

ANDREAS HEDBERG

JÄRNVÄGEN OCH LITTERATUREN

Termen järnvägsbibliotek i svensk
1800-talspress



TFL 2023:2–3. LITTERATUR OCH MATERIALITET

DOI: <https://doi.org/10.54797/tfl.v53i2-3.17665>

ISSN: 2001-094X

– Forskningsartikel –

Copyright © 2024 Author(s). This is an open access article distributed
under the terms of the Creative Commons CC-BY 4.0 License
(<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>)

Syftet med denna artikel är att belysa relationen mellan tekniska innovationer och människans föreställningsvärld genom en studie av hur 1800-talets svenska järnvägsutbyggnad påverkade litteraturen och några av litteraturvärldens institutioner: distribution och publikationsformer, men också formerna för det skönlitterära berättandet. Analysen utgår från termen ”järnvägsbibliotek”, och hur den med olika syftning användes i svensk dagspress under främst andra halvan av 1800-talet.¹ Tidningstexterna läses också som inlägg i diskussionen om den pågående moderniseringen av samhället, där fenomen som internationalisering, sekularisering, urbanisering och emigration omväxlande kunde betraktas som hot eller löften.

Analysen knyter an till tidigare forskning om modernitet och modernisering. I sin bok *I skuggan av framtiden*, med undertiteln *Modernitetens idéhistoria* (1997), skriver idéhistorikern Sven-Eric Liedman om vad han kallar ”teknikens förtrollning”. Han tar som exempel den elektriska belysningen, som när den först introducerades ”väckte idéer om städer som nattetid badade i ljus och där inte en mörk skugga kunde skönjas”.² Vad Liedman beskriver är alltså hur ny teknik ger förutsättningar för nya perspektiv och idéer, och hur vårt tänkande påverkas av konkreta förändringar i vår materiella omvärld.

Detta är sin tur förbundet med den distinktion som han i samma bok gör mellan ”hård” och ”mjuk” upplysning. Den hårda upplysningen utgörs av ”den moderna tekniska utvecklingen”³ och berör främst ekonomin, teknologin och naturvetenskapen.⁴ Den kallas hård ”därför att den, när den väl kommit igång, kan fortsätta till synes oförtrutet”.⁵ Den mjuka upplysningen däremot, uppvisar en ”variabel” utveckling, och rör i första hand politiska, rättsliga, etiska, religiösa och estetiska förhållanden. Enligt Liedman är de två formerna av upplysning inbegripna i ett slags bilateral växelrörelse.

Sambandet mellan utvecklingslinjerna är ”inte en-entydigt utan en-flertydigt”, men det gör sig ständigt påmint.⁶ I denna artikel får den tekniska utvecklingen av samfärdsmedel tjäna som ett exempel på hård upplysning. Förändringar av litteraturen och dess institutioner betraktas samtidigt som ett slags mjuk upplysning, som i varierande grad kan uppfattas som konsekvenser av de nya kommunikationsmöjligheterna.

Litteraturen och teknologin: forskningsuppgifter

De tekniska innovationernas inflytande på litteraturen har studerats på flera håll. I sin avhandling *Senses of Modernism. Technology, Perception, and Modernist Aesthetics* (1998) undersöker Sara Danius hur litteraturens verklighetsåtergivning påverkades av den ”hårda upplysning” som Liedman beskriver i sin modernitetsstudie. I ett avsnitt visar hon hur Marcel Proust med hjälp av moderna transportmedel fick tillgång till nya sätt att beskriva världen. Under en resa i bil upplever författaren hur den höga hastigheten förvandlar det omgivande landskapet till en serie snabbt växlande skenbilder (”a phantasmagoria”).⁷ För att återge dessa skenbilder i konstnärligt åskådlig form krävs nya stilistiska och berättartekniska grepp. Med ny teknik kommer alltså inte bara nya idéer, utan också nya sätt att ge idéer – gamla som nya – litterär form.

Författarnas nya framställningsformer är förstas bara abstrakta uttryck för betydligt större förändringar i människors vardag. Ekonomiska och teknologiska innovationer påverkade också sätten att leva och bo. Produktionen centraliserades till städer och avstånd kunde plötsligt upplevas som kortare. Franco Moretti har i sin bok *Graphs, Maps, Trees. Abstract Models for Literary History* (2005) visat hur en cirkulär vardagsgeografi – idyllens, byns – i 1800-talslitteraturen ersätts av en linjär. Den by eller gård som länge kunde upplevas som världens centrum blev i takt med att nya och effektivare transportmedel introducerades snarare en av många punkter i ett abstrakt nätverk av vägar och järnvägsspår.⁸ En sådan omvälvande förändring medförde förstas nya levnadsförhållanden, som i sin tur blev föremål för behandling i tidens litteratur och dagspress. Särskilt i svenska romaner från åren kring sekelskiftet 1900 finns talrika exempel på hur det

nya storstadslivet beskrivs som främmande och hotfullt, medan en nostalgisk längtan odlas till ett alltmer mytologiserat jordbruksliv.⁹

Vid sidan av dessa estetiska och mentalitetshistoriska perspektiv på förhållandet mellan litteraturen och 1800-talets teknologiska förändringar finns de litteratursociologiska, som rör litteraturen i samhället, samhället i litteraturen samt själva litteratursamhället och dess institutioner. Med ett sådant perspektiv finns det åtskilligt att beskriva ifråga om ett slags dialektisk växelverkan mellan litteraturen och teknologin, mellan litteraturen och den både hotfulla och löftesrika moderniteten. Ett par tidigare studier på området, som också tar upp järnvägens betydelse, är Gunnel Furulands artikel ”Ångbåtar, omnibussar och järnvägar. Samfärdsmedlens spår i tryckta dokument” (2010) och Åsa Arpings essä ”Järnvägsromanen” (2020). Både Furulands och Arpings studier är bredare än den som här föreligger, och utgår delvis från andra typer av material. Furuland har med hjälp av bibliografier och databaser identifierat ett stort antal vardagstryck som rör resor med ångbåt, omnibuss och järnväg. Materialet används för att visa hur ”de förändrade resmöjligheterna [avspeglades] i bokförläggarnas och tryckeriernas verksamhet” från 1820-tal till 1860-tal.¹⁰ Arpings perspektiv är både svenskt och internationellt. Hon uppehåller sig främst vid kanoniserad litteratur, och gör det utan begränsning i tid. Hennes essä rör sig från 1830-talet till nutid, och tar bland annat upp de ”tågutgåvor” eller ”Railroad Stories” som sålts till järnvägsresenärer i Sverige och England.¹¹ Ännu bredare är Emma Eldelins bok *Rastplats för rastlösa. Litteratur, skrivande och självreflektion i tre transitmiljöer* (2022), där tunnelbanan, tåget och flygplatsen belyses utifrån hur de ”utforskas och används som symboliska och reella platser för skrivande, berättande och självreflektion”.¹² Hennes material består av ett tjugotal skönlitterära texter från millennieskiftet och framåt, men i bakgrundsbeskrivningar nämns även 1800-talets järnvägsbibliotek.¹³

Ett annat sätt att ta sig an detta forskningsfält är att välja en så kallad *Ansatzpunkt* (ung. angreppspunkt, ett begrepp som populariserades av Erich Auerbach i *Philologie der Weltliteratur* 1952) i form av ett begränsat fenomen som kan tjäna som illustrativt exempel för växelverkan mellan litteraturen och teknologin. En sådan *Ansatzpunkt* är i den här studien begreppet ”järnvägsbibliotek” som under

1800-talet användes med åtminstone två olika innebörder i svenska dagstidningar. Ordet kunde beteckna faktiska boksamlingar som fanns tillgängliga i nära anslutning till tågstationer. Men det kunde också användas som marknadsföringsterm av bokhandlare och syftade då på häftesserier av fack- och skönlitteratur som var särskilt anpassade för tågresor. I denna artikel behandlas först järnvägsbibliotek i betydelsen boksamlingar. Därefter diskuteras häftesserier. Slutligen visas hur järnvägen blev en spelplats för skönlitterärt berättande. På så sätt diskuteras i artikeln inte bara det som Furuland beskriver som ”nya geografiska strukturer” och ”nya arenor för det tryckta materialet”, utan också de skönlitterära berättelser som vi så väl behöver för att begripa de nya kommunikationernas betydelse för vad hon kallar för ”människors inre världar”.¹⁴

De texter som analyseras här publicerades alla under det dryga halvsekle mellan 1849 och 1901. Samtliga har identifierats med hjälp av sökningar i Kungliga bibliotekets tjänst Svenska dagstidningar. Flertalet texter härrör från landsortspressen, som vid mitten av 1800-talet genomgick en omfattande expansion. Mellan åren 1830 och 1860 fick Sverige mer än trettio nya tidningsstäder. Den snabba tillväxten kan enligt Dag Nordmark i samlingsverket *Den svenska pressens historia* (2001) sättas i samband med ”goda ekonomiska förutsättningar” och ”tryckeriteknikens expansion”, men också med dagstidningarnas betydelse som ”instrument i den politiska kampen”.¹⁵ De flesta lokal- och regionaltidningar ”såg som sin främsta uppgift att uppmärksamma företeelser inom det egna spridningsområdet” och ”överspridningen” utanför detta område tycks ha varit försumbar.¹⁶ Medarbetare i landsortspressen såg det också som sin uppgift att – till skillnad från huvudstadstidningarna – vara ”språkrör för olika regioner som deltagare i det nationella samtalet”. De hade nära till sina läsare och antogs därför kunna ”ge en rättvisande bild av folkmeningen”.¹⁷

Den nya sysslösheten

Järnvägens ankomst påverkade sätten att tänka på tid och rum. Modernitetens förändringar av människans tidsuppfattning påtalades redan i samtiden av Karl Marx, som i sin ofullbordade *Grundrisse*

der Kritik der Politischen Ökonomie talar om hur rummet ”förintas” av tiden (”Vernichtung des Raums durch die Zeit”). Detta resonemang har utvecklats vidare av den brittiske geografen David Harvey, som i sin bok *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (1990) använder begreppet ”time-space compression” för att beskriva effekterna av modernitetens teknologiska förändringar. En sådan ”sammandragning” (”compression”) uppstår enligt Harvey som en följd av nya tekniker för kommunikation (telegraf, telefonen, etcetera) och transporter (järnvägen, flygplanet, etcetera) – en utveckling som i sin tur drivs av det expansiva kapitalet, med dess intresse för att finna nya marknader, öka produktionstakten och minska tiden för omsättning av nytt kapital.¹⁸

Följden för den enskilde tågresenären blev att avstånd uppfattades som kortare och att fler förändringar tycktes kunna rymmas inom kortare tid. Den tyske historikern Wolfgang Schivelbusch konstaterar i sin bok *Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert* (1977, sv. övers. 1984) att ”[r]ummets och tidens utplåning är den bild med vilken det tidiga artonhundratalet beskriver järnvägens verkningar”. Som ett resultat av järnvägsutbyggnaden uppstod vad Schivelbusch beskriver som ”en kondenserad geografi uppbyggd på de nya hastighetsförhållandena”.¹⁹ Men samtidigt skapades också vad som kan betecknas som en helt ny typ av tid, det vill säga den ”tomma tid” som tillbringades i järnvägsvagnen. I en osignerad artikel i liberala *Aftonbladet* den 14 september 1853 ges följande beskrivning av denna ”nya tid”:

Frukten af nutidens snabba och bekväma kommunikationsanstalter är dubbel. Man vinner nemligen icke blott tid, derigenom att man numera behöfver några timmar eller dagar till resor, för hvilka man förr behöfde lika många dagar eller veckor, utan man vinner dessutom hela den tid som åtgår för sjelfva resan, emedan man förflyttas på ett sätt som lemnar sinnet fullkomligt ledigt för andra sysselsättningar.

Tågresenärens upplevelse framstår som en konkret representation av Marx föreställning om en ”Vernichtung des Raums durch die Zeit”. Istället för avstånd: tid. Resultatet blir ofrånkomligen ett nytt slags sysslolöshet. Avbrotten blev färre än för den som reste med diligens

eller liknande, samtidigt som den rälsbundna transporten gjorde att man kunde sitta bekvämare och mer stabilt. Därmed uppstod också en ny marknad för underhållning – och, som Furuland skriver, ”för paketering av tryckta produkter”²⁰ – eftersom all denna ”nya tid” behövde fyllas med innehåll. I protektionistiska *Westmanlands Allehanda* den 17 december 1888 står att läsa om järnvägarna i Österrike-Ungern att resande där kan få låna böcker ”mot en obetydlig afgift” och därefter lämna dem ”på järnvägen varhelst man önskar”. I samma notis uppges att ”dylika bibliotek” redan finns ”allmänt” i England och Amerika, men att detta är första gången ”försök dermed” görs på ”kontinentens järnvägar”. Järnvägsbiblioteken i Österrike-Ungern omtalas på nytt i protektionistiska *Falköpings Tidning* den 26 juni 1889, där det i en ny notis uppges att ”[i]nom två månader skola 150 a [sic] 200 dylika jernvägsbibliotek wara upprättade” på ”de österrikiska banorna” med böcker på tyska, ungerska, tjeckiska, engelska, franska och italienska.

”[A]tt vänja arbetarna vid bättre vanor”

Utbyggnaden av den svenska järnvägen skapade inte bara ny tid för resenärer, utan också nya yrkesgrupper. En av dessa nya grupper var järnvägsarbetarna. Bland de så kallade ”rallarna” fanns åtskilliga lantbruksarbetare som brutit upp från ett stationärt liv mot löfte om högre betalning. Det nya arbetet var dock hårt och riskfyllt, samtidigt som järnvägsarbetarna inhystes i baracker och andra bristfälliga boenden. Att döma av artiklar i den samtida dagspressen medförde dessa levnadsförhållanden oroligheter och sociala problem. Under rubriken ”Från Uddevalla kronohäkte” förklarar en anonym skribent i frisinnade *Göteborgs Nyheter* den 30 mars 1901 att antalet fångar detta år ”varit jämförelsevis stort eller inalles 368”. Som en bidragande orsak till det växande antalet fångar nämns ”den pågående statsbanebyggnaden genom Bohuslän, hvilken lockat en hel del löst folk till orten, hvarjemte en stor del af de vid banbyggnaden i fråga anställda arbetarne visat sig, i synnerhet vid aflöningstillfällena, i hög grad begifna på dryckenskap med åtföljande excesser”. Särskilt betonar skribenten som något överraskande att ”en stor del af arbetarne i fråga äro smålänningar, hvilka eljest i allmänhet pläga vara

jemförelsevis nyktra”. Detta kan betraktas som ett sätt att ytterligare betona det kringflackande och rotlösa livets faror – även den redlige riskerar att depraveras.

Med järnvägen kommer alltså inte bara tidsvinster och effektivisering, utan också en rotlöshet frambringad av det moderna livet. Följdfenomen som urbanisering och emigration beskrevs som hot mot människans trygghet och moral, vilket i sin tur skapade ett agrarromantiskt motstånd, bland annat kanaliserat i det tidiga 1900-talets nykterhets- och ungdomsrörelser.²¹

Men artikeln i *Göteborgs Nyheter* uppehåller sig inte enbart vid moraliska och sociala problem, utan nämner också lösningar. Litteraturen, och specifikt järnvägsbiblioteken, förs fram som ett potentiellt botemedel mot dryckenskap och andra dåliga vanor: ”[å]tskilliga åtgärder såsom inrättande af jernvägsbibliotek m. m. äro just i dessa dagar här på orten föreslagna för att vänja arbetarna vid bättre vanor”. Den anonyma skribenten syftar troligen på ett upprop som publicerades i liberala *Strömstads Tidning* ett par månader tidigare, den 26 januari 1901, undertecknat av bland andra två ”järnväglänsmän” och av arbetschefen vid statsbanebyggnaden genom Bohuslän. Under rubriken ”Bibliotek för jernvägsarbetarne i Bohuslän. Till allmänheten, till Sveriges bokförläggare!” menar skribenterna ”att det skulle vara välgörande kunna skaffa alla dessa arbetare [vid järnvägen] någon intellektuel förströelse efter slutadt dagsarbete och således göra vinterqvällens vistande i baracken eller torpstugan vida angenämare än nu är fallet samt mana dem att undfly en hel del långt ifrån nyttiga eller uppfostrande nöjen” (se nästa sida).

Uppropets författare tänker sig att ”genom insamlande af böcker och tidskrifter försöka bilda ett bibliotek – låt oss kalla det jernvägsbibliotek – ur hvilket dessa arbetare under vederbörlig kontroll skulle ega rätt att kostnadsfritt låna böcker”. I uppropstexten presenteras litteraturen alltså som ett botemedel mot modernitetens negativa följder. Det framgår dock att det inte kan handla om vilken litteratur som helst – den bör vara ”nyttig” och ”uppfostrande”. Dessutom måste läsningen – om den skall få de positiva effekter som efterfrågas – med nödvändighet övervakas av för ändamålet lämpliga yrkespersoner. Resonemanget påminner om 1700- och 1800-talens debatter om skönlitterär läsning, förevigade av exempelvis Fredrika

Förbedelser. Den rike grosshandlaren: — I dag kommer greve von Vippeljevtz på visit. Det voro ett bra parti för vår Euphrosyne! Ställ lite blommor på kassaskåpet, så att det faller i ögonen!

Från allmänheten.

Bibliotek för Järnvägsarbetarne i Bohuslän.

Till allmänheten, till Sveriges bokförläggare!

Sedan arbetet vid statsbanan bekräftat genom Bohuslän snart pågått ett år och en ganska ansevärd arbetstyrka (omkr. 2,000 man) därvid är samlad samt detta arbetsföretag kommer att fortgå omkring fyra år, och erfarenheten redan visat, såsom ju naturligt är, att det skulle vara välgörande kunna skaffa alla dessa arbetare någon intellektuell förbättring eller slutad dagsarbete och således göra vinterkällens vistande i baracken eller torpstugan vida angenämare än nu är fallet samt mana dem att undfy en hel del långt framt nyttiga eller uppfostrande nöjen, hafva underkända tänkt sig att genom insamlande af böcker och boktrycker försöka bilda ett bibliotek — låt oss kalla det järnvägsbibliotek — ur hvilket dessa arbetare under vederbörlig kontroll skulle göra rätt att kostnadsfritt låna böcker.

Vi vända oss därför härm till allmänheten, till en hvar som har en bok att afstå, till rikets bokförläggare och boktrycker för en värdans anskän om bidrag till detta bibliotek, som säkert skall bli mycket nyttigt i flera af seenden för en stor arbetarskara.

Välvilgna bidrag — afven en enda gammal bok eller tidskrift — torde vara uppskattade till *Järnvägsarbetarbiblioteket* under adress *Uddevalle eller inlånas så poliskontoret därstädes.*

Uddevalle den 15 januari 1901.
B. H. Santesson, Sixten Neiglick,
Arbetschef vid Stats- Borgmästare.
nbygenheten genom
Bohuslän.

Knut Ekström, A. H. Berger,
Järnvägsläsmän.

En engelsk officers hedersbegrepp. — Den nyligen hällen godsbokpost-ställning i södra England gafs en middag, där en officer i ett gardesregimentes reserv, hemkommen från kriget, uppträdde med ett anförande, hvilket väckt åtskillig uppmärksamhet i den radikala prässen.

Den ifrågakvarande officeren hade vid Modder River befallit öfver en truppstyrka, som vaktade ett antal fångna boer, hvilka skulle föra till St Helena. «Då kom det», berättade officeren, «anförvarer till fångarne från när och fjärran, oskyldiga som lamm, boer, som gifvo sig min af att aldrig ha haft ett

öfverflyttning till inskansen förman, ett kärleksvärk. Och han, som var redigare än andra i sanningsökandet, adlade än andra i sin kärlek till de lottlösa, han den store beskyddaren af fädrens art och förtidens minnen — han kunde också säga så.

Oaktadt hans ålder teckte man sig i hans hällning och i hans vackra anlete se en gossen uppbariske. Och när han, talande om sin fader, den gamle krigaren, hade försjunkit i sin barndoms minnen, då teckte jag, att vi sprungit tillsammans på den gröna gräsindan, som förde med till viken! Och med ungdomens strålglans i sina ögon liknade han då Dextippos talande till Athens ungdom:

Hvad vår värld är kallt förståelig, hvad vår värld är frivakt klokt! Och hon löns för sin klökskap med ett bljyngt trädmonok: Världens klökskap föler henne sorg och foghet, Fyll vårt land, o Zeus, med gossar, mod och tro och lust och lek!

En finsk diktares besök hos Viktor Rydberg.

För denna tidning af Vilh. Lundström.

Allt, som rör Ekelindens stora häandgångne, är ju kärt att höra för svenska öron och skall nog länge förnimmas med intresse, så långt som alstern af Viktor Rydbergs ande trängt.

En af Finlands unga, på finska skrivande skaldar, *Severi Nyman*, hvilken för några veckor sedan utgivit en ny, af Viktor Rydbergs äskänning öfta på-verkad diktsamling, har i denna samling mitt bland dikterna på vers meddelat en liten dikt på prosa, som här titulen «Et besök hos Viktor Rydberg». I vissheten om, att det lilla stycket skall intressera äfven svenske läsare, meddelar jag här detsamma i svensk öfversättning. Det lyder:

«En klar Septemberdag susade den elektriska vagnen i väg från Humlegården, och efter några minuters forlopp sligradde den sig redan genom Djurholms vackra, löfrika nejder.

Den dagen var det i naturen en såregen högtidsstämning. Björkarna och alarne på dälternas sluttningar syntes mig vara cyprasser, och det var, som om i deras toppar hade susat en underbar, mild fläckt. Vid en krokning i den förbiaklytande bäcken sängades en flicka, och för henne sjöng vågens dotter en bekant sång:

Våna barn, ännu i lägen
lika kyligt fänik som vågen,
skösta netros, som jag gungat
säkr och hvil på bän sval!
«Et Blott en tid och du skall drömma
drömmar underliga, ömma,
medan jämt sig lik min källa
sortlar under ljukt och al!»

Och när bakken längre fram, efter att ett ögonblick hafva varit försvunnen, åter glimmade fram mellan träden, då teckte jag mig se Kastaljas vågor, och på stranden stod Hermione smyckad med lagerkrans och med en framtids-spörjande blick i sina mörka ögon.

Vid korsningen af Sveavägen stannade vagnen. Till venster höjde sig en kulle; en stig sligradde sig dit under träden, och där uppe var målet för min fard, Ekelinden. Men när jag vandrade upp för kullens stig, kändes det i mitt sinne, som hade jag bestigit den gamla Par-

Öfverflyttning till inskansen förman, ett kärleksvärk. Och han, som var redigare än andra i sanningsökandet, adlade än andra i sin kärlek till de lottlösa, han den store beskyddaren af fädrens art och förtidens minnen — han kunde också säga så.

Oaktadt hans ålder teckte man sig i hans hällning och i hans vackra anlete se en gossen uppbariske. Och när han, talande om sin fader, den gamle krigaren, hade försjunkit i sin barndoms minnen, då teckte jag, att vi sprungit tillsammans på den gröna gräsindan, som förde med till viken! Och med ungdomens strålglans i sina ögon liknade han då Dextippos talande till Athens ungdom:

Hvad vår värld är kallt förståelig, hvad vår värld är frivakt klokt! Och hon löns för sin klökskap med ett bljyngt trädmonok: Världens klökskap föler henne sorg och foghet, Fyll vårt land, o Zeus, med gossar, mod och tro och lust och lek!

Två veckor senare hade jag i Köpenhamn packat min kappack för hemfärden. Viktor Rydberg hade vid min afresa uppmanat mig att återvända genom Stockholm och lofvat att då bjuda till sig ett par af mina vänner. Jag hade redan i långa dagar lefvat i glad längtan efter denna utlofvade, för mig så stora högtidsafton. Jag steg in i hotellets läsesal och tog i min hand en tidning; men där var ett stort svart kors och därunder stod skrifvet: Viktor Rydberg.

Huru mycket hade jag icke ännu velat fråga honom och för huru mycket hade jag icke ännu velat omjukt tacka honom!

Sjöfartsunderrettelser.

Meddeladt af herr H. Andersson. Ångaren Mary Lohden, kapten Falkenberg, anlöfte till Nice den 24 jan. Allt väl.

Uttydning af charaden i föregående nummer:

Evgiheten.

ANNONSER.

Till salu:
Stort lager
Gardiner
i alla kvaliteter, största och vackraste lager hos
Elida Ljungberg.
(1358)

Silfvergländer prima 10 rub. Kr. 11: —. Do 6 rub. 8: 50. Nickelur Kr. 6: —. Silfvergländer prima Kr. 11: 50. Do små Kr. 12: 50. Guldaman, 14 karat, Kr. 21: 60. Do 18 karat Kr. 28: —, justerade med 2 års garanti, kedjor gratis.
Urnakare A. Håkansson,
Majorg. 15, Malmö.
STM 68383

Till salu i bok- och musikhandel:
Andra upplagan.
24 Sånger
för en röst vid piano
af
W. Th. Söderberg.
Häft. 1 och 2 å kr. 1.25.

Dragspel, Fioler, Guitarrer, Zittor, Flöjter, Occarinor, Fiollådor, Guitarrlådor, Munspel,
m. m. m. m. i.
Bokhandeln.

Drick Dr Hectors Kraft- och Narsaltchokolad!

En kopp tillredt chokolad innehåller 50 % mer smältbara näringsämnen än en lika stor kopp stark buljong med två hela ägg.

Pris: kr. 1: 25 för 1/2 kgm. — Saljes genom alla apotek och specialaffärer. — Partiförsäljare: Malmö Fabrik för Medicins-Dietiska Preparat, Malmö. — Återförsäljare antagas. (85)

En verklig skutt
Dr. de öfverliga skuten för sjelf-
bevarelsen är det berömda arbetet
Sjelfbevarelsen
af Dr. Retau.
Svensk upplaga.
Med 27 afbildningar. Pris 1 kronor.
Vår hvar och en lösa det, som lider af de förskräckliga följderne af denna löst. Dess uppriggiga lärdomar rädda årligen tusen och frammanför det. Exhiles mot be-
luppel inläggande franko (äfven i Finland) genom das Verlagsgesellschaft i Leipzig, Neumarkt 54, såväl som genom hvarje bokhandl i Sverige.

Volts
10 gånger
som

Denno med korset är af och sjuka, som

Från det ög den stora stf verkan, och lösa för att

Fru Clara karen
M. skriver blaud Ett par smitfor hvil venen susat en af gift u Eder upphitt ständigt befriv utom är min hardt nära fört tag öfverfitt min

Dr Loh
Jag kan ge erådare herre, till verkliga Stjernan och spridd i vida betens hjälps, sin prilligligt tigaste.

Vatt
Till min do domen att jag förra års zolan kon bur betal.

Vid remiss neurlagt, gift smittet, ihfver för smeten, i doftet, indre viligt armbütt zfnattning och onati bringat stjärna sän

Voltkarora enust i meda ställe å 3 k kr. 60 öre. Aktörerna

Pa
nytt lager
L.
Hvar påkrävt. Köj Sanaren pro är det falsk

Ur *Strömstads Tidning* den 26 januari 1901. Originalet finns på Kungliga biblioteket. Reproduktion från KB:s tjänst Svenska tidningar.

Bremer i hennes roman *Familjen H**** (1830-31). Som Margareta Björkman visat i sin avhandling *Läsarnas nöje. Kommersiella läsebibliotek i Stockholm 1783-1809* (1992) bedömdes romaner vid denna tid, liksom sannolikt andra litterära verk, ”utifrån den verkan eller effekt den hade på läsarens handlingsmönster”. Litteraturens uppgift var alltså instrumentell, den var ”ett medel som stod till buds för att skapa en samhällsmoral”.

Samtidigt som denna debatt fördes om litteraturens och järnvägsbibliotekens betydelse för den moraliska utvecklingen, pågick etableringen av det som skulle bli folkbiblioteksväsendet i Sverige. Även denna etablering hörde samman med moderniseringsprocessen, som under andra halvan av 1800-talet var snabb och dramatisk. Och även där, liksom i tidningstexterna om järnvägsbiblioteken och i den romandebatt som Björkman beskriver i sin avhandling, betonades litteraturens instrumentella värden.²³ När det egentliga folkbiblioteksväsendet växte fram under det tidiga 1900-talet hämtades inspiration från de amerikanska *public library*-idealerna, där bibliotekens ”socialt stabiliserande syfte” särskilt betonades.²⁴ Pedagogen och bibliotekspionjären Valfrid Palmgren (1877–1967), vars utredning från 1911 låg till grund för 1912 års biblioteksförordning, betonade folkbibliotekets uppgift att fostra dugliga medborgare. Genom att sätta rätt böcker i händerna på medborgarna, särskilt de formbara barnen, menade Palmgren och hennes samtida att biblioteken kunde främja ”andlig hygien”, nationell samhörighet, social kontroll och i förlängningen även en god ekonomisk utveckling.

”Många små volymer till utmärkt billiga priser”

Instrumentella värden lyfts också fram när det gäller en annan typ av järnvägsbibliotek, nämligen de häftesserier som såldes i anslutning till de nyöppnade järnvägsstationerna. Den artikel i *Aftonbladet* från den 14 september 1853 som beskriver den ”tomma tid” som för resenärerna uppstod som ett resultat av nya fortskaffningsmedel, fortsätter med en presentation av sådana serier. Den anonyma skribenten konstaterar att det sedan länge funnits ”vid jernvägsstationerna försäljningar af tidningar och romaner”. Men, fortsätter hen, ”vältänkande män började småningom öfverväga huru mycket kunde vinnas om man i stället för romaner och dylikt kram satte verkligt undervisande men ändå roande arbeten i händerna på dem som resa”. Så uppstod, konstateras det, ”dessa jernvägsbibliotek, med sina många små volymer till utmärkt billiga priser, och tryckta med sådana stilar och i sådana formater som äro mest passande att läsas i en jernvägsvagn”.

Här kan det vara värt att påminna om Sara Danius resonemang om att nya fortskaffningsmedel förändrar litteraturens framställningssätt.

Ifråga om järnvägsbibliotekens ”många små volymer” handlar det om en betydligt mer konkret förändring; möjligheten att resa snabbare och längre än någonsin tidigare förändrar hur litteratur trycks, paketeras och marknadsförs. En ”järnvägsbok” bör vara tillräckligt lätt för att kunna bäras, tillräckligt billig för att det inte skall upplevas som en förlust om den blir skadad, samtidigt som bokstäverna bör vara tillräckligt stora för att kunna läsas även om vagnen skakar. Litteraturen degraderades följaktligen till slit- och slängvara, men förknippades samtidigt med moderniteten och med det moderna konsumtionssamhället. Furuland konstaterar att de samtidiga förändringarna av samfärdsmedel och bokdistribution innebar att ”[r]esandet och läsandet demokratiserades parallellt”.²⁵

Distributionen av skönlitteratur i häftesform är äldre än de svenska stambanorna. I sin avhandling *Romanen som vardagsvara. Förläggare, författare och skönlitterära häftesserier i Sverige 1833–1851 från Lars Johan Hierta till Albert Bonnier* (2007) konstaterar Furuland att ett antal svenska bokförläggare redan under 1830- och 1840-talen ”givit sig i kast med att försöka sprida skönlitteratur till en billig penning och lyckats nå stora framgångar hos köparna”. Även de häftesserier som är föremål för Furulands intresse salufördes under beteckningen ”bibliotek”, vilket bland annat framgår då hon citerar publicisten och författaren Carl Fredrik Ridderstad, som i maj 1849 förklarade att ”[f]öretagsamma förläggare hava [...] i föreställning att möta den läsande allmänhetens smak, företagit sig att, under namn af bibliotheker o.s.v., utgifva fortlöpande serier, hvarigenom romanlitteraturen [...] snart blifvit icke ett tillfälligt sällskap, utan fastmera en kär och intressant hvardagsgäst”.²⁶ I dessa ”bibliotek” delades romaner upp i en serie häften som köptes via prenumeration eller subskription, vilket gjorde det ekonomiskt möjligt även för mindre bemedlade att köpa fiktionslitteratur. 1850 kunde förläggaren Lars Johan Hierta konstatera att en volym skönlitteratur nu inte kostade mer än ”ett par cigarrer eller ett glas punsch”.²⁷

Under 1870-talet salufördes i dagstidningarnas annonser flera olika järnvägsserier. Ett exempel är ”Nytt jernvägs- och ångbåts-bibliotek” från Hugo Petterssons förlag i Stockholm. Femton nummer i serien gavs ut under decenniets tre första år. Upphovsmannen till detta urval äldre och samtida litteratur verkar dock inte särskilt ha tänkt

på böckernas moraliska värde när han satte samman sitt ”jernvägs- och ångbåtsbibliotek”. Volymerna avviker inte på något uppenbart sätt från 1870-talets övriga utgivning. Historiska romaner, som den tyske författaren Karl von Kessels *Petersburg och Stockholm* (i två volymer om 120 respektive 121 sidor) och Max(imilian) Axelsons *Hans Vågbals, historisk-romantisk skildring från Gustaf Wasas dagar* (208 sidor), blandas med kriminalfiktion, som den franske författaren och journalisten A. (Aurélien) Scholls *Nyaste Pariser-Mysterier* (i två volymer med ett okänt antal sidor)²⁸ och populärhistoriska verk som Richard Björkstens *Ludvig XVI:s sista lefnadsår* (328 sidor – en bearbetning av äldre verk, såsom Alphonse de Lamartines *Histoire des Girondins*).

Samtliga översättningar i serien är gjorda från franska och tyska, vilket stämmer överens med resultaten i Ingemar Oscarssons doktorsavhandling om följetong och fortsättningsroman i dagspressen fram till 1850; översättningarna från engelska hörde då fortfarande till undantagen, och de svenska originalen var fortfarande färre än översättningarna. Av de 15 volymerna i Petterssons serie är relativt många, 9 stycken (60 procent), svenska original (i Oscarssons material utgjorde de svenska originalen mellan 28 och 32 procent).²⁹ Priserna varierade, från 25 öre för Sigfrid Nybergs *Svenskarne i Minnisota, en episod ur amerikanska inbördeskriget* (88 sidor) till 1 riksdaler riksmünt för vardera delen av den tyske författaren Gustav Freytags roman *Det förlorade manuskriptet* (okänt antal sidor).³⁰

Det enda verk som torde kunna kännas igen av en modern läsare är Victor [Viktor] Rydbergs berättelse *Singoalla*. Den publicerades ursprungligen i den litterära kalendern *Aurora* 1857, då med undertiteln ”Romantisk sagodikt”. Rydberg omarbetade den sedan flera gånger. Den mest spridda versionen utkom på Bonniers förlag 1894 med illustrationer av Carl Larsson. *Singoalla* tycks ha kommit med för att Pettersson fått tag i överblivna exemplar av Oscar Lamms utgåva från 1865, som försedda med nytt omslag åter kunde saluföras, men då som nummer 12 i ”jernvägs- och ångbåtsbiblioteket”. Petterssons utgåva har samma antal sidor (116) och samma satsyta som Lamms, men arken är oskurna.³¹ ”Jernvägsutgåvan” är därför 21 centimeter hög, jämfört med 20 centimeter för Lamms, samt med betydligt bredare marginaler och ojämna kanter.³²

NYTT
Jernvägs- och Ångbåts-bibliotek.

Billigaste samling af
Skönlitteratur.

XII.

VICTOR RYDBERG.

SINGOALLA.

Pris 75 öre.

STOCKHOLM,
HUGO PETERSSONS FÖRLAG.

Richard Björkstens *Ludvig XVI:s sista lefnadsår* tycks ha genomgått samma hantering för att anpassas till järnvägsformatet. I Kungliga bibliotekets samlingar finns två exemplar av boken med identisk satsyta. Det första är dock prydligt skuret till 20 centimeters höjd, det andra oskuret och cirka 21 centimeter högt. Omslaget till det oskurna exemplaret har, synbarligen genom att gå igenom tryckpressen en andra gång, försetts med påskriften ”Riksdaler-Böcker för Resor” (nummer 42) och priset 1 riksdaler riksmünt, att jämföra med det skurna exemplarets betydligt högre pris, 3 riksdaler riksmünt. På baksidan av det oskurna exemplarets omslag har priset täckts över med trycksvärta. Dessa exemplar saluförs under rubriken ”Billig Res-Lektyr!” i liberala *Göteborgs Handels- och Sjöfarts-Tidning* den 30 juni 1866. Som utgivare anges C. F. Arwidson i Göteborg. Titeln skrivs felaktigt som *Ludvig XVI:s sista lefnadsdagar*. Hugo Pettersson bör ha gått likadant till väga när han införlivade Björkstens bok i sin serie ”Nytt jernvägs- och ångbåts-bibliotek”.³³ Även i annonser för denna serie anges den felaktiga titeln *Ludvig XVI:s sista lefnadsdagar*.

Av Rydbergs *Singoalla* såldes det skurna exemplaret för 1 riksdaler riksmünt och 25 öre, och det oskurna för halva priset, 75 öre. I Kungliga bibliotekets samlingar finns dessutom ett andra oskuret exemplar av boken. Det har varken fått något nytt omslag eller försetts med nytt pris i trycket; istället har det nya priset (75 öre) skrivits med blyertspenna ovanpå det gamla (1 riksdaler riksmünt och 25 öre). Oskurna överexemplar av bokutgåvor har alltså realiserats även utan påskrivna beteckningar som ”böcker för resor” eller ”jernvägsbibliotek”.

När det gäller just Hugo Petterssons serie stämmer karaktäristiken av järnvägsbiblioteken i *Aftonbladet* den 14 september 1853 endast delvis överens med verkligheten. Volymerna utmärker sig inte genom ett mindre format (”många små volymer”) eller genom att de tryckts i särskilt anpassade format och stilar (”med sådana stilar och i sådana formater som äro mest passande att läsas i en jernvägsvagn”); snarare handlar det om överexemplar som inte snyggats till på samma sätt som i den ordinarie bokhandeln. Däremot är priserna betydligt lägre, halva priset i fallet med Rydbergs *Singoalla*. Att döma av det material

som här diskuteras tycks alltså järnvägsbiblioteken i första hand ha varit ett sätt för förläggarna att tjäna pengar på restupplagor, genom att utnyttja en ny efterfrågan på förströelse som uppstod som ett resultat av järnvägsresornas ”tomma tid”.

”En jernvägsresa är en bild af lifvet”

Det kan idag framstå som ironiskt att Viktor Rydbergs berättelse, en romantisk ”sagodikt” i medeltida miljö, ompaketerades för läsning i det mest moderna av fortskaffningsmedel. Men även i samtiden tycks man ha upplevt en motsättning mellan modernitetens tekniska innovationer och skönlitterära skildringar av romantisk typ. I fem på varandra följande nummer av liberala *Nyaste Blekinge-Posten* stod i januari 1870 (4–18 januari) att läsa följetongen ”En Roman på Jernväg”, skriven av författaren och redaktören Carl Fridolf Björling (1830–1918) under signaturen Rolf Frid (berättelsen gick också som följetong i andra tidningar, bland dem konservativa *Halmstadsbladet* och ”hovsamt liberala” *Hjo Weckotidning*).³⁴ Det första avsnittet (4 januari) inleds med en ursäktande förklaring av berättelsens titel, som samtidigt ger en detaljerad och åskådlig bild av hur det kändes att resa med tåg under åren då de svenska stambanorna var nya:

Denna titel [”En Roman på Jernväg”] skall säkerligen förvåna flertalet af mina läsare. Huru kan ett romantiskt äfventyr inträffa på något så prosaiskt som en jernvägsresa? Det enformiga ljudet af hjulens gnisslande mot skenorna är ju det enda, som afbryter våra däsiga tankar, vagnens skakning vaggar oss ständigt till sömn, och konduktörens tillrop vid stationerna är den enda förströelse, som står oss till buds. Och likväl är det fullkomlig sanning, att jag upplefvat en dylik roman, hvilken jag härmed tager mig friheten att meddela.

Att döma av dessa inledande reflektioner kunde resenärerna alltså redan 1870, endast ett fåtal år efter det att de västra och södra stambanorna färdigställts och invigts (1862 respektive 1864), känna sig uttråkade av det nya färdmedlet.³⁵ Samtidigt framgår av inledningen att ordet ”roman” fortfarande vid denna tid hade bibetydelsen ”kärleksäventyr”,³⁶ vilket färgade av sig på själva genrebegreppet ”roman”.

Följetongspublicering av skönlitterära berättelser hade varit en del av Sveriges litterära offentlighet sedan början av 1840-talet. Enligt Ingemar Oscarsson introducerades den i dagspressen för att möta ”behovet av en säkerställd plats för det litterära och underhållande materialet, en följd av den nyvaknade omsorgen om andra läsargrupper än de politiskt intresserade”.³⁷ Till en början kunde ”följetongen” fyllas med disparat material, ”berörande nästan varje tänkbart ämnesområde: konst, litteratur, naturvetenskap, industri och teknik, kultur- och samtidshistoria”, men efterhand kom den att reserveras för ”den rent skönlitterära förströrelseläsningen”.³⁸ Den dominerades av översatta fortsättningsberättelser, och framstår därmed enligt Furuland som ”en kusin till häftesserierna”, vilka fylldes av liknande material.³⁹

I ett resonemang om förhållandet mellan översättningar från franska, tyska och engelska på dagspressens följetongsplats konstaterar Oscarsson att det under hans undersökningsperiod (då de svenska originalen ännu var i minoritet) är relativt konstant, vilket ”förefaller [...] återspegla en jämnare utveckling än den som kom till synes i romanbiblioteken [häftesserierna], där fluktuationerna är klart häftigare och där kortsiktiga litterära preferenser lättare slog igenom”.⁴⁰ I den mån järnvägsmotivet i Björlings följetong kan betraktas som ett utslag av trendkänslighet, så visar den att det på följetongsplats även kunde finnas utrymme för dagsaktuella ämnen. Oscarssons karaktäristik av de typiska följetongsförfattarna – ”rätt utpräglade amatörer eller tillfällighetsförfattare, förhållandevis sporadiskt uppträdande och till stor del anonyma” – tycks också öppna för samtidskommenterande berättelser. Björling kan dock knappast räknas till tillfällighetsdiktarna. Snarare hör han till de ”litteratörer”, vars verksamhet rörde sig fritt mellan journalistiken och det skönlitterära berättandet.

Följetongerna speglade ”en litterär aktivitet som inte bara kännetecknas av skiftande förutsättningar och motiv [...] utan också av en betydande social spännvidd”.⁴¹ Arvodena var i allmänhet lägre än i häftesserierna, och i samtiden spreds ofta föreställningar om att följetongslitteraturen ”inte bara lästes företrädesvis av kvinnor, utan också till större delen producerades av kvinnor” – så tilltalar till exempel Björling sina tänkta läsare med apostrofer som ”Kära

läsarinna” (NBP 4/1 1870 och 18/1 1870) och ”mina unga läsarin-
nor” (NBP 14/1 1870).⁴² Redan tidigt fanns också en tendens att
starkt nedvärdera tidningarnas följetongslitteratur; den ansågs öka
på ”ett redan tillräckligt utbud av onyttig läsning” och beskrevs som
”undermålig och anpassade till en vulgär publiksmak”.⁴³ Här finns
en viss kontrast mellan den kvinnligt kodade följetongen och den i
allmänhet manligt kodade litteratörsroll som Björling representerar.⁴⁴

När det gäller innehållet upptecknar Oscarsson ett antal olika
genrer; Björlings berättelse kan räknas till det som kallas ”den humo-
ristiska eller satiriska kortnovellen eller skissen”. Samtliga genrer kan
enligt Oscarsson beskrivas som ett uttryck för ”en strävan mot ökad
realism, ett intresse för det konkreta och ett sinne för olika lokaliteter,
som kan ta sig både idylliska och samhällskritiska former”. Återkom-
mande ”angrepp på ståndssamhällets avarter” gör att man kan tala
om en ”borgerlig litteratur”.

Efter sin ursäktande inledning fortsätter berättaren i ”En Roman
på Jernväg” med en beskrivning av väntsalen på Stockholms station
”en vacker vårmorgon år 1866” (det vill säga fyra år efter att södra
stambanan färdigställts). Den kan betraktas som en metakommentar
och en förklaring till varför Björling valt just järnvägen som spelplats
för sin berättelse. På samma sätt som man vid stationerna ”påträffar
representanter af en mängd olika nationer och snart sagt hör alla
möjliga slags tungomål, så kan en observatör i de tillstädesvaran-
des ansigten finna uttryck af alla slags menskliga sinnesrörelser”
(NBP 4/1 1870). Alltså: liksom järnvägen för resenärerna blir en
genväg till nya platser och nya försörjningsmöjligheter, så blir den
för författaren en genväg till dramatik och känslouttryck som kan
fylla historier. På så sätt blir det lätt att kombinera prosans realis-
tiska ambitioner – ”ett intresse för det konkreta och ett sinne för
olika lokaliteter” – med vad Oscarsson beskriver som ”smaken för
det sentimentala och rafflande” – ett genretypiskt drag för dags-
pressens fortsättningsberättelser vid mitten av 1800-talet.⁴⁵ Det här
är också ett exempel på skönlitteraturens förmåga att ta sig an ny
teknik och nya miljöer, hur den fyller upp och åskådliggör männi-
skans nya erfarenhetsvärldar.

I ”En Roman på Jernväg” är det tack vare tågresan mellan Stock-
holm och Malmö som berättaren blir vittne till en kärlekshistoria,

som han medlidsamt åser. En ung man, Kristian, tvingas i Stockholm lämna sin älskade men fattiga Adèle för att resa till Hallsberg ("den så nyligen ur intet uppvuxna lilla köpingen") där han sammanstrålar med sin familj som vill tvinga honom att gifta sig med den förmögna kusinen Constance ("derför fladdrar hans vilja hit och dit, lik en fogel, hvars bo är plundradt", NBP 4/I 1870). Valet av tema kan mycket väl uppfattas som den typ av "angrepp på ståndssamhällets avarter" som Oscarsson betraktar som typiskt för dagspressens följetongsberättelser; i "En Roman på Jernväg" blir sociala fördomar utmålade som hinder för den rättmätiga kärleken, liksom för individens rätt till sin egen lycka och frihet. "Tvång å samvete, känslor eller tänkesätt", förklarar berättaren, "har alltid förefallit mig avskyvärdast af allt på jorden". Den kontrast som redan i det inledande stycket omtalas mellan det romantiska temat och miljön, den prosaiska tågresan, färgar även fortsättningen av följetongen, som bitvis är skriven med ett påfallande arkaiskt språk, med uttryck som "förgängligheten af allt jordiskt", "en trofast kärleks låga", "[f]örsakelsens dystra gestalt", "förtviflans skri" och "väldiga klagorop" (NBP 4/I 1870).

I övrigt präglas berättelsen av att den hackas upp av hastiga avsked vid de olika stationerna på stambanan mellan Stockholm och Malmö, där berättelsens huvudpersoner hektiskt jagar eller försöker undkomma varandra. Adèle lämnas hastigt vid Stockholms station ("pipan ljud, tåget satte sig i rörelse, och ögonblicket därefter hade vi lemnat den arma varelsen", NBP 4/I 1870). Kristian rymmer från sin familj, först vid Hallsberg och sedan vid Falköping ("Dörrarne stängdes, tåget satte sig igång, och utan vidare äfventyr anlände vi på aftonen till Jönköping", NBP 11/I 1870). Resans slutstation Malmö blir också spelplatsen för den förlösande slutscenen, då Kristian försonas med sin familj och återförenas med sin älskade Adèle.

För läsaren av "En Roman på Jernväg" susar de korta scenerna förbi lika snabbt som de landskap tåget passerar. Själva berättandet får alltså sin form av resandet. I följetongens andra avsnitt finns ett stycke där själva livet liknas vid en järnvägsresa. Resonemanget tillskrivs berättaren, som – utnyttjande den "tomma tid" som tillbringas i järnvägsvagnen – säger sig njuta "i fulla drag af naturens skönhet samt lyckan att få vara ensam med dessa filosofiska tankar":

En järnvägsresa är en bild af lifvet. Rastlöst rusa vi framåt, med en fart, som ej hejdas av några tillfälligheter; oupphörligt ombytes panoraman och vi erhålla deraf endast flygtiga intryck, hvilka ögonblicket derefter blott kvarstå hos oss som dunkla minnen; de medresande ändras vid hvarje station; somliga komma till, andra gå ifrån; alla likgiltiga och främmande, för oss blott egande så mycket värde, att de för några ögonblick tjena som mål för vår nyfikenhet. (NBP 7/1 1870)

Men stycket kan också läsas som en metalitterär kommentar. Även i Björlings fortsättningsberättelse ombyts oupphörligt panoraman, eftersom handlingen linjärt rör sig längsmed södra stambanans sträckning. Järnvägsresan är en bild av livet, men den har också påverkat formen för det skönlitterära berättandet. Liksom de skenbilder som Marcel Proust tyckte sig se genom bilrutan tvingade fram nya estetiska uttryck kom den svenska järnvägsutbyggnaden inte bara att skapa nya idéer utan också nya sätt att ge gamla och nya idéer litterär form.

Slutsatser

I den här artikeln har jag med termen järnvägsbibliotek som *Anzatspunkt* studerat hur relationen mellan litteratur och modern teknik (och därmed mellan vad Sven-Eric Liedman har kallat för mjuk och hård upplysning) återspeglas i svensk dagspress under 1800-talet. Med järnvägen skapades nya möjligheter, inte bara för resande och mänskliga kontakter, utan också för författarna och litteraturen. Nya erfarenheter gav upphov till nya typer av verklighetsframställning, men också till nya sätt att arrangera en berättelse. Ett exempel som diskuterats är Carl Fridolf Björlings följetong ”En Roman på Jernväg”, publicerad bland annat i *Nyaste Blekinge-posten* 1870, som skildrar en resa på den nyinvidga stambanan mellan Stockholm och Malmö. Järnvägsresan är inte bara ämnet för Björlings novell – den påverkar också berättelsens form och struktur.

De tekniska innovationerna medförde också nya publiceringsformat och nya former för bokdistribution. Järnvägsstationer, liksom de arbetsplatser där ny järnväg skapades, blev nya etableringsplatser för bibliotek. Litteratur ompaketerades i häftesserier särskilt avsedda för läsning i tågvagnar och på ångbåtar. Det kunde röra sig

om restupplagor som försetts med nya omslag och lägre pris. En ny efterfrågan, skapad av resenärens sysslolöshet, utnyttjades alltså för att tjäna extra pengar på överblivna tryckalster. Ett exempel som särskilt uppmärksammats i denna artikel är ”Nytt Jernvägs- och ångbåts-bibliotek” från Hugo Petterssons förlag i Stockholm, i vilken femton nummer utgavs under början av 1870-talet. Genom sådana serier kopplades litteraturen samman med den moderna utvecklingen.

Samtidigt mobiliserades litteraturen för att råda bot på vad som uppfattades som negativa konsekvenser av moderniseringen. Människor rycktes upp ur sin vardag och möttes av en stor mängd nyheter som de aldrig tidigare upplevt. Resultatet blev enligt samtidens debattörer sociala problem som det rapporterades om i pressen. Exempel på sådana tidningstexter har i denna artikel hämtats från den västsvenska pressen (*Göteborgs Nyheter* och *Strömstads Tidning*), där anonyma skribenter uttrycker sin oro för dryckenskap och andra sociala problem bland järnvägsarbetarna på statsbanebyggnaden i Bohuslän. Bland de reformer som presenterades som lösningar på sådana problem fanns införandet av järnvägsbibliotek för både arbetare och resenärer – det vill säga just de grupper som ryckts upp ur sina traditionella miljöer. Litteraturen lyftes fram för sina instrumentella värden, som främjare av samhällsmoralen. Liknande resonemang fördes också då det allmänna folkbiblioteksväsendet växte fram kring sekelskiftet 1900. Med rätt urval av litteratur, och under överinseende av personer med för ändamålet lämplig kompetens, hoppades man att läsningen skulle stävja moderniseringens oroligheter och sociala problem.

Sammantagna visar dessa exempel de genomgripande effekterna av en teknologisk innovation – i det här fallet järnvägen, samt hur den togs i bruk, anpassades och formades av ekonomiska, politiska och sociala fenomen – på litteraturen och på litteratursamhällets institutioner: berättandet, distributionen och publikationsformerna. Samtidigt har det framgått att den mjuka upplysningen befinner sig i konfliktfylld växelverkan med den hårda. De estetiska konsterna – här i första hand det skönlitterära berättandet – påverkas av ekonomiska och teknologiska förändringar, men anses också kunna återverka på sådana skiften. Litteraturen blir en spegel som förs längs de nya allfarvägarna, men också ett verktyg som kan påverka deras inverkan på samhället och individen.

Noter

- 1 De texter som analyseras i uppsatsen publicerades alla under det dryga halvsekle mellan 1849 och 1901. Samtliga har identifierats med hjälp av sökningar i Kungliga bibliotekets tjänst Svenska dagstidningar. Sökningarna har gjorts med hjälp av kombinationer av olika söktermer, såsom litteratur, bibliotek, järnväg, stambana, etcetera. Majoriteten av texterna är hämtade från landsortspressen, bland annat från *Falköpings Tidning*, *Nyaste Blekings-posten* och *Westmanlands Allehanda*. Texterna är skrivna i flera olika genrer. Förutom nyhetstexter och debattinlägg granskas även skönlitterärt material.
- 2 Sven-Eric Liedman, *I skuggan av framtiden. Modernitetens idéhistoria* (Stockholm: Bonnier Alba, 1997), 454.
- 3 Liedman, *I skuggan av framtiden*, 26.
- 4 Liedman, *I skuggan av framtiden*, 29.
- 5 Liedman, *I skuggan av framtiden*, 27.
- 6 Liedman, *I skuggan av framtiden*, 40.
- 7 Sara Danius, *Senses of Modernism. Technology, Perception, and Modernist Aesthetics* (Ithaca/London: Cornell University Press, 2002 [1998]), 130f.
- 8 Franco Moretti, *Graphs, Maps, Trees. Abstract Models for Literary History* (London: Verso, 2005), 38.
- 9 Andreas Hedberg, ”Lyckan heter hem. Den hotade gården som motiv i svenska romaner 1899–1916”, i *Spänning och nyfikenhet. Festschrift till Johan Svedjedal*, Gunnel Furuland et al. red. (Möklinta: Gidlunds, 2016), 56–67.
- 10 Gunnel Furuland, ”Ångbåtar, omnibussar och järnvägar. Samfärdsmedlens spår i tryckta dokument”, *Lychnos. Årsbok för idé- och lärdoms historia* 2010, 201–218, här: 201.
- 11 Åsa Arping, ”Järnvägsromanen”, *Anekdot. Det digitala bildningsmagasinet*, 2020-02-28, <https://anekdot.se/essa/jarnvagsromanen>.
- 12 Emma Eldelin, *Rastplats för rastlösa. Litteratur, skrivande och självreflektion i tre transitmiljöer* (Malmö: Ellerströms förlag, 2022), 16.
- 13 Eldelin, *Rastplats för rastlösa*, 103.
- 14 Furuland, ”Ångbåtar, omnibussar och järnvägar”, 214f.
- 15 Dag Nordmark, ”Landsortspressens expansion”, i *Den svenska pressens historia. Åren då allting hände (1830–1897)*, vol. 2, Karl Erik Gustafsson och Per Rydén red. (Stockholm: Ekerlids förlag, 2001), 55–86, här: 55–59.
- 16 Nordmark, ”Landsortspressens expansion”, 60.
- 17 Nordmark, ”Landsortspressens expansion”, 77.
- 18 David Harvey, *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change* (Oxford: Blackwell, 1990).
- 19 Wolfgang Schivelbusch, *Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under artonhundratalet*, Gunnar Sandin övers. (Stockholm: Gidlunds, 1984), 33f.
- 20 Furuland, ”Ångbåtar, omnibussar och järnvägar”, 201.
- 21 Martin Stolare, *Kultur och natur. Moderniseringskritiska rörelser i Sverige 1900–1920*, diss. (Göteborg: Göteborgs universitet, 2003).
- 22 Margareta Björkman, *Läsarnas nöje. Kommersiella länebibliotek i Stockholm 1783–1809*, diss. Skrifter utgivna av Avdelningen för litteratursociologi vid Litteraturvetenskapliga institutionen i Uppsala, 29 (Uppsala: Uppsala universitet, 1992), 349.

- 23 Joacim Hansson, *Om folkbibliotekens ideologiska identitet. En diskursstudie*, Skrifter från Valfrid, 17; Uppsatser från Avdelningen för biblioteks- och informationsvetenskap, 3 (Göteborg och Borås: Göteborgs universitet, 1998), 121–132. Jfr. även Micael Björk, *Upplösningens dialektik. Bildningsmål och politisk modernitet i Sverige kring sekelskiftet 1900*, diss. (Eslöv/Stehag: Brutus Östlings bokförlag Symposion, 2002), 146–152 och Johan Sundeen, ”Samhörighetens tempel. Ett bidrag till forskningen om kulturpolitikens förhistoria och de svenska folkbibliotekens etableringsperiod”, *Biblis. Tidskrift för bokhistoria, bibliografi, bokhantverk, samlande* (2022:99), 23–39.
- 24 Hansson, *Om folkbibliotekens ideologiska identitet*, 83.
- 25 Furuland, ”Ångbåtar, omnibussar och järnvägar”, 208.
- 26 Gunnel Furuland, *Romanen som vardagsvara. Förläggare, författare och skönlitterära häftesserier i Sverige 1833–1851 från Lars Johan Hierta till Albert Bonnier*, Skrifter utgivna av Avdelningen för litteratursociologi vid Litteraturvetenskapliga institutionen i Uppsala, 53 (Stockholm: LaGun, 2007).
- 27 Furuland, *Romanen som vardagsvara*, 15.
- 28 Samma översättning av Aurélien Scholls *Les Nouveaux Mystères de Paris*, utförd av Sigfrid Nyberg, som ingår som två volymer i Hugo Petterssons serie, finns utgiven av Oscar Lamm, men då i tre volymer om 202, 201 respektive 305 sidor. Det har ej kunnat fastställas om dessa tre volymer i Petterssons serie har förts samman till två, eller om den tredje volymen i Lamms utgåva inte ingår alls.
- 29 Ingemar Oscarsson, ”Fortsättning följer”. *Följetong och fortsättningsroman i dagspressen till ca 1850* (Lund: Liber, 1980), 114.
- 30 Enligt Kungliga bibliotekets katalog Regina består Hugo Petterssons utgåva av Gustav Freytags roman *Det förlorade manuskriptet* av tre volymer om 149, 361 respektive 288 sidor. Varför endast två volymer tycks ha funnits till salu i samma förläggares Nytt järnvägs- och ångbåtsbibliotek har ej kunnat fastställas.
- 31 Om järnvägsutgåvor av Viktor Rydbergs *Singoalla*, se J. Viktor Johansson, *Försvar för boksamlaren* (Stockholm: Wahlström & Widstrand, 1943), 98 respektive 169–171.
- 32 Om skärning av böcker, se Johansson, *Försvar för boksamlaren*, 74–82.
- 33 Gunnel Furuland har visat hur bruket att återanvända äldre texter som försågs med nya serieomslag förekom även på annat håll, så till exempel i J. L. Brundins *Ångbåts- och järnvägslektyr*. Under 1860-talet utkom i Stockholm 30 nummer i denna serie (Furuland, ”Ångbåtar, omnibussar och järnvägar”, 211f).
- 34 Carl Fridolf Björling (1830–1918) föddes i Stockholm, studerade i Uppsala och blev senare innehavare av N. Marcus boktryckeri i Stockholm och tryckeriföreståndare i Trelleborg. Han hade ett flertal uppdrag inom den sydsvenska pressen och var exempelvis redaktör på *Malmö Handels- och Sjöfarts-Tidning* samt medarbetare i *Malmö Nya Allehanda* och *Trelleborgs Allehanda*. Som skönlitterär författare debuterade han 36 år gammal med berättelsen *Ett twistefrö* (1866), utgiven som nummer 3 i serien Komiskt bibliotek. Året därpå publicerades följetongerna ”En dröm” och ”Qvinnorofvet på Kindsö” i flera olika tidningar. Samma år spelades på teatern i Malmö hans tvåaktskomedi med slutkupletter *Svartsjuka*. I en recension av pjäsen beskrivs Björling, under sin signatur Rolf Frid, som välkänd i Malmö (*Malmö Handels- och Sjöfarts-Tidning* 1868-12-17). Fram till 1887 publicerades Björlings texter flitigt i framför allt den sydsvenska pressen. Några gånger skrev han också berättelser i större format, såsom *Gamla Lisas sagor och berättelser för små vänner* (1873), *Sammansvärjning och flykt*.

Minnen från Malmö storhetstid (1879) och *Isabella Spirotti eller Hämnadens offer* (1888).

- 35 Lars Berggrund & Sven Bårström, *De första stambanorna. Nils Ericsons storverk* (Gävle: Sveriges järnvägmuseum, 2014), 33.
- 36 Se uppslagsordet ”roman” i SAOB: ”kärlekshistoria, kärleksäventyr, kärlekssaga; kärleksaffär; stundom med särskild tanke på antingen en kärlekshistoria av mera romantiskt slag l. ett jämförelsevis oskyldigt, svärmiskt kärleksäventyr. *Uppläva en roman.*”
- 37 Oscarsson, ”*Fortsättning följer*”, 26.
- 38 Oscarsson, ”*Fortsättning följer*”, 24 respektive 26.
- 39 Furuland, *Romanen som vardagsvara*, 108.
- 40 Oscarsson, ”*Fortsättning följer*”, 115.
- 41 Oscarsson, ”*Fortsättning följer*”, 134 respektive 235.
- 42 Oscarsson, ”*Fortsättning följer*”, 137.
- 43 Oscarsson, ”*Fortsättning följer*”, 149.
- 44 David Gedin, *Fältets herrar. Framväxten av en modern författarroll. Artonhundra-åttitalet* (Stockholm/Stehag: Brutus Östlings Bokförlag Symposion, 2004), 73 och 378.
- 45 Oscarsson, ”*Fortsättning följer*”, 151.