga vi att skuldsätta våra efterkommande, då de av järnvägarna komma att draga så stor fördel". I Kristianstad med omnejd bars bördorna för privatbanorna av alla samhällsklasser, även om det inte alltid skedde utan gny.

**Kristianstadsjärnvägarna** övertagas den 1 juli 1944 av staten, som numera lärt sig helt uppskatta bibanornas betydelse för det allmännas väl. Styrelsen för Kristianstad-Hässleholms järnvägsaktiebolag har ansett det lämpligt att i samband med överlåtelsen utge denna minnesskrift över en åttioårig verksamhet i de skånska och svenska kommunikationernas tjänst.

## Adolf von Rosen, engelsmännen och stambanorna

De första svenska lokomotivjärnvägarna öppnades för trafik år 1856. Tidpunkten är onekligen ganska sen, då man betänker att banan mellan Liverpool och Manchester var färdig redan 1830. Dessutom hade ångtekniken på ett annat kommunikationsområde slagit igenom så snabbt, att Sverige vid seklets mitt hade den efter England största ångbåtsflottan i Europa.

Vid den tävling mellan olika ångvagnar, som direktionen för den första engelska järnbanan anställde år 1829, höll svensken John Ericsson under flera dagar den högsta farten med sin maskin. Men under det avgörande provet gick ångpannan sönder, och priset för den bästa ångvagnen tillföll engelsmannen George Stephenson. John Ericsson blev i alla fall en världsberömd uppfinnare.

Inom snävare geografiska gränser arbetade hans bror Nils Ericson, kanalbyggaren och skaparen av det svenska statsbanesystemet. Han blev chef för statens järnvägsanläggningar 1855, men man skulle kunna säga, att tåget redan satt igång, innan han blåste i pipan.



Det var två statsbanedelar som invigdes år 1856, Malmö—Lund och Göteborg—Jonsered. Men några månader tidigare hade en på privat initiativ tillkommen järnväg öppnats mellan Örebro och Ervalla. Bakom detta enkla företag låg en storstilad, nästan fantastisk plan, som aldrig kom till utförande, men som framkallade och befrämjade järnvägsintresset i Sverige. Planens upphovsman var greve Adolf Eugène von Rosen, ”de svenska järnvägarnas fader”.

Vid femtio års ålder kom Adolf von Rosen hem från utlandet med en fast föresats att skaffa Sverige ett nät av järnbanor. Det var år 1845. Hans verksamhet dessförinnan hade varit mycket mångsidig. Han föddes i Malmö 1797 som son till landshövding Gustaf Fredrik von Rosen, studerade i Uppsala, blev militär

och deltog i fälttåget mot Norge 1814.

*Till vänster: Greve Adolf von Rosen*

## Stambanan över Kristianstad till Ystad

Med egen brigg idkade han en tid sjöfart på spanska och sydamerikanska hamnar och bistod därefter under ett par Londonår sin snillrike landsman John Ericsson.

Under en period i Sverige deltog han i arbetet på Göta kanal och medverkade vid olika industrier.

Sedan han utnämnts till major vid flottans mekaniska kår, organiserade han under åren 1834—36 Greklands sjöförsvaret och gifte sig med skalden Rizos Rangabes dotter. I detta äktenskap föddes några år senare vår berömda målare Georg von Rosen.

På inbjudan av österrike deltog han i anläggandet av försvarsverk vid Adriatiska havet men återvände sedan till England och samarbetet med John Ericsson. Som en följd härav byggde han i Frankrike den första fregatten med propeller. Under tiden hade han iakttagit järnvägarnas utveckling och knutit förbindelse med de kapitalister och ingenjörer, som utan statlig medverkan byggde det engelska järnvägsnätet.

Den engelska tekniken visade just då en påfallande expensionskraft. Det var förberedelseåren till den stora världsutställningen i London. Engelska företagare

intresserade sig bl. a. för kapitalplacering i Sverige, och Rosen kunde med stolthet erbjuda sitt fosterland ett nät av järnbanor utan kostnad för statsverket.

Han hade planlagt ett system, som omfattade tre huvudbanor:

1. Stockholm—Göteborg med sträckning genom Södermanland;
2. Stockholm—Ystad över Norrköping, Linköping, Eksjötrakten och Kristianstads län samt
3. Stockholm—Gävle över Uppsala. Dessutom hade han tänkt sig en rad bibanor, bl.a. från Kristianstad förbi Lund till Malmö samt från Lund till Landskrona och Hälsingborg.

Enhetligheten i planen skulle, menade Rosen, förebygga virrvarr och lokala inflytelser, vilka i utlandet visat sig skadliga.

I själva verket förelåg här kärnan till det statsbanenät som senare kom till utförande under Nils Ericsons ledning. Planen vann också till en början gehör med en överraskande snabbhet. Redan den 27 november 1845 fick Rosen kunglig resolution på att det eller de bolag som han kunde bilda, skulle undfå rättighet att under loppet av tjugo år anlägga järnvägar i riket. Ett villkor för oktroy skulle vara, att fullständiga planer och kostnadsförslag inlämnades till Kungl. Maj:t före 1847 års utgång.

Resolutionen finns inte tillgänglig i tryck, men i civildepartementets register för 1845, som förvaras i Riksarkivet, kan man studera den ur många synpunkter märkliga överenskommelsen. Enligt Rosens av Kungl. Maj:t godtagna förslag skulle ”åtskilliga in- och utländske män tillsammans med honom bilda bolag för anläggning av järnvägar i flera riktningar inom Sverige”. Det konstaterades, att ”flera ansedda och för förmögenhet kände män i England avgivit skriftligt förklarande att vilja vara ledamöter i en förberedande kommitté och gode män för ett sådant företag”. De ovan nämnda järnvägssträckningarna stå angivna i resolutionen. Rosen och hans intressenter tillerkännas rätten ”att få åtnjuta full äganderätt till de järnvägar som av ifrågavarande bolag inrättas ävensom till den därav uppkommande avkastningen”. Affärerna skulle skötas av en kommitté i Stockholm och en annan i London. Den enda hållhake som svenska staten förbehöll sig, var halva antalet ledamöter i en taxenämnd, som skulle bestämma transportpriserna.

Bekymmerslösheten från regeringens sida — resolutionen är kontrasignerad av J. Fr. Fårseus — låter sig delvis förklara av den gängse åsikten, att järnvägarnas värde för det allmänna uteslutande var att söka i de ökade förutsättningarna för handel och näringar. Men Rosens förlagsmän började bli tveksamma, vilket bl.a. torde få tillskrivas en i England utbrytande penningkris. Inget byggande kom i gång inom den bestämda terminen, fastän denna förlängdes.

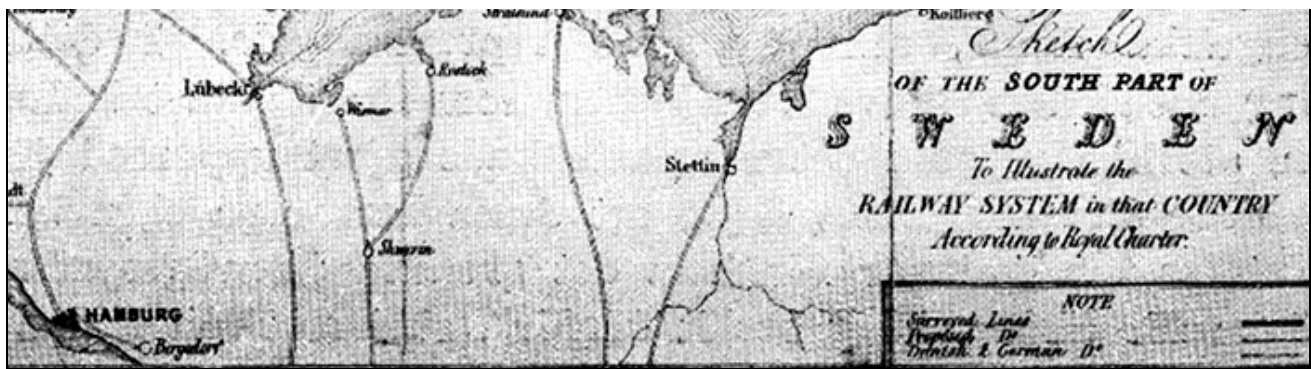
Sverige fick vänta ännu några år på sina järnvägar, men vi undgick måhända därigenom en värre olycka. Det talades senare om att landets självständighet och fria utveckling, ja vårt oberoende kanske aldrig varit mer hotade än när de engelska kapitalisterna hade den svenska trafikens framtid i sin hand.

När den så löftesrikt upplagda järnvägsplanen syntes gå om intet, begärde Adolf von Rosen statens stöd för anläggande av en bana mellan Örebro och lastageplatsen Hult vid Vänern. I denna reducerade plan spåras den gamla uppfattningen, att järnvägarna endast skulle vara ett komplement till sjöfartslederna. Förslaget godtogs av ständerna trots böndernas avslag och ett hårt motstånd från flera framstående politiker inom de övriga stånden.

Under förutsättning att banan påbörjades 1852 och fullbordades senast 1855 förpliktade sig staten att under fyrtio år garantera bolaget en årlig inkomst av 5 procent, därav 4

procents ränta och en procents kapitalamortering på den till 5 miljoner riksdaler beräknade anläggningskostnaden. Men banan skulle därefter utan lösen övergå i statens ägo. Detta var helt andra villkor än förra gången. Den tappert kämpande von Rosen hade vunnit en seger för järnvägstanken med en oegennyttia, som säkert betydligt överträffade vad han ursprungligen tänkt sig. Men inte heller denna plan lyckades han fullfölja. Banan nådde aldrig fram till Hult, som alltjämt är utan järnvägsförbindelse.





*Greve von Rosens järnvägsplan enligt en i England litograferad karta. Södra stambanan går från Jönköping över Kristianstad till Ystad. Bibana bl. a. över Landön till Blekinge.*

Med förbigående av pionjären von Rosen uppdrog Kungl. Maj:t 1852 åt topografiska kårens chef major Carl Akrell (sedermera telegrafverkets organisatör) att undersöka de gynnsammaste riktningarna för stambanor. I det nya förslaget, vari Rosen dock hade del, drogs södra stambanan över Jönköping längs Lagaåns dalgång till Malmö. En andra gren skulle gå över Växjö till Karlshamn.

Regeringen beslöt därpå att till 1853—54 års riksdag avlåta förslag, att ”alla järnvägsstamlinjer i riket skulle anläggas genom statens omedelbara försorg och på dess bekostnad”. Början skulle göras med Stockholm—Göteborg. Genom ett obehärskat uppträdande i Ridarhuset förverkade Rosen nu en stor del av den sympati han alltjämt ägde. Fastän han icke hade kunnat fullgöra sina åtaganden, ville han hävda sin rättighet att för privata medel bygga de svenska järnvägarna ”utan ringaste kostnad för staten”. De utländska intressena tilltalade icke ständerna och Rosen kallades för angloman.

Ungefär samtidigt med den kungliga järnvägspropositionens framläggande begärde landshövding S. G. von Troil i Malmö statsunderstöd för en järnväg från Öresund upp till Vättern. Detta initiativ skulle låta mycket tala om sig.

Landshövding von Troil hade varit en varm anhängare av Rosens järnvägsplaner, men nu visade det sig att deras strävanden var oförenliga. Som förberedelse till sin motion hade Troil låtit den engelske ingenjören Lionel Gisborne på skånsk bekostnad göra upp förslag till följande järnbanor:

1. från Malmö genom Lund söder och öster om Ringsjön och vidare i riktning mot Jönköping;
2. från Ystad till den bana som söder och öster om Ringsjön skulle leda från Malmö till Finjasjön;
3. från Hälsingborg mot Ringsjön.

Därutöver hade han kommit överens med ingenjör Gisborne, att planer skulle upprättas för järnbanor från Landskrona och Kristianstad, om invånarna i dessa trakter ville sammanskjuta de nödiga medlen. För att snabbt fullfölja det vidlyftiga företaget tillkallades ytterligare sex ingenjörer från den engelska firma som Gisborne representerade. I detta sammanhang meddelade greve von Rosen, som för tillfället befann sig i London, att han redan i det närmaste hade gjort upp med järnvägsfirman Peto, Brassey, Betts & Co att dessa herrar på egen bekostnad skulle utföra avvägningar för hela det svenska järnvägssystemet, således även för Skåne. ”Jag beslöt därför”, skriver Troil i sina memoarer, ”att med fullkomligt åsidosättande av Rosens framställning arbeta på egen hand”. Hur kristianstadsborna ställde sig till dessa planer skall berättas längre fram.



## **Köpenhamn höll på att åter bli skåningarnas huvudstad**

En ledsam sak för konungens troman Troil var, att motionen om järnvägen från Öresund till Vättern genom olika personers tillskyndan bragt förslagsställaren i onåd hos Oscar I. Landshövdingen vägrades under flera månader audiens. Men sedan statsutskottet avstyrkt såväl den kungliga propositionen om Göteborgsbanan som motionen om Malmö-järnvägen, skrev Troil en reservation, vilken han med lämpliga förklaringar överlämnade till kungen på det mindre ceremoniella Haga.

Mottagandet blev överraskande vänligt. Hans majestät sade sig ha blivit missledd i järnvägsfrågan men förstod nu att den skånska banan var av stor betydelse inte endast för provinsen utan för riket i sin helhet.

Som ett av motiven för den skånska järnvägen framhölls vid olika tillfällen, att Köpenhamn åter höll på att bli Skånes huvudstad både i kulturellt och ekonomiskt avseende. Med stöd av bl. a. de skånska prästerna G. Berlin och L. P. Holmberg lyckades Troil driva fram ett nytt utskottsbeslut, som förordade fyra miljoner åt Stockholm—Göteborg och en miljon åt södra stambanan, båda byggda i statens regi. Riksdagen följde sedan utskottet, och därmed var starten säkerställd för järnvägsbyggandet även i Skåne.

Det finns ingen anledning att i denna framställning ytterligare följa statsbanornas utveckling, där den icke direkt berör Kristianstadsjärnvägarna. Dock bör här lämnas en antydning om finansieringen. Utländska pengar sattes in i de svenska järnvägarna, men inte på det sätt som Adolf von Rosen hade tänkt sig. Efter ett misslyckat försök med upplåning för statens räkning genom fonderade, inom riket utgivna räntebärande obligationer vände sig regeringen till utlandet för att få kapital.

Järnbanorna bekostades därefter främst genom statens utländska upplåning. Men samtidigt insattes betydande summor skattemedel. Detta hade till följd att järnvägarna redan från begynnelsen utåt syntes förränta sig själva. Tillvägagångssättet stärkte den svenska statskrediten och ställde Sverige, som professor Heckscher framhållit, i en behaglig motsats till åtskilliga andra länder.

I riksdagsdebatterna hade brännvinsmedlen ofta varit på tal. Genom en höjning av brännvinsskatten, som beräknades inbringa tre miljoner riksdaler banco, ansåg man sig kunna skaffa pengar till ränta och amortering för det i järnvägarna nedlagda kapitalet. Låt eldvattnet driva eldvagnarna, sade en spirituellt ledamot av bondeståndet.

Det var ett stabilt svenskt företag, som överste Nils Ericson sattes att sköta. Men för ”järnvägarnas fader” var utvecklingen mindre gynnsam. Han gick miste om utdelningen från en av de största affärer, som planerats här i landet. För sin insats till kommunikationernas fromma belönades dock greve Adolf von Rosen med en statspension på tretusen riksdaler.

## **De första initiativen från Kristianstads län**

Tyvärr går det inte att fastställa, vem som först förde fram tanken på en järnväg till Kristianstad. I det allmänna sammanhanget låg det, som redan framhållits, nära till hands att en blivande stambana skulle dras längs den vanliga kontinentalvägen till Ystad, och en sådan plan ingick även i Adolf von Rosens stambaneskiss av 1845. Men det lokala initiativet är svårare att anknyta till någon viss person eller krets.

Rådmanen i Varberg S. N. Malmström, som vid riksdagen 1847—48 representerade Varberg och Ängelholm, tycks emellertid ha varit den förste som ur skånska synpunkter har väckt en Kristianstadsjärnväg på tal. Han lade fram en riksdagsmotion om statsanslag till upprensning av Rönneå och en hamnbyggnad för Ängelholm. Efter att ha behandlat huvudfrågorna gjorde han följande tillägg: ”De utländska, om ej inhemska, kapitalisterna

skulle därefter icke akta ovärdigt deras verksamhet att från hamnen i Ängelholm bygga en järnbaneginväg åt Kristianstad och Åhus för transporten av deras rikedomar åt östersjön, undvikande öresundska tullen och tidsutdräkten för en kringsegling av Skåne samt därjämte av Falsterborevens och Sandhammarens vådliga farvatten.” Motionen föranledde ingen åtgärd, bl. a. därför att förslagsställaren icke kunde hänvisa till någon utredning. Ängelholm fick senare sitt hamnanslag, och år 1851 inleddes underhandlingar om öresundstullens upphävande. Den ståtliga tanken att genom en järnbana tvärsöver Skåne göra Kristianstad-Åhus till en transitohamn för oceantrafiken förlorade därmed sin aktualitet.

Vid ett möte på residenset i Kristianstad den 13 maj 1853 var järnvägen, enligt Skånska Posten, för första gången föremål för överläggning inom Kristianstads län. Det är en alldeles ny fråga, skrev tidningen, men den omfattas dock ”med icke så ringa intresse av befolkningen, även bland allmogen”. Vad det skulle betyda med ”en stambana och små bibanor kunde endast en skåning förstå, som ibland behövde lika lång tid att färdas på eländiga vägar tvärs över provinsen som det tog att från Stettin komma till Europas sydliga länder”. Anledningen till mötet på residenset var en inbjudan från Kronobergs läns hushållningssällskap att utse ombud till ett sammanträde i Växjö den 3 juni.

I Kronobergs län ansåg man nämligen, ”att det av framlidne kronolänsman Rundberg uppgjorda förslaget om järnväg mellan Jönköping och Malmö ej borde förfalla”. F. V. Rundberg, Smålands järnvägsapostel, hade under sina mödosamma tjänsteresor mellan Jönköping och Kristianstad haft en järnväg i tankarna och funnit terrängen mellan Ljungby och Hallaryd vid Helgeåns inlopp i Skåne lämpligast. Han hade på egen bekostnad verkställt en första undersökning år 1850, sedan hushållningssällskapet vägrat lämna något anslag.

Frågan gällde således närmast sträckningen av södra stambanan. T. f. landshövding Knut Posse, som sammankallat mötet i Kristianstad, intog en försiktig ståndpunkt. Han ansåg att man för undvikande av stridigheter, som kunde fördröja det nyttiga företaget, borde överlåta åt regeringen att bestämma riktningen av huvudbanan från Jönköping till Skåne. Undersökningen av huvudbanan borde bekostas genom anslag av ständerna, men de särskilda kommunerna finge sörja för de lämpliga bibanorna. Till ombud i Växjö valdes landshövding Posse, överstelöjtnanten greve Hugo Hamilton, löjtnant August Ehrenborg på Hässleholmsgården samt nämndeman Nils Svensson från Ebbarp.

Med hänsyn till ”det i allmänhet ganska livliga intresset” bland länets invånare för järnvägsfrågans lösning föreslog grosshandlande A. F. Ericson en petition med namnunderskrifter till Kungl. Maj:t. Nils Svensson från Ebbarp instämde ”till följd av den kännedom han ägde om allmogens, särskilt på hans ort, livliga önskningsar för sakens framgång”. Detta blev också mötets beslut, och till yttermera visso förklarade sig greve A. Wachtmeister villig att kostnadsfritt upplåta jord för järnbanans behov, om denna kom att sträckas över hans ägor. Bland talarna vid detta möte märktes även ryttmästare R. H. Stjernsvärd på Vittskövle, som senare skulle taga en aktiv del i arbetet på järnvägsfrågans lösning.

Järnvägsmötet i Växjö pågick i två dagar och utmynnade i följande önskemål:

1. södra stambanans ändpunkter skulle vara Jönköping och Malmö;
2. huvudpunkter skulle förläggas till Värnamo i norr och östra sidan av Ringsjön i söder;
3. fyra bibanor skulle byggas till Ystad, Kristianstad eller trakten därav, Växjö och västra

kusten.

Greve von Rosens erbjudande av kostnadsfria undersökningar genom ”Englands främste järnvägsentreprenör” ansågs tydligen icke helt tillförlitligt, utan man beslöt att omedelbart sända ut subscriptionslistor.

Under tiden var landshövding Troil i Malmö energiskt verksam med förberedelserna till sin järnvägsmotion i riksdagen, och han visade sig angelägen om samförstånd med grannlandet. Enligt en överenskommelse med landshövding Posse skulle han hålla ett föredrag i Kristianstad. Saken gällde, enligt vad han själv berättar, ”ingenting mindre än huruvida Kristianstad skulle i järnvägsnätet intagas eller icke”. Men så utbröt koleran i Malmö, och med en stränghet, som Troil fann löjlig, spärrade kristianstadsborna infartsvägarna till sin stad. ”Jag framställde såväl till Posse som till sundhetsnämndens ordförande, översten greve Alarik Wachtmeister, det förslag att jag skulle resa till det närbelägna Nöbbelövs gästgivaregård, därstädes lämna vagn och betjäning samt av Posse hämtas och införas till staden. Men även dessa oskyldiga fordringar kunde icke beviljas. Jag kom således icke till mötet, och följden blev, att Kristianstad icke intogs i den järnvägsplan, varöver på min framställning den snart sammanträdande riksdagen hade att besluta.”

### **En järnvägspetition till Kungl. Maj:t**

Som förut omtalats ingick i landshövding Troils avtal med den engelske ingenjör Lionel Gisborne en överenskommelse, att denne även skulle planera en bana till Kristianstad under förutsättning att pengar ställdes till förfogande från orten. Det ifrågasatta beloppet var 500 pund sterling. Deltagarna i det möte, till vilket Troil icke tilläts att komma av hänsyn till smittofaran, beslöt att avböja Gisbornes erbjudande. Dels ville man avvakta regeringens beslut om huvudbanans riktning, dels ansåg man det oavgjort, med vilket av de båda konkurrerande engelska bolagen regeringen kunde komma att sluta kontrakt. Det erinrades om att en fullständig utredning verkställdes av den engelske ingenjören Downes på Peto, Brassey & Co:s vägnar, och denna firma ämnade inge anbud på anläggningen av bland annat banan till Malmö.

Landshövding Posse anmodades att lämna regeringen en redogörelse för vad som förekommit vid de olika sammanträdena i Kristianstad. Vid sammanträdet meddelade riksdagsfullmäktigen Nils Svensson från Ebbarp, att bidrag redan tecknats från hans ort för att kunna ställa mark till förfogande i händelse av att banan fick sin sträckning över kommunens ägor.

Kort sagt, man hade i Kristianstad sina sympatier hos Adolf von Rosens järnvägsplaner och ville inte lyssna till locktonerna från Malmö.

Måhända spåras här ett inflytande från den tjänstledige landshövdingen Georg Ludvig von Rosen. Men det finns också en annan och reellare förklaring. Firman Peto, Brassey & Co tänkte sig södra stambanan dragen från Jönköping genom Lagadalen till Ljungby, därefter mera mot öster över Osby till närheten av Kristianstad samt vidare över Linderödsåsen till Malmö. Denna linje hade även undersökts av Lionel Gisborne men ansågs av landshövding Troil mindre lämplig. Stambanan skulle således komma närmre Kristianstad, om Rosens förslag gick igenom.

Även i Ystad, där det ännu bodde ekonomiskt mäktiga män, hade landshövding Troil mött ett visst motstånd. Vid ett möte år 1853 åtog man sig visserligen att bestrida kostnaderna för en undersökning i enlighet med Troils planer, men som villkor satte man, att undersökningen även skulle omfatta en linje i nordlig riktning från Ystad. Växjömötets beslut om stambanans dragande öster om Ringsjön var en eftergift för

Ystadsintressena.

## De första initiativen från Kristianstads län

I diskussionen var ännu ingen boskillnad gjord mellan stambanan och bibanan. Men så kom 1854 års principbeslut i riksdagen om att svenska staten skulle bygga och äga stambanorna men överlåta bibanorna åt de lokala, ekonomiska intressena. Man fick därmed ute i landskapen anledning att taga sina trafikproblem under omprövning. Oppositionen mot det engelska intresset var på sina håll hård. Som exempel kan anföras ett yttrande i prästeståndet av landshövding Troils medhjälpare, prosten L. P. Holmberg: ”Det är utan tvivel mycket betänkligt för en mindre stat att låta enskilda bolag bli herrar över de stora pulsådrona för dess rörelse, i synnerhet när, såsom hos oss är fallet med vår brist på större kapitaler, dessa bolag till större delen komma att utgöras av utländske män.” I riksdagen gick också stridens vågor höga om valet mellan Lagalinjen och Nässjölinjen. Vid ett tillfälle sade den myndige Nils Svensson från Ebbarp: ”Vad har det folkfattiga Sunnerbo härad att exportera annat än vävskedar, häkter och hyskor?” Repliken kom som en pisksnärt från Sven Heurlin i Kyrkhult: ”Vad har göingarna att exportera annat än brännvin och gråsten och högfärd? Och det må ni gärna behålla för er själva.”

Svenska staten hade ont om pengar, och ett bebådat nytt sammanträde i Kristianstad efter Växjömötet ansågs ändamålslost sedan Kungl. Maj:t till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelat, att ”några till betydande utgifter ledande lokalundersökningar utöver linjen Stockholm —Göteborg f. n. icke borde äga rum”.

## Undersökning om bibana till Kristianstad

Kristianstadsborna ställde sig sålunda lojalt avvaktande. Den år 1852 tillsatta utredningskommittén under major Akrells ledning fullföljde sitt uppdrag och var 1856 färdig med sitt utlåtande. Jönköping skulle bli mötesplatsen för östra stambanan från Stockholm och södra stambanan från Malmö, vilken sistnämnda var dragen genom västra Småland. Dessutom föreslogs tre sammanbindningsbanor, som icke ha något intresse i detta sammanhang. Utanför den egentliga planen gjordes däremot ett uttalande, som det kan vara lämpligt att återge: ”Härvid har kommittén icke förbisett, att östra och sydöstra delarna av Småland, Blekinge samt nordöstra delen av Skåne skulle bli i saknad av en stambana, vilken kunde utgå från den östra i Norra Vedbo härad av Jönköpings län samt fortsätta över Eksjö och Smålands östra högland mot Växjö med tvenne utgreningar, den ena till Karlskrona — och den andra mot Kristianstad eller någon annan punkt av södra stambanan inom Skåne. En sådan stambana skulle visserligen bli nyttig, ehuru egentligast för en lättad kommunikation med flottans huvudstation Karlskrona. Men för befrämjande av lättare avsättning från de orter, som den skulle genomskära, synes den för närvarande vara av underordnad vikt, sedan följande redan ifrågasatta och för dessa orter naturligaste kommunikationslinjer kunnat bli öppnade.” Därefter räknas upp en rad båtleds- och järnvägs kombinationer samt ”den redan ifrågasatta bibanan från Kristianstad till södra stambanan inom Skåne”.

I början av år 1857 — som skulle bli ett skickesedigert år för Kristianstad — avgick till ständernas statsutskott en av 642 inbyggare i länet och staden undertecknad skrivelse, som visar att man trots allt med spänning följde händelsernas utveckling. Däri framhölls nödvändigheten av att ”stambanans genom Skåne sträckning varder sålunda förändrad, att den, närmare än som i förslaget avses, kommer att beröra Kristianstads stad”. Detta skulle lätt låta sig göra utan lokala hinder och utan väsentligt ökade kostnader men skulle

”betydligt öka statens inkomster och sprida sina välsignelsebringande följder till den ort den komme att genomskära”. Slutmotiveringen lyder: ”De betydliga skogar, som finnas inom Göinge härad, de stora lantegendomar, som finnas inom detta samt Gärds och Villands härad, varest sädesproduktionen och ladugårdsskötseln äro uppdrivna till en anseelig höjd, så att andra mindre väl lottade orter kunna av dessas överflöd gagnas, samt staden Kristianstad med sina stora depåer för armén, sin garnison, sitt säte för Kungl. Skånska hovrätten och sin egenskap av residensstad skulle lämna de största utsikter för en livlig trafik på järnbanan, om denna kom att dragas intill denna stad.”

Efter denna omsorgsfulla opinionsyttring, som så småningom dyker upp bland järnvägsdokumenten i Stockholm, fick man annat att tänka på i Kristianstad. Det blev en ovanligt varm sommar med upp till 27 grader i skuggan, och den sanitära motståndskraften i staden var mindre god med det stillastående vattnet kring de raserade fästningsverken. Natten mellan den 10 och 11 augusti 1857 insjuknade tre personer av arbetarklassen i koleran och avled efter några timmar. Därpå följde sjukdomsfallen slag i slag, och den 1 september hade 247 personer dött i farsoten. Ett tusental av stadens invånare, särskilt tillhörande de burgnare klasserna, flydde från pesthärden, där 13 läkare och ett trettio-tal sjuksköterskor arbetade dag och natt. De sista dödsfallen inträffade den 30 september, och redan den 2 oktober kunde staden förklaras fri från smitta. Den fruktansvärda hemsökelsen upphörde lika snabbt som den kommit, men under en och en halv månad hade över 600 personer avlidit. Det var en kännbar åderlåtning för en stad med omkring 6,000 invånare, och det skulle dröja tre år innan befolkningssiffran nådde upp till sin tidigare nivå.

Även ekonomiskt var koleran ett hårt slag för Kristianstad, i synnerhet som ständerna avslog en ansökan om statslån på 20,000 rdr för täckande av de direkta utgifterna. Därtill fick staden taga sin andel av den penningskris, som mot slutet av 1857 spred sig epidemiskt över Europa. Två så grundmurade inrättningar som Skånska hypoteksföreningen och Skånska privatbanken hade en bekymmersam tid och måste för att klara sina utbetalningar söka bistånd där sådant stod att finna.

Skånska privatbanken hade egna sedlar i marknaden, och under onda ryktens tryck strömmade dessa in från olika håll med krav på inlösen. Bankens ledare, greve Arvid Posse, har själv berättat en belysande episod från en av sina resor som hjälpsökare. När han betalt skjutspojken med en av privatbankens sedlar, undrade han för sig själv om den egentligen skulle vara värd någonting i den nye ägarens hand. Allt berodde på utgången av hans mission. Sparbanken i Kristianstad hade svårt att ordna utbetalningarna på sina kontraböcker och måste låna pengar till högre ränta än den själv kunde betinga sig. Inom stadens affärliv tog sig krisen bland annat uttryck i ett gemensamt tillkännagivande från tjugo firmor. Det meddelades att man inte som förut kunde borga ut varor på årskredit eller däröver. Från 1858 års början utlämnades varor endast mot kontant betalning, såvida icke överenskommelse träffats om månads- eller kvartalslikvid. Men som ett förtroendevotum för bankrörelsen tillades: ”Privatbankernas sedlar emottagas tacksamt vid alla likvider”. Faran på det hållet gick också snart över; ingen bank inställde sina betalningar eller behövde rekonstrueras.

### **Landshövding von Troil vidtar den första åtgärden**

Kristianstads län hade år 1856 fått en ny landshövding, förutvarande chefen för rikets fängelser och arbetsinrättningar Emil von Troil, kusin till landshövdingen i Malmöhus län. Det säregna hade för övrigt inträffat att landshövdingarna inom de båda skånska länen efter varandra hetat von Rosen, Posse och von Troil. Tyvärr avled den nye

landshövdingen redan 1859 och kunde därför icke fullfölja de .”stora och välbehövlige reformer till länets fromma”, som man enligt en dödsruna väntat under hans ledning. Emil von Troil var en plikttrogen och grundlig man, som en gång själv satte sig på fångkost under fjorton dagar för att pröva dess omstridda näringskraft. Louis De Geer lämnar i sina Minnen ett färgrikt porträtt av fängelsechefen, som en tid var hans förman: ”En mycket kärv man med en hemsk uppsyn, så att ett kvickhuvud om honom sade, att man kunde se på honom att han tjänat sig upp i fångvården från simpel tjuv. Men han var en ärans man och en stor förmåga, vilken redan som talare på riddarhuset vunnit min stora aktning.”

Det var under Troils landshövdingetid som den första, mera målmedvetna åtgärden vidtogs i järnvägsfrågan. Den 3 maj 1859 kungjordes, att resultatet förelåg av en undersökning, som efter framställning från landshövdingens ämbetet och på order av chefen för statens järnvägsbyggnader utförts av överstelöjtnant C. Beijer angående möjligheterna för en järnvägsbibana mellan Kristianstad och södra stambanan. Ritningar och kostnadsförslag hade uppgjorts för en bana från en plats vid Långebro i rak sträckning genom Önnestad och Vinslöv till trakten av Röinge samt vidare alternativt antingen till Läreda, för den händelse stambanan där skulle komma att leda fram, eller till Sjöröd. Kostnaderna var i förra fallet 1,738,000 och i det senare 1,880,000 rdr riksr mynt, däri inbegripet byggnader och trafikmedel. ”Det är sällsynt”, säges det i kungörelsen, ”att finna en lokal erbjudande så många fördelar för en järnvägsanläggning som den ifrågavarande.” Vidare talas om en välmående befolkning, betydliga possessioner, ett uppdrivet jordbruk och intresse för framåtskridandet. Intresserade i Gärd, Villands, Albo, östra och Västra Göinge härader samt Kristianstads stad kallades till sammanträde på landskansliet den 19 maj, och pastorerna uppmanades att utlysa sockenstämmor för att lämna församlingarna tillfälle att utse ombud.

Vid sammanträdet, vilket refereras som talrikt besökt, beslöt man efter ett par timmars diskussion att inbjudning skulle utfärdas till teckning av aktier på 100 rdr stycket. Man utgick ifrån att kunna erhålla statsanslag med en tredjedel av kostnaderna utan återbetalningsskyldighet och en tredjedel som amorteringslån, medan aktieägarna skulle kontant erlägga den återstående tredjedelen. Det förutsattes, att staten skulle besörja trafiken mot en lämplig del av inkomsten. Till interimsdirektion valdes landshövding E. von Troil, överstelöjtnanten greve H. Hamilton, ryttmästare R. H. Stjernsvärd, friherre F. Gyllenkrook d. y., kyrkoherde J. Ternström, grosshandlare C. J. F. Ljunggren, samt nämndeman Mattis Erlansson. Vid en middag efteråt på residenset ”för en stor del av dem som bevistade sammanträdet ”utbringade landshövding Troil en skål för en snar framgång för järnvägsföretaget, överstelöjtnant Beijer tackade och försäkrade, att banan skulle vara färdig 18 månader efter det erforderliga medel blivit anskaffade.

### **Kristianstads torg mindre besökt än förut**

Några dagar senare innehöll Skånska Posten en insändare med motto ”Hjälp dig själv så hjälper dig Gud”. Däri konstateras, att Kristianstads torg på senaste tiden varit mindre besökt av lantmän än förut. Köpmännen klagade också över att deras göromål med allmog och ståndspersoner från landet betydligt avtagit i omfång och vikt. Vad är orsaken? Måne den så kallade krisen? Ingalunda — åtminstone inte helt. Statens södra stambana, fastän ännu inte framdragen längre än till Höörs by i Frosta härad, hade redan erbjudit många lantmän i angränsande härader ett bekvämt och med begärlighet begagnat medel att transportera sina alster till andra avsättningsorter. Stora partier av häradernas

produkter, såsom brännvin, skogseffekter och viktualier fördes till Höör på axel och därifrån på järnbana till Lund och Malmö. Hur illa skulle det inte gå, när stambanan framförts till Göinge? Insändaren förutser bortflyttning från Kristianstad och fattigdom för Gärds och Villand. Staden skulle komma ”i samma tillstånd av vanmakt som Skanör, Simrishamn, Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona, kanske ännu sämre, eftersom den icke låg vid havet”. Härpå följde en livlig uppmaning till aktieteckning i bibanan, som vare stadens enda räddning ur den utmålade fördömsen. Minst 5,000 aktier behövdes — en stor summa, som dock lätteligen borde gå att uppbringa, om envar besinnade sitt eget och sina efterkommandes väl.

I slutet av juni meddelade interimsdirektionen, att aktieteckningen icke uppgått till hälften av det beräknade, men att direktionen likväl skulle bereda ärendet ”för hemställan å ort och ställe som vederbör”. Under tiden skulle aktieteckningen få fortgå till den 15 augusti. ännu en insändare i Skånska Posten varnar för de olyckor, som kunna inträffa, om järnvägsplanen går om intet. Kristianstads invånare skulle då ”bittert få känna samma ånger som Norrköpings invånare ännu erfara över den oginhet med vilken de mötte greve von Platens projekt att leda Göta kanal utmed Norrköpings stad ut i Bråviken”. (*Det är möjligt att man i dessa Skånska Postens hotfulla ord har att söka upphovet till den även i tryck förekommande uppgiften att kristianstadsborna skulle ha avvisat planen att draga stambanan genom staden.*)

Vissa stadsbors kortsynthet framstår så mycket märkligare, heter det vidare, ”som kontrast till den företagsamhet och spekulationsanda, som sporrat engelsmännen att utan direkt bidrag från vår sida göra Kristianstad till en sjöstad”. Tillfredsställelsen med den engelska spekulationsandan i samband med kanalprojektet skulle tyvärr med åren bli åtskilligt kantstött.

Under tiden kröp stambanan från Malmö allt längre mot norr, och man kunde i stadens tidningar läsa en annons av följande innehåll: ”Diligence för person- och lättare fraktgodsbefordring kommer att från och med måndagen den 25 juli öppnas mellan Kristianstad och Sösdala järnbanestation. Varje dag klockan 10,30 f. m. från O. Werlins Hotel”.

## Tre riksdagsmotioner 1859-60 i järnvägsfrågan

Vid 1859—60 års riksdag väcktes tre motioner i Kristianstads järnvägsfråga, i borgarståndet av grosshandlare Andreas Fredrik Ericson, på riddarhuset av ryttmästare Rudolf Hodder Stjernsvärd och i prästeståndet av kyrkoherde Johan Ternström. Motionernas innehåll refereras här efter statsutskottets utlåtande.

Ericson föreslog, att ständerna skulle till det nybildade järnvägsbolaget anvisa ett anslag motsvarande en tredjedel av kostnaden, eller 500.000 rdr, samt ett lån på samma belopp emot den billiga ränta och amortering, som för andra dylika företag blivit bestämda.

Stjernsvärds motion syftade till ett lån åt bolaget på 1,200,000 rdr emot en så låg ränta som lämpligt syntes.

För den händelse intet av dessa båda förslag skulle vinna avseende och framgång hade Ternström ”uti ett inom prästeståndet avgivet anförande” gjort framställning om järnvägsanläggningens överlåtande åt ett engelskt bolag, vars huvudmän var ingenjörerna J. N. Milner, W. P. Gade och J. Smith. Enligt infordrat anbud hade dessa herrar satt som villkor en av svenska staten på en tid av femtio år garanterad årlig inkomst av banan motsvarande 5 procents ränta på ett kapital av 130.000 pund sterling eller omkring

2,340,000 rdr riksmünt. Enligt motionären skulle i så fall staden Kristianstad och orten däromkring lämna staten en kontragaranti för halva räntebeloppet, så att staten egentligen iklädde sig ansvarighet för blott 2 1/2 procent.

### **De engelska entreprenörernas villkor**

Enligt ett av interimsdirektionen för järnvägsbolaget till motionären överlämnat protokoll skulle huvudpunkterna i de engelska ingenjörernas förslag till övertagande av banan vara följande.

#### **Art. 1.**

Den föreslagna bibanan börjar på den punkt vid södra stambanan, där i trakten av Finjasjön en station kommer att inrättas, och slutar sydväst om Långebro vid Kristianstad.

#### **Art. 2.**

Arbetet utföres till banan med enkelt spår av lika dimensioner som på stambanan med nödiga utvidgningar vid stationerna och bangårdarna.

#### **Art. 3.**

Entreprenörerna bekosta och anskaffa allt som erfordras för en fullständig anläggning av banan med vad härtill hör, såsom bryggor, täckta diken (culverts), sidodiken med stängsel, grindar, stationsbyggnader och vakthus.

#### **Art. 4.**

Entreprenörerna anskaffa och bekosta en elektrisk telegraf med nödiga apparater för järnvägens behov vid alla de särskilda stationerna.

#### **Art. 5.**

Entreprenörerna bekosta och anskaffa lokomotiver och trafikvagnar samt all nödig rörelsemateriel till ifrågavarande bibana.

#### **Art. 6.**

Entreprenörerna förbehålla sig och garanteras äganderätten till bibanan under en tid av femtio år och draga under denna tid inkomsten därav.

#### **Art. 7.**

Staten garanterar entreprenörerna en årlig inkomst av banan motsvarande 5 procents ränta på ett kapital av 130,000 pund sterling, utgörande det belopp entreprenörerna avse för bananläggningen.

#### **Art. 8.**

Entreprenörerna förbinda sig att under förutnämnda tid av femtio år vidmakthålla banan med allt vad därtill hör samt att avlöna tillräcklig tjänstepersonal, såsom maskinister, uppsyningsmän, lokförare etc., som till banans och trafikens ordentliga skötande erfordras, samt utfästa sig att efter nämnda tids förlopp utan avgift till staten överlämna banan med lokomotiver och rörelsemateriel och allt annat som därtill hör.

#### **Art. 9.**

Entreprenörerna förbehålla sig rättighet att, efter gällande lagar, få inköpa nödig jord, som erfordras för bananläggningen och arbetets utförande.

#### **Art. 10.**

Entreprenörerna förbehålla sig rättighet att tullfritt till riket införa all den materiel, som för anläggningen erfordras.

#### **Art. 11.**

Banan anlägges i överensstämmelse med plan, som underställes Kungl. Maj:ts prövning.





*Grosshandlande A . F. Ericson, motionär i borgarståndet om Kristianstads- järnvägsfråga.*

Motionären hade vidare, berättar statsutskottet, gjort en kalkyl till ständernas tjänst. Den årliga räntan enligt 5 procent på anläggningskostnaden utgjorde 117,000 rdr. Om nu det lyckliga inträffade att banans avkastning stige till mer än 5 procent — vilket med visshet kunde anses ske, om även bibanan från Hälsingborg kom till stånd — så amorterades förlagskapitalet med överskottet, och ju mer kapitalet förminskades, desto lägre blev räntebeloppet. Såsom otvivelaktigt visst och säkert kunde antagas, att inkomsterna aldrig skulle komma att understiga 3 procent. Staten hade då endast att svara för 2 procent, eller 46,800 rdr, och rätteligen endast hälften därav, eller 23,400 rdr, enär staden och

orten skulle betala den andra hälften.

Rörande behovet och fördelarna av järnvägsförbindelsen anförde kyrkoherde Ternström, att Kristianstad var säte för landshövding och hovrätt, hade ett högre elementarläroverk, som drog många lärjungar till sig, och var ståndläger för hela Vendes artilleriregemente. Staden hade på senare tid lidit mycket av eldsvådor och farsoter men ville ändock efter yttersta förmåga göra uppoffringar för banan. Där funnes redan en betydande handel, men denna liksom ortens vidare uppblomstring skulle ökas genom banan. Genom ett engelskt bolag bereddes en öppen och fullt farbar segelled till Åhus, och denna vattenkommunikation skulle i förbindelse med järnvägen bli ”ett vidare befordringsmedel för stadens uppkomst”. Torsebro med sitt krutbruk, sitt kronomagasin och sina många kvarnar, från vilka hela norra Skåne och en del av Småland försågs med gryn, låg i stadens och den tillämnade banans grannskap. Skåne, som anges vara det rikaste och är det bördigaste landskapet i riket, borde inte få stå mellersta Sverige efter i fråga om kommunikationer. Om ej rikets ständer vid innevarande riksdag tog denna angelägenhet i övervägande samt på ett eller annat sätt beredde medel till förslaget genomförande, skulle staden Kristianstad, varifrån handel, rörelse och trafik redan börjat draga sig söderut, nedsjunka till en obetydlig fläck och detta menligt inverka på orten. Förlusten på ett uppskov med bibanans utförande skulle, ansåg Ternström, vara större än den förespeglade vinsten av stambanan. Den något över 6 mil långa järnvägen mellan Malmö och Sösdala hade på samma tid avkastat mera än den 17 mil långa järnvägen mellan Göteborg och Töreboda. Härav kunde man säkert sluta, hur mycket betydligare avkastningen skulle bli om Kristianstad genom en bibana sammanbands med stambanan.

### **Ortens riksdagsmän kämpa förgäves**

Tyvär förelåg samtidigt elva liknande motioner från olika håll, och fastän framställningen från Kristianstad upptar ett hedersamt stort utrymme i utlåtandet, fick den dela de övrigas öde att bli avstyrkt i statsutskottet och avslagen hos ständerna.

I borgarståndet beklagade A. F. Ericson högeligen det resultat, vartill utskottet kommit. ”Vikten av en sådan sammanbindningsbana är tillräckligt ådagalagd genom de många skäl, som finnas anförda dels i motionerna, dels i järnvägskommitténs betänkande. I detta hänseende vill jag blott erinra, att Kristianstad ligger i en folkrik ort, som står i livlig kommunikation med Blekinge och andra kringliggande trakter, att en

icke mindre ångbåtsfart där äger rum samt att staden utgör icke blott en förvaringsort för stora krigsförråd utan även station för ett artilleriregemente med fullständig attiralj”.



Rytthemästare R. H. Stjernsvärd,  
motionär på riddarhuset i Kristianstads  
järnvägsfråga.

Ericson erinrade också om att i den kungliga propositionen Kristianstadsjärnvägen jämte Boråsbanan förordats som särskilt gagnelig. Då utskottet tillstyrkt Boråsbanans understödande genom en upplåning i riket, borde enahanda förmån förunnas bolaget i Kristianstad. De tillgångar, som genom en sådan upplåning kunna beredas, skulle kunna bli tillräckliga för att medgiva åtminstone det låneunderstöd, som begärts i herr Stjernsvärds motion. Anförandet utmynnade i en hemställan om återremiss för ytterligare utredning, vilket dock inte ledde till någon påföljd.

Ridderskapet och adeln anslöt sig till utskottets negativa uppfattning utan invändningar, men i prästeståndet opponerade sig kyrkoherde Ternström mot den inkonsekvens, som präglade utlåtandet. Han hade som motionär icke begärt något kontant bidrag av staten, och dock motiverade utskottet sitt avslag med statens alltför starkt anlidade tillgångar. Mot grundsatsen, att staten icke skulle taga befattning med bibanorna, skulle inte vara så mycket att erinra, om denna grundsats oväldigt genomförts. Men nu hade anslag beviljats både till Örebro—Hallsberg och Borås—Herrljunga. För Kristianstadsbanans del gällde det endast räntegaranti, och vad vore de lumpna 24,000 rdr, för vilka statens anslag påräknades, mot de intressen som för övrigt sattes in? ”Men”, sade Ternström, ”det är inte första gången Skåne, Sveriges bördigaste och folkrikaste provins, blivit styvmoderligt behandlad.” Professor F. F. Carlsson (hävdatecknaren) bemötte påståendet att Skåne missgynnades och försäkrade, att Kristianstadsbanan icke saknat förespråkare i utskottet. Men då tre olika motioner väckts i ärendet, syntes detta icke vara tillräckligt utrett.

Det förefaller således, som om Kristianstad skött sin sak alltför bra. Man hade kört upp med sin järnvägsfråga till rikets ständer i spann, imponerande men samtidigt vilseledande. Den principiella enigheten i ortsopinionen hade emellertid sitt bestående värde. Den kom till uttryck även i bondeståndet, där Nils Svensson i Ebbarp yttrade: ”Självt har jag understött en väckt motion om bibana från Kristianstad, men jag vill icke envist påyrka bifall. Dock önskar och hoppas jag, att denna bansträckning måtte hos nästsammanträdande ständer komma i åtanke, emedan densamma både är nyttig och nödvändig samt medför stor fördel för statens stambana.” Skåningarna Jöns Månsson från Jönneborg och Torkel Nilsson från Fjällov instämde.

En överblick av de något splittrade aktionerna från Kristianstad får man i utlåtandet från överste N. Ericsons järnvägskommitté år 1859, vars uttalanden redan delvis ha berörts. Där meddelas att man till behandling haft ansökningar från vice ordföranden i Kristianstads läns hushållningssällskap greve Hugo Hamilton å en mängd jordägares vägnar, från ordföranden i Kristianstads drätselkommission G. R. Gauffin å stadens invånarens vägnar samt från hushållningssällskapets sekreterare L. V. Henschen. Vidare hade konungens befallningshavande ingivit och förordat petitioner från 642 invånare i Kristianstads län om verkställande på statens bekostnad av fullständig undersökning under år 1858 rörande lämpligaste utsträckning av en bijärnbana emellan Kristianstad och södra stambanan. Från landshövding E. von Troil hade insänts ritningar, betänkande

och kostnadsförslag för en bibana ”under anhållan, att kommittén ville till Kungl. Maj:ts avgiva underdånigt utlåtande om och i vad mån banan vore förtjänt av uppmärksamhet från stadens sida”. Och till sist hade kommittén den 29 augusti 1859 fått Kungl. Maj:ts uppdrag att avge yttrande över en ansökan från interimsdirektionen för det nybildade järnvägsbolaget.

Kommittén upprepar med gillande en del av de anförda skälen för bibanan och gör därefter följande fördelaktiga reflexion: ”Genom samlade upplysningar av den för upprättande av förslag till skjutsinrättningarnas ordnande i riket nedsatta kommittén är även bekant, att landsvägen mellan Kristianstad och Malmö är en av de mest befarna i landet, varför det kan förutsättas, att persontrafiken på en järnbana, som direkt förenar de båda städerna, bör bli särdeles livlig och i betydlig mån öka rörelsen och inkomsterna på statens södra stambana.” Ett annat uttalande, som är av stort intresse med hänsyn till en senare utveckling, berör den gemensamma administrationen: ”ägarna av de stora järnvägarna i England och andra länder inköpa ofta tillstötande mindre banor. Detta sker visserligen på många ställen för att undvika tävlan i transportpriser m. m., men i de flesta fall ligger den ekonomiska fördelen av gemensam administration till grund för banornas sammanslående under ett och samma bolag.” Kommittén förklarade vidare som sin åsikt, att de oundgängliga statsanslagen till bibanorna delvis borde kunna utgå i sådan form, att staten ombesörjde rörelsen på de fullbordade banorna med sin materiel.

### **Kungl. Maj:ts ståndpunkt**

Kungl. Maj:ts ståndpunkt vid riksdagen 1859—60 framgår av propositionen angående stambanorna, vilken med erkännande av Borås- och Kristianstadsbibanornas nytta icke anser sig ”böra eller kunna förorda användandet av statens medel, vare sig i form av anslag eller av lån eller av räntegaranti till några andra järnvägsföretag än fullföljandet och avslutandet av de redan började järnvägarna mellan deras bestämda slutpunkter”.

Alla ansträngningar till trots var sålunda utsikterna vid 1860- talets ingång icke särskilt ljusa för den nyttiga och nödvändiga järnbibanan i nordöstra Skåne. Den oroväckande frågan var, huruvida Kristianstad skulle, för att tala med Ternström, ”nedsjunka till en obetydlig fläck”.

### **Och sedan!**

Under åren 1919–1933 var Malmö stad via Malmö–Simrishamns järnväg majoritetsägare i Östra Skånes Järnvägsaktiebolag, ÖSJ.

Den 1 januari 1936 förvärvade Kristianstad-Hässleholms Järnvägar, CHJ, aktiemajoriteten i ÖSJ och de båda järnvägsnäten kom att samförvaltas fram till statens övertagande 1944-07-01.

Tabellen nedan gäller både CHJ och ÖSJ!

/Rolf Sten


## **Tekniska uppgifter CHJ & ÖSJ Rörande bana och rullande materiel år 1944.**

<b>Spårvidd</b>	1435 mm
Spårlängd i huvudspår	262 403 m
Spårlängd i sidospår	92 539 m
<b>Huvudspåret genomlöper:</b>	
Kristianstads län	224 907 m

Kronobergs län	4 658 m
Malmöhus län	32 838 m
<b>Största lutning i huvudspår:</b>	
Kristianstad-Hässleholm	5.0 ‰
Kristianstad-Åhus	10.0 ‰
Kristianstad-Älmhult	16.7‰
Kristianstad-Eslöv	16.7 ‰
Långebro-Brösarp	12.5 ‰
Karpalund-Hästveda	13.3 ‰
Färlöv-Strö	12.5 ‰
<b>Minsta krökningsradie i huvudspår:</b>	
Kristianstad-Hässleholm	535 m
Kristianstad - Åhus	400 m
Övriga linjer	300 m
<b>Rälsvikt:</b>	
Kristianstad-Hässleholm	43.2 kg/m
Kristianstad-Åhus	34.0 kg/m
Kristianstad-Älmhult	34.0 - 25.0 kg/m
Kristianstad-Eslöv	45.0 - 30.0 kg/m
Långebro-Brösarp	25.0 kg/m
Karpalund-Hästveda	21.5 kg/m
Färlöv-Strö	17.0 kg/m
<b>Största tillåtna hjultryck:</b>	
Kristianstad-Hässleholm	9,0 ton
Kristianstad-Åhus	9,0 ton
Kristianstad-Älmhult	7,5 ton
Kristianstad-Eslöv	9,0 ton
Långebro-Brösarp	7,4 ton
Karpalund-Höstveda .	6,2 ton
Förlöv-Strö . .	4,5 ton
<b>Största tillåtna tågastighet :</b>	
Kristianstad-Hässleholm	90 km/ tim
Kristianstad-Åhus	60 km/ tim
Kristianstad-Älmhult	50 km/ tim
Kristianstad-Eslöv	75 km/ tim
Långebro-Brösarp	60 km/ tim
Karpalund-Hästveda	40 km/ tim
Färlöv-Strö	25 km/ tim
<b>Banans minsta höjd över havsytan</b>	3,5 m
<b>Banans största höjd över havsytan</b>	155,3 m
<b>Antal egna stationer</b>	41
<b>Antal håll- och lastplatser</b>	34
<b>Antal hållplatser</b>	4
<b>Antal fordon:</b>	
lokomotiv	29

rälsbussar	4
lokomotorer	2
4-axl. personvagnar	21
2-axl. personvagnar	28
post- och resgodsvagnar	28
täckta godsvagnar	123
öppna godsvagnar	635

  
*Åter till sidans början*

  
Returtåg till innehållsförteckning

---

Rolf Sten  
chj\_forhistoria.html senast uppdaterad 2021-10-04

**historiskt@telia.com**