

DE UTEBLIVNA KOMMUNIKATIONERNA

Av Eugén Rismark

Vid järnvägsplaneringen under förra århundradet kom de befolkningsrika bygderna utmed Sveriges långa ostkust att helt bli utan järnväg med genomgående trafik. Man fick här nöja sig med s k ändtarmar — ett 30-tal — som i många fall utgjordes av smalspåriga järnvägar. Ostkustbanan, dvs Gävle—Härnösand, byggdes först på 1920-talet och sträckan utmed sörmalandskusten på 1910-talet. Kustbanan genom Blekinge fick normalspår först på 1950-talet. Västkusten däremot fick redan från början genomfartstrafik och normalspår.



Loket Prins August byggt år 1856 i Manchester och fyra samtida personvagnar. Bilden från Södra stambanans 100-årsjubileum 1964.

Goda föresatser som ej kunde fullföljas

Det var vid 1853—54 års riksdag som viktiga principbeslut fattades om järnvägar i Sverige. Staten skulle bygga stambanor mot att enskilda fick bygga bibanor. De 15 första åren gick statsmakterna med stor energi in för järnvägsbyggandet, men vid 1869 års riksdag skedde en total omsvängning. Landshövdingen i Älvsborgs län, Erik Sparre, riktade skarp kritik mot statens sätt att sköta det hela, bl a att ostkusten och Bergslagen hade blivit utan järnvägar. Han förordade att privatkapitalet i stället helt skulle överta järnvägsbyggandet, dock först sedan en riksplan hade utarbetats. Sådan plan kom till stånd men följdes inte.

Vid denna tid influerades vårt land av de från England kommande liberala idéerna om näringslivet, dvs att utvecklingen skulle sköta sig själv samt att all central inblandning var av ondo. Dessa idéer var helt naturligt stimulerande för järnvägsbyggandet och ambitionerna var överallt stora, men tyvärr blev det egennytta och bypolitiken som kom att dominera. Där det fanns kapital, t ex i Bergslagen och Skåne, blev det ett virrvarr av järnvägar. Mindre kapitalstarka områden såsom Roslagen, Vikbolandet och Sydöstsverige fick hålla till godo med smalspåriga järnbanor. En stor mängd järnvägar kom således till på en höft. Därför gick det som det gick. Nedläggningarna kom sedermera som på löpande band. Den första, Fryckstabanan, lades ner 1872 och 100 år senare hade mer än 6.000 km lagts ner och fortfarande är det många banor, som är instabila.

Det är fel att lägga skulden på nutida järnvägschefer för nedläggningarna. De har inte byggt eller planerat några järnvägar. Felet ligger hos dem som en gång planlade vårt lands järnvägsnät. Naturligtvis är det lätt att i dag vara »klarsynt». Bedömningen om vad som skulle ha gjorts eller ej måste sättas in i sitt rätta sammanhang. Järnvägsplanerna hade ingen lätt uppgift. De hade små erfarenheter att bygga på, eftersom vårt land tyvärr helt saknade landkommunikationer. Möjligen kan de klandras för att de inte tog del av erfarenheterna från utlandet, där man hade haft järnvägar i ett kvartssekel. Orsakerna till ett senkommet och ev felplanerat järnvägsnät måste således sökas längre tillbaka i tiden hos dem, som var ansvariga för att Sverige saknade diligenstrafik. Det är här som postverket kommer in.

Samordning saknades

För helhetsbildens skull först några fakta om järnvägsnätet sådant det var tiden före 1930. Utbyggnaden skedde åren 1855—1935, varvid drygt 17.000 bankilometer anlades. De största anläggningarna kom till stånd 1870—1910, då nära 70 % av nätet kom till. Det har funnits omkr 200

järnvägslinjer, varav ett 40-tal hade en genomsnittslängd av endast 11 km. Det fanns c:a 250 knutpunkter, enbart på Södra stambanan (Stockholm—Malmö) var det 22. Flera järnvägar vare sig började eller slutade någonstans, dvs ingen av de båda ändpunkterna var anslutna till nätet, t ex Linghed—Norrundet och Mönsterås—Fagerhult. Vidare fanns det ett 70-tal ändpunkter, som slutade i tomma intet, exempelvis Skara—Timmersdala och Eksjö—Österbymo, för att nu nämna ett par fall.

Ett 20-tal orter hade dubbla järnvägsstationer, som låg vägg i vägg med varandra. Göteborg t ex hade 3 stationer inom samma bangårdsområde. Följden blev en stor och skräpig bangård i centrala Göteborg med många växelspår och långa viadukter över varandras spårområden. Sålunda måste bl a Västkustbanan och Boråsbanan korsa Västra stambanan och Västgötabanan, Bohusbanan korsa Bergslagsbanan, Västgötabanan korsa Västra stambanan osv. Först på 1930-talet sammanslogs stationerna. Då hade väl ett par millioner resenärer vid tågbyten i ur och skur under alla tider på dygnet släpat sina kappsäckar den 6—800 m långa sträckan mellan SJ:s och Bergslagsbanans stationer. En vandring motsvarande 40—50 gånger runt ekvatorn, bara för att styvnackade och prestigehungriga järnvägsplanerare en gång i tiden inte kunde samarbeta.

På sina håll tycks det t o m ha varit något av barnkammarmentalitet. I Grängesberg och Ställdalen t ex kunde två järnvägsbolag inte enas om gemensamma stationer, utan här anlades två sådana med bangårdar bredvid varandra å vardera orten. För övrigt var det ett fasligt liv, när de båda järnvägarna i Ställdalen skulle korsa varandra.

Fördelningen av serviceorgan för resandes bekvämlighet var högst olika på skilda linjer å de privatbyggda järnvägarna. Järnvägsrestauranger i samband med stationshusen förekom på sina håll strängt taget vid varje knutpunkt, medan de på andra linjer var sparsamt förekommande.

Beträffande administrationen så har det funnits omkr 150 enskilda järnvägsbolag med egna förvaltningar och lika många järnvägsstyrelser. Med 8—10 representanter i varje styrelse så blev det en 12—1500 arvodesberättigade ledamöter. Det fanns 64 olika zontaxor, efter vilka biljetter och frakter skulle beräknas. Enbart redovisningen dem emellan var en invecklad procedur.

När det gällde nedläggningen av järnvägar så ägde den första rum, som tidigare nämnts, redan 1872. Fram till 1930, således samtidigt med utbyggnaden, hade ett 20 tal banor lagts ned och 1973 hade mer än 35 % av järnvägsnätet skrotats. Fördelningen mellan privat- och statsbyggda banor visar, att nästan hälften av de förra mot c:a 2 % av de statsbyggda har lagts ned.

Ödemark förenas med ödemark

Vid planläggningen av statsbanorna undvek man städer¹), landsvägar, industriområden, kuster och hamnar. Ödemark skulle förenas med ödemark! Däremot lade man stor vikt vid kontakt med de inre vattendämnena: de fyra stora sjöarna samt korsning av kanalerna. Orter som Södertälje, Örebro, Karlstad och Jönköping samt Töreboda och Norsholm ansågs vara viktiga för järnvägstrafiken. Man kan nu så här efteråt fråga sig, vad har sjöfarten på Jönköping, Örebro, Töreboda och Norsholm spelat för roll för järnvägstrafiken? Frågan är väl tämligen lätt att besvara — ingenting. Man kan i stället ställa frågan: Vad skulle det ha betytt för järnvägen och kuststäderna med uppland om dessa fått genomfartstrafik, t ex norrlandshamnarna, Norrtälje, Västervik, Oskarshamn och Kalmar?

En klar bild om orsakerna till den sena tillkomsten av järnvägar får man i »Beskrifning öfver Svenska Statens jernvägsbyggnader», utgiven i tryck 1872. Denna beskrivning är en rapport till Kungl. Maj:t, troligen avgiven 1867²) om erfarenheterna av järnvägsbyggandet. Härvid angavs följande skäl som orsak till sent påtänkt kommunikationsnät.

1. »Med en föga utvecklad samfärdsel». I motsats till övriga Europa saknade vårt land diligenstrafik.

2. Man hade billiga transporter genom en »betydande och ständigt tillväxande ångbåtsflotta»

3. Bekvämlig landforsling på vintern med slädar.

Det heter vidare, att ute i Europa ställde man sig till en början ganska skeptisk till det nya samfärdsmedlet. I mitten på 1830-talet svängde emellertid opinionen om, när man kom underfund med, hur överlägset det nya kommunikationsmedlet var. Här hemma var den industriella utvecklingen svag. Till slut började man inse att järnvägar måste anläggas för att »försäkra sig mot den eljest hotande faran att blifva qvarstående på en lägre grad af utveckling» säger rapporten.

Försent ute

När hjulångarna på sin tid ersatte segelfartygen var detta ett stort steg framåt. De förra var överlägsna i inre och trånga farvatten, men hade trots allt sina svagheter i öppen sjö med sjöhävning och dåligt väder. Skovelhjuln drev då ojämnt och hjulhusen utgjorde hindrande vindfång. Oftast fick man ligga bi och avvakta bättre väder. Ett par skildringar härom ger besked om hur besvärligt det kunde vara. En fransk resenär från 1842 be-

¹ På stambanorna Stockholm—Malmö, Stockholm—Göteborg, Stockholm—Boden och Laxå—Charlottenberg = 2.288 km angjordes endast 9 städer och ingen enda kusthamn, bortsett från Stockholm, Göteborg och Malmö.

² I den tryckta utgåvan är datering och underskrift ej angivna.

rättar att man på grund av motvind måste vänta i Ystad 8 dagar och att överresan till Stralsund sedan tog 4 dygn. En resenär på Göta kanal 1834 skriver att uppehåll om två dagar måste göras i Karlsborg på grund av storm på Vättern. Det var därför något av en revolution när propellerfartygen slog igenom omkr 1850. Dessa kunde gå i vilket väder som helst. Nu hade man äntligen ett tidtabellsäkert kommunikationsmedel.

Genom det vakuum som fanns inom samfärdseln gick ångbåtstrafiken nu en väldig utveckling till mötes, då särskilt utmed våra kuster. Eftersom den mesta kustfarten utgick från Stockholm så blev det ostkusten, som kom att dominera. Denna trafik med passagerare och styckegods, och som angjorde hamnarna utmed kusterna, kom att blomstra under många årtionden, mest på grund av att genomgående järnvägstrafik saknades. Sommaren 1920 t ex gick det från Stockholm söderut inte mindre än 16 turer per vecka. Först i och med andra världskriget upphörde trafiken. Bortsett från Norge torde denna kustfart ha varit unik för vår världsdel, men så har andra länder med långa kuster, t ex England, Danmark m fl fått sina järnvägar under hjulångarnas tid.

Det finns troligen ytterligare ett skäl till frånvaron av järnvägar utmed ostkusten, främst då dragningen av Norra stambanan, nämligen de militära aspekterna. Genom Sveriges olyckliga utrikespolitik under krimkriget 1855 — man trodde att man skulle kunna återfå Finland — försämrades vårt förhållande till Ryssland, vilket sedermera resulterade i rysskräck, som varade fram till första världskriget. Decennierna före 1855 var förhållandet till Ryssland gott — det bästa som varit under århundraden. I det första stambaneförslaget, t ex det akrellska 1852, var Norra stambanan också planerad via Gävle. Som bekant blev det den betydligt längre vägen över Krylbo och Storvik.

Det var ur flera synpunkter olyckligt att planeringen av vårt järnvägsnät skulle ske först på 1850-talet. Hade detta skett bara 10 år tidigare då hade man

1. inte influerats av ångbåtstrafiken,
2. ej heller hade de utrikespolitiska aspekterna nämnvärt spelat in och
3. stommen till vårt lands järnvägsnät hade hunnit bli utbyggt, när de fria marknadskrafterna 1870 »släpptes lösa». Det hade då inte funnits så vida ramar för låtgåsystemet att operera inom.

Järnvägsnätet skulle med andra ord fått en helt annan utformning, till gagn för all framtid.

Karl XII intresserar sig för diligenstrafik

Den naturliga föregångaren till järnvägarna skulle ha varit landsvägsdiligenserna, om vi nu hade haft några sådana. Försök därtill har emeller-



tid ej saknats. Det har varit många turer i fråga om utredningar, beslut etc, som har sett dagens ljus under de 170 år frågan varit aktuell. Nästan alltid har det varit de postala myndigheterna, som satt käppar i hjulen.

Första gången som denna fråga torde ha kommit på tal var 1691, då man ville upprätta en »farande post» mellan Stockholm och Karlskrona en gång i månaden. Denna skulle även befordra resande. Karl XII kom att intressera sig för diligenstrafik. I en förordning av 13 febr 1705 befallde han om en »postvagnsförbindelse» för paket och resande mellan Stockholm och Ystad. Den blev aldrig genomförd. Det måste betecknas som ganska märkligt, att överpostdirektörsämbetet ansåg sig kunna negligera givna direktiv. Var det för att kungen befann sig långt nere i Polen och således inte kunde kontrollera verkställandet? Någon ekonomisk fråga var det inte just då. Sveriges ekonomiska läge var 1705 långt bättre än 1718, då nästa reform skulle komma, men nu befann sig kungen i Sverige!

Karl XII återkom emellertid, som redan framgått, med en ny förordning den 10 febr 1718 »angående postväsendets och gästgiveriernas sammanfogande». Redan i mars samma år började reformen att genomföras, men efter Karl XII:s hastiga död den 30 nov återgick man till den gamla ordningen. Reformen rönt starkt motstånd från de postala myndigheterna, främst då postmästarna, som häri såg sina inkomster vara i farozonen. I stället för fast lön fick de leva på gästgiveriet.

Egentligen var det synd att detta försök fick ett så snabbt slut. Även om själva organisationen lämnades mycket övrigt att önska, så var själva idén riktig. Hade reformen genomförts t ex bara ett par år tidigare och »barnsjukdomarna» hunnit bemästras före konungens frånfälle, ja, då hade Sverige säkerligen haft diligenstrafik och i så fall varit bland de första i Europa. Vi hade också haft ett helt annat och mera stabilt utformat järnvägsnät.

Nästa gång frågan kom upp var 1754 och 1757 då det utkom förordningar om »forvagnar» för resande och gods mellan Stockholm och Malmö via Jönköping och Halmstad. Ej heller nu ansåg sig postledningen ha någon anledning att befatta sig med saken.

År 1776 finns i flera förordningar omtalat ett »generaltransportkontor» i Stockholm, vars funktion tydligen var att befordra passagerare och gods, dock ej post. Detta kontor torde ganska snart ha upphört. Sverige var nog då för glest befolkat för att separata linjer i större utsträckning för enbart resande skulle kunna bära sig. Annat var det med posten, för denna måste ju alltid fram och då kunde man lika gärna medtaga passagerare. Särskilt gällde detta paketposten, som ej behövde framföras nattetid och som utan olägenhet kunde följa samma rytm som resandetrafiken.

Ansträngningar utan resultat

Under tidigt 1800-tal var statsmakterna fast beslutna att inrätta landsvägsburen passagerartrafik. Under de närmaste decennierna lade man ner mycken möda för att åstadkomma diligenstrafik. Ständerna återkom ständigt till denna fråga och Kungl Maj:t »bombarderade» postledningen med skrivelser och förordningar, ja, t o m enskilda personer försökte göra sig gällande, men allt med klen resultats. Tidigast realiserades planerna i Svenska Pommern, efter vad som framgår av ett kungl brev av den 20 jan 1802, i vilket man bl a fastställde persontaxan till 8 skilling per mil.

Redan vid den första riksdagen efter omvälvningen 1809 tog ständerna upp frågan om diligenstrafik i Sverige och tillställde Kungl Maj:t skrivelse i saken den 30 mars 1810. Några veckor tidigare (12/2) hade regeringen anmodat poststyrelsen att utreda frågan om befordran av paket. Man planerade att börja med en paketlinje Stockholm—Jönköping—Göteborg samt med två passagerarlinjer dels Stockholm—Örebro—Göteborg, dels Stock-

holm—Jönköping—Helsingborg. Kombinationen med paket och resande kunde därvid som synes inte helt realiseras, men man var tydligen villig att bära merkostnaderna för att äntligen få till stånd passagerartrafik. Som paket avsågs, förutom varor av olika slag, protokoll och handlingar, stora brev samt framförallt böcker. Bokhandelsförsäljningen i vårt land kunde ju ej komma till stånd förrän distributionen var ordnad. Härvidlag låg Sverige långt efter Europa. Hur som helst var det med stor energi — även från poststyrelsens sida — man utredde frågorna om diligenstrafik, och man var troligen inställd på att kunna starta denna senast 1813. Nu blev det emellertid inte så, och mer härom nedan.

Om planerna från 1810 fullföljts så hade vårt land ett par decennier senare, dvs omkring 1835, med största sannolikhet haft ett väl utvecklat nät av diligenstrafik. Man kan leka med tanken på, hur ett sådant nät skulle ha sett ut, och vi har roat oss med att »rekonstruera» ett dylikt på grundval av fakta, som förekom i olika sammanhang.

Tänkt nät av diligenslinjer 1835

1. Stockholm—Uppsala—Gävle, förlängning norrut i etapper
2. » — Västerås—Örebro—Skara—Göteborg
3. » — Södertälje—Strängnäs—Torshälla—Arboga—Örebro—Karlstad—Oslo
4. » — Linköping—Eksjö—Växjö—Kristianstad—Ystad—(Stralsund)
5. Västerås—Sala—Avesta—Hedemora—Säter—Falun—Gagnef—Mora
6. Örebro—Askersund—Medevi—Motala—Vadstena—Linköping
7. Göteborg—Uddevalla—Vänersborg—Åmål—Karlstad
8. » — Halmstad—Helsingborg—Landskrona—Lund—Malmö
9. Norrköping—Västervik—Kalmar—Karlskrona (Västervik—Karlskrona fr 1837)
10. Linköping—Vimmerby—Kalmar, även till Karlskrona före 1837
11. » — Jönköping—Markaryd—Helsingborg—(Danmark)
12. Jönköping—Falköping—Skara
13. » — Ulricehamn—Borås—Alingsås—Göteborg
14. » — Eksjö—Vimmerby—Västervik—(Visby)
15. Kalmar—Växjö—Ljungby—Halmstad
16. Växjö—Karlshamn
17. Karlskrona—Karlshamn—Kristianstad
18. Kristianstad—Markaryd—Laholm—Halmstad
19. » — Hörby—Lund—Malmö
20. Malmö—Ystad

År 1812 skedde chefsbyte i postverket och därmed, för lång tid framåt, också reformstopp. Den framstegsvänlige Carl Lagerbring, som under två år hade varit postchef, utnämndes nu till statsråd. Till Lagerbrings efterträdare utsågs den mera konservative Wilhelm Carpelan, han som bara ägnade »några få timmar i veckan åt administrationen» men desto mer åt befordringsärendena, som genom sportlerna för honom var en lönande affär. Här ingrep emellertid Kungl Maj:t och övertog själv dessa ärenden. Carpelan hade tidigare varit statssekreterare, men av allt att döma gjort sig omöjlig som sådan, varför han torde ha erhållit chefsskapet över postverket som reträttplats. Frågan är väl om han inte var medveten om detta. Hans nonchalans mot Kungl Maj:t tyder härpå. I en kungl skrivelse 1812 anmodades poststyrelsen inkomma med förslag till »forvagnar för resandes fortskaffande.» Ingenting hände, varför en ny skrivelse utfärdades den 25 sept 1816 med följande slutkläm: »Öfverpostdirektören skulle snarast inkomma med förslag till forvagnar för resande, *varom han 1812 erhållit order*»!¹)

Resultatet av det hela blev i stället att »Överpostdirektörsämbetet afstyrkte på det lifligaste den tilltänkta inrättningen». Man vinglade fram och tillbaka, 1812 var man *för* men 1816 *emot*! Personliga motsättningar satte nu punkt för diligenstrafik. På högsta ort gav man sig inte, 1820 väcktes frågan ånyo om forvagnsinrättning kombinerad med paketbefordran. I kungl brev av den 17 maj 1821 uppdrogs åt överpostdirektören att resa till Tyskland »för att på stället inhemta tillförlitliga underrättelser». Resan som företogs 1822 mynnade inte ut i någon forvagnsinrättning, men däremot kom idén upp om inrättande av Snällpost. Här torde det nog ha varit påtryckningar från Preussens sida, som irriterades över de ständiga förseningarna av utlandsposten från Sverige. I en annan kungl skrivelse av den 30 april 1823 talas det om ett upprättat förslag till forvagnar, som tydligen hade utarbetats på Kungl Maj:ts eget initiativ. Anteckning om »muntligt tillägg» att förslaget t v skulle uppskjutas, troligen i väntan på skifte av postchef.

Carpelan förde ett dyrbart privatliv och var en uppskattad sällskapsmänniska. För övrigt torde han ha varit en fint bildad person och det var något av Magnus Gabriel de la Gardie över honom. Under den omnämnda tysklandsresan sommaren 1822 reste han som en furste efter sju-spann. Var resan också ett plåster på såren för att regeringen hade fråntagit honom utnämningsärendena? Att han inte ägnade så mycket åt administrationen framgår av »från Öfverpostdirektören ingångna skrivelser» i riksarkivet.

¹ Se P. G. Heurgren: Register över Postala förordningar.

Handlingarna för t ex 1812—16 utgöres för det mesta av remissärenden. Dossieren 1810—12 för Lagerbring har däremot ett helt annat innehåll.

Ett sekels mödor ger äntligen utdelning, men, men . . .

I november 1829 avled Wilhelm Carpelan och han efterträddes av statssekreterare Carl David Skogman, som egentligen svårligen kunde undvaras i Kungl Maj:ts kansli. Hans utnämning var säkerligen betingad av att föra i hamn de reformer, som Carpelan hade underlåtit att genomföra, och som oavbrutet hade stått på dagordningen i 20 år, nämligen paket- och personbefordran samt omläggning av postnätet, så att landsbygdens postförhållanden bättre tillgodosågs än tidigare. Skogmans sejour blev också mycket kort. Redan 1832 kallades han att inträda i statsrådet. Han hade då i olika etapper varit postchef i 16 månader.

Efter Carpelans frånfälle blev det fart på reformerna. Det 1812 utarbetade förslaget till omläggning av postnätet realiserades nu, dvs 1830. Den 17 mars s å påminde ständerna på nytt i skrivelse till Kungl Maj:t om att staten borde svara för diligenstrafik. Den 6 maj remitterades ärendet till poststyrelsen med riktlinjer för paket- och personbefordran till att börja med å linjen Stockholm—Ystad. Redan efter 12 dagar, dvs 18 maj, var poststyrelsen färdig med sitt förslag till regeringen, omfattande en tur i veckan i vardera riktningen.

Lördagen den 18 juni 1831 var det en stor dag, för då rullade de första diligenserna ut från Stockholm och Ystad samtidigt. Mötet ägde sedan så småningom rum i Jönköping och framkomsten skedde på själva midsommaraftonen. Resan tog sex dagar med övernattningar i Nyköping, Linköping, Jönköping, Växjö och Kristianstad. Med snällposten, som avgick kvällen före medföljde »löpsedel» till ledning för postmästarna utmed linjen i den mån platserna var besatta. Postvagnen, som även medförde paket, kunde ta tre passagerare, två under suflett samt en öppen plats. Vidare medföljde postiljon och postförare (skjutsdräng). Vagnen drogs av 3—4 hästar, beroende på väglaget.

Taxan för täckt plats var densamma som för gästgivarskjuts, nämligen 16 och för öppen plats 12 skilling per mil. Det blev c:a 21 resp 15 riksdalen för hela sträckan. Dessutom tillkom avgifter för nattlogi samt för måltider. Diligensen gjorde här och var måltidsuppehåll vid gästgivargårdarna. Matsäck fick man ej medföra, men däremot visst bagage.

Molnen hopar sig

Det skulle inte dröja länge förrän nya hinder skulle uppstå. Tidpunkten för den försenade starten av diligensrörelsen var väl inte den bästa. All nystartad verksamhet måste för det mesta ha en viss tid för inarbetning och

stabilisering. Övergångsvis kan det också bli ett visst ekonomiskt underskott. I det här sammanhanget var det särskilt tre faktorer, som kom att bli avgörande för »vara eller icke vara».

1. Under 1820-talet hade det uppstått en omfattande båttrafik med hjulångare på Mälaren, en trafik som särskilt hade gynnats i bristen på landkommunikationer. Det var inte lätt att starta och inarbeta linjer från Stockholm — härifrån utgick ju huvudlinjerna — när det redan fanns parallella ångbåtslinjer, som befordrade resande avsevärt snabbare. För linje västerut t ex till och via Arboga var tidsvinsten ett helt dygn. Visserligen var det bara fråga om 5 månader om året, men den psykologiska effekten om ett snabbare trafikmedel fanns dock kvar. Här hade utvecklingen gått poststyrelsen förbi.

2. År 1827 startade Snällposten och den hade i likhet med paketposten hästbyten vid gästgivargårdarna¹), varvid det var viktigt att de båda posterna inte kolliderade med varandra i fråga om dessa byten. Resans påbörjande från Stockholm måste därför ske på en lördag, den minst lämpliga dagen för den resande. Långresor påbörjades nämligen ogärna i samband med en helg.

3. Den 1832 invigda Göta kanal visade sig vara en besvikelse, inte minst på grund av de enorma belopp, som hade investerats. Kritiken var stark och myndigheterna behärskades av en »dagenefterstämning». Jordmånen för nedläggning av icke »lönsamma» projekt var den bästa möjliga. Denna stämning kom poststyrelsen väl till pass när den 1834 helt oväntat skred till aktion.

Paketpostinrättningen — befordran av paket och resande, som den nya trafiken kom att heta, hade egen bokföring och enligt denna gick rörelsen 1832 med en förlust på 12.000 rdr. Kungl Maj:t anmodade därvid poststyrelsen att vidta åtgärder i och för minskning av detta underskott. Från styrelsens sida föreslogs därför en höjning av persontaxorna till 20 skilling, varvid det beräknade underskottet 1834 kunde nedbringas till 4.197 rdr. Samtidigt meddelades att två täckta vagnar för 4 resande skulle sättas i trafik under hösten 1833.

Poststyrelsen vill lägga ner persontrafiken

Det skulle emellertid inte dröja länge förrän poststyrelsen ändrade sig. I skrivelse den 20 mars 1834 begärde man att få lägga ned resandetrafiken — en något besynnerlig åtgärd, när man kort förut hade föreslagit taxe-

¹ I kungl brev av den 6 maj 1830 uppmanades poststyrelsen att träffa avtal även med entreprenörer utanför gästgivargårdarna. I verkligheten kom det dock att bli gästgiverierna som fick hand om hästbytena.

höjningar samt utökat resandeplatserna från 3 till 4. Man borde väl då ha väntat med sina slutsatser tills den av styrelsen själv föreslagna försökstiden hade varit ute d v s den 31 december 1834?!

Styrelsen framhöll bl a att diligenstrafik ej lönar sig i Sverige, såvida ej skjutslegan kommer i nivå med den för vanlig gästgiverskjuts. Å andra sidan, framhölls det, skulle »betänkligheter uppstå att man fick mindre stora och ojämna hästar så att flera sådana måste användas för vagnarna» och det skulle då bli lika dyrt. Vidare påpekades att resandetrafiken under sista halvåret 1833 sjunkit så att diligensen tidvis bara hade varit halvbessatt, ja, det hade t o m varit turer, som inte haft en enda genomgångsresande. Orsakerna till det sämre resultatet ansåg styrelsen ha varit följande:

- 1 höga skjutsningskostnader, som styrelsen vid »mångfaldiga tillfällen» försökt få ändrade;

- 2 minskat resandeantal oaktat oförändrad (?) taxa om 20 skilling;

- 3 dyra reparationskostnader även vintertid. (?)

Resandetrafiken bör övertas av enskilda utan bidrag av staten, men framhölls det att ej heller någon enskild torde kunna driva sådan rörelse utan förlust. Slutligen begärde man att denna trafik måtte upphöra med 1834 års utgång samt att därefter befordrande enbart av paketpost skulle förekomma.

Skrivelsen, som man verkligen kan sätta många frågetecken för, och som till varje pris tycks vilja komma ifrån resandetrafiken, torde ha väckt stort uppseende i Kungl Maj:ts kansli. Den har många förstrykningar och blyertsanteckningar, som tyvärr är svårtydbara. Den var uppe till behandling inte mindre än tre gånger och regeringen tog lång tid för att svara på den. Det tycks också varit en del underhandskontakter, bl a har postchefen i privatbrev lämnat kompletterande uppgifter. Det är värt att påpekas, att om Skogman, som vid tiden för skrivelsen var nyutnämnd president för kommerskollegium, fortfarande varit postchef hade någon nedläggning icke ägt rum.

Argumenteringen svag

När styrelsen talar om att det inte lönar sig med diligenstrafik i Sverige så är detta inte riktigt. Den 1833 bildade privata diligenslinjen med en tur i veckan Stockholm—Västerås—Göteborg—Helsingborg, för vilken postverket erlade 6.000 rdr för samtidig paketbefordran, måste kort efter starten sätta in två turer per vecka, O och L. Detta oaktat blev underskottet första året bara 1.000 rdr. Skulle denna förlust ställts i proportion till den ur post- och befolkningsunderlag större Ystadslinjen, d v s skötts lika fumligt, då skulle underskottet varit 24.000 rdr. Dessutom hade Göteborgs-

linjen merkostnader för kommissionärer och dito kontor, något som postverket med sina postkontor inte behövde oroa sig för. Den 1831 startade linjen Stockholm—Uppsala med tre turer i veckan gick ej heller med förlust i trots av att man inte hade några inkomster av paketpost att falla tillbaka på.

Beträffande »betänkligheterna om att man skulle få mindre stora och ojämna hästar om man inte gick över gästgivartaxan» så fanns det ju föreskrivet hur stora hästarna skulle vara vid posttransporter, se t ex kontrakt 1832 för gästgivarna i Gottåsa, underskrivet från poststyrelsens sida av P W Pripp. Det var hårda straff att bryta mot denna förordning.

Styrelsen framhåller vidare att resandetrafiken hade sjunkit under andra halvåret 1833. Egentligen så gällde det endast 3:e kvartalet, och eftersom en höjning av taxorna hade skett under detta kvartal med 30 % så var det inte så underligt. Någon sammanställning över antalet resenärer hade poststyrelsen märkligt nog inte lämnat, men genom att dividera inkomsterna med biljettkostnaderna så kan man få fram det genomsnittliga antalet resande för hela linjen. Det skulle i så fall varit för 1:a kv 77, 2:a 73, 3:e 50 och 4:e 86 resenärer. Sålunda har resandetrafiken i stället för att minska ökat i slutet av 1833. Av de 338 platserna som under året stod till förfogande var 284 helt utnyttjade, vilket gör en beläggning av 84 %.

I fråga om halvbesatta turer så måste detta ha inträffat under 3:e kvartalet. Det var tydligen en del som under högsommaren föredrog att resa i öppen gästgivar skjuts i stället för täckt diligensvagn, i all synnerhet som resekostnaderna härigenom blev betydligt lägre. Poststyrelsen hade tydligen glömt bort, eftersom man talar om oförändrade taxor, att denna några månader tidigare själv hade höjt persontaxorna med 30 %.

Självklart har det vid så hög beläggning som 84 % inte funnits så stora möjligheter för vare sig tomma eller halvtomma vagnar annat än i enstaka fall. Att turer som gick t ex under juldagarna 1833 ej var besatta var väl inte så märkligt. Vem startar långresor på julaftonen? I varje fall ingen i 1800-talets Sverige.

För att få en mera objektiv bild av rörelsen erfordras att man har tillgång till räkenskaperna, men några sådana finns tyvärr inte och den sammanställning styrelsen bifogade skrivelsen upptar endast klumpsummor. Lyckligtvis infordrade Kungl Maj:t en mera specificerad utgiftstabla (kalkyl) för den föreslagna pakettrafiken som skulle träda i kraft från 1835. Genom att jämföra denna »kalkyl» med räkenskaperna för hela rörelsen får man fram vilka kostnader styrelsen ansåg åsamkade persontrafiken.

Sammanställning dels över det ekonomiska utfallet för Paket-Postinrättningen 1833 såsom det har bokförts av poststyrelsen, dels av denna upprättad ekonomisk kalkyl för enbart paketbefordran samt dels med ledning

av denna kalkyl vad utfallet i stället borde ha varit 1833, allt räknat i riksdaler

	1833	Kalkyl för 1835	Borde ha varit 1833	
			Summa	För mycket påfört
<i>Inkomster</i>				
Frakter	7.403:32	7.403:—		
Personbefordran	7.831:30			
Summa inkomster	15.235:14	7.403:—		
<i>Utgifter</i>				
Avlöningar	2.651:32	1.463:—	1.500:—	1.150:—
Skjutsningskostnader	14.530:19	4.992:—	8.000:—	6.500:—
Traktamente för 4 pj å 1 rdr	884:—	884:—	884:—	
Lokalhyror för paket	481:16	300:—	300:—	180:—
Inköp av vagnar och seldon	2.890:—	?	600:—	2.300:—
Reparationer	2.905:—	1.500:—	2.000:—	900:—
Beklädnad för postiljoner	199:—	250:—	200:—	
Diverse utgifter (?)	701:—	200:—	300:—	400:—
Gratifikation	60:—		60:—	
Summa utgifter	25.301:43	8.589:—	13.844:—	
Underskott	10.066:28	1.186:—		
För mycket påfört enl. kalkyl				11.430:—
Överskott			1.391:—	

Vad man särskilt fäster sig för här är de stora skillnaderna i fråga om avlöningar, skjutsnings- och inköpskostnaderna. Utgifterna för avlöningarna är särskilt intressanta, varför dessa specificeras närmare:

Avlöningar till 4 postiljoner à 180 rdr om året	720: —
Arvode till granskare för räkenskaperna (?)	200: —
Ersättning till dem som handhar paketrörelsen	543: —
Ersättning för biljettförsäljning (rekonstruerad) 60 t à 25 skill.	30: —
Upptagna, men ej specificerade avlöningskostnader, påförda passageraretrafiken (subsider till postmästare m fl?)	1.158: 32

För den sista posten kan man verkligen sätta frågetecken, liksom den höga posten för diverse utgifter å 701 rdr. Vad är det som döljer sig under dessa utgifter, som i dagens penningvärde torde motsvara 90.000 kronor?¹⁾ Vidare kan man fråga sig varför inte paketpostinrättningens räkenskaper gick in under den allmänna revisionsavdelningen? De 4 postiljonerna innehade deltidstjänster och motsvarade egentligen bara 2,8 hela tjänster, eller

¹⁾ Dagens penningvärde i förhållande till 1830 räknat i index ligger c:a 12 gånger lägre, medan realvärdet i det här fallet torde röra sig om minst 50 gånger.

hade postledningen möjligen genomfört 4-dagars-vecka för postiljoner?

När det gäller kostnaderna för inköp av t ex vagnar, så måste dessa utgifter slås ut på flera år då det är fråga om investeringar. I varje fall får sådana utgifter inte tas till intäkt för att höja förlustkontot för ett visst år såsom poststyrelsen här har gjort.

De höga skjutsningskostnaderna, som synes ha motsvarat dubbel gästgivartaxa, är en mystifikation. I instruktionen från Kungl Maj:t hette det, att poststyrelsen vid förhandlingar med entreprenörerna fick överstiga gästgivartaxan, som 1830 var 16 skilling. Att överstiga är en sak, men att höja taxan med 100 % är en helt annan. Nu förhandlade inte poststyrelsen med något kollektiv utan med enskilda entreprenörer, som hade ringa möjligheter att konferera sinsemellan. Den svenske bonden var sannerligen inte bortskämd med att bestämma sina egna villkor, utan han fick i regel hålla till godo med vad »Kongl. Maj:t Nådigast förordnat hafver»²). Vanligtvis var det ständerna som fastställde taxorna och dessa var maximerade till 16 skilling. I det här fallet tycks det ha varit poststyrelsen själv som bestämt dessa. När sedan styrelsen i efterhand klagar över höga taxor, så är detta i verkligheten ett erkännande av sin egen inkonsekvens.

Höjda taxor var ett tillmötesgående för Bondeståndet, som klagade över betungande körslor på »södra och västra linjerna», vilket i och för sig var riktigt. År 1832 var enbart för postens vidkommande å södra linjen, Stockholm—Ystad, i genomsnitt per vecka 920 hästar och 450 skjutsdrängar engagerade, motsvarande 3.700 resp 1.800 veckotimmar. Helt logiskt är dock inte invändningen om betungande körslor. Det var väl bättre att kunna befordra 4 resande på en gång än att transportera dessa var för sig och dessutom på oregelbundna tider. Varje skjutsstation tjänade härpå 2—3 hästar och 3—4 skjutsdrängar; för hela linjen blev det 100—125 resp 150—175, allt per vecka räknat. Genom insättande av diligenser tog man inte hästar från jordbruket utan man tillförde i stället sådana.

Vad den ene bygger upp river den andre ned

Vad var det som hände när poststyrelsen helt plötsligt ändrade mening. De angivna skälen för nedläggningen av persontrafiken har vid närmare analys visat sig ohållbara. Det är något annat som ligger bakom och man har skäl att misstänka, att det helt enkelt är fråga om avancerat intrigspel. Här kan sannolikt postchefen fritas; han torde i så fall handlat i god tro. Svagheten hos honom var, att han var så litet insatt i vad som hände och skedde. Först något om själva bakgrunden.

² Enligt samtida kontrakt med postförarna.

Det ständiga bytet av chefer, som kännetecknade 1800-talets första hälft, hade menlig inverkan för hela utvecklingen. Läget under hela denna period var på något sätt instabil. Rekryteringen av chefsposterna utgick merendels från Kungl Maj:ts kansli. Antingen var det sådana, som hade chefsskapet som ett kort mellanstick i väntan på en ministerpost, eller en landshövdingsstol eller också sådana, som gjort sig omöjliga och fick chefsposten som reträttplats. Vidare saknade i många fall de verkställande organen, i det här fallet sekreteraren och kamreraren, kunskaper och kompetens och betraktade sina befattningar som självändamål, vilket ytterligare förstärktes genom tilldelning av fina titlar och nådevedermålen. Genom sportlersystemet blev det börd och pengar, således vare sig insikter eller duglighet, som avgjorde utnämningarna.

I många fall förlamades också utvecklingen genom att många befattningshavare var alldeles för ålderstigna. Som postchef efter Lagerheim 1836 utnämndes t ex den 72-årige B W Fock, vilken 6 år tidigare definitivt lämnat statstjänsten. Här följer t ex ett utdrag i en ansökan om avsked, ingiven 1811 av postkamreraren J F Palmborg: »att då jag vid snart fyllda 74 år, blifvit minnes- och orkeslös, jämte darrande och halvblind, ej kan» etc. Ansökan åtföljdes av ett intyg att Palmborg var döpt, vilket hade ägt rum i Jakobs församling i Stockholm 1737. Man kan stilla undra hur en dylik befattningshavare skulle kunna gå i land med att genomföra en tekniskt så omfattande reform, som en diligenslinje i själva verket var?

Poststyrelsen eller överpostdirektörsämbetet, som det tidigare hette, utgjordes vid denna tid av tre personer, chefen, sekreteraren tillika chefens ställföreträdare samt kamreraren. Efter Skogman utnämndes i väntan på en ambassadörspost kabinettssekreteraren E Lagerheim som överpostdirektör 1832. Lagerheim var således diplomat, som hade tjänstgjort i olika europeiska huvudstäder, och som kom i kontakt med svensk inrikesförvaltning först när han blev postchef. Eftersom han omöjligen kunde äga insikter om vare sig rutin eller aktualiteter inom förvaltningen, var han beroende av sina närmaste medarbetare. Här var väl inte sammansättningen den allra bästa.

Kamrerare sedan 1824 hade varit P W Pripp, som tycks ha varit en framåt och dugande person. Det var han som organiserade snällposten 1827, överarbetade förslaget från 1812 om ett nytt postnät, som kom att tillämpas från 1830, vari ingick förbindelser för första gången norr om Luleå och Haparanda. Vidare var det han som organiserade paketpostinrättningen 1831. Han ägde i högsta grad Skogmans förtroende, men stod även bra till hos både Carpelan och Lagerheim. Han var ofrälse, vilket då var ett stort handikap.

Sekreterarposten innehades 1830—54 av A W Grundelstierna, vilken av allt att döma måste anses som tämligen slätstruken. Det var han, som skulle ha utarbetat poststyrelsens nya instruktion 1834, vilket dock inte blev gjort. Det skulle dröja 26 år innan någon kompetent tydligen kunde uppbringas för uppdraget. Man kan också notera, att Grundelstierna ej deltog i det omfattande förberedelsearbetet med enhetsportots genomförande 1855.

Samarbetet inom styrelsen var väl inte det bästa. Grundelstierna, som var äldre till levnadsåren och ansåg sig i fråga om börd och tjänsteställning stå över Pripp, torde ha retat sig över dennes framgångar och inflytande. Under kort tid 1832, när Lagerheim fullgjorde annat uppdrag, förordnades både Grundelstierna och Pripp att vara chefer, något som i hög grad torde ha irriterat den förre. Han bidade emellertid sin tid och vid årsskiftet 1833—34 skulle tillfället komma.

Sensommaren 1833 insattes 2 nya diligenser, förmodligen tillverkade i England. Förutom att dessa hade för bred spårvidd, d v s inte passade in i de svenska hjulspåren, torde de ha varit för klena byggda för våra, under vår och höst, urusla vägar. Tillverkarna var ju vana vid de under alla årstider fasta engelska vägarna, där man som vägunderlag använde krossad sten efter idé av Mac Adam — därav namnet makadam. Följden blev ständiga reparationer, som i bristen på reservdelar tydligen måste utföras i tillverkarlandet, vilket genom de dyra frakterna blev mycket kostsamma. Efter 4 månaders bruk hade dessa utgifter *överstigit* inköpskostnaderna! Till råga på allt tycks man ha underlåtit att anskaffa anordningar för montering av medar. För långfärdsvagnar var det helt enkelt nödvändigt med dylika anordningar, då väglaget under färden kunde skifta från barmark till snö eller tvärtom. Poststyrelsen hade således vid beställningen inte varit tillräckligt förutseende. Man var skakad och det var naturligtvis Pripp som kom i skottgluggen.

När så de slutliga rapporterna och räkenskaperna förelåg i början av 1834, var det naturligtvis frestande för den, som var intrigant, att »föra» dessa vidare till chefen. Om han nu inte var förhandsunderrättad, så blev säkert också han skakad. Följden blev den omnämnda skrivelsen till Kungl Maj:t, vars koncept gjordes upp av Grundelstierna utan samråd med Pripp. De många sakfelen tyder på att han var totalt ovetande. Lagerheim föredrog emellertid att på grundval av de av Grundelstierna lämnade fakta helt formulera om skrivelsen. Denna förvaras i riksarkivet medan konceptet, som är orättat, finns i postarkivet. Lagerheim var tydligen rädd för att sår den känslige Grundelstierna. Jordmånen i poststyrelsen för reformer var nu under lång tid framåt den sämsta tänkbara. Den tidigare så verksamme

Pripp ägnade sig i fortsättningen mest åt löpande ärenden. Det kanske var lugnast så!

Sverige levde avskärmat

Det är särskilt av två orsaker, som vi så ingående ha uppehållit oss vid 1834 års händelser. Den ena är att bryta föreställningen om att det var av ekonomiska skäl, som den beramade diligenslinjen måste läggas ned. Här lyckades poststyrelsen väl med att övertyga såväl samtid som eftervärld om att så var fallet. I att rulla stenar i vägen för något som man ville förhindra, visade postledningen i många fall prov på stor skicklighet. Den andra orsaken, den viktigaste, var att ansträngningarna omkr 1830 var absolut sista chansen för att ett diligensnät skulle kunna bli »stabilisator» för ett kommande järnvägsnät. Det tog tid att bygga upp ett diligensnät med stabilitet. Vad som hände efter 1834 är således ur denna synpunkt ointressant. Frågan om diligenstrafik var ej heller avskriven. Det förekom flera framstötter härom till ända in på 1850-talet. Först 1859 kom genombrottet för postdiligenserna, men nu som komplement till järnvägarna.

Varför var det nu så viktigt med diligenstrafik som förberedelse för ett järnvägsnät? Järnvägsplanerarna hade ingen klar uppfattning om hur stor persontrafiken var eller var denna gick fram. En felaktigt dragen diligenslinje kunde rättas till vid första bästa tidtabellsskifte, medan en felbedömd järnvägslinje låg där den låg. Gästgivartrafiken, hur livlig denna än var, lämnade ingen vägledning, eftersom denna trafik ej var kartlagd. Annat hade det varit om det funnits diligenstrafik. Genom studier av turlistor och frekvensrapporter hade man fått en bra bild av trafikströmmarna och deras storlek. Det hade bara varit att ersätta dessa landsvägslinjer med järnvägar, stambanor eller bibanor allt efter linjernas storlek och intensitet. Om man hade haft 1812 års postnät som riktmärke i stället för 1856 och 1870 års järnvägskommittéförslag¹), som dock knappast följdes, hade man haft en mera realistisk grund att bygga på. Den olycksaliga filosofien att »förena ödemark med ödemark» i stället för, som i postnätet, förena centra med centra, varigenom mellanliggande landsbygd automatiskt kom att tillgodoses, var en absurd idé.

När det gällde varutransporterna så var det hamnarna som var in- och utkörsportarna. Kolonialvarorna gick från dessa till centra inne i landet, varifrån de sedan distribuerades till detaljisterna. För exportprodukterna, såsom järn- och trävaror gick transporterna i motsatt riktning från producentorterna till hamnarna. Detta var ett självklart faktum, som borde

¹ På grund av utrymmesskäl är det inte möjligt att publicera de olika kommittéförslagen. Intresserade hänvisas till SVERIGES JÄRNVÄGAR av Iwan W Fischerström. 1812 års postnät, som trädde i kraft 1830, finns publicerat i Postens Årsbok 1972.

ha stått klart för de första järnvägsbyggarna, vilket det uppenbarligen inte gjorde.

Varje sak skall ha sin tid — en tes som i allra högsta grad gäller de olika kommunikationsepokerna. Tänk om postchefen 1705 genomfört Karl XII:s order om diligenslinje Stockholm—Ystad, vilket fint och stabilt diligensnät vårt land skulle ha haft vid tiden före järnvägarna. Det hade varit något att bygga ett järnvägsnät på! Man kan i det här sammanhanget fundera över, huru det skulle ha gått för en vanlig menig, som hade underlåtit att fullfölja givna order? Förmodligen hade han hamnat i galgen!

Förhållandet är enahanda med järnvägsperioden. Den hade sin tid. Det skulle knappast falla någon in att i dag bygga t ex en stambana utmed Götalands ostkust, Norrköping—Karlskrona, som 1850 var så naturlig och självklar. Hade denna bana funnits hade utvecklingen i området blivit en helt annan och järnvägen i dag varit oundgänglig trots flyg och motorism.

Reguljära kommunikationer, främst i en tid då det saknades nyhetsmedia såsom telegraf och tidningar, var mycket viktiga både för den enskilde och näringslivet. I det avseendet var det faktiskt bättre när vårt land låg i krig ute i Europa, ty då tvingades kommunikationer fram. Det var permissionsresor, truppavlösningar, kurirer som gick i skytteltrafik, höga ämbetsmäns besök i regeringskanslier och högkvarter etc. Man kunde därvid inte undgå att ta intryck av förhållandena utomlands, vars idéer man sedan försökte omsätta här hemma. När det så blev fred och normala förhållanden igen stagnerade paradoxalt nog utvecklingen — det borde annars ha varit tvärtom — just på grund av vårt lands isolering. Jämför man den kulturella och näringspolitiska utvecklingen t ex vid tiden för 30-åriga kriget mot decennierna närmast efter 1810 så skall man finna skillnaden.

Enda sättet att resa var med gästgivarskjuts, men här var förhållandena allt annat än ideala på grund av de långa väntetiderna i och för hästbyten. Resan Stockholm—Ystad kunde ta dubbelt så lång tid mot vad den skulle ha gjort ifall den hade kunnat gå med diligens. Följden blev bara att man inte reste annat än i absoluta nödfall.

Sverige levde således avskärmat från yttervärlden. Impulser och idéer hade svårt att nå fram hit. Förutom att detta var förödande för den industriella utvecklingen åstadkom isoleringen en allmän försoffning. Det föreföll, som om man på många håll till slut ansåg det vara onödigt med reguljära förbindelser. Motståndet mot järnvägarna, vilken debatt pågick i 10 år innan det blev något resultat, torde väl vara ett utslag härav. När man däremot 40 år tidigare, vid riksdagen 1809, beslöt om byggandet av Göta kanal föregicks beslutet av endast två avslagsyrkanden. En ledamot tyckte kort och gott att vi då inte hade råd att bygga kanaler. Den andre

ledamoten, Erland von Hofsten, framhöll att Sverige genom förlorandet av Finland i freden 1809 »blivit så förminskat» att man inte borde genom »onyttiga grävningar förminska utrymmet» ytterligare.

Någon har sagt, att medeltidens ekonomiska system för vårt land utvecklades först 1849. Det var på 1850-talet — ett halvt århundrade efter övriga Europa — som det moderna Sverige började växa fram. Man kan säga att Sverige låg i lägervall under 1800-talets första hälft — det förlorade halvseklet. Detta var så mycket mera tragiskt som det var då befolkningsexplosionen ägde rum, vilket i sin tur hade till följd en förödande emigration. Hade industrialismen 1850 t ex då stått på samma nivå som Västeuropas, så kanske vi inte hade haft någon utvandring att tala om. Utan tvekan har de uteblivna kommunikationerna haft stor del i denna utveckling.

En kvarglömd tågtidtabell blev upphov till en hobby

Julhelgen 1910, jag var då 8 år, gästades mitt hem av en släkting, som just hade varit ute och rest och fördenskull hade en tågtidtabell, som han sedan lämnade kvar, när han efter helgen reste sin väg. Jag började studera denna tabell. I början var den svårbegriplig, men allt eftersom det klarnade blev jag alltmer intresserad. Näst Gula Brigadens Hjältar blev det min käraste läsning. Till slut var tabellen så sönderläst att den bara bestod av lösa blad. Jag hade då aldrig sett ett tåg eller järnväg, inte ens på bild. Jag visste bara att det var något stort, som revolutionerat världen vi levde i, något som jag tyckte trollband människorna. Jag var idel öra när morfar vid brasans sken ingående berättade om de tågresor, han hade gjort.

Det fanns ingen karta till tabellen, så jag visste inte hur järnvägsnätet såg ut. Detta komparerades med att jag under rasterna i skolan studerade den stora väggkartan över Sverige. På denna knöt jag i fantasien ihop de olika järnvägslinjerna. Att kartbilden sedan inte stämde med verkligheten är en annan sak. I 15-årsåldern köpte jag min egen tågtidtabell. Järnvägskartan satte jag upp på väggen vid min säng och hade den alltid i blickpunkten. Jag tyckte emellertid att det var något som inte stämde. På sina håll var det gytter av järnvägar och på andra fattades sådana. Med en penna ändrade jag på linjerna och fick till slut fram ett järnvägsnät, som jag tyckte det borde vara. Jag visste då ingenting om näringsgeografi eller järnvägshistoria annat än att Nils Ericson hade byggt en del stambanor.

När jag i början av 1930-talet var medlem i en diskussionscirkel så valde jag för min del mitt favoritämne järnvägarna. Min barndoms kartsnitt plockades fram och med en del justeringar renritades och lades den efter diskussionen på nytt till handlingarna. När jag i anledning av denna arti-

kel 40 år senare letade fram min ungdoms järnvägskarta blev jag angenämt överraskad över hur väl jag tyckte denna passade in i nutiden. Jag behövde bara göra några mindre justeringar för att bilden bättre skulle passa in i järnvägsepoken.

Den här publicerade kartan är således ingen efterhandskonstruktion. När den ritades var det ingen, som ens i sina vildaste drömmar kunde tänka sig att motorism och privatbilism — om man nu ens visste om dessa begrepp — skulle kunna konkurrera med järnvägarna.

Plan över hur järnvägsnätet i Sverige kunde ha konstruerats

A. Primära stambanor (1—6)

Södra stambanan	Stockholm-Nyköping-Eksjö-Växjö-Kristianstad-Malmö	615 km
Västra »	Stockholm-Katrineholm-Töreboda-Falköping-Göteborg	410 »
Nordvästra »	Stockholm-Enköping-Västerås-Hallstahammar-Kolsva-Lindesberg-Filipstad-Munkfors-Sunne-Charlottenberg-(Oslo)	380 »
Norra »	Stockholm-Gävle-Sundsvall-Nyland-Umeå-Luleå	990 »
Ostkustbanan	Norrköping-Västervik-Oskarshamn-Kalmar-Karlskrona	400 »
Västkust »	Malmö-Helsingborg-Göteborg-Uddevalla-Vassbotten-(Oslo)	450 »

B. Sekundära stambanor (7—19)

Riksgränsbanan	Luleå-Gällivare-Kiruna-Riksgränsen-(Narvik)	435 »
N:a central »	Sundsvall-Ånge-Bräcke-Östersund-Storlien-(Trondheim)	360 »
Bergslags »	Gävle-Falun-Ludvika-Filipstad-Karlstad-Åmål-Göteborg	570 »
Ö:a central »	Gävle-Sala-Västerås-Torshälla-Katrineholm-Norrköping	280 »
Dala »	Enköping-Sala-Avesta-Bolänge-Rättvik-Mora	240 »
V:a central »	Ludvika-Lindesberg-Örebro-Hallsberg-Askersund-Mjölby	210 »
Värmlands »	Västerås-Köping-Arboga-Örebro-Karlskoga-Karlstad	190 »
Västgöta »	Töreboda-Mariestad-Lidköping-Vänersborg-Uddevalla	165 »
Öst—Väst »	(Visby)-Västervik-Vimmerby-Eksjö-Jönköping-Borås-Göteborg	335 »
S:a central »	Mjölby-Ödeshög-Jönköping-Värnamo-Markaryd-Helsingborg	340 »
Syd—Öst »	Göteborg-Borås-Värnamo-Alvesta-Växjö-Nybro-Kalmar-(Öland)	280 »
Syd—Väst »	Kalmar-Vissefjärda-Tingsryd-Broby-Hässleholm-Helsingborg	260 »
Blekinge »	Karlskrona-Karlshamn-Kristianstad	130 »

C. Kompletteringsbanor för norrlandstrafiken¹ (20—22)

Örnsköldsvik-Forsmo-Bräcke; Ånge-Ljusdal; Bollnäs-Falun	450 »
---	-------

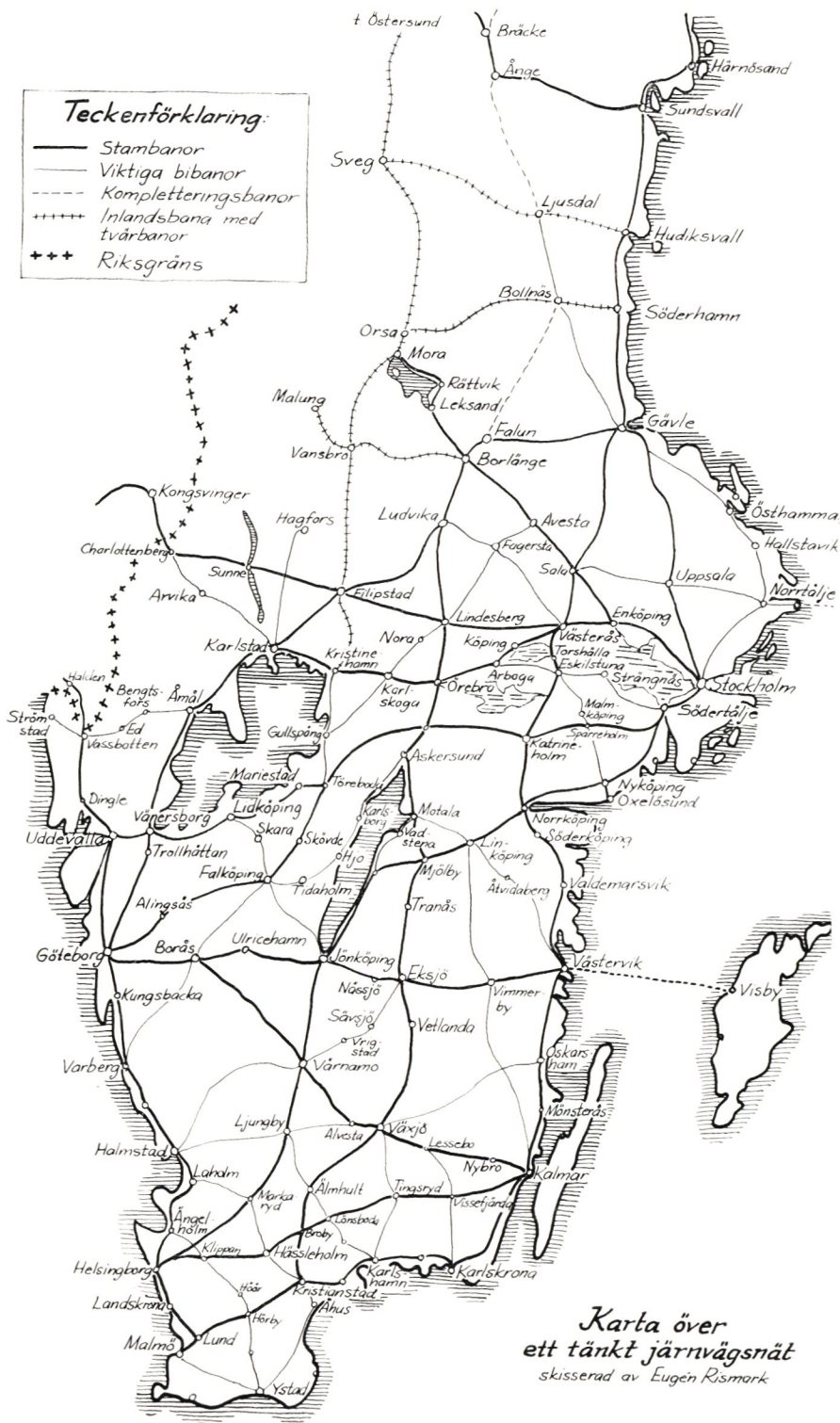
D. Inlandsbanan med tvärbanor (23—29)

23 Boden-Älvsbyn-Arvidsjaur-Storuman-Strömsund-Östersund-Sveg-Mora-Filipstad-Kristinehamn	1.130 km	
24 Skellefteå-Boliden-Jörn-Arvidsjaur	140 »	
25 Umeå-Vännäsby-Lycksele-Storuman	230 »	
26 Härnösand-Kramfors-Sollefteå-Forsmo-Hoting	170 »	
27 Hudiksvall-Ljusdal-Sveg	155 »	
28 Söderhamn-Bollnäs-Orsa-Mora	150 »	
29 Borlänge-Vansbro-Malung	125 »	= 2.100 km

¹ Förutom järnvägar för genomfart och lokaltrafik utgör bandelarna alternativa sträckor för Norra stambanan. Bron över Ängermanälven vid Nyland samt järnvägarnas sammanförande i Gävle till en »getingmidja» är sårbara vid krigsfara och katastrofala olyckshändelser.

Teckenförklaring:

- Stambanor
- Viktiga bibanor
- - - Kompletteringsbanor
- ++++ Inlandsbanor med tvårbonor
- +++ Riksgräns



E. Viktigare bibanor (för genomfartstrafik)

30—		
58	Upptagna å vidstående karta	3.265 km
59	Luleå-Kalix-Haparanda-(Finland)	105 » = 3.370 »

Sammanlagda antalet järnvägssträckor utgör c:a 13.000 km. Dessutom måste man räkna med ett tillskott av 30—50 övriga bibanor för ren lokaltrafik, utgörande tillsammans 1.500—2.000 km — banor som vid det här laget torde ha varit nedlagda.

Avstånden är beräknade och ingår endast i egen anlagd sträcka. Avstånden å Västra stambanan räknas således först från Järna.

Kommentarer till järnvägskartan

Principerna för järnvägsnätets konstruktion har varit, att ändpunkterna för stambanor och viktiga bibanor skulle grunda sig på livskraftiga och utvecklingsbara befolkningscentra, varigenom genomfartstrafik automatiskt skulle uppstå. Som en följd härav har följande orter vid sidan om Stockholm, Göteborg och Malmö blivit stödjepunkter, nämligen a) kombinerade med hamnar: Luleå, Sundsvall, Gävle, Norrköping, Västervik, Kalmar, Karlskrona, Karlshamn, Ystad, Helsingborg, Halmstad och Uddevalla; b) övriga viktigare knutpunkter: Ludvika, Karlstad, Västerås, Töreboda, Falköping, Borås, Mjölby, Växjö och Kristianstad. Knutpunkterna i det gamla järnvägsnätet har väl varit och är ur trafiksynpunkt orationella, t ex Krylbo, Tillberga, Frövi, Kil, Öxnered, Laxå, Gårdsjö, Stens-torp, Herrljunga, Norsholm, Vislanda, Eslöv, Åstorp m fl.

Till den sk Nordvästra stambanan, Stockholm—Västerås—Lindesberg—Sunne—Charlottenberg, kanske man i dag ställer sig frågande, varför en närmare motivering kan vara på sin plats.

Sverige hade i mer än 200 år varit ledande inom järnhanteringen, vi svarade därvid för 35 % av världsproduktionen. England t ex fick 85 % av sitt järn från oss. Från omkr 1810 började emellertid en omsvängning att ske. Nu kunde England m fl själva producera sitt järn med hjälp av ångkraft och nya smältningsmetoder, där stenkolk för första gången ingick. Komponenterna här hemma var ju vattenkraft och träkol. Järnhanteringen, som i huvudsak var koncentrerad till Bergslagen, hade dessutom primitiva transportmetoder att dras med, mot att utlandet hade moderna järnvägar att tillgå. Sådana började byggas i England 1825. Här hemma fick man nöja sig med hästbanor kombinerade med båttransporter på insjöarna med ideliga omlastningar som följd. För att t ex nå utskeppningshamnen Kristinehamn måste järnet från bruken i Filipstadsområdet omlastas inte mindre än 8 gånger.

Svensk järnhantering befann sig vid århundradets mitt således i ett betryckt läge. Att ingen järnväg planerades genom Sveriges dåtida »Ruhr-område» är mer än märkligt. En sådan bana hade, förutom angörande av många bruk, samlat upp trafiken från de korsande vattenlederna. Banan

hade också varit den genaste vägen mellan Stockholm och Oslo. C:a 250 km av denna led hade uppvägt ett senare tillkommet virrvarr av järnvägar om 500 km, vilka nu till 90 % är nedlagda.

Järnhantering i stor skala förekom även i norra Uppland samt i Kronobergs län, i det senare fallet var det också fråga om en omfattande träavverkning. Järnvägar Gävle—Norrtälje och Kalmar—Helsingborg hade därför sitt berättigande. Då man 1850 inte hade några isbrytande fartyg måste färjeledernas ändpunkter ligga vid öppna havet. Från finsk-rysk sida hade man för förbindelserna mot Sverige Hangö som utgångspunkt. Som en logisk följd härav hade en järnväg Stockholm C—Norrtälje—Kapellskär varit på sin plats. Inlandsbanans utgångspunkt borde ha varit Boden i stället för Gällivare, varigenom många dyrbara mil kunde ha inbesparats.

Planerna på ett fixt järnvägsnät kunde givetvis inte läggas fram på en gång, de måste växa fram. Hade bara de väsentligaste stambanorna varit rätt dragna, så skulle sträckningen av övriga banor så småningom gett sig självt.

Järnvägsbyggaren som ej trodde på järnvägar

Den oscariska epokens historieskrivare var i hög grad fångna i auktoritetstänkande. Den som innehade en hög post var ofelbar och hans insatser överdimensionerades gärna. Andra, som inte hade nått så långt men som ändå hade gjort stora insatser, nämndes ofta bara i förbigående eller förbigicks helt. Under min skoltid framställdes Nils Ericson som den store järnvägsbyggaren och en av rikets stora män. Däremot förekom inte ett ord om att den svenska järnvägens fader var Adolf Eugène von Rosen. Han som i tio års tid oförtrutet arbetade på järnvägar i Sverige, inte minst genom att försök väcka den tröga opinionen, varigenom han förskaffade sig många avundsmän och belackare. På egen bekostnad lät von Rosen inkalla ingenjörer från England, där han själv hade studerat järnvägar, för att göra undersökningar här. När det så äntligen blev fråga om järnvägsbyggen, ja, då fick inte von Rosen vara med. Då sade, visserligen med väl inlindade ord, den allsmäktige Nils Ericson nej!

Åt överste Nils Ericson, som var en berömd kanalbyggare och som åtnjöt stor auktoritet, uppdrogs 1855 att leda statens järnvägsbyggen. Han erhöll därvid nästan oinskränkt makt — något som väl Kungl. Maj:t inte så där utan vidare frivilligt hade gått med på? Samtidigt tillsattes en kommitté om tre personer, benämnd 1856 års järnvägskommitté, som skulle utforma järnvägsnätet. Avsikten var att även Nils Ericson skulle kunna delta i detta arbete, vilket han dock inte gjorde. I stället utarbetade han egna förslag, som fick till följd hetsiga diskussioner i riksdagen när förslagen konfronterades mot varandra.



Adolf Eugène von Rosen
— svenska järnvägarnas fader.



Järnvägsbyggaren Nils Ericson.

Valet av Nils Ericson som arbetsledare var säkerligen riktigt. Han var i det fallet mycket dugande, men hans inflytande på planeringen av järnvägsnätet, så fixerad som han var till sjötrafik, kan nog diskuteras. Han var som sagt kanalbyggare, som saknade tilltro till järnvägar, och som enligt uppgift aldrig hade sett en järnväg! Dock har Nils Ericson gjort två saker som en eftervärld skall vara tacksam för, nämligen sträckningen av Västra stambanan samt den s k sammanbindningsbanan eller rättare sagt Stockholms centralstation. Det var starka krafter som ville att Västra stambanan skulle gå norr om Mälaren. Från början hade järnvägarna sina ändpunkter i Stockholm vid Norra resp Södra Bantorgen. Nu var det många som ansåg att man borde sammanföra nord- och sydgående trafik till en s k säckstation i trakten av Humlegården och Nybroplan — det skulle verkligen tagit sig ut med en stor och skräpig bangård i dessa trakter! Det var många som ansåg att sammanbindningsbanan var en vanvettig idé, men även i det här fallet segrade Nils Ericsons fasta beslutsamhet.

I dag är säkerligen Stockholm C den mest ändamålsenliga järnvägsstationen i Europa: mitt i centrum av en storstad med hög kapacitet och ett minimum till bangård. När man kommer t ex söderifrån passerar man knappt en enda växel förrän man befinner sig på centralen. Det är skillnad med de stora skräpiga bangårdarna till säckstationer på många platser ute

i Europa. Flaskhalsen för Stockholm C är södra infarten. Ett särskilt dubbelspår Järna—Årstabron för den snabba trafiken vore här på sin plats.

Erfarenheterna utifrån beaktades ej

Som slutomdöme kan man notera, att några sakliga skäl för de uteblivna kommunikationerna inte fanns, utan dessa får helt tillskrivas konservatism och bristande kompetens. Det mest anmärkningsvärda i saken är, att postledningen under halvtannat århundrade så suveränt lyckades utmanövrera alla konkreta förslag som förelåg från statsmakternas sida.

I fråga om felplanerade och sent påtänkta järnvägar kan postledningen under 130 år tillskriva sig en stor del av äran. Dock inte hela. Statsmakterna kan också göra anspråk på sin del av kakan. Kungl Maj:t borde naturligtvis tidigare ha tagit upp frågan om järnvägar, om inte förr så åtminstone när von Rosen väckte förslag om sådana 1845. Man borde också ha sänt en studiedelegation till utlandet, där man hade goda erfarenheter redan i mitten på 1830-talet. Alldeles utan rapporter utifrån var man dock ej. En utmärkt sådan hade man tex i en skildring från 1834 av Carl af Forsell, vilken bl a redogör för världens första längre järnväg, nämligen Manchester—Liverpool-banan. Denna järnväg, som invigdes den 15 sept 1830, gick parallellt utmed landsvägs- och kanaltrafiken. I Sverige var man 30 år senare nästan vettskrämd för att bygga järnvägar utmed landsvägar och sjöfartsleder!

Så här rapporterade Forsell om Manchesterbanan: »Den vanliga tiden som fordrades att på kanalerna mellan Manchester och Liverpool transportera tyngre varor var 36 timmar. Dessa varor forslas nu samma väg och till samma pris på 2 timmar. Afgiften för passagerare har också blifvit ned satt till mindre än hälften mot hvad fordom var. Också har såväl varu transporter som de resandes antal triplerats sedan jernbanan blef öppnad, och Bolagets aktier ha stigit betydligt i värde». Som kuriositet kan nämnas att bolaget årligen skulle betala en fattigavgift å 4.000 pund sterling till socknarna utmed banan.

Forsell, som var full av beundran över det nya kommunikationsmedlet, hänvisar till de goda resultaten även för USA. Järnvägar började byggas här 1827 och det nya trafikmedlet omfattades med stort intresse. Här fanns inga konservativa krafter som bromsade. År 1833 fanns här inte mindre än 46 bandelar, omfattande c:a 3.000 km, som var i bruk efter inte stort mer än 5 års utbyggnad. Vidare var 137 bandelar föreslagna till byggnad. »Häraf synes man berättigad till den slutsats, att sådana vägar i Sverige, själva jernets hemland, borde oaktat, dess glesa befolkning, bära sig», säger författaren till slut. USA var vid denna tid ett i allra högst grad glesbefolkat land. År 1830 hade det knappt 13 millioner invånare.

I England och USA byggdes järnvägarna i privat regi. För Belgien, där järnbanor påbörjades 1834, var det däremot staten som hade hand om utbyggnaden fram till 1850, då även enskilda fick bygga järnvägar, vilka dock förstatligades omkr 1870. Man var också förutseende i fråga om planeringen. Man eftersträvade nämligen genomfartstrafik — en idé som synes ha varit rätt främmande för de svenska planerna. För dessa tycks det inte ha varit ett järnvägsnät man önskade, snarare ett system i formen av ett träd — stambanor med förgreningar.

En annan samtida röst är överpostdirektören Hugo Adolf Hamilton, postchef 1845—50, som i en rapport från den 18 sept 1846 efter en tjänste-



Postkuppé från 1870-talet. I Postmuseum.

resa på kontinenten, då han hade färdats på järnbanan Berlin—Stettin bl a säger: »— — — i tillfälle erfara den oberäknliga vinst för postkommunikationerna, all annan rörelse att förtiga, som af järnvägarna, denna vår industris största uppfinning, drages». Denna rapport borde nog ha studerats av en senare poststyrelse innan den avgav sitt negativa utlåtande i järnvägspostfrågan 1858!

Det saknades således inte studieobjekt för de svenska järnvägsplanerarna. Det gällde bara att utnyttja dessa objekt, vilket tydligen inte gjordes. Bortsett från von Rosen, vilken man för övrigt försökte intrigera bort, fanns det knappast någon av de ledande som kunde något om järnvägar. En av ledamöterna i 1856 års järnvägskommitté, chefen för den nybildade väg- och vattenbyggnadskåren — nu Vägverket — A E von Sydow trodde ej heller på järnvägar, utan det skulle enligt hans mening ställa sig förmånligare med kanaler och »präktiga» landsvägar med »flata stenar för vagnshjulen»!¹⁾ Han motarbetade också von Rosens järnvägsplaner genom att i tysthet granska kostnadskalkylerna, som han påstod inte stämde, för att därigenom avråda från aktieteckning. Enligt tillgängliga källskrifter var hans åtgärder härvidlag utslag för »grov avundsjuka».²⁾

Egentligen är det fantastiskt, att man kunde investera så enorma belopp i något som strängt taget saknade varje uns av riksplan. Anläggningskostnaderna inklusive marklösen, stationsbyggen etc, efter 70—75.000: — per bankilometer, blir för 17.000 km järnväg c:a 1,2 milliarder, detta räknat efter dåtidens penningvärde.

Varje kommunikationsmedel såsom flyg, tåg, bussar och båtar (färjor) kompletterar varandra, men järnvägarna torde under lång tid framöver även i fortsättningen utgöra pulsådern i all trafik. De har i sitt sammanhang stor kapacitet och är energisnåla, snabba, bekväma, trafiksäkra och miljövänliga samt, genom sina lägre taxor, särskilt konkurrenskraftiga. Synd bara, att våra dagars järnvägsdebatt skall vara så infekterad och osaklig. Författaren till dessa rader har, genom att efter bästa förmåga försöka analysera det historiska sammanhanget, velat medverka till en mera konstruktiv debatt.

¹ Se Carl Viksten: De svenska järnvägarnas uppkomst och utveckling.

² Se Iwan W. Fischerström: Sveriges Järnvägar.