

Lunds Universitetet

Ekonomisk-historiska institutionen

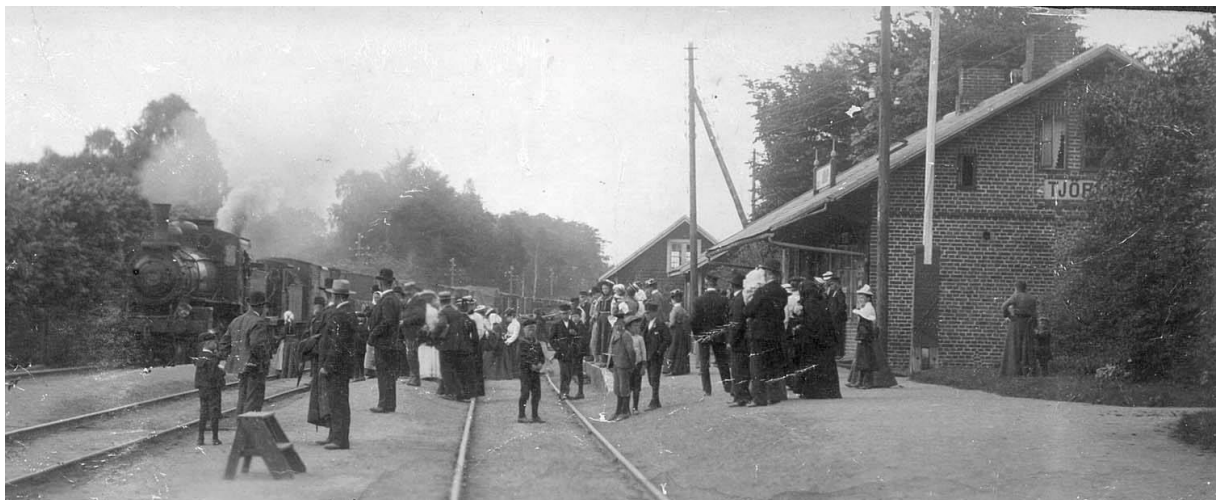
EKHK31 Kandidatuppsats VT-2018

Examinator: Thor Berger

Handledare: Kerstin Enflo

Kursansvarig: Thor Berger

NÄR TÅGET KOM TILL TJÖRNARP



Eric Samuelson

Maj 2018

ABSTRACT

Under senare delen av 1800-talet började järnvägarna byggas i Sverige. Det växte efterhand upp samhällen och städer på de platser där stationerna byggdes. Södra stambanan, som går från Malmö till Falköping, och sedan vidare till Stockholm, började byggas 1856. Järnvägen byggdes genom Tjörnarps socken 1858–59. Tjörnarps ligger mellan Höör och Hässleholm. Det anlades järnvägsstationer både i Höör, Sösdala och Hässleholm med trafikstart år 1860, men det blev ingen station i Tjörnarps förrän 15 år senare, 1875.

Forskningsuppgift är att söka svar på frågorna: Varför byggdes det en järnvägsstation i Tjörnarps? Vad hände på orten Tjörnarps ur en samhällsekonomisk synvinkel, efter det att järnvägsstationen hade byggts?

Det var ursprungligen inte tänkt att det skulle bli någon station i Tjörnarps. Stambanan var från början bara enkelspårig. Trafikintensiteten ökade efterhand på Södra stambanan, så att man beslöt att bygga en mötesplats med förbipasseringsspår i Tjörnarps 1874. Efter lokala påtryckningar byggdes mötesplatsen ut med godslastkaj och en station år 1875. På denna plats fanns historiskt ingen bebyggelse. Det började ganska snart uppstå ett samhälle med olika slags av handel och serviceverksamheter. Dessutom byggdes även industrier i form av ett tegelbruk och en stärkelsefabrik. Tjörnarps socken fördubblade sin befolkning under andra hälften av 1800-talet.

Innehållsförteckning

1.	Introduktion	1
1.1.	<i>Bakgrund</i>	1
1.2.	<i>Syfte</i>	2
1.3.	<i>Forskningsfrågor</i>	3
1.4.	<i>Avgränsningar</i>	3
1.5.	<i>Teoriram och tidigare forskning</i>	4
2.	Metod / Material	20
3.	Resultat	22
4.	Analys och Diskussion	43
5.	Sammanfattning/Slutsatser	50
	Litteratur- och referensförteckning	56
	Bilagor	
	Figurförteckning	
	Diagramförteckning	
	Tabellförteckning	

1. Introduktion

1.1. Bakgrund

Vad hände i Sverige, nationellt och lokalt på landsbygden, ur en samhällsekonomisk synvinkel, när järnvägarna drogs fram i landet, under mitten och slutet av 1800-talet? Utvecklingsblocket kring järnvägarna har beskrivits i många sammanhang som att detta var en starkt bidragande faktor i den industriella och ekonomiska samhällsutvecklingen både i världen och lokalt i Sverige.¹

Under åren 1853–54 togs beslut i Sveriges riksdag att påbörja det statliga järnvägsbyggandet.² Ett järnvägsnät bestående av "stambanor" skulle byggas och drivas i statlig regi. Stambanenätet skulle också kompletteras med banor av lokal karaktär. Dessa skulle byggas och drivas i privat regi.³ I Skåne började man bygga den första delen av Södra Stambanan, som sträckte sig från Malmö till Falköping. Där anslöts den till Västra Stambanan, som sedan fortsatte till Stockholm. Under åren 1855–56 byggdes och färdigställdes den första delsträckan som var mellan Malmö och Lund.

Anläggningsarbetet fortsatte norrut i löpande takt. Hela Södra stambanans sträckning till Falköping, där den ansluter till Västra stambanan, blev färdig den 1 december 1864. Det var 8 år efter byggstarten, som man kunde åka hela vägen från Malmö till Stockholm. På orterna Eslöv, Stehag och Höör öppnades stationer som började trafikeras 4 oktober 1858. Sösdala den 18 juli 1859 och Hässleholm den 1 december 1860.⁴ Ytterligare ett stationsläge tillkom 1875, dock 15 år senare, i Tjörnarp som ligger mellan Höör och Sösdala. De nya stationerna, Stehag, Höör, Tjörnarp, Sösdala och Hässleholm etablerades mitt ute på landsbygden. Vid den tiden, mitten av 1800-talet, fanns där inga tätorter. Detta geografiska område utgörs av vad som kallas "Skånes Risbygd". Det vill säga området mellan slättlandet i söder och skogsbygden i norr. Bebyggelsen bestod i princip av små "bondgårds byar", som var utspridda över landskapet, och historiskt organiserade i församlingar med utgångspunkt från kyrkorna. Efter det att järnvägarna byggts, bosatte sig människor efterhand i anslutning till stationerna och skapade verksamheter och

¹ (Schön, Vår världs ekonomiska historia. Del II. Den industriella tiden, 2010, ss. 124-131)

² (järnväg.net, 2001-2015)

³ (Anderberg, Mehr, & m.fl., 1962, s. 147)

⁴ (Welin, Statens Järnvägar 1856-1906, Historisk-Teknisk-Ekonomisk Beskrifning, Del 2, 1906, s. 52)

skaffade sig utkomst där. Tiden gick och det växte upp samhällen, i varierande omfattning och strukturer, kring de nya järnvägsstationerna.

Sträckningen av Södra stambanan förbi Tjörnarps blev klar 1860. Stationen byggdes där 15 år senare och år 1875. På orterna Höör, Sösdala och Hässleholm hade stationer byggts redan åren 1858 resp. 1859 och 1860.

Järnvägen drogs fram rakt genom Tjörnarps socken. En station för passagerare och godstrafik anlades i ett terrängavsnitt i utmarkerna som låg mitt emellan ett par små byar inom Tjörnarps socken. Det fanns inte någon mänsklig bebyggelse alls på den aktuella platsen, inom någon kilometers radie, vid den tiden.

Ett samhälle växte så småningom upp kring järnvägsstationen, som ligger mellan en till två kilometer från kyrkbyn med namnet Tjörnarps. Under årens lopp utvecklades Tjörnarps stationssamhälle till en tätort med mer än 1000 invånare. Över tiden har samhället genomgått olika utvecklingsskeden vad gäller samhällsservice, småindustrier och turism. År 1979 stängdes stationen, i likhet med många andra mindre stationer längs stambanan. I december 2014, öppnades stationen på nytt, och då i form av en "Pågatågs station".

1.2. Syfte

Huvudsyftet med min uppsats är att ta reda på varför det byggdes en järnvägsstation i Tjörnarps samt att ta reda på utvecklingsförloppet i socknen med avseende på järnvägsstationens tillkomst. På vilket sätt det sedan växte upp ett samhälle i Tjörnarps. Primärt vill jag studera infrastrukturens, i form av förändrade transportmöjligheter och järnvägens delaktighet i denna samhällsutveckling.

Studien skall göras utifrån ett ekonomiskt historiskt perspektiv. Utgångspunkten är att det bevisligen växte upp ett livskraftigt och autonomt samhälle i Tjörnarps under slutet av 1800-talet. Samhället bildades i ett geografiskt område, där det tidigare inte fanns någon bebyggelse alls. Det första delsyftet är att försöka ta reda på bakgrunden till varför det etablerades en järnvägsstation just i Tjörnarps. Ett andra delsyfte är att skapa en bild av den samhällsordning som skedde i samband med och efter att järnvägen och stationen byggdes i Tjörnarps. Ytterligare delsyftet är att identifiera och att få en bild av de faktorer

som var och en för sig själv, eller i en samverkan sinsemellan bidrog till att driva utvecklingen. Dessutom skall den faktiska utvecklingen stämmas av mot den teoretiska bakgrundsbilden.

1.3. Forskningsfrågor

För att nå målet och syftet, har jag satt upp följande forskningsfrågor som skall vägleda arbetet med uppsatsen:

- Varför byggdes det en järnvägsstation i Tjörnarp?
- Vad hände på orten Tjörnarp, ur en samhällsekonomisk synvinkel, efter det att järnvägsstationen hade byggts?

1.4. Avgränsningar

Studien skall avgränsas geografiskt till att belysa den samhällsekonomiska utvecklingen i Tjörnarp. I syfte att validera studien skall jämförelser göras med dels närliggande orter med tågstationer, dels orter utan tågstationer. Även jämförelser skall göras med Sveriges utveckling i sin helhet på ett övergripande sätt.

Tidsmässigt skall studien primärt fokuseras på perioden från järnvägsstationens tillkomst i Tjörnarp 1875 och cirka 25 år framåt. Det vill säga från 1875 till 1900. Eller så långt fram i tiden till dess att effekterna av stationens etablering kan skönjas. Enligt E. Heckscher kan en järnväg ha funnits många år innan att man har kunnat upptäcka någon förändring. När förändringen sedan kommer, beror den på tillkomsten av nya faktorer, som samverka med eller är beroende av den redan befintliga järnvägen.¹ Under 1920-talet inträffade den så kallade "andra transportrevolutionen".² Ett nytt utvecklingsblock uppstod under 1920 – 30 talet i och med att förbränningsmotorn kom i tillämpningar i både personbilar och lastbilar, som efterhand tog över uppgifter från järnvägstrafiken.

¹ (Heckscher, 1907, s. 11)

² (Andersson-Skog, 1993, s. 2)

Detta innebär att i och med att nya transportmedel kom in i bilden, så kan effekterna av järnvägsetableringen i sig bli svår att urskilja och härleda.

Även tiden av några årtionden innan och fram till stationsetableringen skall översiktligt analyseras. Syftet är att försöka identifiera utgångspunkterna och förutsättningarna som rådde innan järnvägen drogs fram.

1.5. Teoriram och tidigare forskning

För att analysera och utvärdera utvecklingen i Tjörnarps med anledning av järnvägen och stationsetableringen där tänker jag ett angreppssätt dels från ett makroperspektiv och dels från ett mikroperspektiv. Jag menar att det är viktigt att placera in den lokala utvecklingen i ett större sammanhang och ha utblickar mot vad som hände i omvärlden vid samma tidsperiod. Detta är för att kunna förstå, vad som hände på orten Tjörnarps i samband med att järnvägen och stationen byggdes, och att kunna beskriva orsak och verkan. Vilka delar av utvecklingen på orten berodde på järnvägen och dess samverkan med lokala faktorer? Vad berodde på den allmänna utvecklingen i landet och regionen i sig? Kunde detta ha inverkan på den lokala utvecklingen oavsett järnvägens tillkomst? Dessutom bör man ha relevant teoribild med i bedömningarna.

Vad var det som hände i Sverige vid den tidpunkten, mitten och slutet av 1800-talet, och hur var den svenska utvecklingen kopplad till omvärlden?

Agrara omvandlingen

Ännu, fram till mitten av 1800-talet var Sverige ett utpräglat jordbruksland. Detta var fallet även i en jämförelse med andra västeuropeiska länder. Andelen jordbruksbefolkning i Sverige, utgjorde ungefär samma andel av befolkningen vid 1800-talets början som vi 1870-talet.¹

Den *agrara omvandlingen* i Sverige skedde under första hälften av 1800-talet genom enskifte, storskifte och laga skifte.² Ur en global ekonomiskhistorisk synvinkel anses det att ett lands agrara omvandling oftast har utgjort utgångspunkten för, eller har varit en

¹ (Svenska Landskommunernas Förbund m.fl., 1962, ss. 89-90)

² (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, s. 61)

förutsättning för en industriell omvandling och därmed ekonomisk tillväxt.¹ Den agrara omvandlingen, generellt och i Sverige innebar att det efterhand behövdes färre människor i jordbruket, för att producera samma eller större mängd livsmedel. Det blev ju då ett antal människor "över" som kunde flytta på sig för att skapa nya sysselsättningar och försörjning på andra platser, där det fanns sådana förutsättningar. Under perioden från 1800 till 1850 ökade Sveriges befolkning kraftigt. Nästan 50 % ökning.² Problemet med "befolkningsöverskottet" löstes på två olika sätt under perioden 1860 - 1900. Dels genom emigration till andra länder främst till Nord Amerika, dels genom industrialisering av Sverige.

Den svenska "industriella revolutionen" innebar också en omfattande "intern migration". Det innebar alltså att arbetskraft flyttade från landsbygden till samhällen och till städer. Genom industrialiseringen och befolkningsomflyttningen uppstod en stor efterfrågan av transporter av varor och livsmedel och även människor. Genom järnvägarnas tillkomst inleddes en revolution inom transporttekniken. När järnvägarna hade kommit i bruk, blev det så att befolkningen drog sig bort från landsbygden och till stationslägen och knutpunkter. Mellan stationslägena, utmed järnvägslinjerna, blev det också så att befolkningen minskade.

Lantbruket skulle dra ytterligare strukturella fördelar av järnvägarnas tillkomst.³ Enligt referensen skulle egendomsvärdena stiga och hushållningen skulle baseras på att frambringa ladugårdsprodukter istället för brännvin. Den mängd tid som lantbrukarna lade på varustransporter skulle istället kunna användas nyttigare i lantbruket. Det härigenom uppkomna överskottet på hästar för transportändamål, skulle ersätta med ett ökat antal kor som skulle ge en direkt avkastning.

Industriella omvandlingen

Den *industriella omvandlingen* anses ha startat i Sverige under perioden 1850 – 1890.⁴ Under tiden dessförinnan hade det agrara samhället dominerat i Sverige. Den ekonomiska utvecklingen i Sverige under mitten av 1800-talet drevs i mycket stor utsträckning på av en ökande export. Det var i första hand exporten som var

¹ (Gadd, 2009, s. 11)

² (Svenska Landskommunernas Förbund m.fl., 1962, ss. 91-92)

³ (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, ss. 30-33)

⁴ (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, s. 137)

”tillväxtmotorn”. Men liberaliseringen av handeln var den faktor som hade avgörande inverkan på hemmamarknadens tillväxt.¹ Genom förordningar år 1864 gavs det möjligheter att idka handel även på landsbygden. Denna näringsfrihet gällde alla och även kvinnor.² De dominerande svenska exportvarorna var havre, trä och järn. Alltså produkter hämtade från naturens resurser.³ Exporten gav i gengäld pengar till bönderna och enskilda företagare som betalning och stärkte både de lokala böndernas och företagens och även landets ekonomi. Den ökande efterfrågan på varor resulterade i investeringar i nya företag och industriverksamheter. Denna utveckling var både ett resultat av och krävde dessutom investeringar i förbättrad ändamålsenlig infrastruktur. Här kommer järnvägsinvesteringarna in i bilden. Transportinfrastrukturens utveckling var en viktig komponent i den industriella ekonomiska utvecklingen i Sverige vid den tiden. Järnvägsutbyggnaden hade en mycket stor betydelse i samband med den industriella omvandlingen i Sverige. Det anses att järnvägarna var den mest betydande faktorn i industrialiseringsprocesserna i hela Europa.⁴

Befolkningstillväxten

Befolkningstillväxten som skedde i Sverige under 1800-talet hade ett samband med övergången från ett traditionellt samhälle till ett modernt samhälle. Begreppet definieras som *demografisk transition*.⁵ I samband med övergången, transitionen, från det traditionella samhället till det moderna samhället ökar befolkningen. Detta har sin orsak i att både födelsetalen och dödstalen sjunker, men i olika takt. Dödstalen sjunker snabbare, vilket betyder att befolkningen ökar under omvandlingsperioden. Den demografiska omvandlingen innebar stora förändringar i det svenska samhället.⁶ Detta innebar rimligen både stora möjligheter och samtidigt stora påfrestningar. Det blev fler människor som kunde utföra produktivt arbete. Naturligtvis var detta kopplat till att det uppstod nya möjligheter till nya typer av sysselsättning som hade ekonomisk bärkraft.

¹ (Montgomery, 1947, ss. 152-153)

² (Montgomery, 1947, s. 166)

³ (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, s. 142)

⁴ (Svenska Landskommunernas Förbund m.fl., 1962, s. 153)

⁵ (Schön, Vår världs ekonomiska historia. Del II. Den industriella tiden, 2010, ss. 11-15)

⁶ (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, ss. 53-57)

Samtidigt blev det en påfrestning genom att fler människor behövde försörjning och boende och mat för dagen. I många fall ledde detta istället till emigration under slutet av 1800-talet.

Institutionella ramverket

Det *institutionella ramverket* förändrades i Sverige under mitten av 1800-talet. Med det institutionella ramverket menas regler, normer och vanor.¹ Institutioner karakteriseras exempelvis av faktorer som definieras av politiska, sociala, kulturella och rättsliga omständigheter.

Några exempel på strukturförändringar i institutionella ramverket kan nämnas.

Skråväsendet avvecklades successivt över en tidsperiod under mitten av 1800-talet.

Avgörande reformer beslutades under åren 1846 samt 1864. Man upphävde städernas privilegier för handel och näringsutövning, vilket gjorde att landsbygden fick rätt till näringsutövning. Riksdagen reformerades så att ståndsrepresentationen avskaffades år 1865. Kommunallagar instiftades år 1862.² Allmän skolgång i form av Folkskola infördes år 1842.

Ytterligare exempel är företags möjlighet att organiseras i form av aktiebolag. Denna ordning reglerades i svensk lag år 1848. Likaså började affärsbankerna växa fram under perioden 1860 – 80 – talen. Detta underlättade rimligen de framväxande industriverksamheterna att låna upp pengar för att kunna driva sina verksamheter.³

Produktionsfaktorerna

Betydelsen av de klassiska *produktionsfaktorerna* jord, arbete och kapital, samt även entreprenörskap, bör rimligen också ha en lokal betydelse. Tillgången till kapital organiserades genom att banker började etableras under mitten av 1800-talet.⁴

Förekomsten av produktionsfaktorer, måste enligt min mening ha varit avgörande för en utveckling i det lokala perspektivet, det vill säga att det fanns arbetskraft tillgänglig. Även om denna kanske ganska lätt kunde förflytta sig. Något som kanske varit viktigare, vid den tiden, är om det lokalt fanns någon form av naturresurser, till exempel bra åkermark

¹ (Gunnarsson & Rojas, 2008, ss. 20-25)

² (Montgomery, 1947, ss. 147-149)

³ (Montgomery, 1947, ss. 217-245)

⁴ (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, s. 60)

eller betesmark för lantbruk. Naturresurser i form av mineraler, lera, torv, eller skog. Viktigt är också om det fanns kraftkällor som gav möjligheter till förädling, som till exempel vattendrag med fallhöjd.

Utvecklingscykel

Den ekonomiska tillväxten, som började i Sverige under mitten av 1800-talet kan beskrivas som början på en långsiktig ekonomisk utvecklingscykel som sträckte sig över ca 100 år.¹ Man brukar sätta åren 1870-talet till 1970-talet som ungefär motsvarar den industriella utvecklingscykelns början och slut i Sverige. Ett sådant långt utvecklingsförlopp brukar i sin tur delas in i underliggande dels strukturcykler, dels byggcykler.² Drivkrafterna i utvecklingscyklerna består i sin tur av samverkan mellan olika former av utvecklingsblock. Utvecklingen i Sverige har stora orsakssamband med både den agrara omvandlingen och järnvägsutbyggnaden under 1800-talet.

Utvecklingsblock

Med begreppet utvecklingsblock menar man utvecklingsförlopp som bygger på samverkan eller komplementaritet kring teknik- och metodinnovationer.³ Inom denna utvecklingscykel uppstod det olika utvecklingsblock som skapades utifrån innovationer och tekniska framsteg.⁴ Järnvägarna var ett sådant utvecklingsblock. Man kan egentligen formulera dels ett bakomliggande innovationer eller utvecklingsblock som resulterade i att man lärde sig att kunna bygga järnvägar och med där till hörande tekniska komponenter som till exempel, lokomotiv, vagnar, signalutrustning med mera, dels ett därpå följande utvecklingsblock som drevs fram av att det byggdes järnvägar och att denna teknologi användes i samhällsutvecklingen.

Utvecklingsblocket järnvägarna

Det historiska ursprunget till järnvägar, eller spårbunden transport, ligger mycket långt tillbaka i tiden.⁵ Man har länge använt sig av hästar för att dra vagnar med hjul för

¹ (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, ss. 23-24)

² (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, ss. 23-34)

³ (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, ss. 21-23)

⁴ (Schön, Vår världs ekonomiska historia. Del II. Den industriella tiden, 2010, ss. 44-45)

⁵ (Schön, En modern svensk ekonomisk historia, 2000, ss. 124-136)

transporter. Det var ofta begränsningar i både framkomlighet och lastförmåga, beroende på vägunderlagets beskaffenhet. På kortare sträckor, där man hade specifika transporter, anordnade man rälsbanor av trästockar.¹ Slitaget på trästockarna blev stort. Detta kunde lösas genom att man belade träskenorna med tunna plattor av smidesjärn. Under 1770-talet i England utvecklades en metod att istället valsa fram homogena stålskenor.² Detta var ett resultat av utvecklingsblocket kring stålframställningen. Genom denna innovation, att lägga ut rälsbanor av stålskenor, hade en av grundkomponenterna för järnvägarna uppstått. Tekniken för att tillverka räls på ett lämpligt sätt uppfanns dock inte förrän 1820, i England.³

Lastförmågan på vagnarna ökade och rullmotståndet mot underlaget minskade. Detta innebar att det åtgick mindre dragkraft och mindre energi för dessa transporter jämfört med tidigare. Man kunde då på ett kraftfullt sätt förbättra framkomligheten oavsett vilket vägunderlag man hade och även överbygga årstidernas variationer gällande framkomlighet. Under årstider med mycket nederbörd kunde de flesta vägar vara mer eller mindre oframkomliga. Man kunde också säkerställa att transportererna kunde genomföras oberoende av väderlek, med hjälp av järnvägar.

Ett av de viktigaste motiven på den tiden, ca år 1800, var att kunna transportera tung last, som till exempel kol eller malm, från gruvor till fabriker. Persontransporter kom i en lägre prioritet. Vid den tiden var det fortfarande draghästar som utgjorde kraftkällan. Draghästarna, som kraftkälla, ersattes efterhand av ångmaskinen. Ångtekniken var känd sedan mycket lång tid tillbaka och stationära ångmaskiner användes under 1700-talet företrädesvis i gruvor, för att pumpa ut inträngande vatten. Ångmaskinerna utvecklades i slutet av 1700-talet. James Watt lyckades med att höja verkningsgraden på ett avgörande sätt, så att maskinens storlek kunde minskas. Detta gjorde det möjligt att använda ångmaskiner i mobila tillämpningar och ersätta draghästar. Det krävdes en hel del ytterligare utveckling och först under slutet av 1820-talet fanns det ånglok för kommersiell användning.⁴ Utifrån min egen analys, var det utvecklingen av transmissionssystemet som tog tid. Det vill säga hur man konstruerade en tillförlitlig teknik som kunde överföra ångmaskinens linjära kolvrörelse till en roterande rörelse hos

¹ (Schön, Vår världs ekonomiska historia. Del II. Den industriella tiden, 2010, s. 67)

² (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, ss. 1-4)

³ (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, s. 3)

⁴ (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, ss. 7-17)

lokomotivens hjul. Sammanfattningsvis kan man säga att utvecklingen av järnvägsskenor och järnvägståg var en samverkan och sammanfogning av ett antal separata innovationer och utvecklingsblock. Dessa kan grovt sett definieras som stålframställning och stålvalsning till järnvägsräls. Ångteknologins tillämpning i ångmaskiner samt mekanisk konstruktions-teknologi för transmissioner och kraftöverföring.

Utvecklingsblocket transportinfrastruktur

Ur historiskt ekonomiskt tillväxtperspektiv, har transporter alltid utgjort en väsentlig komponent. Järnvägarna var en del i en fysisk infrastruktur, som medgav effektivisering av transporten av varor och människor under den industriella utvecklingen på 1800-talet. De nya infrastrukturteknikerna, att transportera varor och människor, innebar sjunkande transportkostnader och ett effektivare samhälle. Detta innebar att marknaderna vidgades och kunde knytas samman i större globala mönster.¹ Innan järnvägarna kom till, var rimligen avsättningen för tillverkade varor i huvudsak begränsad till närheten av produktionsorten och dess omgivning.²

Sverige är ett land med stora transportavstånd. Historiskt har transporterna på vattenvägarna haft en framträdande roll. Före järnvägarnas tillkomst var transporter med båt betydligt snabbare och kostnadseffektivare än dåtida landsvägstransporter.³ Vägar för landtransporter i Sverige, under tiden vid sekelskiftet 1700-, och 1800-talet var inte av det slaget som vi har idag. Vägar hade kommit till av hävd. Det vill säga man hade bättrat på och breddat ursprungligen upptrampade stigar och ridvägar. Det innebar att vägar till stora delar inte var farbara under årstider med mycket nederbörd. Det fanns vissa enligt lag definierade vägar. Landsväg och tingsväg med en bredd av 10 alnar (6 meter). Kyrkväg, fäväg och kvarnväg med bredden 5 alnar (3 meter).⁴ Vad gällde godstransporter på landsvägarna under tidigt 1800-tal var det rimligt att anta att dessa skedde med mycket låga hastigheter. Sjötransporter längs kusten och inlandssjöar och kanaler var ett betydligt snabbare alternativ.⁵

¹ (Schön, Vår värld's ekonomiska historia. Del II. Den industriella tiden, 2010, s. 66)

² (Ahlström, 1985, s. 4)

³ (Ahlström, 1985, ss. 30-35)

⁴ (Ahlström, 1985, ss. 5-12)

⁵ (Ahlström, 1985, ss. 31-32)

I en europeisk jämförelse, vid sekelskiftet 17–1800 talet, så var emellertid de svenska vägarna av samma, eller kanske till och med lite bättre standard än i övriga länder. Under de första 50 åren av 1800-talet tappade emellertid Sverige i denna jämförelse. Detta berodde huvudsakligen på att utvecklingen av svenska landsvägar stod stilla i jämförelse med utlandet, som investerade i vägförbättringar.¹ Under första halvan av 1800-talet fanns det i Sverige en politisk prioritering att bygga ut vattenvägarna istället.

Vattenvägarna i Sverige bestod dels av kustsjöfart, dels i de större sjöarna i landet, samt av inlandskanalerna. Man investerade i början av 1800-talet mycket i att bygga kanaler. Bland annat byggdes Götakanal.

De inre vattenvägarna i Sverige motsvarade fortfarande vid sekelskiftet 1900 ungefär 60% av dåvarande järnvägsnätets längd.²

I Sverige var, till en början, järnvägsutbyggnaden svår att få igång. Mycket beroende på att det krävdes stora mängder av kapital för att finansiera utbyggnaderna. Den svenska regeringen löste det på så vis att staten skulle investera och bygga ett antal stambanor. Till stambanorna skulle sedan kopplas olika lokala järnvägslinjesträckningar. Dessa skulle då vara privat byggda och finansierade.³

Det förelåg ett konservativt synsätt vad gällde transportinfrastrukturen i Sverige. Det var ett motstånd från svenska statens sida mot att investera i den nya tekniken, som järnvägarna innebar. Man ville hellre fortsätta att prioritera vattenvägarna, som till stor del representerades av de svenska kanalerna. Man ville se järnvägarna mera som ett komplement och förbindelselänkar mellan olika vattenvägar.⁴ Svenska staten hade ju investerat enorma summor i byggandet av bland annat Göta kanal under perioden 1810 – 1832. Detta hade förstås belastat statskassan enormt.⁵ Man ville sannolikt värna om de nya trafiklederna så att de trafikerades så mycket som möjligt och utan konkurrens. Det skulle rimligen ge större transportintäkter vilket innebar snabbare återbetalning av investeringarna.

¹ (Ahlström, 1985, s. 12)

² (Ahlström, 1985, ss. 16-18)

³ (Svenska Landskommunernas Förbund m.fl., 1962, s. 147)

⁴ (Modig, 1971, ss. 13-14)

⁵ (Rederi AB Göta Kanal, 2018)

Verkligheten visade emellertid i efterhand ett positivt utfall för kanal och kustsjöfarten under en 50-årsperiod efter det att järnvägarna började byggas. Intäkterna ökade från 2,2 milj. Kr till 22,2 milj. Kr årligen. Alltså en tiofaldig ökning.

För järnvägsnätet ökade bruttointäkterna under samma period från 2 milj. Kr till 174 milj. Kr per år vid år 1914. Vid sekelskiftet utgjorde inrikessjöfartens bruttointkomster ca 20–25 % av järnvägsnätets bruttointäkter.¹ Min kommentar är att järnvägstrafiken tog marknadsandelar från inrikessjöfarten. Den kraftiga ekonomiska tillväxten under perioden 1860–1910, i Sverige, gjorde också att transportbehoven ökade. Detta innebar även att inrikessjöfarten fick en stor andel av denna tillväxt.

Järnvägarna, första transportrevolutionen.

Järnvägarna anses ju ha sin härkomst från England, som blev tidigt industrialiserat. Det uppstod en utbyggnadsboom av järnvägar i England under 1830 – 40 talen.

Tidigare hade man också, i likhet med i Sverige, byggt upp ett nätverk av kanaler. Dessa vattenvägar utgjorde en del av stommen i Englands transportinfrastruktur.²

Järnvägsutbyggnaden i Sverige kom igång några decennier senare än i centrala Europa. Järnvägsutbyggnaden, såväl som kanalutbyggnaden, tog stora finansiella resurser i anspråk och konkurrerade sinsemellan om tillgängliga medel. Jag vill dra den slutsatsen att man i Sverige var så upplåst i kanal- och vattenvägsbyggen både administrativt och politiskt samt finansiellt, att järnvägsteknologin därav kom lite på efterkälken.

Det fanns flera olika syften med att bygga järnvägar i Sverige. Ett av syftena var att binda samman landets större städer och samhällen för att underlätta transporter mellan dessa. Ett annat syfte var att ge dessa större samhällen och städers handel och industrier tillgång till större och geografiska mer avlägsna marknader. Det fanns också ett mycket viktigt syfte att faktiskt dra järnvägarna genom den rena landsbygden och etablera stationer även där det inte fanns några direkta samhällskoncentrationer. Anledningen till detta var till stor del att kunna leverera bland annat livsmedel samt andra produkter från lantbruken och till de allt mera växande städer och tätorter. Sveriges befolkning var, under 1800-talet, utspridd på landsbygden och livnärde sig till stor del på jord- och skogsbruk. Avsikten från statens sida var mycket att förbättra transportmöjligheterna till

¹ (Modig, 1971, ss. 15-16)

² (Schön, Vår världs ekonomiska historia. Del II. Den industriella tiden, 2010, s. 68)

och från landsbygden. Dels för att underlätta för avsättningen för jord och skogsbrukets produkter, dels att lättare kunna förse landsbygden med förnödenheter och varor som producerades på andra platser. Järnvägarnas tillkomst har resulterat i en utveckling inom landsdelar, där den mänskliga företagsamheten inte tidigare förmått att tillvarata de naturliga tillgångarna.¹

Sveriges riksdag, år 1853/54, tog principbeslut om att starta byggandet av ett statligt ägt nät av stambanor. Dessa stambanor skulle kompletteras med privat finansierade anslutande lokala järnvägsbanor. Anläggandet av järnvägar i Sverige började under slutet av 1850-talet och kulminerade under 1860- och 1870-talen, samt även under 1890 talet. Under mitten av 1870-talet var stambanenätet i södra och västra Sverige färdigställt.² Det regionala, och privata, järnvägsnätet byggdes ut i rask takt framför allt under 1870-talet. Drivkraften bakom detta var att tillgodose jordbrukssektorn med förbättrade avsättningsmöjligheter, regionalt i Skåne och Västergötland. I Svealandregionen var det på motsvarande sätt bruksindustrierna och näringslivet som påskyndade utbyggnaden.³ Det fanns också en viljeinriktning när man drog fram stambanorna genom landet, att de skulle läggas en bit från kusten och vattenleder samt även en bit från befintliga vägar. De kom därför, mer eller mindre indirekt, att förläggas en bit från städerna. Järnvägarnas effekter på samhällsutvecklingen och den ekonomiska tillväxten kom således att i större utsträckning gynna landsbygden framför städerna. De mindre orterna på landsbygden, där järnvägarna drogs fram, fick härigenom en möjlighet att producera varor för en större marknad.⁴

En jämförelse med järnvägarnas "ursprungsland" England, så var upplägget något annorlunda. De engelska järnvägarna kom inte att bryta ny bygd, som de svenska gjorde. Vattenvägarna i form av kanaler var väl utbyggt i början av 1800-talet. Järnvägarna byggdes där det redan fanns utbyggda kanalsystem. Kanaltransporterna erbjöd lägre kostnader för att transportera råvaror. Detta innebar att järnvägarna inledningsvis blev ämnade i huvudsak att transportera passagerare. Jag vill anta att det motsatta gällde i Sverige. Det vill säga att järnvägarna huvudsakligen blev ämnade att ta godstransporter.⁵

¹ (Welin, Statens Järnvägar 1856-1906, Historisk-Teknisk-Ekonomisk Beskrifning, Del 2, 1906, s. 21)

² (Ahlström, 1985, ss. 19-20)

³ (Ahlström, 1985, ss. 23-26)

⁴ (Johan Söderberg, 1982, ss. 13-14)

⁵ (Mårtensson, 1994, s. 16)

Järnvägarna i Sverige växte fram under en period då det var angeläget att lösa problemet med transporter av massgods på land, och där det inte fanns några vattenvägar. Med massgods menas varor med lågt värde i förhållande till sin vikt, samt med stora samtida transportervolymer.¹ Exempel på massgods kan vara ved och torv för uppvärmning i stadsbebyggelse, livsmedel såsom spannmål, potatis och rotfrukter samt animaliska produkter, byggmaterial som timmer och tegel och produkter för industriändamål såsom malm, järn och kol.

Stationer kunde placeras planmässigt i landskapet i syfte av att få igång en samhällsutveckling. Historien har visat att det dessutom kunde uppstå spontana samhällsbildningar där järnvägen etablerade mötesplatser eller andra typer av anordningar där tågen gjorde uppehåll under resans gång.²

Järnvägarnas betydelse för Sveriges agrara utveckling.

Det fanns mycket stora förväntningar vad gällde järnvägarnas inverkan på lantbruket och dess utveckling.³ Dessa förväntningar var bland de grundläggande faktorerna till varför man byggde ut järnvägsnätet i Sverige. Den efterkommande forskningen har visat att utvecklingen blev lite annorlunda än man hade tänkt sig.⁴ Det nya kommunikationsmedlet mer eller mindre förde befolkningen bort ifrån lantbruket och istället koncentrerade till samhällen och städer. Dock väl gick lantbruket starkt framåt under 1800-talets andra hälft. Järnvägarna bidrog till detta kanske mera på ett indirekt sätt.⁵

Genom att människor lättare kunde förflytta sig, spreds nyvunna kunskaper fortare, som rörde lantbrukens odling och drift. Man kunde också lättare transportera ut industriellt tillverkade lantbruksredskap samt även gödningsmedel för odlingen. Lantbruken fick också ändrade inriktningar på sina verksamheter, beroende på marknadens efterfrågan. I och med att järnvägarna gjorde det lättare och billigare att transportera jordbruksprodukter mellan olika områden och regioner, blev det en omfördelning av det

¹ (Mårtensson, 1994, s. 32)

² (Johansson A. C., 1998, s. 86)

³ (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, ss. 452-456)

⁴ (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, s. 453)

⁵ (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, s. 453)

som producerades på landet. Där det var mindre lämpligt att odla till exempel spannmål, gick man istället över till att odla rotfrukter och foder till en ökande djurhållning. (Egen kommentar: Jämför teorin kring komparativa fördelar.)

Järnvägarnas betydelse för Sveriges industriella utveckling.

Järnvägsbyggandet i Sverige började i slutet av 1850-talet. Byggandet accelererade efterhand och nådde ett årligt maximum under 1870-talet. Detta tycks ju på något sätt sammanfalla med Sveriges "industriella revolution" som anses vara tidsmässigt daterad till 1870-talet.

En nedgång i järnvägsbyggandet skedde under 1880-talet och därefter. Dock med en tillfällig uppgång under 1890-talet. Järnvägsnätets största transportekonomiska betydelse, historiskt sett, anses ha skett under 1910-talet. Under 1920-talet sjönk järnvägarnas bruttointkomster och därmed betydelse. Detta berodde på att biltrafiken började att ta över allt mer.¹

En fråga som ställs, är i vilken grad och på vilket sätt järnvägsutbyggnaden har bidragit till samhällsutvecklingen.² Är det så att järnvägsinvesteringarna föregår och "triggar" och stimulerar den industriella samhällsutvecklingen? Eller är det så att

järnvägsinvesteringarna är en följd av och ett resultat av den industriella utvecklingen?

Järnvägsbyggandet krävde mycket resurser i form av olika produktionsfaktorer. Det krävdes stora mängder av människor och dragdjur som *arbetskraft*. Det krävdes stort *ingenjörskunnande* och kapacitet för att lägga upp arbetsplaner. Att göra utstakningar, undersökningar av grundförutsättningar och massberäkningar. Med massberäkningar avses att beräkna hur mycket berg och backar som skulle schaktas ner för att materialet skulle transporteras så korta sträckor som möjligt i syfte att fylla upp dalar och svackor, där järnvägsbanken skulle förläggas. Nuförtiden utföres sådana beräkningar med datorer.³

Det krävdes mycket *kapital* för att bekosta dels löner och ersättning för den arbetskraft som var sysselsatt med byggena, dels utgifter för material och insatsvaror. Kapitalet lånade staten i huvudsak utomlands, från Tyskland. Kapitalanvändningen fördelade sig

¹ (Modig, 1971, ss. 15-16)

² (Modig, 1971, ss. 16-18)

³ (Bengtsson, 2017)

över åren i genomsnitt med cirka 30% för inköp av industrivaror och ca 70% för löner och övrigt.¹ Det kapital som gavs ut för löner och svensktillverkade insatsvaror sattes i omlopp i den svenska ekonomin och bidrog till ekonomisk tillväxt i Sverige. Inköp av insatsvaror och förbrukningsmaterial bestod i huvudsak av räls med tillbehör, träslipers samt lok och vagnar, och stenkol för driften. Räls köptes utomlands. Detta kan tyckas märkligt, eftersom Sverige hade mycket järnframställning även vid den tiden. Det fanns rent tekniska anledningar, vilket berodde på att det svenska träkolsbaserade stålet inte gick att använda till rälsprodukter. Rullande materiel såsom lok och vagnar köptes inledningsvis utomlands, men ganska snart kom tillverkningen igång i Sverige.² Inköp och tillverkning av träslipers skedde i Sverige. Tillverkningen var enkel och utgick från furustockar. Man kan anta att det skedde en lokal produktion av slipers på sina ställen i Sverige, där järnvägen drogs fram genom skogsmark och där det växte furuträd. Vid södra stambanans framdragning genom Skåne, var det nog frågan om att hämta slipers från nordligare landskap i Sverige. Transporten till arbetsplatsen skedde förmodligen så att materialet kom med båttransport till Malmö och transporterades sedan norrut på järnvägen, efterhand som den byggdes på. (Egen fundering.) Mängden trävaror, samt sliper, utgjorde en ganska liten omfattning i förhållande till Sveriges dåtida ganska betydande sågverksindustris produktion. Kanske bara en enstaka procent.³ Som bränsle för att driva fram järnvägsloken användes stenkol. Detta måste i huvudsak importeras. Även om det bröts en del stenkol i fyndigheter i Skåne, så utgjorde detta bara ca 20% av Statens Järnvägars behov. Den svenska stenkolen hade ett lägre energiinnehåll än den importerade, så den gick till andra ändamål. Det gick bara ungefär 20% av den i Sverige brutna volymen till järnvägs lokomotivens behov.⁴ Järnvägarnas utbyggnad, räknat som ett genomsnitt över perioden 1869–1912, konsumerade ca 10% av Sveriges verkstadsindustris leveransvolym. Variationer förekom över åren utifrån utbyggnadstakt och konjunkturer. Det förekom en konjunktursvacka under slutet av 1860 talet och även under 1880 talet. Det var också en kraftig tillväxt under både 1870 och 1890 talen. Under perioden 1870–75 mer än fördubblades både antalet anställda och produktionsvärdet i svensk verkstadsindustri. Detta innebär en

¹ (Modig, 1971, ss. 28-34)

² (Modig, 1971, ss. 27-56)

³ (Modig, 1971, ss. 53-54)

⁴ (Modig, 1971, ss. 54-56)

enormt kraftig tillväxt. Sammantaget menar dock referenskällan¹ att järnvägsutbyggnadens genererade behov i sig, inte var avgörande för svensk verkstadsindustris tillväxt. Slutsatsen är istället den att järnvägsutbyggnaden bidrog till att verkstad- och industriföretagens marknadssituation förändrades. Beroende på det tidigare dåligt utvecklade kommunikationsnätet i landet hade verkstadsföretagen varit begränsade till att leverera varor enbart på sina lokala marknader. Utbyggnaden av järnvägarna bidrog till att bryta detta mönster. Ett resultat av detta var att det öppnades upp nya marknader och att konkurrensen ökade. Detta var till gagn för den samhällsekonomiska tillväxten.

Sverige hade en kraftig ekonomisk utveckling från 1870-talet och framåt. Den industriella tillväxten var starkare på landsbygden än i städerna. Mellan åren 1870 och 1900 växte industribefolkningen på landsbygden med ca 700 000 personer jämfört med ca 450 000 i städerna. Man har beräknat att, vid 1860-talet bidrog en industriarbetare med ungefär dubbelt så mycket till nationalinkomsterna per capita jämfört med lantbruksarbetare. Omflyttningen av arbetskraft från den lantbrukssektorn till den industriella sektorn skapade stora överföringsvinster, vilket stärkte den ekonomiska tillväxten och landets ekonomi.²

Med referens till Heckscher³ så visade det sig att en järnväg kan ha funnits på en plats i många år utan att det har uppstått någon förändring. När förändringar sedan kommer, kan det bero på att andra faktorer har tillkommit och som sedan samverkar eller är beroende av den redan befintliga järnvägen.

Enligt referensen Nicander⁴ skedde utbyggnaden av järnvägarna i fas med den ekonomiska utvecklingen i Sverige. Den ekonomiska tillväxten under andra halvan av 1800-talet utvecklades i princip i form av tre olika konjunkturcykler. Den första cykeln inträffade under 1850-talet. Denna var driven av jordbrukets exportefterfrågan av spannmål samt trävaror från skogen. Den andra konjunkturcykeln inträffade under 1870-talet. Under denna period skedde en industriell expansion. Även denna stimulerades av en internationell högkonjunktur. Den tredje konjunkturcykeln inträffade under 1890-

¹ (Modig, 1971, ss. 103-106)

² (Johan Söderberg, 1982, s. 7)

³ (Heckscher, 1907, s. 11)

⁴ (Nicander, 1980, ss. 11-12)

talet. Denna ekonomiska tillväxtperiod drevs på av en ökande efterfrågan av varor från hemmamarknaden.

Utbyggnaden av järnvägarna räknat i kilometer per år visar ett mönster med toppar under dels 1870-talet och dels 1890-talet.¹

Förmodligen varierade också utbyggnadstakten av järnvägarna beroende på de hittills byggda banornas ekonomiska avkastning. Under 1870 talets slut minskade järnvägarnas avkastning. Samtidigt byggdes mindre bansträckning. Det rådde en konjunkturell depression under mitten av 1880-talet, med fallande avkastning på investerat kapital. Man agerade då istället så att man, aktivt projekterade ett ökat järnvägsbyggande inför 1890-talet. Även om de direkta löpande vinsterna minskade så tog man istället hänsyn till de indirekta vinsterna och de samhällsekonomiska aspekterna.²

Vid tiden runt 1870 och framåt sjönk spannmålspriserna i förhållande till animalieprodukter från lantbruket.³ Det blev då en form av omläggning inom lantbruket av livsmedelsproduktion till den växande hemmamarknaden i städer och tätorter.

Mejeriproduktionen fördubblades mellan 1890 och 1910. I detta sammanhang spelade järnvägarna en stor roll, på så sätt att det underlättade och snabbade upp leveranser av livsmedel till städerna. Som exempel nämner referensen att mjölkleveranser till Stockholm kunde ske upp till ett avstånd av 70 km vid sekelskiftet.

En jämförelse av fördelningen av järnvägarnas bruttointäkter över åren redovisas av referensen Söderberg.⁴ Inledningsvis (1860-talet) var proportionerna ungefär lika mellan persontrafik och godstrafik, avseende bruttointkomster. Efterhand ökade andelen godstrafikintäkter och var vid mitten av 1890-talet ungefär dubbelt så höga som persontrafiken. Under andra halvan av 1890-talet ungefär fördubblades även järnvägsresandet avseende persontrafik.⁵ Detta innebär ju då att utnyttjandet av järnvägarna sammantaget, ökade kraftigt under 1890-talet.

¹ (Nicander, 1980, s. 6)

² (Oredsson, 1969, ss. 150-151)

³ (Johan Söderberg, 1982, s. 10)

⁴ (Welin, Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1, 1906, s. 358)

⁵ (Welin, 1906, s. Diagram 2)

Sammanfattning av huvuddragen i teoriramen och tidigare forskning.

Jag vill mycket kort, utifrån mina tankegångar, försöka att sammanfatta huvuddragen i den teoriram som man kan ställa upp utifrån tidigare forskning och som bör vara relevant inom sammanhanget.

Den samhällsekonomiska utvecklingen framskrider i större och långsiktiga skeende i form av *utvecklingscykler* och kan fortskrida över en 100-årsperiod. Dessa utvecklingscykler består i sin tur av ett antal olika *utvecklingsblock*. Utvecklingsblock uppstår och utvecklas under kortare tidsperioder. Utvecklingsblocken innehåller uppsättningar av olika tekniska innovationer och tillämpningar som på olika sätt samverkar och som i sin tur bildar andra nya utvecklingsblock. Vad gäller utvecklingsblocket järnvägar, så bygger detta på framförallt två eller tre underliggande utvecklingsblock. Det ena blocket består av att man utvecklade tekniker kring järnframställning och hur man sedan lärde sig att valsa ut järnet i form av räls.

Det andra blocket utgår från ångmaskinen, och hur denna utvecklades till att ge en högre prestanda och förminskats i dimensioner. På så sätt att den kunde användas i mobila applikationer.

Innovationen som gav uppkomst till järnvägar, ger enskilt i sig ingen eller marginell samhällsnytta och därmed ekonomisk tillväxt, utan vinsten är om dessa kan samverka med andra utvecklingsblock i något positivt syfte, eller som en del i en större utvecklingscykel.

Ett föregående utvecklingsblock, den agrara revolutionen, ökade avkastning och produktivitet inom de agrara näringarna på ett dramatiskt sätt. Livsmedelsproduktionen ökade kraftigt, samtidigt som detta kunde ske med hjälp av färre antal människor.

Det problem som uppstod var då att finna avsättning för lantbrukets produkter samt att transportera dessa till platser där efterfrågan fanns. De människor som indirekt så att säga "blev över" inom lantbruket flyttade gärna till städer eller större orter där de kunde hitta sin försörjning. Där började industriella näringar att växa upp.

Denna uppgift var nog lättare sagt än gjord. Transporter på befintliga landsvägar var mycket besvärliga och tidsödande, beroende på vägarnas och transportmedlens enkla beskaffenhet.

Transporter utmed vattendrag, sjöar och kanaler var väl etablerade, men gav ändå mycket begränsade möjligheter.

Alltså hittade järnvägarna nu sin givna roll. Det byggdes målmedvetet upp ett vältäckande järnvägsnät för transporter av både gods och personer.

De rikspolitiska tankegångarna i Sverige var i början av 1800-talet att prioritera vattentransportvägarna längs kusten och på sjöar och kanaler, eftersom man hade investerat mycket i dessa. I den dåtida ståndsriksdagen var bönderna starka i dessa diskussioner och drev på. Järnvägarna skulle "bryta ny mark" och läggas på landsbygden och i huvudsak utanför städerna och samtidigt på avstånd från befintliga lands- och vattenvägar.

Beträffande järnvägarnas roll i den dåtida (1870 – 90) industriella utveckling är oklar. Var det järnvägsbyggena som initierade och drev på industrialiseringen och den ekonomiska utvecklingen? Eller var det industrialiseringen och befolkningsutvecklingen som var drivkraften i den ekonomiska tillväxten och i sin tur behövde järnvägar? Det finns stöd i forskningen att tro att det snarare var en samverkan mellan de olika utvecklingsblocken, varav järnvägarna var ett, som i symbios, ömsesidigt gav näring till den ekonomiska tillväxt som skedde i slutet av 1800-talet.

2. Metod / Material

Arbetet med uppsatsen kan delas in utifrån dels en metod avseende "angreppssätt" och dels en annan metod som avser "arbetssätt"

Med "angreppssätt" menar jag, vad jag skall arbeta med. Att ställa upp, samt att arbeta med ett antal olika frågeställningar som är relevanta för att ge svar på de uppställda forskningsfrågorna. Det kan innebära att definiera vilka faktorer och omständigheter som bör beskrivas, lyftas fram, och värderas för att skapa en relevant förståelse, samt att ingå som en del i den logiska förklaringsmodellen.

Frågeställningar inom metoden "angreppssätt" är till exempel.

- att utifrån ett mera övergripande perspektiv studera den samhällsekonomiska utvecklingens uppmarsch och utveckling i Sverige, och lokalt i Skåne. Anledningen till detta är att få en bild av de yttre faktorer som kan ha påverkat utvecklingen lokalt i Tjörnarps, och alldeles oavsett etableringen av en järnvägsstation där. Man kan ju alternativt fråga sig om den utveckling som skedde i Tjörnarps under slutet av 1800- och början av 1900-talet hade hänt ändå? Alldeles oavsett järnvägsstationens tillkomst.

- att studera den transportdrivna samhällsekonomiska utvecklingen i Sverige. Att belysa och försöka skapa en förståelse för utgångspunkterna i det "systemsifte" som skedde i Sverige under mitten och senare hälften av 1800-talet. Med "systemsifte" menar jag den utveckling som skedde som en följd av den så kallade första transportrevolutionen.¹ Samt värdera om detta synsätt även kunde appliceras på utvecklingen i Tjörnarp.
- att studera de lokala omständigheter och förutsättningar för den utveckling som efterhand kom att ske på orten Tjörnarp.
- att studera utvecklingen i Tjörnarp, före, under och efter etableringen av järnvägsstationen där.
- att göra jämförelser av utvecklingsförloppen, mellan Tjörnarp och närliggande orter, både med och utan järnvägsstationer.
- att översiktligt försöka skissera vad som hade hänt i Tjörnarp, om inte järnvägsstationen hade kommit.

Med "arbetssätt" menar jag, *hur* jag skall arbeta. Till exempel vilka källor som jag skall använda. På vilket sätt som jag skall inhämta uppgifter, och på vilket sätt som jag bearbeta källmaterialet.

En *Litteraturstudie* del, kommer att genomföras. Dels med syfte att kartlägga vad som redan är gjort inom området. Dels även att kartlägga specifika skeenden inom den nationella samhällsutvecklingen under samma tidsperiod, som kan ha påverkat den lokala utvecklingen.

En *Kvantitativ* del kommer att utgå från historiska arkivdatabaser, såsom SCB, kyrkobokförings arkiv, och Lantmäteriets arkiv. Syftet är att kunna presentera befolkningsutveckling, och analysera flyttning- och etableringsmönster.

En *Kvalitativ* del kommer att bestå av dels genomgång av lokalt framtaget och sammanställt historiskt material från bland annat från en tidigare aktiv hembygdsförening i Tjörnarp. Om möjligt skall jag även söka information i lokalt kommunarkiv och tidningsarkiv.

Intervjuer kommer att genomföras med personer, både enskilt och i grupp, som kan förväntas bidra med information till uppsatsen. Min ambition är också att försöka knyta

¹ (Andersson-Skog, 1993, ss. 1-2)

kontakter med den tidigare "Tjörnarps historia grupp" inom hembygdsgörelsen och om möjligt åter aktivera denna grupp på något sätt.

3. Resultat

Avsikten med studien är att försöka besvara de uppställda forskningsfrågorna.

Jag skall till en början försöka ge svar på den första frågan. Angreppssättet skall följa den metodbeskrivning som jag har satt upp under punkten "2. Metod / Material". Dessutom skall jag ta in och följa den teoriram som jag har redovisat under punkten "1. 5 Teoriram och tidigare forskning"

- **Varför byggdes en järnvägsstation i Tjörnarps?**

Efter beslut i Sveriges riksdag år 1853 - 54 började man att bygga Södra stambanan ifrån Malmö mot Lund under åren 1855 - 56. Sedan gick byggnationen vidare mot Eslöv, Stehag och Höör, som fick stationer med trafik år 1858. Sedan vidare med stationer i Sösdala år 1859 och Hässleholm 1860.¹

Orten Tjörnarps, som ligger mellan Höör och Sösdala, blev utan någon station vid det tillfället, trots att järnvägen drogs igenom Tjörnarps socken. Tjörnarps socken är enligt definition att betrakta som en "järnvägssocken".² Järnvägen går genom Tjörnarps socken med en sträcka av cirka 7 kilometer.

Med hänvisning avsnittet ovan "1. 5 Teoriram och tidigare forskning" drogs järnvägarna fram över bygd där det fanns naturresurser och saknade eller hade otillfredsställande transportförhållanden.

Järnvägen drogs fram genom Tjörnarps socken år 1859, men stationen i Tjörnarps byggdes dock, men 15 år senare, 1875.

Man kan då ställa sig frågan varför stationen inte blev byggd i Tjörnarps, samtidigt som i de andra intilliggande socknarna.

¹ (Welin, Statens Järnvägar 1856-1906, Historisk-Teknisk-Ekonomisk Beskrifning, Del 2, 1906, s. 51)

² (Heckscher, 1907, ss. 12-13)

Sett utifrån en kvantitativ analys, avseende innevånarantal i respektive intilliggande stationssocknar visar det sig att Tjörnarps socken var den minsta både sett ur antalet innevånare och utifrån antalet innevånare per kvadratkilometer.

Befolkningsjämförelse mellan intilliggande stationssocknar år 1850

<i>Socken</i>	<i>Befolkning</i>	<i>Befolkning / kvkm</i>
Hässleholm (Stoby)	1898	26
Höör	1797	32
Sösdala (Norra Mellby)	1422	19
Stehag	1108	29
Tjörnarp	672	16

Tabell 1 Befolkningsjämförelse mellan socknar med stationer.¹

Om man mäter avstånden mellan stationerna så finner man följande avstånd i kilometer räknat:

Stehag	Höör	10 Km
Höör (Tjörnarp)	Sösdala	15 Km
Sösdala	Hässleholm	15 Km

Om man lägger in en station i Tjörnarp blir avstånden:

Höör	Tjörnarp	10 Km
Tjörnarp	Sösdala	5 Km

Tabell 2 Avstånd mellan närliggande stationer.²

¹ (Statistiska Centralbyrån, 1863)

² (Google, u.d.)

Sett ur ett kvalitativt perspektiv kan man tycka att stationerna Stehag, Höör, Sösdala och Hässleholm ligger geografiskt belägna med ett omgivande jordbrukslandskap. Detta gör rimligen att det kan kännas naturligt att förlägga stationer på dessa ställen. Däremot den senare etablerade stationen i Tjörnarps ligger i ett mera extensivt odlingslandskap.

Dessutom utmed östra kanten av Tjörnarpsjön. Den mera agrara, och därmed befolkningstätare delen av Tjörnarps socken ligger belägen i den norra och nordöstra delen av socknen, viket innebär att avståndet till Sösdala station är mellan 3 – 5 kilometer.

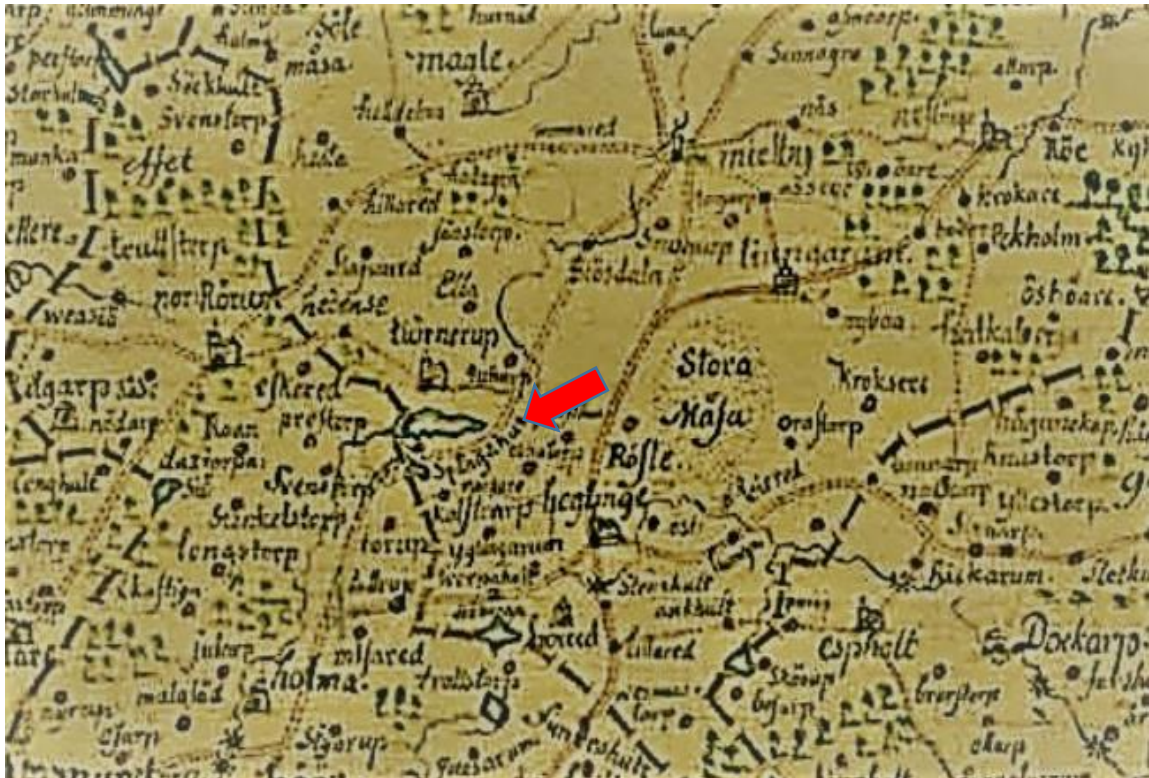
Vägförbindelserna till Sösdala var ganska naturliga från de befolkningstäta delarna av Tjörnarps socken. Även om dåtida vägar var av enkel beskaffenhet var det rimligen enklare att ta sig till Sösdala station än till Tjörnarps blivande stationsläge. Vägsystemet i trakten var utvecklat så att Norra Mellby verkade utgöra en slags vägtrafikknutpunkt. Man kan räkna upp emot sju stycken olika vägar, som strålar in mot Mellby (mielby). Om man i kartbilden nedan¹, följer vägen som går förbi Höör, Tjörnarps, Sösdala och Norra Mellby, så kan man konstatera att den i stort överensstämmer med och kan vara ursprunget till nuvarande Riksväg 23.

Utifrån Gästgivarordningen från 1649 skulle det vara upprättat Gästgiverier utmed landets färdvägar, där man bland annat kunde byta hästar och kuskar. Dessa gästgiverier skulle vara belägna med högst 2 mils mellanrum.² Det fanns ett gästgiveri i Höör, som finns även idag, och det fanns även ett i Norra Mellby.³ Avståndet mellan Höör och Norra Mellby gästgiverier var cirka 17 – 18 kilometer.

¹ Figur 1

² (Länsstyrelsen Skåne, u.d.)

³ (Norra Mellby kommun, 1956, s. 144)



Figur 1 Kartbild över området Höör, Tjörnarp och Sösdala m.fl. socknar från år 1684. Framtida stationsläge i Tjörnarp markerat.¹

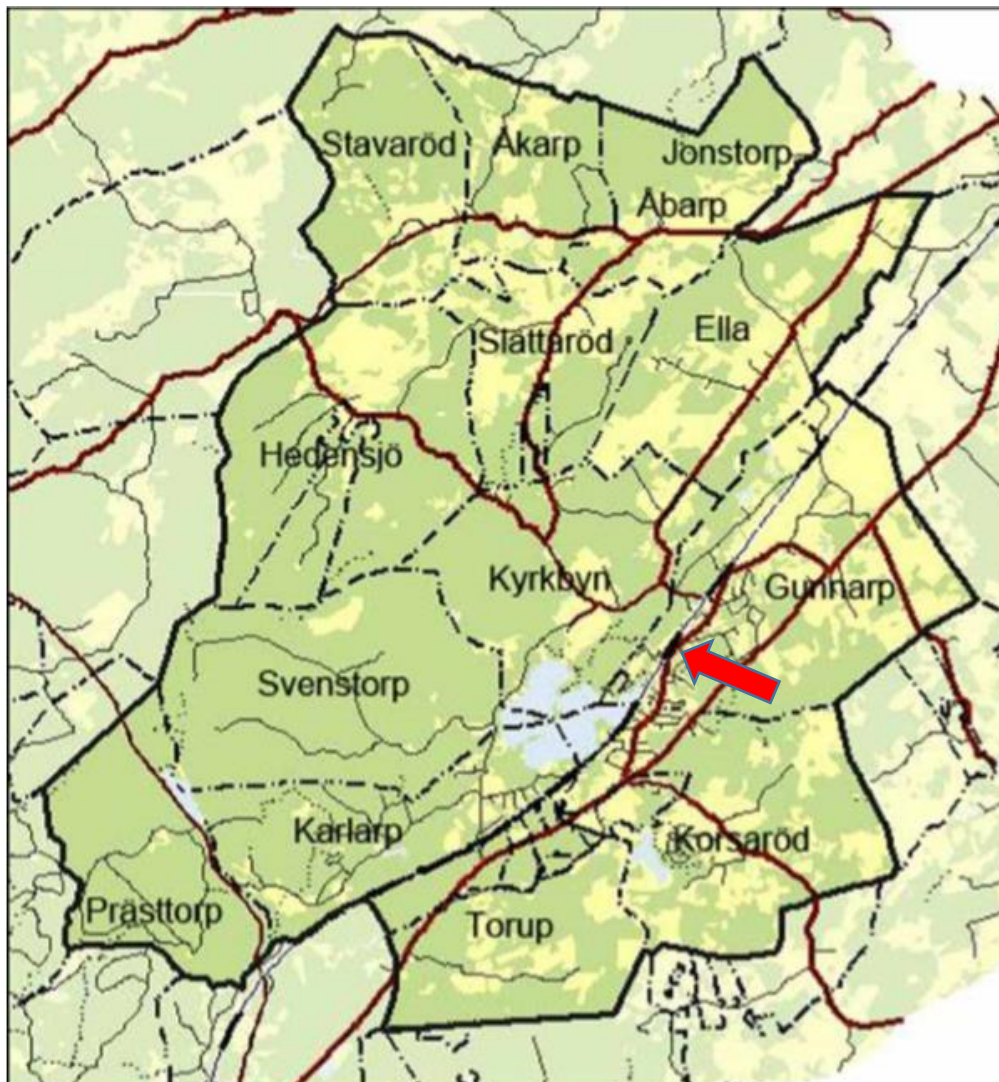
När järnvägarna skulle stakas ut, fick man ta hänsyn till terrängförhållandena, vilket innebar att järnvägarna ofta kom att förläggas en bit utanför de befintliga och gamla bykärnorna och kyrkbyarna. I fallet Sösdala station blev denna byggd ett par kilometer, söder om Norra Mellby kyrkby, som var ett mera naturligt gammalt lokalt centrum.²

Även om det, till del ligger utanför forskningsuppgiften, så är det intressant att notera att en lokal stor markägare, godsägaren Frans Oskar Kruse som ägde godset Fredriksberg och nästan hela Sösdala, lyckades med att påverka lokaliseringen så att stationen blev belägen just i Sösdala på hans mark och inte i Norra Mellby, trots att järnvägen drogs precis intill Norra Mellby kyrkby samt Mellby Gård.

Tjörnarp socken hade ett innevånarantal på cirka 675 personer vid 1850-talet. Denna tidpunkt får anses kunna vara utgångspunkt för förutsättningarna inför beslutet om Södra stambanans dragning och planering av stationslägen. Socknen bestod av 14 små byar, eller gårdssamlingar. Kyrkan fanns i kyrkbyn med namnet Tjörnarp.

¹ (Riksarkivet, s. Kungsboken 1684)

² (Norra Mellby kommun, 1956, ss. 143-145)



Tjörnarps socken omfattar 14 byar: Stavaröd, Åkarp, Åbarp, Jönstorp, Hedensjö, Slättaröd, Ella, Kyrkbyn (Tjörnarp), Gunnarp, Svenstorp, Prästtorp, Karlarp, Torup och Korsaröd.

Figur 2 Karta över Tjörnarps socken med dess byar.¹ Framtida stationsläge markerat.

Nedan följer en beskrivning av de olika byarnas bestånd av gårdar samt även avstånd (fågelvägen) i kilometer till stationsläget i Tjörnarps respektive Sösdala.

¹ (Hörs kommun, 2014, s. 6)

By	Antal gårdar	Tjörnarp Station (Km)	Sösååla Station (Km)
Stavaröd	2	4	5
Åkarp	1	4	5
Åbarp	1	3	3
Jonstorp	-	-	-
Hedensjö	2	3	6
Slättaröd	3	3	4
Ella	5	2	3
Tjörnarp (kyrkbyn)	3	1	5
Gunnarp	8	1	3
Svenstorp	1	2	7
Prästtorp	1	4	8
Karlarp	1	2	7
Torup	1	3	8
Korsaröd	2	2	6
Antal gårdar	31		
Medelavstånd		2,1	4,5

Tabell 3 Antalet gårdar i respektive by i Tjörnarp socken.^{1, 2}

I tabellen ovan har jag markerat byarna Hedensjö, Slättaröd, Ella, Tjörnarp och Gunnarp. Dessa byar har flest antal gårdar inom sig, och kan enligt min mening anses vara mer eller mindre de centrala delarna av Tjörnarp socken. Om man ser utifrån en agrar verksamhet synvinkel. Den nybyggda järnvägsstationen kom att hamna i den sydligaste punkten av denna uppsättning av byar.

¹ (Riksarkivet, 1854 - 1859)

² (Google, u.d.)

Den agrara omvandlingen i Tjörnarps socken skedde som en följd av skiftesreformerna i början av 1800-talet. Den lagstiftade reformen, ”Laga skifte” fastställdes år 1827.¹ Tjörnarps socken ligger i det område i Skåne som brukade benämnas ”Risbygden”. Om man förflyttar sig från Ringsjöbygdens slättlandskap söderifrån och norrut upp på Linderödsåsen kommer man efter Höör till Tjörnarps socken. Man kan lätt se att landskapet och växtligheten ändrar karaktär i trakten runt Tjörnarps socken. Förflyttar man sig sedan vidare norrut mot Sösdala och Hässleholm öppnar sig landskapet åter en del och odlingsmarkerna framträder åter lite tydligare.

Laga skiften genomfördes i byarna i Tjörnarps socken i nedanstående ordning samt årtal:

By	Årtal
Hedensjö	1851
Slättaröd	1842
Ella	1853
Tjörnarps	1858
Gunnarp	1854

Tabell 4 Genomförandet av laga skifte i de största byarna i Tjörnarps socken²

Befolkningsutvecklingen i Tjörnarps socken har utvecklats över tiden. Uppgifter om innevånarantal bakåt i tiden har gått att få tag på genom Statistiska Centralbyrån.³

Av *Diagram 1* kan man notera att det fanns en historisk underliggande ökningstakt av befolkningen i Tjörnarps socken fram till tiden före det att laga skifte infördes.

Ökningstakten var ungefär 100 personer under en 70 års period fram till år 1840. Relativt sett är detta cirka 0,3 % per år.

Efter år 1840 och cirka 50 år framåt, strax innan sekelskiftet, ungefär fördubblades befolkningen i Tjörnarps socken. Det innebär en ökning med mellan 500 – 600 personer vilket är en ökningstakt med cirka 2% per år.

¹ (Gadd, 2009, s. 78)

² (Lantmäteriet, u.d.)

³ (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

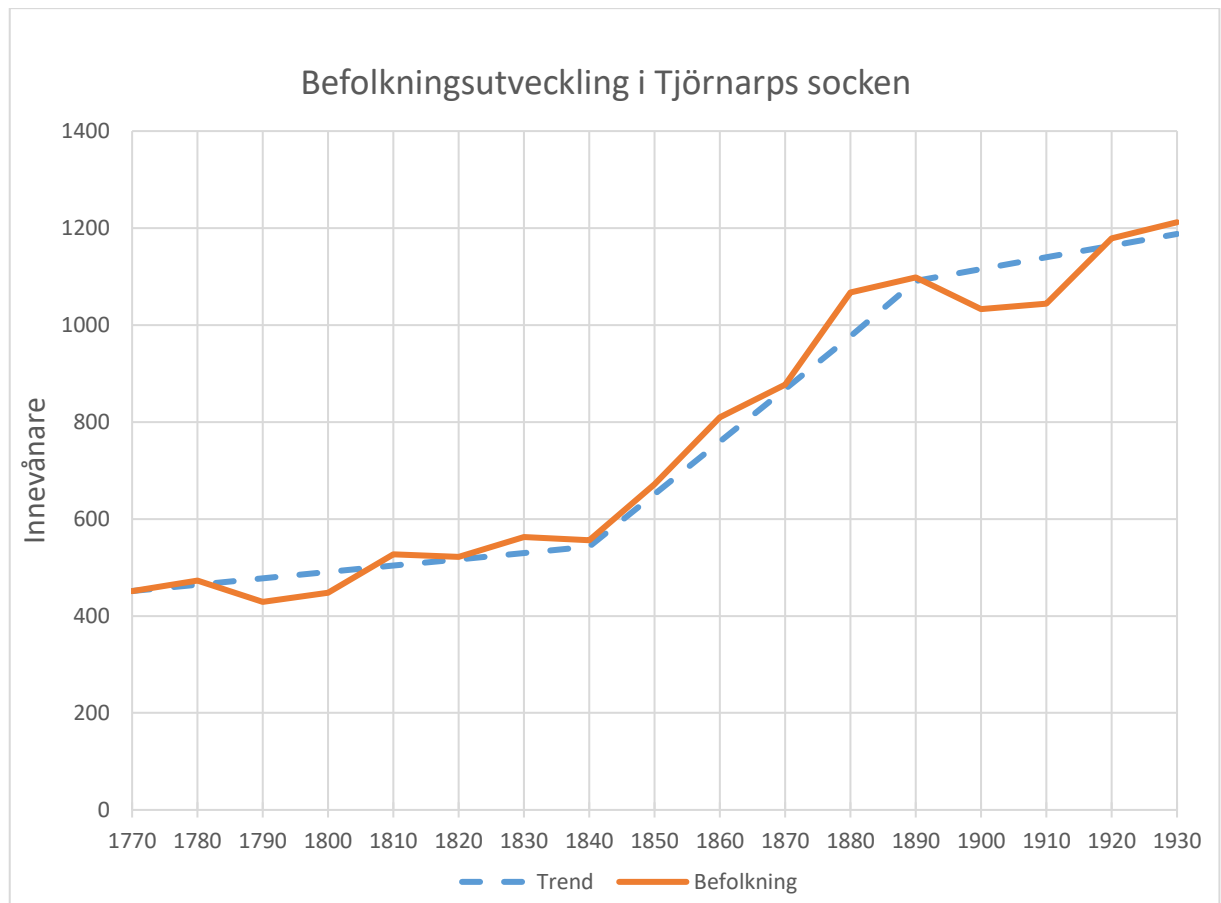


Diagram 1. Befolkningsutvecklingen i Tjörnarps socken 1770 - 1830.¹

Vilka **Produktionsfaktorer** fanns det på plats i Tjörnarps socken? Fanns det något utöver arbetskraft och kapital, som till exempel naturtillgångar?

Den tillgång i form av mark som fanns i socknen var generellt sett av lägre avkastningsgrad när det gällde vegetabilieodling. Vi befinner oss i Skånes Risbygd.

Namnet Tjörnarps härleds med viss sannolikhet från ordet törne eller tjörne som betyder taggig buske. Det kan betyda att det växte mycket slån- och hagtornsvegetation där².

Man kan utläsa av kartorna från laga skifte, att de byarnas största markarealer var generellt sett av typen betesmark eller skogsmark. En mindre andel var åkermark.³

I byn Gunnarp, i Tjörnarps socken, fanns sedan 1850-talet ett mindre gårdstegelbruk, som tillhörde och ägdes av Gunnarpsgården. Det var naturligtvis lokaliserat dit beroende

¹ (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

² (Tjörnarps Sockengille, 1979, s. 22)

³ (Lantmäteriet, u.d.)

på att det fanns en stor **lertäkt** där. Tegelbruket låg cirka en kilometer norr om den blivande stationen samt utmed järnvägen¹.

Vid Tjörnarpsjöns norra utlopp byggdes på 1850-talet en kvarnanläggning. Det fanns ett litet **vattenfall** med nivåskillnad på cirka 6 meter, som kunde utnyttjas för kvarnändamål.²

Tjörnarps kvarn var beläget ett par hundra meter från den blivande järnvägsstationen. Tjörnarps socken består av ett backlandskap som formats vid istiden. Det finns inom socknen ett par stycken sjöar, varav Tjörnarpsjön är den största. Dessutom finns det ett antal våtmarker, där det över tiden bildats "torvmossar". Dessa mossar innehöll en värdefull naturresurs, som senare kunde komma till användning.³

Beslut fattades i Sveriges Riksdag åren 1853 - 54 om att påbörja byggandet av Södra stambanan. Byggnationen startade med sträcka Malmö – Lund. Sedan gick byggandet vidare och med stationer i Eslöv, Stehag, Höör, Sösdala och Hässleholm. Trafiken startade på denna sträcka år 1860. Någon station i Tjörnarps blev det inte då.

Jag kan anta att det vid den tiden ställdes upp ett antal kriterier som skulle vara uppfyllda för att man skulle bygga en station på en viss ort.

Till en början anlades bara ett enkelspår på Södra stambanan, när denna byggdes.

Det som senare hände var att trafiken på denna sträcka, och även andra sträckor, ökade kraftigt. Detta innebar att man behövde bygga mötesplatser på en del ställen, där tågen kunde köra åt sidan och invänta mötande tåg. En sådan mötesplats byggdes i Tjörnarps år 1874.⁴

¹ (Tjörnarps sockengille, 1994)

² (Svensson, Tjörnarps kvarns historia, 2016)

³ (Tjörnarps Sockengille, 1989, ss. 53 - 75)

⁴ (Trafikstyrelsen, 1874)

		Af Kongl. Majst anvisade medel.	Under år 1874 använda medel.
		Kr.	Kr.
	Transport	977 952,56	929 507,18
Å linien:	Vägomläggning vid Morjanå mellan Katrineholm och Vingåker	5 500,00	22,79
»	Anläggning af mötesplats » Högsjö » Kilsmo » »	10 000,00	3 044,49
»	» » » » Torp » Lagmansholm » Alingsås	10 000,00	10 343,35
»	» » » » Grimstorp » Nässjö » Sandsjö	10 000,00	449,22
»	» » » » Tjörnarp » Sösdala » Hör.....	10 000,00	4 242,42
Af dessa mötesplatser har den vid Torp blifvit fullbordad, men å de öfriga jordschaktning och spårutläggning pågått. Vid Torp äro utlagda 2 054 fot spår och 3 vaxlar.			

Figur 3: Nyanläggning av Mötesplatser 1874 ¹

Året efter, 1875, byggdes mötesplatsen ut med lastkaj och rangerspår samt en station. Stationen benämnes Gunnarp i texten nedan, beroende på att marken tillhörde byn Gunnarp. Namnet påstås ha ändrats till Tjörnarp beroende på att det skulle finnas en station i Halland med namnet Gunnarp.

Hästveda: Stationens utvidgning	—	688,54
Hessleholm: d:o d:o	15 000,00	3 160,76
→ Gunnarp: Hållplatsens anläggning	5 757,58	3 926,53
Statens järnvägstrafiks kostnad uppgick inalles till kr. 8 168,87.		
Stehag: Stationens utvidgning och byggnad af en vägport	36 917,15	15 460,60
Under året förlängdes ett sidospår och lades grund samt anskaffades materialier till nytt stationshus och godsmagasin.		

Figur 4 Nya anläggningar samt nya inventarier och materialier 1875 ²

Vad hände på orten Tjörnarp, ur en samhällsekonomisk synvinkel, efter det att järnvägsstationen hade byggts?

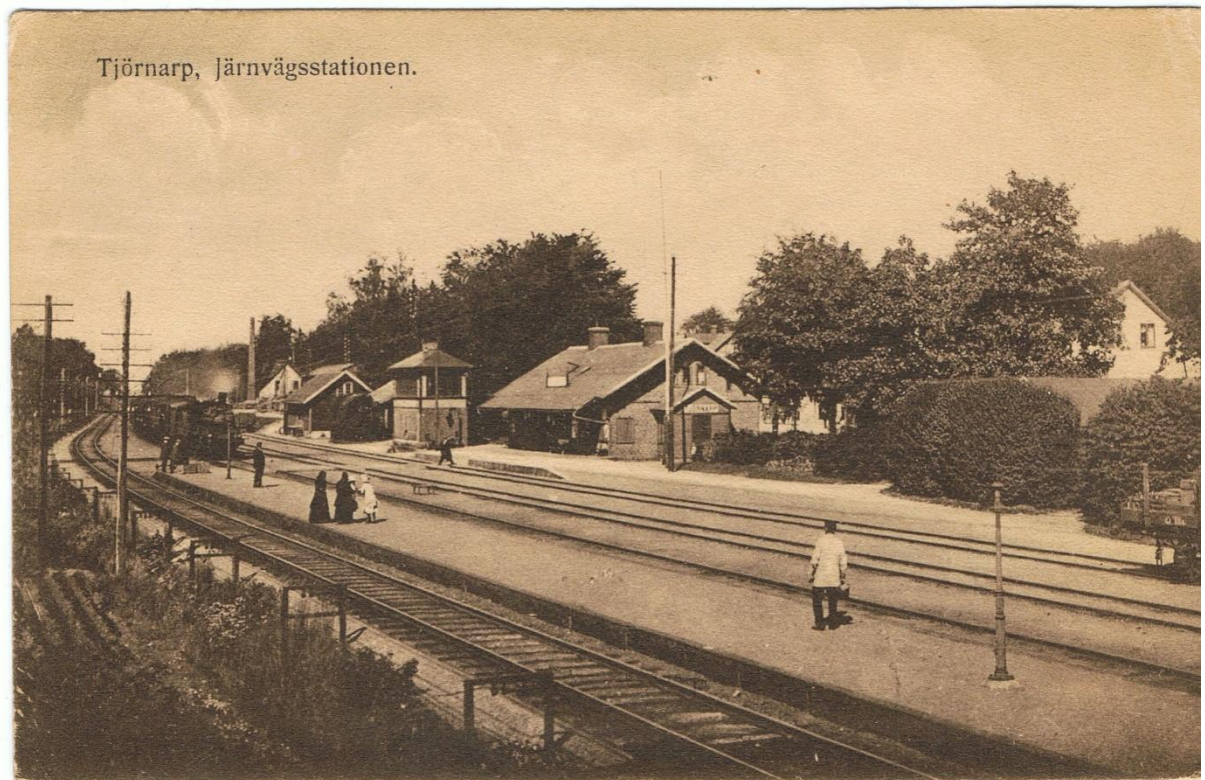
När nu järnvägen och järnvägsstationen har kommit på plats, år 1875, är det ju intressant att ägna sig åt den andra forskningsfrågan.

¹ (Trafikstyrelsen, 1874)

² (Trafikstyrelsen, 1875)



Figur 5 Fotografiet på bilden är ett vykort från Tjörnarps signerat 1902. Järnvägen var då fortfarande enkelspårig. En station med rangerspår och godsmagasin fanns uppbyggt.¹



Figur 6 Några år senare hade järnvägen blivit dubbelspårig.²

¹ (Tjörnarps Historia, 2018)

² (Tjörnarps Historia, 2018)

Befolkningsutvecklingen.

Som jag redovisat ovan ökade befolkningstalet i Tjörnarps socken kraftigt under andra hälften av 1800-talet. Det blev ungefär en fördubbling av antalet innevånare.

Då kan man ju ställa sig frågorna: Berodde befolkningsökningen på järnvägsstationens tillkomst, eller hade det blivit denna utveckling ändå?

För att få någon indikation om orsakssambanden har jag gjort jämförelse mellan befolkningsutvecklingen i Tjörnarps socken och de närliggande järnvägsstation socknarna.

De jämförda socknarna är: Stehag, Höör, Sösdala och Hässleholm.

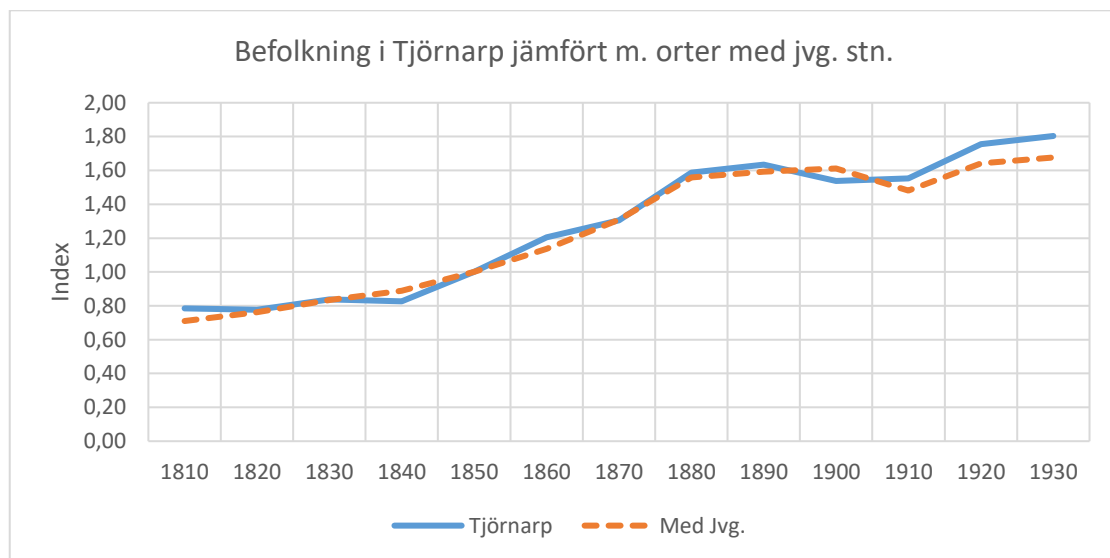


Diagram 2 Befolkning i Tjörnarps socken jämfört med närliggande orter med järnvägsstation 1810 - 1930¹

De jämförda socknarna som blev utan järnväg är: Häglinge, Södra Rörum, Brönnestad och Norra Rörum. Dessa socknar ligger med gräns till och ömse sidor till Tjörnarps socken och har samtidigt ingen del av järnvägen som går igenom respektive socken. Dessa jämförelsesocknar är dessutom lika stora till befolkningstal och även till geografisk struktur.

En jämförelse dessa socknar emellan redovisas nedan.

¹ (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

	Befolkning år 1850	Areal kvkm	Befolkning /kvkm 1850
<hr/> <i>Med station</i>			
Höör	1797	56	32,1
Stehag	1108	38	29,2
Hässleholm	1898	73	26,0
Sösdala	1412	73	19,3
Tjörnarps	672	42	16,0
<hr/> <i>Utan station</i>			
S Rörum	991	48	20,6
Häglinge	927	51	18,2
N Rörum	1311	67	19,6
Brönnestad	1115	51	21,9

Tabell 5 Antal innevånare i respektive närliggande socknar år 1850, med respektive utan station.¹ Samt befolkningstäthet: innevånare per kvadratkilometer.²

¹ (Riksarkivet, 1854 - 1859)

² (Wikipedia, 2000)

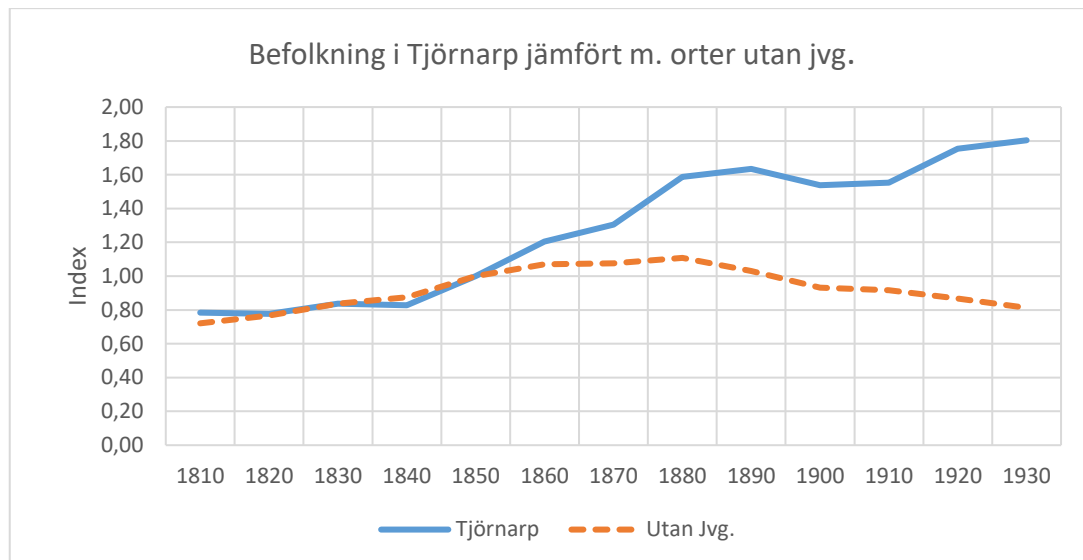


Diagram 3 Befolkning i Tjörnarps jämfört med närliggande jämförbara orter utan järnväg 1810 - 1930¹

Med hänvisning till punkten 1. 5 Teoriram och tidigare forskning ovan, är det relevant att göra en jämförelse av befolkningsutvecklingen i Tjörnarps och utvecklingen av hela Skånes befolkning. Befolkningens utveckling inom ett område kan enligt teorin i någon mån utgöra en trend på samhällsekonomin utveckling. Enligt nationalekonomen Malthus har också befolkningsutveckling och tillgången på födoämnen ett samband.

¹ (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

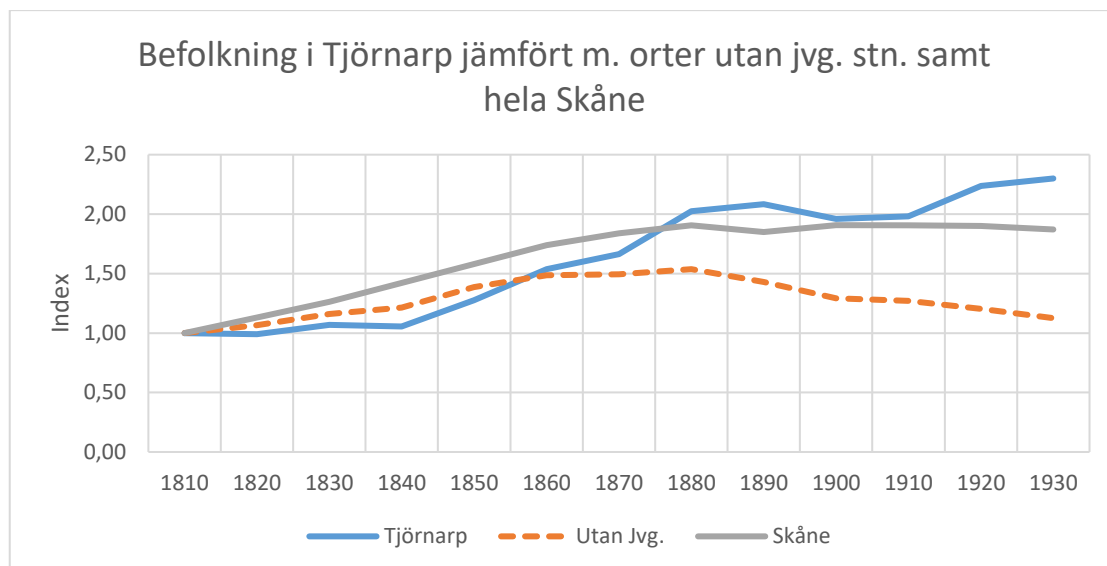


Diagram 4 Befolkning i Tjörnarp jämfört med dels närliggande jämförbara orter samt befolkningen i hela Skåne 1810 - 1930¹

Vid den tiden, år 1875 då stationen öppnades i Tjörnarp, fanns det i det närmaste inga boende inom en radie av mer än en kilometer från stationen. Kartbilden nedan, Figur 5, är tagen från Skånes rekognoseringskarta av år 1810. Och är alltså från 50 år innan järnvägen byggdes. Av kartbilden kan man utläsa att det inte fanns någon bebyggelse då. Det blivande stationsläget är markerad med en gul pil.

Man kan lägga märke till att det går en landsväg förbi och alldeles in till det framtida stationsläget. Landsvägen är föregångare till Riksväg 23. Man kan också notera att det finns en anslutande väg strax norr om det framtida stationsläget. Detta syns också tydligare på Figur 6, som är från Generalstabskartan år 1877. Alltså 17 år efter att järnvägen byggdes och 2 år efter att stationen var på plats.

Kartbilden Figur 7 är från mitten av 1920-talet, alltså cirka 50 år senare. Vid denna tid hade det växt upp ett samhälle.

I kyrkoböckernas husförhörlängder kan man också utläsa att det hade börjat bosätta sig en del människor i området kring stationen. Man hade upprättat en ny särskild gårdsbeteckning Gunnarp 8. Dessutom fanns från 1887 – 97 års husförhörlängd även flertal uppslag med beteckningen "Tjörnarps station" eller "Stationen".²

¹ (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

² (Riksarkivet, 1887 - 1897)

Man har räknat fram att vid 1895 var det cirka 150 personer boende i det egentliga stationssamhället.¹

Bebyggelse

Befolkningen som drog sig till stationens närhet behövde någonstans att bo. Dessutom behövdes lokaler till de verksamheterna som växte upp. Det började byggas bostäder och lokaler ganska omgående efter att stationen hade etablerats år 1875.

Under vintern 2017/2018 har bedrivits två studiecirkelar i Tjörnarp, som hade ämnet "Gamla hus i Tjörnarp".² De första husen som byggdes redovisas i bilaga 1.



Figur 7 Kartbilden hämtad från skånsk rekognoseringskarta 1810 och visar bland annat befintliga landsvägar. Gul pil visar var järnvägsstationen skulle lokaliseras.³

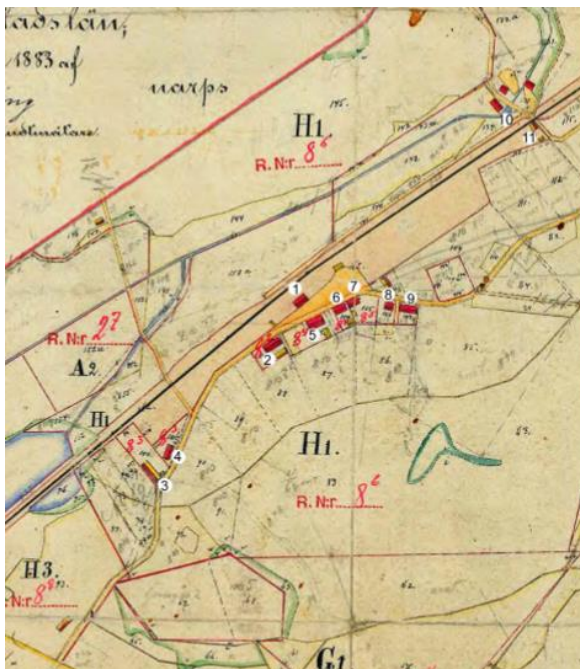
¹ (Tjörnarp Sockengille, 1979, s. 130)

² (Svensson, Gamla hus i Tjörnarp, 2017)

³ (Tjörnarp sockengille, 2012)



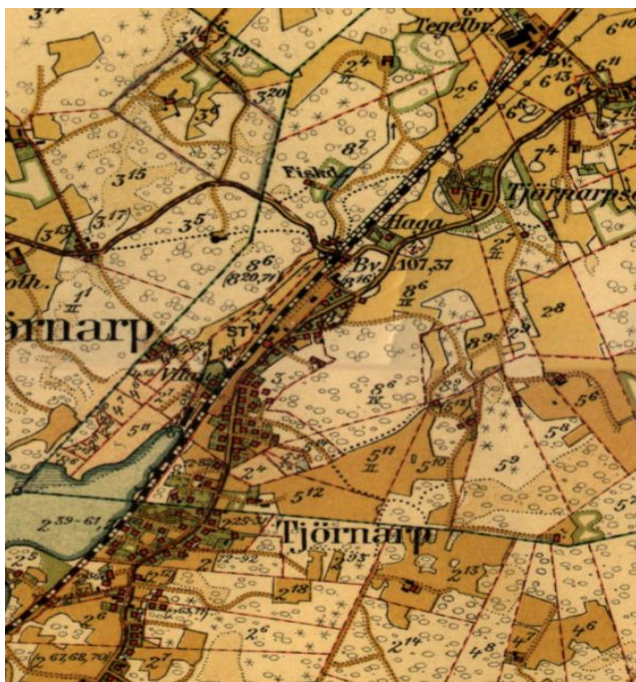
Figur 8 Kartbild från 1877 Generalstabskarta. Två år efter att stationen i Tjörnarps (gula pilen) var byggd. De första husen började komma på plats redan 1875 då stationen var etablerad.¹



Figur 9 Kartbild från 1883. Denna visar att det redan åtta år efter stationens tillkomst, hade det byggts ett tiotal hus.²

¹ (Tjörnarps sockengille, 2012)

² (Svensson, Hemsida för Tjörnarps historia)



Figur 10 Kartbild från 1920-talet, som visar att det hade växt upp et samhälle i anslutning till järnvägsstationen.¹

Samhällsservice

I och med att det började vistas många människor som hade ärende till och från järnvägen av, olika anledningar så blev det naturligt att även etablera verksamheter där, som både kunde dra nytta av den efterfrågan som växte fram.

Det fanns en liten lokal handelsbod vid den gamla kyrkbyn, som ligger cirka 1,5 kilometer från stationen. Mannen som drev denna handelsbod insåg tydligen ganska fort att hans kunder och därmed affärens framtid fanns vid stationen istället. Redan tre år senare 1878 byggdes samhällets första **affär**. Det växte fram ytterligare en affär 1907 när samhället hade blivit lite större. Det var då en affär, "Handelsföreningen", som var föregångare till det som sedan blev Kooperativa föreningen.

Kommunala verksamhet etablerades i form av en "Småskola". Denna skola byggdes år 1893, vilket var 18 år efter att stationen kom till. Det fanns sedan tidigare en skola vid Tjörnarps kyrkby, som blev byggd på 1860-talet.

¹ (Tjörnarps sockengille, 2012)

Inom parentes kan sägas att dessa skolor användes reguljärt ända fram till slutet av 1970-talet, då en ny skola byggdes i samhället. Det vill säga dessa skolbyggnader användes för sitt ändamål stort sett i 100 år.

Kulturella verksamheter.

En ökande befolkning och samtidigt en stor inflyttning till det uppväxande stationsområdet gav förutsättningar att etablera och bygga ett "Missionshus" år 1900. I Tjörnarps kyrkby fanns sedan medeltiden en gammal kyrka. Denna ansågs förmodligen vara dels för liten och otidsenlig för att tillgodose den ökande befolkningen, därför revs denna gamla kyrka, och en ny kyrka byggdes upp år 1864, strax intill.¹

Industri och ekonomisk verksamhet.

En av grundtankarna, med att dra fram järnvägar över landet, var från svenska statens sida att samhällets ekonomi skulle växa. Detta skulle bli möjligt bland annat genom att det skulle underlättas för de lokala landsbygdsverksamheterna att göra affärer och att transportera sina varor till de större och långtifrån liggande marknaderna.

Man kan utläsa ur kyrkoböckerna², samt även från bilagan 1, (Gamla hus) att det flyttade in **handelsmän** som bosatte sig i stationsområdet. Det framgår exempel som: "Malt handlare" 1878 och "Timmerhandlare".

Det startade upp **hanverksmän**, som exempel från Bilaga 1, en Smedja år 1888, och en skräddare år 1906.

Helt nära stationsläget anlades en kvarn år 1855.³ Detta var dock innan järnvägen kom till.

Två stycken **industrier** byggdes upp ganska snart. Dels ett tegelbruk 1898⁴, dels en stärkelsefabrik år 1894⁵.

Det fanns ett litet gårdstegelbruk på plats redan på 1850-talet⁶. Detta byggdes ut år 1898 och expanderade kraftigt. Tegelbruket låg endast cirka en kilometer från järnvägsstationen.

¹ (Svenska kyrkan, 2017)

² (Riksarkivet, 1875 - 1887)

³ (Svensson, Tjörnarps kvarns historia, 2016)

⁴ (Tjörnarps Sockengille, 1979, s. 127)

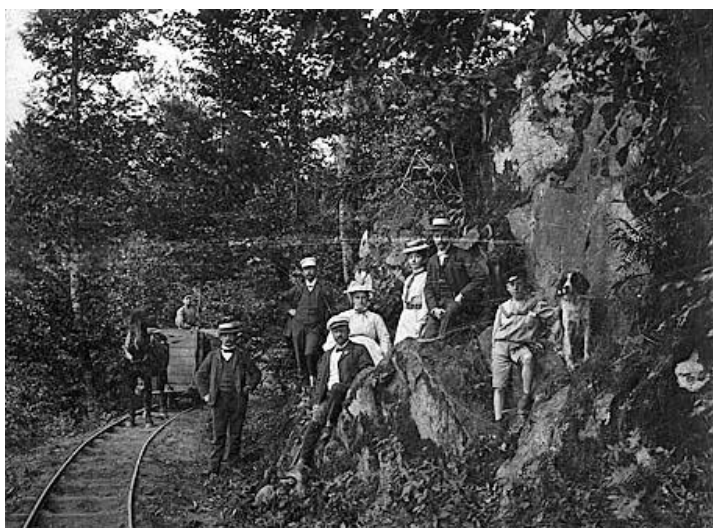
⁵ (Tjörnarps Sockengille, 1979, s. 131)

⁶ (Tjörnarps sockengille, 1994)



Figur 11 Tegelbruket i Tjörnarps byggdes 1898 cirka en kilometer från järnvägsstationen.¹

Transporterna av de färdiga tegelprodukterna skedde på en cirka en kilometerlång ”häst järnväg” fram till lastkajen vid stationen.



Figur 12 De färdiga tegelstenarna transporterades på en hästjärnväg till järnvägsstationen.²

Helt i anslutning till järnvägsstationen byggdes en ”stärkelsefabrik” år 1894.³

Stärkelse är i stort sett lika med potatismjöl och det framställes ur potatis.

Råvara potatis var sannolikt mycket lämpligt att odla på de lätta och magra jordarna i Tjörnarps socken. Landsvägar fanns, om än enkla sådana, som ledde från byarna och ner

¹ (Tjörnarps Sockengille, 1979, s. 126)

² (Tjörnarps Historia, 2018)

³ (Tjörnarps Sockengille, 1979, s. 131)

till stationsområdet. Det kan ju kännas naturligt att förlägga en stärkelsefabrik där, med tanke på att de färdiga produkterna även lätt skulle kunna transporteras därifrån med järnväg för vidare distribution till kunderna.



Figur 13 Stärkelsefabriken i Tjörnarps byggdes i direkt anslutning till järnvägsstationen.¹

¹ (Tjörnarps Sockengille, 1979, s. 131)

4. Analys och Diskussion

Södra stambanan drogs fram genom Tjörnarps socken under åren 1858–59, då första delsträckan byggdes mellan Malmö till Hässleholm. Det byggdes emellertid inte någon station i Tjörnarps socken. Först 15 år senare, 1875 etablerades en station för gods och passagerartrafik i Tjörnarps socken. Bakgrunden till att det blev möjligt att bygga stationen var att järnvägstrafiken efterhand hade ökat så mycket på sträckan att det var nödvändigt att bygga en mötesplats för tågen, just i Tjörnarps socken. Tågen kunde då köra åt sidan och mötas. Stambanan var ursprungligen enkelspårig. Dubbelspår byggdes efterhand och första delsträckan mellan Malmö till Arlov blev klar 1884¹. Vidare utbyggnad till Hässleholm blev färdig 1904².

I och med att det blev byggt en hållplats med dubbelspår uppstod det en situation där det väcktes ett intresse och krafter som verkade i riktning att etablera en station på denna plats i Tjörnarps socken.

De pådrivande faktorerna, för denna etablering var dels den lokala Lantbruksklubben, dels ägaren till det närbelägna tegelbruket i Gunnarps socken.³

Ägarförhållandena var sådana att det var samma person som ägde både tegelbruket samt även hela Gunnarps by med alla åtta gårdar, som omfattade även marken där järnvägsstationen blev placerad⁴. Vederbörande, N. R. Kruse var för övrigt nära släkt med Frans Oskar Kruse som ägde marken där Sösdala station anlades.

Man kan jämföra tillvägagångssätten vid stationsetableringar med andra stationssocknar. Som exempel kan hänvisas till etableringen i dels Sösdala, dels Tomelilla (Bilaga 2). I dessa fall har lokala markägare haft stor inverkan på etableringen av stationerna.

Utifrån referat från sockenstämmoprotokoll under tidsperioden 1850 till 1890 har jag inte kunnat utläsa att järnvägen eller järnvägsstationen har varit något speciellt ärende för socknens angelägenheter.⁵

¹ (Sten, u.d.)

² (järnväg.net, 2001-2015)

³ (Sösdala Sparbank, 1975, s. 52)

⁴ (Riksarkivet, 1875 - 1887)

⁵ (Svensson, Justus Högdahls hembygdsanteckningar, 2002)

Befolkningen i Tjörnarps socken uppvisar en starkare positiv utveckling fram till sekelskiftet, jämfört med tiden innan 1850-talet. Det blev en fördubbling av innevånarantalet¹.

Varför blev det då en så stor befolkningsökning i Tjörnarps socken?

Den agrara omvandlingen, laga skifte, innebar att befintligt lantbruk började producera mera livsmedel. Detta kunde då ge livsmöjligheter till fler individer (Malthus teori). Samtidigt innebar också det laga skiftet att färre personer kunde producera mera livsmedel än det tidigare hade varit möjligt.

Detta faktum borde egentligen resultera i att en del "övertaliga" personer skulle välja att lämna socknen. Givet att allting annat var konstant.

Nu blev inte allting annat konstant i Tjörnarps socken.

Om man istället tänker sig en alternativ och motsatt utveckling (allt annat konstant), i syfte att försöka göra min ovanstående hypotes rimlig. Jag har jämfört Tjörnarps socken med utvecklingen i angränsande jämförbara socknar, som saknade järnväg².

Dessa "icke järnvägs socknar" visar då ett mönster under motsvarande 50-årsperiod, från mitten av 1800-talet och framåt, att befolkningen står stilla, eller till och med minskar cirka 7–8%³.

Befolkningsutvecklingen i Tjörnarps socken ökar istället och följer helt analogt och i linje med angränsande eller närbelägna "järnvägs socknar"⁴.

Även jämfört med Skånes alla socknar sammantaget, visar Tjörnarps socken en tillväxt som, trendmässigt är något starkare än helheten⁵.

Jag vill anse att den kraftiga befolkningstillväxten i Tjörnarps socken är till en helt dominerande del beroende av inflyttning till stationssamhället. Alternativet att födelseöverskottet inom befolkningen skulle kunna vara av den omfattningen att den resulterade i samma befolkningsökning måste vara orimligt.

En dominerande orsak till att befolkningen ökade i Tjörnarps socken var rimligen att sysselsättningen ökade och därmed möjligheten till ekonomisk försörjning.

¹ (Diagram 1)

² (Diagram 3)

³ (Diagram 3)

⁴ (Diagram 2)

⁵ (Diagram 4)

Det blev bevisligen en "omfördelning" av boendet inom socknen. En del flyttade ifrån socknens byar och till det nya stationssamhället och en del flyttade in till stationssamhället ifrån andra orter.

Tillkomsten av järnvägen gjorde att **varu- och tjänsteproduktionen** ökade inom socknen. Vid tiden för sekelskiftet, cirka 25 år efter stationens tillkomst hade en hel del verksamheter utvecklats eller kommit till.

- Gårdarna i socknen hade fått möjlighet att leverera sina produkter till andra orter där det fanns efterfrågan
- Nya verksamheter utvecklades. Exempel på detta är ett tegelbruk samt en stärkelsefabrik och en kvarn.
- Serviceyrken uppstod i stationssamhället, enligt kyrkobokföringen, såsom, järnvägspersonal, handlare, malt handlare, kreaturshandlare, timmerhandlare, smed, mjölnare, snickare, målare, bagare, slaktare, skräddare, bryggare, sömmerska, hembagerska, hushållerska, färgare, trädgårdsmästare, skomakare, byggmästare, folkskollärare, husägare, predikant, musiker, etc.¹

I och med järnvägsstationens tillkomst hade det blivit möjligt att dels leverera varor och produkter och dels för människor att resa till och från orten. Detta nya mönster gav ett tillskott dels till den lokala ekonomin, dels ökade intäkter till järnvägen. En analys av detta redovisas redan.

Analysen grundar sig på årlig redovisning från Statens Järnvägar, som finns åtkomligt genom Statistiska Centralbyrån Historiska data.

Järnvägsstationens tillkomst i Tjörnarps innebar att det uppstod verksamheter, som gav ett ekonomiskt tillskott till ortens bönder och näringsidkare. Den aktivitetsvolym som skapades kan mätas i form av den transportvolym som passerar ut från och in i socknen.

¹ (Riksarkivet, 1887 - 1897, ss. 190 - 215)

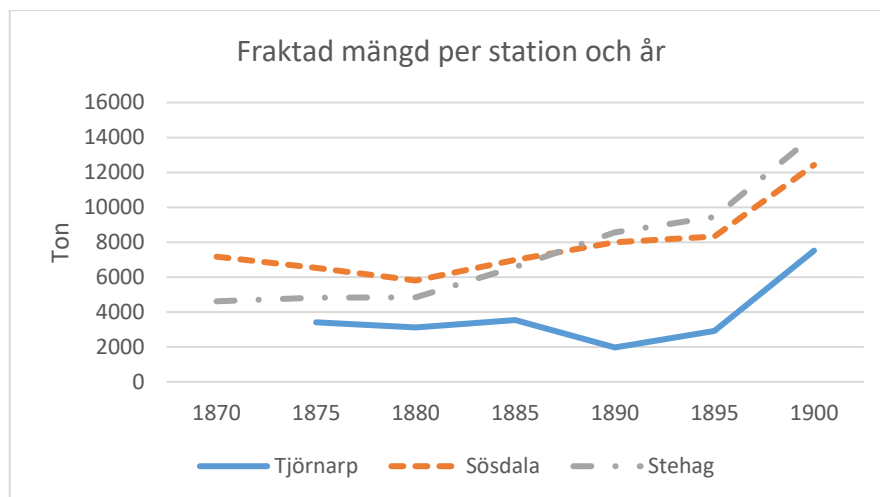


Diagram 5 Avsänd och ankommen mängd gods per år respektive station¹

Jag har i analysen valt att jämföra Tjörnarp med närliggande socknar med snarlikt befolkningsunderlag. Jag har valt att exkludera Höör, eftersom den socknen hade en betydligt större befolkning. Befraktningen till och från Tjörnarp kom igång 15 år senare än närliggande stationer. Detta innebär att både Sösdala och Stehag hade hunnit före i utvecklingen. För att analysera den "reala" utvecklings tillväxten i Tjörnarp skulle man egentligen kunna förskjuta kurvan 15 år, så att den får **samma "startpunkt"** som de övriga socknarna.

Jag tillåter mig att utgå ifrån att kurvan (Tjörnarp) i diagrammet ovan är ett mått på den ekonomiska aktiviteten i socknen.

Under de första tio åren, fram till 1885, visar utvecklingen att fraktvolymen steg snabbt och var "snabbt upp på banan". Det skedde därefter en tillbakagång och en svacka under 1880-talets senare del. Utifrån den tidigare forskningen, som beskrivits ovan, inträffade en djup lågkonjunktur under 1880-talet i Sverige. Därefter blev det en stark återhämtning under 1890-talet och framåt.

Ett tillkommande faktum, vad gäller Tjörnarp, var att det under andra halvan av 1890-talet byggdes ett nytt stort tegelbruk på orten och att det även byggdes en stärkelsefabrik. Det är rimligt att anta att detta återspeglar sig i den kraftigt ökade transportvolymen.

Vid en närmare analys av vilka godsslag som transporterades vid sekelskiftet från Tjörnarp framgår det att de största volymerna bestod av dels tegel, dels ved och torv.

¹ (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

Gods slag.	Stehag.		Sösdala.		Tjörnarp.	
	—	—	—	—	—	—
Väfnader och väfnadsämnen.....	—	4	—	5	—	—
Papp, papper, trämassa, lump.....	22	20	4	9	—	2
Sprit- och maltdrycker.....	13	55	496	94	—	13
Oljor, mineralsyror, tjäror.....	—	3	—	12	—	2
Tändstickor.....	—	—	—	—	—	—
Specerier.....	—	76	1	147	—	35
Ladugårdsalster.....	260	8	132	27	—	2
Fisk.....	—	15	—	36	—	10
Rotfrukter. potatis, potatismjöl, hvitbetsmassa	869	—	149	23	—	170
Spannmål (samt mjöl och bröd).....	528	129	295	1 145	110	132
Hö, haln, foderämnen.....	128	445	16	185	9	18
Snickeriarbeten.....	24	3	3	8	—	—
Trävirke.....	772	441	1 534	1 056	143	113
Ved och torf.....	3 740	321	4 003	—	2 302	5
Träkol.....	—	—	—	—	—	—
Stenkol och kåx.....	—	323	—	361	—	182
Malmer.....	—	—	—	—	—	—
Kalk, kalksten, cement.....	—	39	10	63	—	27
Sten- och jordarter, tegel, asfalt.....	4 262	96	31	173	3 569	—
Gödningsämnen.....	26	831	—	676	—	245
Ämnesjern, jernskrot, jerntråd, spik.....	9	28	16	24	—	20
Gjutgods och maskiner.....	22	42	13	60	5	18
Gods för kronans räkning.....	15	14	—	38	24	24
Summa gods (excl. ilgods och diverse)	10 690	2 893	6 703	4 142	6 162	1 018

Figur 14 Avsönt och ankommen mängd gods per station år 1900. Samt fördelat på respektive godsslag.¹ (Sort: Ton=1000 kg. Vänster kolumn=avsönt gods höger kolumn=mottaget gods.)

I syfte att ytterligare få ett mått på "produktiviteten" i Tjörnarp socken efter järnvägsstationens etablering har jag valt att även bryta ner den befraktade volymen per capita.

Diagrammet nedan visar även här mönstret med effekten av konjunkturedgången under 1880-talet. Det innebar att efterfrågan på enbart lantbrukens produkter, som enligt redovisningen ovan i huvudsak bestod av ved och torv, minskade i avsättning. När sedan den industriella produktionen i form av tegelbruk och stärkelsefabrik kom igång, under slutet av 1890-talet, så ökade produktiviteten kraftigt inom Tjörnarp socken. Sammantaget kan man tolka det som att den lokala produktionen i järnvägssocknarna var framför allt mycket arbetskraftsberoende men även beroende av vilken slags produktion som var för handen.

¹ (Statistiska Centralbyrån, 1900)

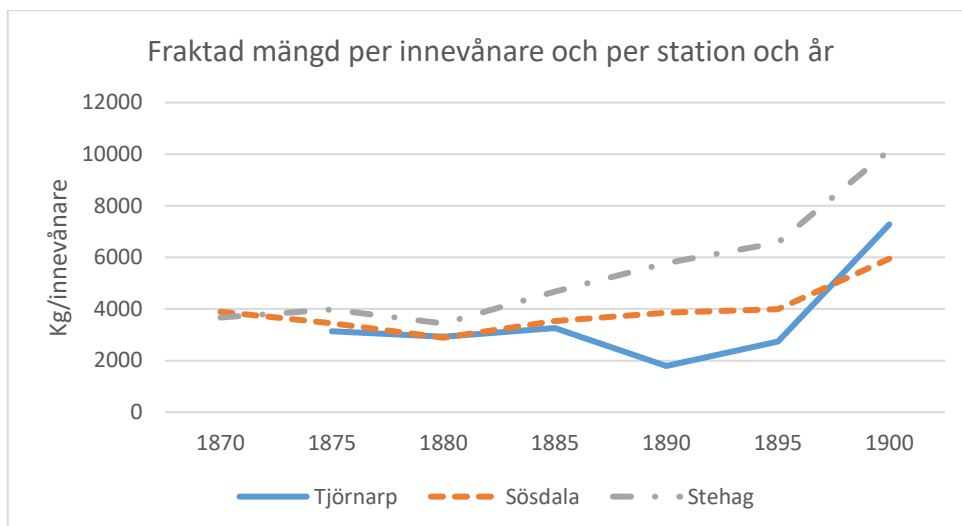


Diagram 6 Fraktad mängd per år på respektive station, fördelat på antalet innevånare i respektive socken.¹

Utvecklingen av de bakomliggande verksamheterna som producerade dessa transporterade produktslag var en direkt följd av stationens tillkomst.

Dessa aktiviteter genererade intäkter både till verksamheterna i socknen och till Statens Järnvägar.

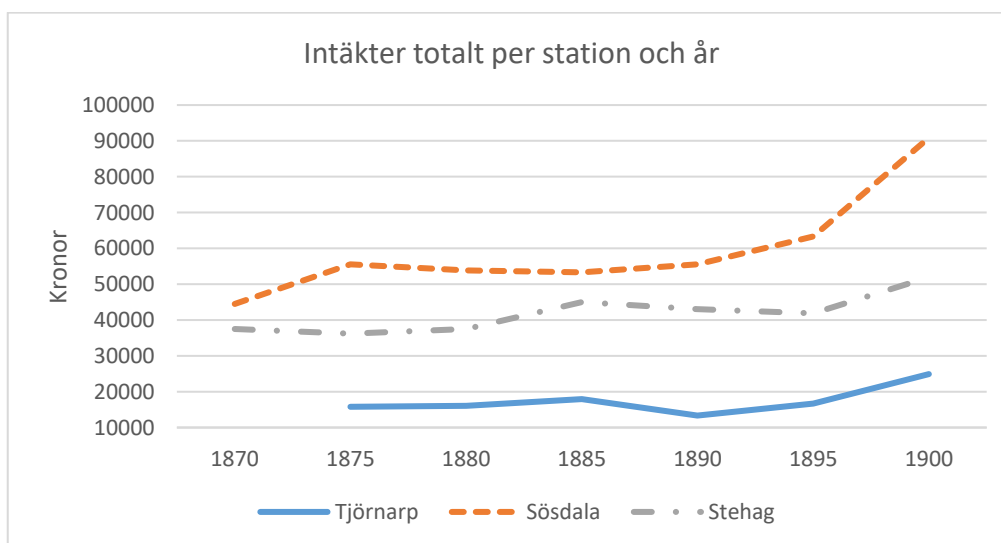


Diagram 7 Totala trafikintäkter per år och respektive station.²

Den trafikverksamhet som järnvägen bedrev genererade en del intäkter till dess egen verksamhet för att täcka driftskostnader och anläggningskostnader.

¹ (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

² (Statistiska Centralbyrån, u.d.)

Man kan notera att det blev tydligt i en korrelation mellan figurerna 5 och 6 ovan, att transporter av olika varuslag gav olika mycket intäkter. Det fanns ett produktklassificerat taxsystem vid den tiden.

Järnvägens trafikinkomster fördelat mellan godstrafik respektive persontrafik år 1900. Uppgifterna gäller från Tjörnarps station avsänt gods respektive påstigande resenärer

Station	Godstrafik		Persontrafik	
	(Kronor)	(%)	(Kronor)	(%)
Tjörnarps	10824	67	5386	33
Sösdala	31082	68	14682	32
Stehags	23069	68	10657	32

Tabell 6 Transportintäkter från stationerna Tjörnarps, Sösdala och Stehags år 1900.¹

Det är värt att notera, enligt tabellen ovan, att huvuddelen cirka 2/3-delar av järnvägstrafikens inkomster genererades av godstrafiken vid slutet av 1800-talet. Detta förhållande stämmer ju väl överens om man återkopplar till den bakomliggande teorin vad gäller de ursprungliga motiven till att investera i järnvägsutbyggnaden. Det vill säga att dåtida landsvägar var av en sådan beskaffenhet att järnvägsalternativet var mycket konkurrenskraftigt både vad gällde kostnadseffektivitet och snabbare transporttider.

¹ (Statistiska Centralbyrån, 1900)

5. Sammanfattning/Slutsatser

Upprinnelsen till att bygga och driva järnvägar utgår från teorin om utvecklingsblock. Sammantaget föregicks järnvägarna av ett par olika utvecklingsblock. Ett av dessa utvecklingsblock bestod i att man hade utvecklat tekniker kring framställning av lämpligt järn och utvalsning av detta till järnvägsräls. Ett annat utvecklingsblock handlade om att man hade lyckats utveckla ångmaskinen på ett sådant sätt och format att den kunde användas i mobila rälsgående applikationer.

Infrastrukturen med järnvägar och dess stationslägen byggdes ut i Sverige med början under senare delen av 1850-talet. Det fanns några olika bakomliggande orsakerna till att det skedde en så snabb och strukturerad utbyggnad. En faktor var att dåtida landtransportvägar var otillräckliga och i dåligt skick. Det tog dels lång tid att frakta människor och varor och dels var det kostsamt. Under senare delen av 1700-talet och början av 1800-talet hade man i Sverige utnyttjat möjligheten att bygga ut sjöfarten som transportmedel dels genom att skapa vattenleder och hamnar, dels genom att bygga kanaler. Sjöfartens omfattande och även kostsamma utbyggnad i Sverige innebar att de nya järnvägslinjerna medvetet drogs genom landsbygden med lämpligt avstånd från befintliga transportleder. Dessutom undvek man att passera befintliga stadskärnor. Man föredrog så att säga hellre "bryta ny mark".

Den agrara revolutionen som uppstod i samband med skiftesreformer och laga skifte under början av 1800-talet innebar att färre människor behövdes på landsbygden för att producera livsmedel. Detta innebar att befolkningen i landet omfördelades så att många innevånare sökte sig till större tätorter och städer. Man sökte sig också till platser där den industriella utvecklingen erbjöd arbetstillfällen och försörjningsmöjligheter.

Sammantaget behövdes det transporteras livsmedel och råvaror till dessa orter.

Samtidigt behövdes också transporteras iväg varor både från industrier och lantbruk, för att nå mera avlägsna marknader.

Detta skedde i god samverkan med det järnvägstransportsystem som byggdes upp. Det är oklart vilket som är orsak eller verkan i den industriella utvecklingsprocess som skedde i Sverige med början kring 1860–70 talen. Frågan är om det var järnvägarna som startade industrialiseringen eller det var industrialiseringen av landet som krävde att det byggdes

järnvägar. Slutsatsen var nog snarare att det skedde en samverkan som ledde till industrialiseringen och landets ekonomiska tillväxt.

Södra stambanan började byggas från Malmö med start 1855. Banan drogs fram med stationer ibland annat Höör och Sösdala och öppnades för trafik till Hässleholm 1860. Någon station blev det inte i Tjörnarps socken vid det tillfället trots att banan passerade igenom socknen på en sträcka av cirka 7 kilometer.

Varför blev det inte någon station i Tjörnarps socken redan från början 1960 men dock väl 15 år senare.

I min analys ovan kan man utläsa att Tjörnarps socken var den minsta, ur befolkningssynpunkt, jämfört med de övriga socknarna som passerades och fick stationer. En ytterligare faktor som kan ha betydelse var att den agrara, eller befolkningsmässiga tyngdpunkten i Tjörnarps socken, låg ganska nära Sösdala station. Ungefär 3–4 kilometer och dessutom på någorlunda samma höjdnivå eller nerför backe mot Sösdala. Vägarna dit var också ganska väl lokaliserade. Min hypotes är att de agrara byarna i Tjörnarps socken ursprungligen var tänkta att trafikeras över Sösdala station. Man kan också konstatera att Sösdala utgjorde en medelpunkt för ett jordbruksområde som täcktes inom en cirkel med radien 4–5 kilometer, och därmed blev ett naturligt centrum.

Varför byggdes det en station i Tjörnarps socken? Detta är ju min första forskningsfråga.

Min forskning har ju konstaterat att efter några år visade det sig att tågtrafiken på sträckan Malmö – Hässleholm ökade så mycket att det uppstod ett behov av en mötesplats för tågen. Det fanns alltså ett kapacitetsproblem på banan. Detta skulle då lösas genom att man byggde ett **förbipasseringspår och mötesplats i Tjörnarps socken**.

Denna lokaliserades till en plats i Tjörnarps socken vilket var ungefär mitt emellan Höör och Sösdala och dessutom var lämplig för ändamålet.

Tjörnarps station ligger på Södra stambanans högsta punkt i Skåne. Banan går vidare norrut med nedförslut och passerar åter denna höjdnivå först strax innan gränsen till Småland.

I riktning söderut från Tjörnarps station mot Höör är det en sjö samt mossmarker. Där var det olämpligt att bygga en mötesplats. Norrut från Tjörnarps var det allt för nära till Sösdala.

En ytterligare faktor i sammanhanget, som talade för Tjörnarps fördel, var att landsvägen (föregångaren till det som blev Riksväg 23) kom att tangera järnvägen och att det dessutom fanns en anslutande väg som kom in från väster vid kvarnen.

Året efter att förbipasseringsspåret var klart byggdes det en **lastkaj och station** på denna plats. Det skedde efter påtryckningar genom ett lokalt engagemang från bönder och markägare på orten.

Statens järnvägars anläggningskostnad för stationen blev totalt 8 168: - kronor¹. Det kan vara intressant att ställa detta i relation till de årliga frakt- och biljettintäkterna som redovisas. Redan det första året (1875) efter start var bruttointäkterna till Tjörnarps station 15 769: - kronor.²

Det fanns naturligtvis driftskostnader på stationen också men trots det så blev det rimligen ett mycket stort överskott och täckningsbidrag. Sammantaget blev det ju faktiskt en mycket bra investering med kort pay off tid sett ur ett marginalkalkyl perspektiv.

Den andra forskningsfrågan är:

Vad hände på orten Tjörnarps, ur en samhällsekonomisk synvinkel, efter det att järnvägsstationen hade byggts?

Det inträffade alldeles omgående att gårdarna i socknen fick avsättning för framförallt skogsprodukter i form av ved och torv. Detta var rimligen ett bra tillskott i form av en ny ekonomisk verksamhet som inte hade funnits tidigare för avsalu utan endast för eget bruk. Vid stationen växte det upp ett litet samhälle. Det byggdes en del hus både för boende och verksamheter. De första verksamheterna som etablerade sig och växte upp var av karaktären affär och handelsmän. Handelsmännen som kom dit var bland annat en lanthandel, timmerhandlare och malt handlare. Något år efter stationens etablering under slutet av 1870-talet samt 1880-talet inträffade det en tillbakagång i Sveriges ekonomi. Detta faktum återspeglas i de befraktade volymerna från Tjörnarps, som

¹ (Statistiska centralbyrån, 1875, s. 40)

² (Statistiska centralbyrån, 1875, s. Tab. 6 s. 43)

minskade. Under mitten av 1890-talet startades det upp industriella verksamheter i form av ett tegelbruk samt en stärkelsefabrik. Det var cirka 20 år efter stationens tillkomst.

Detta kan vara betingat av att Sveriges ekonomi började gå mycket bättre och det fanns en ökad efterfrågan på dessa varor.

Man kan anta att tillbakagången i svensk ekonomi under en period direkt efter stationens tillkomst fördröjde den ekonomiska utvecklingen i socknen. Enligt Heckscher¹ kan det också vara ganska vanligt att en järnväg har funnits på plats i många år innan det börjar hända något. När väl förändringarna börjar komma beror detta på en samverkan mellan och genom tillkomst av nya faktorer.

Övriga former av samhällsservice och hantverkare och tjänsteutövare började ganska omgående att etablera sig i samhället som till exempel skräddare och snickare, målare med flera. Detta var rimligen till en följd av att det passerade och även bodde en hel del människor där och att det började byggas en del hus på platsen. Dessutom var det antagligen beroende på att det började komma en del pengar in till socknens innevånare som ett resultat av betalning för de produkter som man sålde och transporterade iväg till andra platser.

Jag vill göra jämförelse med effekten ur ett makroperspektiv när ett land eller region får intäkter genom varuexport. Det kommer in pengar i landet som sedan kan sättas i omlopp. Det innebär att det uppstår en tillväxt i landets eller regionens ekonomi.

Befolkningsökningen i Tjörnarps socken var lika stor, relativt sett, som i de närliggande socknarna med järnvägsstationer. Ökningstakten var till och med lite större i Tjörnarps socken.

Detta till trots att järnvägsstationen kom dit först femton år senare än till övriga.

Möjligen kan närheten till Sösdala station haft en positiv verkan även på Tjörnarps socken redan utifrån att Sösdala fick sin station. Befolkningsökningen började relativt sett redan ett 20-tal år innan järnvägen kom. I stort sett gällde detta också för alla de jämförda socknarna med station. Detta kan sannolikt bero på effekterna av skiftesreformerna inom lantbruket. Det som sedan händer är att befolkningsantalet stagnerar och till och med minskar något i de socknar som inte fick någon järnväg.

Detta förhållande bekräftar ju på något sätt den positiva inverkan på samhällenas ekonomi och utveckling som järnvägsstationerna hade.

¹ (Heckscher, 1907, s. 11)

Man kan fundera över en **alternativ utveckling** för Tjörnarps socken. En avgörande faktor i sammanhanget var ju att järnvägstrafiken ökade på den aktuella sträckan, så att man beslutade att bygga ett förbipasseringsspår och mötesplats i Tjörnarps socken. Järnvägen var till en början enkelspårig.

Om nu detta inte hade inträffat? Det vill säga att man **inte** hade byggt detta förbipasseringsspår i Tjörnarps socken. Då hade det ju inte heller blivit någon station där. Det hade inte heller funnits några förutsättningar för att det skulle uppstått något samhälle åtminstone vid den tidsperioden. Vad gäller lantbruket i Tjörnarps socken hade kanske i detta scenario erhållit samma fördelar men då med sina transporter över Sösdala station istället? Ett samhälle i Tjörnarps socken kanske hade uppstått längre fram i tiden och beroende på en samverkan mellan andra faktorer. Samhället Tjörnarps socken hade då sannolikt fått ett annat utseende och kanske en något annan geografisk lokalisering.

Måluppfyllelse av järnvägsbeslutet, avseende Tjörnarps socken.

Under avsnittet *Järnvägarnas betydelse för Sveriges agrara utveckling*, beskrivs att en tungt vägande faktor inför beslutet att påbörja järnvägsutbyggnaden i Sverige var just att stödja en utveckling av lantbruken samt landsbygden. Detta var ju, som jag ser det, en mycket central punkt i sammanhanget från statens sida.

Om man applicerar dessa tankegångar på Tjörnarps socken. Hur väl uppfyllde utvecklingen i Tjörnarps socken dessa förväntningar?

Bevisligen ökade befolkningen i Tjörnarps socken på samma sätt som i övriga stationssocknar. Befolkningen fördubblades under andra hälften av 1800-talet. Om Tjörnarps socken inte hade fått någon station hade utvecklingen sannolikt stagnerat och följt samma mönster som de socknar som inte fått någon station.

De varuslag som transporterades ifrån Tjörnarps station med järnväg, var ved och torv (skogseffekter), tegel och stärkelse (potatisprodukter). Detta var ju produkter, i form av direkta naturresurser från gårdarna, som odlades eller förädlades på orten.

Dessa verksamheter skapade sysselsättning både direkt och indirekt. Med direkt menar jag sysselsättning i form av odling och förädling. Med indirekt menar jag olika slag av serviceyrken som handel och affärsmän, snickare, skräddare, bagare med mera.

Effekten och resultatet av järnvägsstationens tillkomst blev på något sett mycket tydlig.

När varor som var framställda inom socknen, levererades och såldes, genererades inkomster som flödade in till socknens gårdar samt innevånare.

Det växte upp ett nytt samhälle dit befolkningsökningen lokaliserades och som var geografiskt avskilt från de ursprungliga sockenbyarna.

Detta fenomen är intressant att notera beroende på att det borde vara ett mått på resultatet av de tillkommande ekonomiska aktiviteterna som skapades i symbios med järnvägen och järnvägsstationen. Den agrara delen av socknen levde vidare, för sig själv, och den nytillkomna delen av samhällsekonomin växte upp på en egen plats i anslutning till stationen och blev på så sätt en länk till byarna i socknen.

Litteratur- och referensförteckning

- Ahlström, G. (1985). *Infrastruktur och communicationer. Sverige under 1700- och 1800-talen*. Lund: Ekonomisk-historiska institutionen Lunds Universitet.
- Anderberg, R., Mehr, H., & m.fl. (1962). *Hundra år under kommunalförfattningarna 1862-1962*. Stockholm: Svenska Landskommunernas Förbund, Svenska Landstingsförbundet, Svenska Stadsförbundet.
- Andersson, I. (1947). *Skånes historia*. Stockholm: Nordstedt & Söner.
- Andersson, M. (2010). *När järnhästarna kom till stan. Kandidatuppsats*. Kristianstad: Högskolan Kristianstad.
- Andersson-Skog, L. (1993). *SÅSOM ALLMANNAN INRÄTTNINGAR TILL GAGNET, MEN AFFÄRSFÖRETAG TILL NAMNET: SJ, järnvägspolitiken och den ekonomiska omvandlingen efter 1920*. Umeå: Umeå universitet.
- Bengtsson, Y. (den 21 05 2017). Civ.ing. (E. Samuelson, Intervjuare)
- Berger, T., & Enflo, K. (2014). Infrastruktursatsningar och lokal ekonomisk tillväxt - vad kan vi lära av historien? *Ekonomisk Debatt*, ss. 5 : 20- 32.
- Erlandsson, L. (Maj 2018). Fil. Mag. (E. Samuelson, Intervjuare)
- Gadd, C.-J. (2009). *Agrar revolution under två sekler*. Stockholm: SNS Förlag.
- Google. (u.d.). *Google Maps*. Hämtat från Google Maps:
<https://www.google.se/maps/@55.9740084,13.6201522,11.61z>
- Gunnarsson, C., & Rojas, M. (2008). *Tillväxt, stagnation, kaos*. Stockholm: SNS.
- Hammarlund, A.-M. (1989). *Sösdala - en Göingedy genom tiderna*. Hässleholm: AM-Tryck AB.
- Heckscher, E. F. (1907). *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. Stockholm: Centraltryckeriet.
- Hitta.se. (u.d.). *Hitta.se*. Hämtat från Kartor:
<https://www.hitta.se/kartan!~55.77233,13.52355,7.984074761411872z/tr!i=RtrpSDiP>
- Härwell, M. (2007). *Stationssamhället Hurfva, En skånsk bondbys förändring med järnvägens ankomst*. Lund: Lunds Universitet Historiska institutionen.
- Höörs kommun. (2014). *Höörs kommun*. Hämtat från Kulturmiljöprogram 2014 Tjörnarpsamrådshandling.pdf
<file:///C:/Users/erics/iCloudDrive/EKHK31/Kulturmiljöprogram%20Tjörnarpsamrådshandling.pdf>
- Janvert, M. (2012). *Att bygga järnvägar i fattigbygden; en studie i svensk 1800-talsjärnvägspolitik på lokalnivå med fokus på Halland*. Halmstad: Högskolan i Halmstad.
- Johan Söderberg, N. G. (1982). *Ekonomisk och geografisk koncentration 1850-1980*. Lund: LiberFörlag.
- Johansson, A. C. (1998). *Stationssamhällets utveckling - Kyrkbyns stagnation. Kandidatuppsats*. Halmstad: Högskolan i Halmstad.
- Johansson, I., & Nilsson, C.-O. (1975). *Sösdala Sparbank 100 år*. Sösdala: Sösdala Sparbank.
- järnväg.net. (2001-2015). *järnväg.net*. Hämtat från järnväg.net:
<http://www.jarnvag.net/banguide/malmo-katrineholm>
- Järnvägsstyrelsen Gustaf Welin. (1906). *Statens Järnvägar 1856 - 1906 Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning*. Stockholm: Järnvägsstyrelsen.
- Kungliga Järnvägsstyrelsen. (1956). *Sveriges Järnvägar Hundra År*. Stockholm: Kungl. Järnvägsstyrelsen.
- Körner, S. (April 2018). Fil. Dr. (E. Samuelson, Intervjuare)
- Lantmäteriet. (u.d.). *Lantmäteriet*. Hämtat från Historiska kartor:
<https://www.lantmateriet.se/sv/Kartor-och-geografisk-information/Historiska-kartor/>

- Lewan, N. (1978). *Urbaniseringen - utvecklingsdrag, konsekvenser, åtgärder*. Stockholm: Esselte studium.
- Lundgren, J., & Söderberg, N. G. (1982). *Ekonomisk och geografisk koncentration 1850 - 1980*. Lund: LiberFörlag.
- Länsstyrelsen Skåne. (u.d.). *Länsstyrelsen Skåne*. Hämtat från Sahällsplanering & kulturmiljö, Gästgivaregårdar: När järnvägarna skulle stakas ut, fick man ta hänsyn till terrängförhållandena, vilket innebar att
- Modig, H. (1971). *Järnvägarnas efterfrågan och den svenska industrin 1860 - 1914*. Stockholm: P A Nordstedt & Söner.
- Montgomery, A. (1947). *Industrialismens genombrott i Sverige*. Stockholm: Aktiebolaget Skoglund's bokförlag.
- Månsson, N., & Göransson, E. (1956). *Norra Mellby Sockenbok*. Hässleholm: Svantessons Boktryckeri.
- Månsson, N., & Hektor, K. (1967). *Sösåla Data och Minnesbilder*. Hässleholm: Norra Skånes Civiltryckeri.
- Mårtensson, T. (1994). *Bantågens gång*. Göteborg: Graphic Systems.
- Nicander, E. (1980). *Järnvägsinvesteringar i Sverige 1849 - 1914*. Lund: Tryckaren.
- Nilsson, N. (2002). *Prästorp, Svenstorp och Karlarp - Komplettering till "Byar i Tjörnarp"*. Tjörnarp: Tjörnarp's Sockengille.
- Norra Mellby kommun. (1956). *Norra Mellby Sockenbok*. Hässleholm: Svantessons Boktryckeri.
- Olsson, A. B., & Olsson, S. E. (2005). *Vi minns Tjörnarp på 50-talet*. Tjörnarp: Tjörnarp's Sockengille.
- Oredsson, S. (1969). *Järnvägarna och det allmänna*. Lund: Glerups.
- Rederi AB Göta Kanal. (2018). *OM Kanalen Göta Kanals Historia*. Hämtat från <https://www.gotacanal.se/resan/om-kanalen/>
- Riksarkivet. (1854 - 1859). *Riksarkivet*. Hämtat från Tjörnarp's kyrkoarkiv Husförhörslängd: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/C0062183_00001?c=0&m=0&s=0&cv=0#?cv=0&z=-834.9341%2C-252.2958%2C5740.7407%2C2755.5556
- Riksarkivet. (1875 - 1887). *Husförhörslängd*. Hämtat från Tjörnarp's kyrkoarkiv: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/C0062187_00149
- Riksarkivet. (1887 - 1897). *Riksarkivet*. Hämtat från Tjörnarp's Kyrkoarkiv Husförhörslängd: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/C0062188_00207?c=0&m=0&s=0&cv=0#?cv=206&z=-105.7955%2C521.1754%2C6200.0001%2C2976
- Riksarkivet. (1897-1907). *Tjörnarp's kyrkoarkiv*. Hämtat från Tjörnarp's kyrkoarkiv, Församlingsböcker: https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/00120000_00201?c=0&m=0&s=0&cv=0#?cv=200&z=132.0756%2C-69.408%2C4095.0644%2C2319.4445
- Riksarkivet. (u.d.). *Kungsboken*. Hämtat från Kungsboken, SE/KrA/0437/1 (1684): https://sok.riksarkivet.se/bildvisning/K0025072_00001?c=0&m=0&s=0&cv=0#?cv=0&z=2512.3688%2C1930.6961%2C1287.777%2C696.8667
- Rydaholms hembygdsförening. (2010). *Horda: När järnvägen kom till byn -:- fram till våra dagar*. Rydaholm: Rydaholms hembygdsförening.
- Schön, L. (2000). En modern svensk ekonomisk historia. i L. Schön, *En modern svensk ekonomisk historia*. Stockholm: SNS.
- Schön, L. (2010). *Vår världs ekonomiska historia. Del II. Den industriella tiden*. Kristianstad: SNS Förlag.
- Sockengillet's hambygdscirkel. (2012). *Kartor över kulturminnen i Tjörnarp*. Tjörnarp: Tjörnarp's Sockengille.
- Statistiska Centralbyrån. (1863). *Statistiska Centralbyrån*. Hämtat från Statistiska Centralbyrån: https://www.scb.se/sv/_hitta-statistik/historisk-statistik/sok-publikationer-efter-amne/

- Statistiska centralbyrån. (1875). *Historisk statistik*. Hämtat från Statens jernvägstrafik:
<http://www.scb.se/H/BISOS%201851-1917/BISOS%20L%20Statens%20j%C3%A4rnv%C3%A4gstrafik%201862-1910/Statens-jarnvagstrafik-L-1875.pdf>
- Statistiska Centralbyrån. (1900). *Historisk statistik*. Hämtat från Statens Jernvägstrafik:
<http://www.scb.se/H/BISOS%201851-1917/BISOS%20L%20Statens%20j%C3%A4rnv%C3%A4gstrafik%201862-1910/Statens-jarnvagstrafik-L-1900.pdf>
- Statistiska Centralbyrån. (u.d.). *Statistiska Centralbyrån*. Hämtat från Historisk Statistik, Befolkning:
https://www.scb.se/sv_/hitta-statistik/historisk-statistik/sok-publikationer-efter-amne/
- Sten, R. (u.d.). *Södra stambanan*. Hämtat från Södra stambanan Malmö - Falköping (Ranten):
http://www.historiskt.nu/normalsp/staten/ssb/sj_ssb_text.html
- Studiecirkeln Miljö - kultur - historia. (1989). *Minnen från TJÖRNARP*. Tjörnarp: Tjörnarps sockengille.
- Svenska kyrkan. (2017). *Svenska kyrkan*. Hämtat från Höörs församling, Tjörnarps kyrka:
<https://www.svenskakyrkan.se/hoor/tjornarps-kyrka>
- Svenska Landskommunernas Förbund m.fl. (1962). *Hundra år under kommunalförfattningarna 1862 - 1962*. Stockholm: Svenska Landskommunernas Förbund m.fl.
- Svensson, H. I. (2002). *Justus Högdahls hembygdsanteckningar*. Tjörnarp: Hans Ivar Svensson.
- Svensson, H. I. (2016). *Tjörnarps kvarns historia*. Tjörnarp: Hans Ivar Svensson.
- Svensson, H. I. (2017). Gamla hus i Tjörnarp. *Studiecirkel Gamla hus i Tjörnarp*. Hans Ivar Svensson.
- Svensson, H. I. (April 2018). Agronom emeritus. (E. Samuelson, Intervjuare)
- Svensson, H. I. (u.d.). *Hemsida för Tjörnarps historia*. Hämtat från Tjörnarps stationssamhälles historia : <http://www.tjornarpshistoria.se/Samhallets%20historia.pdf>
- Sösdala Sparbank. (1975). *Sösdala Sparbank 100 år*. 1975: Sösdala Sparbank.
- Tjörnarps Historia. (2018). *Facebook*. Hämtat från Tjörnarps historia (sluten grupp):
<https://www.facebook.com/groups/907420656022610/>
- Tjörnarps Sockengille. (1979). *En bok om TJÖRNARP*. Tjörnarp: Tjörnarps Sockengille.
- Tjörnarps Sockengille. (1989). *Minnen från Tjörnarp*. Tjörnarp: Tjörnarps Sockengille.
- Tjörnarps sockengille. (1994). *Gunnarps Tegelbruk i Tjörnarp*. Tjörnarp: Tjörnarps sockengille.
- Tjörnarps Sockengille. (1997). *Byar i Tjörnarp*. Tjörnarp: Tjörnarps Sockengille.
- Tjörnarps sockengille. (2012). *Hemsida för Tjörnarps historia*. Hämtat från Korta historiska notiser från Tjörnarps socken: <http://www.tjornarpshistoria.se/Bloggsammanställning.pdf>
- Tomelilla kommun. (Mars 2018). *Sju gårdar*. Tomelilla kommun.
- Trafikstyrelsen . (1875). *Statistiska centralbyrån*. Hämtat från Statens - Järnvägstrafik:
<http://www.scb.se/H/BISOS%201851-1917/BISOS%20L%20Statens%20j%C3%A4rnv%C3%A4gstrafik%201862-1910/Statens-jarnvagstrafik-L-1875.pdf>
- Trafikstyrelsen. (1874). *Statistiska Centralbyrån*. Hämtat från Statens - Järnvägstrafik-L-1874:
<http://www.scb.se/H/BISOS%201851-1917/BISOS%20L%20Statens%20j%C3%A4rnv%C3%A4gstrafik%201862-1910/Statens-jarnvagstrafik-L-1874.pdf>
- Troilius, C. R. (1890). *Staten och jernvägarne : en studie utgifven på bekostnad af allmänna medel*. Stockholm: Centraltryckeriet.
- Welin, G. (1906). *Statens Järnvägar 1856 - 1906, Historisk - Teknisk - Ekonomisk Beskrifning, Del 1*. Stockholm: Centraltryckeriet.
- Welin, G. (1906). *Statens Järnvägar 1856-1906, Historisk-Teknisk-Ekonomisk Beskrifning, Del 2*. Stockholm: Centraltryckeriet, Stockholm.
- Werdenfels, Å. (1990). *Skånsk järnväg*. Kristianstad: Skånes hembygdsförbund.

Wikipedia. (2000). *Wikipedia*. Hämtat från Tjörnarps socken m.fl.:

https://sv.wikipedia.org/wiki/Tj%C3%B6rnarps_socken

Wikipedia. (den 05 03 2015). *Wikipedia*. Hämtat från Södra Stambanan:

http://sv.wikipedia.org/wiki/S%C3%B6dra_stambanan

Bilaga 1 "Gamla hus i Tjörnarp"¹

Tjörnarp centrum

Troligt ålder på en del äldre hus. (Uppgift saknas för många)

Troligt inflyttningsår	Inflyttad eller ägare. Ev tomtköp
1875	Johan Samuelsson Thorill
1876	Banmästare Sjöberg Höör. "Bergmanska"
1877	Ola Olsson Bökestorp. "Hellqvistska"
1877	Ola Olsson Bökestorp. Hylten Cavallius hus
1878	Per Jönsson. Affären
1878	Malthandlare Per Persson Eslöv. Gamla posten
1878	Möllerströms. Senare Bernt Nilssons
1878	Jöns Svensson. Mitt emot Missionshuset
1888	Magnus Cederström. Smedjan
1893	Småskolan
1894	Stärkelsefabriken
1900	Missionshuset
1903	Tegelbrännare Nils Hansson
1903	Gustav Andersson. Villa Nyhem
1906	Skräddare Bengtsson
1907	Johan Olsson för Handelsföreningen. Senare Tjörnarps livs
1910	Jacob Andersson

¹ (Svensson, Gamla hus i Tjörnarp, 2017)

Bilaga 2 "När tåget kom till Tomelilla¹

SJU GÅRDAR

Större än så var inte Tomelilla när järnvägen kom och förändrade byn totalt. Under mitten av 1800-talet började järnvägen dras genom Sverige och den 1 december 1865 anländer det första tåget till Tomelilla. Varför en järnvägsstation placeras just här när sträckan Eslöv-Ystad byggs är omdiskuterat. Vid denna tid ligger traktens verkliga centralpunkt en knapp mil längre norrut, i Skåne Tranås. Ekonomiska intressen kan ha varit inblandade i beslutet. Storbonden Nils Jönsson i Skåne Tranås sägs inte ha varit villig att offra sin bördiga mark för nymodigheterna. Och vem hade kunnat förutspå vilken utveckling järnvägen skulle föra med sig? Nu vet vi att järnvägens ankomst drastiskt kom att skriva om historien i Tomelilla, centralort i Tomelilla kommun.

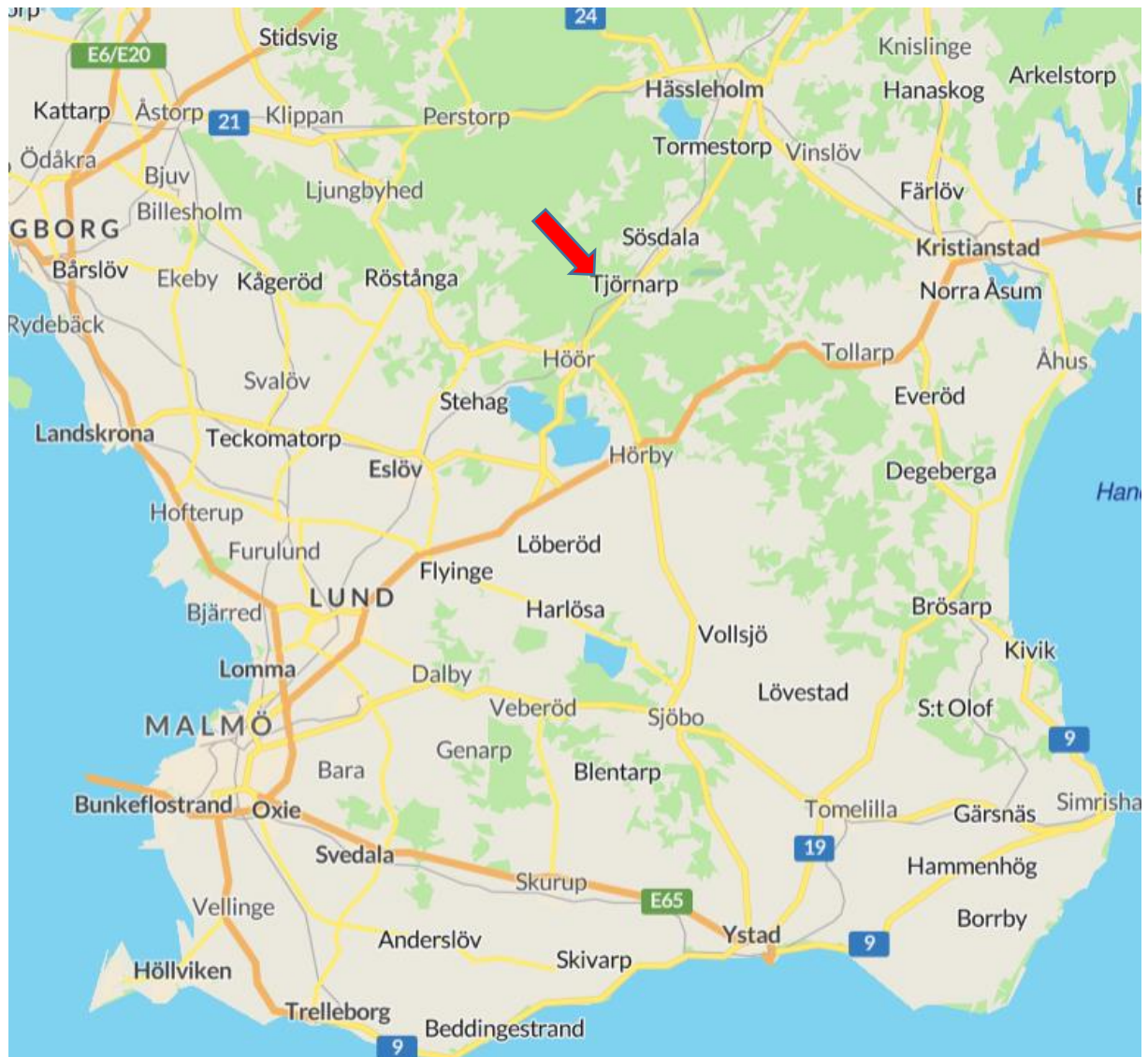
FLERA JÄRNVÄGSLINJER ÖPPNAS

Den 1 december 1865 gick premiärturen på järnvägen. Det första tåget bestod av 14 vagnar och hade 270 passagerare. Redan tidigare under året hade de första nybyggarna kommit till Tomelilla. Torget, som har samma form än idag, anlades på 1860-talet. Kring detta växte nu ny bebyggelse upp i samband med järnvägens placering här. De följande åren sker utvecklingen av Tomelilla i snabb takt. År 1882 öppnas en järnvägslinje till Simrishamn och drygt tio år senare en till Malmö via Sjöbo.

Flera av de städer som växte upp i järnvägens spår anlades i ett strikt rutmönster. Sådana ambitioner kan spåras i delar av Tomelilla men fullt ut blev de aldrig förverkligade, utan expansionen skedde i första hand runt torget och de angränsande gatorna. Men det blev aldrig någon paradgata fram till järnvägsstationen som i många andra stationsorter.

¹ (Tomelilla kommun, 2018)

Bilaga 3 Karta över Skåne, med Tjörnarp markerat.¹



¹ (Hitta.se, u.d.)

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 Kartbild över området Höör, Tjörnarps och Sösdala m.fl. socknar från år 1684.	25
Figur 2 Karta över Tjörnarps socken med dess byar	26
Figur 3 Nyanläggning av Mötesplatser 1874	31
Figur 4 Nya anläggningar samt nya inventarier och materialier 1875	31
Figur 5 Fotografiet på bilden är ett vykort från Tjörnarps signerat 1902. Järnvägen var då fortfarande enkelspårig. En station med rangerspår och godsmagasin fanns uppbyggt.	32
Figur 6 Några år senare hade järnvägen blivit dubbelspårig.	32
Figur 7 Kartbilden hämtad från skånsk rekognoseringskarta 1810 och visar bland annat befintliga landsvägar. Gul pil visar var järnvägsstationen skulle lokaliseras.	37
Figur 8 Kartbild från 1877 Generalstabskarta. Två år efter att stationen i Tjörnarps (gula pilen) var byggd. De första husen började komma på plats redan 1875 då stationen var etablerad.	38
Figur 9 Kartbild från 1883. Denna visar att det redan åtta år efter stationens tillkomst, hade det byggts ett tiotal hus.	38
Figur 10 Kartbild från 1920-talet, som visar att det hade växt upp ett samhälle i anslutning till järnvägsstationen.	39
Figur 11 Tegelbruket i Tjörnarps byggdes 1898 cirka en kilometer från järnvägsstationen.	41
Figur 12 De färdiga tegelstenarna transporterades på en hästjärnväg till järnvägsstationen.	41
Figur 13 Stärkelsefabriken i Tjörnarps byggdes i direkt anslutning till järnvägsstationen.	42
Figur 14 Avsänd och ankommen mängd gods per station år 1900. Samt fördelat på respektive godsslag. (Sort: Ton=1000 kg. Vänster kolumn=avsänd gods höger kolumn=mottaget gods.)	47

DIAGRAMFÖRTECKNING

Diagram 1. Befolkningsutvecklingen i Tjörnarps socken 1770 - 1830.	29
Diagram 2 Befolkning i Tjörnarps jämfört med närliggande orter med järnvägsstation 1810 - 1930	33
Diagram 3 Befolkning i Tjörnarps jämfört med närliggande jämförbara orter utan järnväg 1810 - 1930	35
Diagram 4 Befolkning i Tjörnarps jämfört med dels närliggande jämförbara orter samt befolkningen i hela Skåne 1810 - 1930	36
Diagram 5 Avsänd och ankommen mängd gods per år respektive station	46
Diagram 6 Fraktad mängd per år på respektive station, fördelat på antalet innevånare i respektive socken.	48
Diagram 7 Totala trafikintäkter per år och respektive station.	48

TABELLFÖRTECKNING

Tabell 1 Befolkningsjämförelse mellan socknar med stationer.	23
Tabell 2 Avstånd mellan närliggande stationer.	23
Tabell 3 Antalet gårdar i respektive by i Tjörnarps socken.,	27
Tabell 4 Genomförandet av laga skifte i de största byarna i Tjörnarps socken	28
Tabell 5 Antal innevånare i respektive närliggande socknar år 1850, med respektive utan station. Samt befolkningstäthet, innevånare per kvadratkilometer.	34
Tabell 6 Transportintäkter från stationerna Tjörnarps, Sösdala och Stehags år 1900.	49