

”Berga station; centrum i vårt lilla samhälle”

- En studie av stationens betydelse i Berga samhälle över tid

”Berga station; the center in our society”

- A study of the station’s importance in Berga society over time

Amanda Lövmö Svensson



Institutionen för stad och land
Kandidatarbete • 15 hp
Agronomprogrammet – landsbygdsutveckling
Uppsala 2016

"Berga station; centrum i vårt lilla samhälle"

- En studie av stationens betydelse i Berga samhälle över tid

"Berga station; the center in our society"

- A study of the station's importance in Berga society over time

Amanda Lövmö Svensson

Handledare: Elin Slätmo, Sveriges lantbruksuniversitet
Institutionen för stad och land

Examinator: Malin Beckman, Sveriges lantbruksuniversitet
Institutionen för stad och land

Omfattning: 15 hp

Nivå: Grundnivå, G2F

Kurstitel: Självständigt arbete i landsbygdsutveckling

Kurskod: EX0523

Program/Utbildning: Agronomprogrammet - landsbygdsutveckling

Utgivningsort: Uppsala

Publiceringsår: 2016

Omslagsbild: Berga stationshus, foto: Amanda Lövmö Svensson

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: stationssamhälle, järnväg, station, platsspecifik landsbygdsutveckling, identitet, social organisering, varumärke

Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap
Institutionen för stad och land

Sammanfattning

Den här studien tar upp betydelsen av stationen i landsbygdssamhället Berga i Högsby kommun, Småland. Jag har fokuserat på vad stationen har betytt för invånarna historiskt samt vad den betyder idag. Jag har även undersökt hur stationen påverkar landsbygdsutvecklingen i Berga. Syftet med studien är att ta reda på hur stationens betydelse har förändrats över tid. Från det att järnvägen byggdes 1897 till det att Kustpilen invigdes 1996 räknas till "dåtid" och från 1996 fram tills idag räknas som "nutid".

Det empiriska materialet har samlats in genom observationer av stationsområdet, intervjuer med fyra slumpvis utvalda personer samt två nyckelinformanter och läsning av relevant litteratur.

Utifrån olika teorier kring exempelvis platsspecifik landsbygdsutveckling, de unika egenskaperna hos den lokala historien samt tidigare forskning kring stationens och järnvägens roll för utveckling av landsbygden har jag diskuterat betydelsen av Berga station.

Studien visar att tillbaka i tiden så var stationen i Berga en mötesplats för invånarna. Järnvägen gav också en känsla av kontakt med omvärlden och underlättade för folket att resa runt i landet. Idag har stationen fortfarande stor betydelse och stationen har blivit Bergas varumärke utåt. Att Berga är ett stationssamhälle med goda pendlingsmöjligheter används för att locka nya invånare till orten. Samhällsföreningen som driver Berga bio använder sig av stationen och järnvägen för att bredda sin publik och på sätt också bredda det kulturella utbudet i Berga. Samhällsföreningen har också blivit en social rörelse som arbetar för Bergas fortsatta utveckling.

Nyckelord: *stationssamhälle, järnväg, station, platsspecifik landsbygdsutveckling, identitet, social organisering, varumärke*

Abstract

This study addresses the importance of the railway station in the small community of Berga in Högsby municipality, Småland. I have focused on what the station has meant for the residents historically and what it means today. I have also studied what kind of effects the station has on rural development in Berga. The purpose of the study is to find out how the station's role has changed over time. From the time that the railway was built in 1897 to that the Kustpilen was inaugurated in 1996 includes the 'past' and from 1996 until today counts as 'present'.

The empirical data were collected through observations of the station area, interviews with four randomly selected people and two key informants and also reading of relevant literature.

Based on different theories, for example, endogenous rural development; the unique characteristics of local history and previous research about the station's role in rural development, I have discussed the importance of Berga station.

Back in time, the station in Berga was a meeting place for residents. The railway also gave a sense of contact with the outside world and made it easier for people to travel around the country. Today, the station is still of great importance, and the station has become Berga's way to promote itself. The way in which Berga is a station village, with good commuting opportunities is used to attract new residents. Berga cinema uses the railway station to broaden its audience and in a way also to broaden the cultural offer in Berga. The social association in Berga has become a social movement working for Berga's continued development.

Keywords: *station society, railway, station, endogenous rural development, identity, social organization, trademark*

Innehållsförteckning

1. Inledning och bakgrund.....	6
1.1 Syfte och frågeställning.....	9
2. Teori och tidigare forskning.....	11
3. Metod.....	14
3.1 Avgränsning.....	16
2. Stationens betydelse för Bergas invånare - då och nu.....	18
2.1 En resa över tid.....	18
2.2 "Här skulle man ju träffa tjejer".....	19
3. Stationens betydelse för landsbygdsutvecklingen i Berga.....	23
3.1 Berga biograf - en väg till fortsatt utveckling av Berga.....	23
3.2 Stationen som varumärke.....	24
4. Avslutande ord.....	27
5. Referenser.....	30

1 Inledning

Det var i Berga jag för första gången såg på bio som 6-åring och det tog många år innan jag besökte någon annan biograf än denna lilla bio nere i samhällsföreningens källare. Det var i Berga min farmor levde nästan hela sitt liv, och för henne var Berga meningen med livet. Det fanns en gemenskap i samhället som hon värderade högre än att resa till världens alla hörn. Det var också från Berga station som jag åkte tåg för första gången. Detta är inget som jag själv minns, men jag har fått berättat för mig om den där soliga augustidagen 1996 då kung Carl XVI Gustav kom till Berga station för att inviga Kustpilen och jag, två år gammal tillsammans med min mamma och pappa åkte tåg en station bort.

Många år senare när jag började pendla till gymnasiet som låg 3,5 mil hemifrån blev det många timmars väntetid på Berga station. Då upplevde jag inte tågresandet som lika roligt eller spännande som när jag var 2 år, utan kanske mer som ett nödvändigt ont eftersom jag saknade körkort.

Berga har alltid betytt väldigt mycket för mig och jag fascinerar över hur det verkar som att alla Bergabor trivs väldigt bra med sina liv och älskar den plats som de bor på. När det var dags att skriva kandidatuppsats inom ämnet landsbygdsutveckling visste jag nästan direkt att jag ville skriva något om Berga samhälle. Efter lite efterforskningar på deras hemsida förstod jag snabbt att deras station och järnväg har stor betydelse för dem. Jag tycker själv att det är spännande med historia och Berga station har en lång och intressant sådan som bara väntar på att bli berättad.

Bakgrund

Järnvägens utbredning i Sverige

Det var på 1850-talet som järnvägar började byggas i Sverige. Då var det redan påbörjat i flera andra europeiska länder (Ingmarsson 2006). Men i bondelandet Sverige rådde det delade meningar om denna ny-modighet. Många förskräcktes av de kostnader som järnvägen skulle dra med sig, kostnaden uppgick till närmare 115 miljoner riksdaler för att bygga de planerade stambanorna och det gjorde att många ansåg att det bästa vore att hålla fast vid gamla etablerade transporter på landsväg och vatten (ibid.) Motståndarna hävdade också att järnvägen skulle bidra till en önskad industrialisering. Men den här utvecklingen var omöjlig att hejda. (Järnväg.net u.å.) Så i slutet på 1800-talet satte byggandet av järnvägar verkligen fart (Ingmarsson 2006).

I riksdagen bestämdes det att de längre banorna, alltså stambanorna, skulle byggas av staten medan de mindre banorna kunde få privat finansiering. (järnväg.net u.å.) Det var i Örebro 1865 som landets första järnväg invigdes och det nya framtidslandet Sverige kom i rullning (Populär historia 2006). Det statligt byggda järnvägsnätet omfattade drygt tre tiondelar av det totala järnvägsnätet. Att ha både statliga och privata järnvägar, det systemet levde kvar fram tills 1939. Då började många privatbanors ekonomi bli dålig vilket ledde till att staten började ta över dessa. Statens järnvägar, SJ, blev tillsammans med några enskilda privata järnvägar de enda som bedrev tågtrafik. (Järnväg.net u.å.)

Järnvägen förändrade samhället i Sverige på många olika sätt. Vi fick en ändrad tidsuppfattning eftersom en gemensam tid infördes för hela Sverige. Det blev lättare för människor att röra sig och även de som inte var rika kunde resa och se sig omkring i landet. Naturtillgångar så som timmer och malm kunde transporteras långa sträckor på järnvägen och en industrialisering sattes igång. (Järnväg.net u.å.)

År 1938 var det svenska järnvägsnätet som allra störst och omfattade 16900 kilometer. Sedan efter en glansålder på ett sekel började järnvägsnedläggningarna att ta fart på 1950-talet. Många järnvägar gick genom landsbygden där allt fler skaffade sig bil som transportmedel. Järnvägen sågs inte längre som ett modernt sätt att resa och ända in på 1980-talet lades ett flertal järnvägsbanor ner, bland annat de allra sista smalspårsjärnvägarna. Järnvägen gick sedan, 1988, igenom en stor förändring när SJ delades upp i Banverket (numera Trafikverket) som då fick ansvar för själva järnvägsunderhållet och nya SJ blev då ett rent transportföretag. Detta ledde till att andra företag fick möjligheten att köra tåg och i början på 1990-talet startades de första privata bola-

gen, inom både godstrafiken och den upphandlade regionala persontrafiken. Det var dock fortfarande SJ som hade monopol på den långväga persontrafiken. Länstrafikbolagen fick ansvar för persontrafiken på respektive länsbana vilket ledde till ett uppsving för tågen på många håll. (Järnväg.net u.å.)

Många järnvägsbanor blev tidigt elektrifierade och de sista ångloken försvann på 1970-talet. Antalet anställda inom järnvägen har blivit allt färre i takt med den ökade automatiseringen och idag är det bara de största stationerna som är bemannade. Idag fjärrstyrs trafiken. Järnvägen har fått ett uppsving i Sverige allt sedan 1990-talet. Miljövänlighet, bekvämlighet och snabbhet är sådant som talar för järnvägen. Det byggs nya banor och gamla banor rustas upp. Regionaltågtrafiken har ökat vilket har lett till att många nedlagda hållplatser åter har öppnats upp. Persontrafiken har fortsatt avregleras och SJ AB har fått stor konkurrens från andra bolag på ett flertal sträckor. (Järnväg.net u.å.)

Stationssamhällen i Sverige

Stationssamhällen är en plats som skapas där det inte fanns något samhälle tidigare. Redan 1890 skrivs det om att det kring stationerna uppstod små samhällen som hade en blomstrande lanthandel och industri. (Aronsson & Johansson 1999, s. 9,33)

Stationssamhället skapades som en ny livsform för moderniseringen på landsbygden. Stationssamhället blev tillsammans med bruksorten centrum för Sveriges ekonomiska tillväxt allt eftersom jordbruksarbetarna gick in i fabrikerna. (Aronsson & Johansson 1999, s.9)

Den danske historikern Peter Stilling (1987, s.13) skriver om begreppet stationssamhällen i modern tid och menar på att begreppet antyder tre förhållanden:

- Järnvägsstationen är centrum för byggnation och dynamik.
- Orten är inte en stad med dess privilegier, men inte heller en "bondby".
- En varierad sysselsättning och tätort har vuxit fram utan att passa in i dikotomin land-stad.

Det mest intressanta med stationssamhällen var den delen som kunde kopplas till järnvägen. Inte bara som ett sätt att resa genom landskapet utan till det nätverk och de sociala relationer som järnvägen inbjöd eller tvingade till. (Aronsson & Johansson 1999, s.34)

Berga stationssamhälle

Berga är ett litet stationssamhälle i Högsby kommun i östra Småland och är en del av Astrid Lindgrens hembygd. Berga har ungefär 900 invånare, ifall man räknar in byarna runt omkring, varav cirka 725 invånare i själva tätorten. Samhället ligger intill riksvägarna 34/37 och är en viktig järnvägsknutpunkt. Det är omkring 23 tågavgångar dagligen samt ett tjugotal bussavgångar in till Högsby och Oskarshamn. (Bergastation u.å.)

Det finns en mataffär som också är ombud för Posten, Svenska Spel och Apoteket. I Kalvenäs finns gårdsslakteriet och butiken ”Kalvenäs Kött”. Skyttefällaskolan är den nyaste av skolorna i Högsby kommun och har cirka 60 elever i årskurs 1 till 6. Berga har ett rikt föreningsliv med samhällsförening, idrottsföreningar, filmstudio samt kyrkan på Dortemoberget och Missionskyrkan mitt i samhället. Det finns också goda möjligheter till ett aktivt träningsliv med gympa, innebandy, bordtennis m.m. i sporthallen vid skolan samt ett elljusspår mellan Dortemo och idrottsplatsen. Kommunens enda bio och teater ligger i Berga och de visar aktuella filmer samt har livesändningar från opera m.m. Cafét ”Tre århundraden Antik och Kafé” ligger vid Norra Storgatan i Berga och lockar besökare från när och fjärran. Det finns även ett till café i Berga ”Café Bergabacken” men de har endast öppet i anslutning till olika evenemang så som Bergadagen som är första lördagen i september varje år, påsk-och spökbingo och vid en del opera- och teaterföreställningar. (Bergastation u.å.)

Berga som samhälle räknar sin start från det året Kalmar-Bergajärnvägen blev klar, nämligen 1897. Året innan bestod Berga endast av tre hus, järnvägsstationen och ett 20-tal invånare. Utanför själva tätorten bl.a. i byarna Sjöslätt, Dortemo och Skyttefälla fanns det ett tiotal torp och backstugor samt ett par gårdar i Kalvenäs. (Midunger 1996, s.11)

Hur Berga fick sitt namn är en historia i sig. Lars Andersson berättar att det var kammarherren Henrik Af Hamrén, som då bodde på Berga gård ute i Högsby, som inte tyckte att det fanns något riktigt namn när järnvägen skulle öppnas 1874 och redan när stationshuset kom till 1873 var han lite irriterad över detta med namn på samhället. Det kom upp som förslag att samhället kunde döpas till Sjöslätt men det tyckte Af Hamrén inte om. Ett annat förslag var Mellby men det fanns redan en stor gård och skog med detta namn så inte heller det var passande. Så Henrik Af Hamrén krävde till slut att eftersom järnvägen gick genom hans marker så ”får ni banne mig döpa stationen till Berga” efter gården Af Hamrén bodde på, så det var så Berga stationssamhälle fick sitt namn.

1.1 Syfte och frågeställning

Syftet med uppsatsen är att undersöka vad stationen och järnvägen har för betydelse för samhället Berga och dess invånare. Jag vill också undersöka hur betydelsen har förändrats över tid. Vad betydde stationen för invånarna från järnvägens start fram till Kustpilen invigdes 1996 och hur förändrades betydelsen efter 1996? Jag vill även ta reda på vad stationen betyder för landsbygdsutvecklingen i Berga.

Jag har utifrån detta formulerat tre stycken forskningsfrågor:

- Vad har stationen betytt för invånarna i Berga historiskt?
- Vad betyder Berga station för Bergas invånare idag?
- Vad har stationen betytt för landsbygdsutvecklingen i Berga?

2 Teori och tidigare forskning

Som teori har jag använt mig av tidigare forskning så som ”Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland” som är en kunskapssammanställning skriven av Elin Slätmo (2015) samt ”Stationsbyer i dag” skriven av Niels Boje Groth och Christian Fertner (2013). Jag har även använt mig av Michael Woods teori kring platsspecifik landsbygdsutveckling (2011). Den sista teorin jag har använt mig av är texten ”Conceptualising the opening phase of regional development as the enactment of a collective identity” skriven av Daniel Hjort och Bengt Johannisson (2003).

Teori

Michael Woods är professor vid institutionen för geografi och geovetenskap vid Aberystwyth universitet. I boken ”Rural” får läsaren en introduktion till studier av landsbygden och dess utveckling. Boken beskriver de olika sorters betydelser som kan kopplas till landsbygden. Den undersöker också hur idéer på landsbygden producerats och reproducerats och undersöker även hur olika idéer påverkar den sociala och ekonomiska strukturen på landsbygden och hur det vardagliga livet ser ut för de som bor på landsbygden.

Ett kapitel i ”Rural” heter ”Endogenous rural development” vilket på svenska översätts till platsspecifik landsbygdsutveckling. Woods (2011, s. 140-141) skriver om ett nytt landsbygdsutvecklings paradigm. Först och främst har det skett ett skifte, från att förut ha talat om att landsbygdsutveckling skulle ske genom att locka till sig investeringar utifrån, till att idag tala om landsbygdsutveckling genom resurser som redan finns på plats. Mer specifikt så menar Woods med platsspecifik landsbygdsutveckling att lokala aktörer kan dra nytta av platsers identitet eller naturliga karaktär och på så sätt skapa konkurrenskraft och tillväxt. (2011, s.139-147)

Att som ort ha ett fördelaktigt strategiskt läge längs en tåglinje och ha ett gemensamt varumärke är viktigt. Enligt Forsemalm m.fl. (2013) är det viktigt för att locka till sig investeringar och inflyttningar. En strategi för orters varumärkesskapande är att berätta stationssamhällets historia för att förtydliga ortens attraktivitet.

Det finns svårigheter med den så kallade platsspecifika landsbygdsutvecklingen. Det kan ifrågasättas ifall platsspecifik landsbygdsutveckling någonsin kan bli just platsspecifik, och är alla regioner verkligen utrustade för att utveckla sig själva? All utveckling idag sker inom ramen för globalisering vilket gör att alla regioner är beroende av relationer utanför regionen. (Woods 2011;2013 se Slätmo 2015, s.13)

Daniel Hjort och Bengt Johannisson är två forskare vid Stockholms universitet respektive Växjö universitet och de har skrivit den vetenskapliga texten "Conceptualising the opening phase of regional development as the enactment of a collective identity". Det jag har valt att använda mig av i den texten är det som Hjort och Johannisson skriver om regional utveckling. De skriver att när regional utveckling blir framgångsrik så beror det på samhällets förmåga att formulera och förstärka de unika egenskaperna hos den lokala historien och kulturen. Man använder den lokala historien som en tolkande resurs. (Hjort & Johannisson 2003, s. 87) Detta liknar mycket det som Woods skriver om. Alltså att en ort kan dra nytta av platsens identitet för att skapa tillväxt. Det som skiljer dem åt är för det första att Woods är mer kritisk till idéerna om att dra nytta av platsers identitet för att skapa tillväxt. För det andra så trycker Hjort och Johannisson mer på att en ort ska använda sig av sin historia. De skriver också att genom den gemensamma historien skapas en kollektiv identitet och den kollektiva identiteten är "regionaliseringens hjärta" (Hjort & Johannisson 2003, s. 81, 87). De säger också att "var vi kommer ifrån" kan tillsammans med "vad vi är" utgöra grunden för "vad vi kan bli" (ibid, s.80).

Tidigare forskning

Historiskt sett så innebar järnvägen att landsbygden och städernas tillväxtkrafter kunde kombineras och en industrialisering av produktion integrerades med handel, bra kommunikationer och service. (Af Geijerstam & Kaijser 2005; Aronsson 1999 se Slätmo 2015 s.2)

Andra positiva effekter i samhällen som har en tågstation är bland annat att investeringar i kollektivtrafiken kan bidra till både långsiktiga och kortsiktiga tillväxteffekter. Bland annat kan det ske en befolkningsökning och en ökad köpkraft. Arbetstillfällena kan öka och pendlingen med kollektivtrafik kan öka. Fastighetsmarknaden kan förbättras, bolånenivåerna kan bli högre samt att det kan uppfattas bli

en förbättrad livskvalitet genom att samhällets invånare snabbt kan ta sig till arbete, skola och fritidsaktiviteter. (Slätmo 2015, s.22)

I den danska studien av stationssamhällen med 1000-5000 invånare mellan åren 1970-2007 skrivs det att i dessa samhällen sker investeringar i idrottsanläggningar och kulturhus, och en social organisering uppstår kring dessa. Den sociala organiseringen ser till att det sker en fortsatt utveckling i dessa stationssamhällen. (Groth & Fertner 2013, s.99-106)

Det är viktigt att ha i åtanke att det inte bara sker positiva effekter i mindre orter som har en station. Det finns också negativa effekter av att sträva efter en samhällsstruktur med tät bebyggelse kring en järnvägsstation. (Slätmo 2015, s.15) Kollektivtrafiken är inte alltid självklar ute på landsbygden utan ses i många fall som ett reservtransportmedel. Ett transportmedel som under normala förhållanden inte uppfattas som särskilt attraktivt i glesa bygder. För att göra resandet med kollektivtrafik mer attraktivt så är det viktigt att den uppoffring som resorna innebär för den enskilde individen kompenseras av värdet av att resa längre; att t.ex. få det arbete som man vill eller att inte behöva flytta från sin bostadsort. (Sandow & Westin 2007) Det är heller inte givet att en ökad tillgänglighet ger en ökad tillväxt utan det beror på vilka förutsättningar som finns på platsen. Bebyggelse nära en tågstation medför också risker när det gäller buller och transporter med farligt gods (Slätmo 2015, s.22).

3 Metod

Detta arbete är en kvalitativ studie baserad på litteratur om Berga, information från Bergas hemsida, observationer och intervjuer med nyckelinformanter samt slumpvis utvalda resenärer på Berga station i april. Studien är beskrivande med inriktning på att förstå järnvägens betydelse i Berga samhälle.

Arbetet började med inläsning om Berga genom att läsa boken "Berga stationssamhälle – 100 år" skriven av Torbjörn Midunger. Jag läste också kapitlen om Berga i "Högsbyboken del 2". Jag gick också igenom Bergas hemsida för att hitta relevant information. Jag försökte även att hitta kontaktuppgifter till nyckelinformanter genom Bergas hemsida men någon sådan information fanns inte att hitta. Då tog jag istället kontakt med Högsby hembygdsförening och de hjälpte mig att få vidare kontakt med personer som kunde mycket om Berga.

Jag fick först kontakt med Lars Andersson (Lars heter något annat egentligen) som har varit aktiv inom mycket i Berga. Han har bland annat suttit med i samhällsföreningen och är lite av en "spindel i nätet". Jag valde att intervjua honom som en ingång till mitt arbete och för att kanske få vidare kontakt med andra informanter. Tack vare hans stora kunskap om Berga station och Berga som samhälle fick jag bra med empiriskt material, bland annat till den historiska delen om Berga station. Intervjun med Lars hölls en fredagsförmiddag i april på Berga station och varade i ungefär en timme. Intervjun spelades in och transkriberades sedan för eget bruk. Lars hade bjudit in en journalist från lokaltidningen för att göra en intervju med mig om mitt kandidatarbete, så hon gjorde oss sällskap efter ungefär en halvtimme. Att intervjun hölls på den plats som mitt arbete handlar om gjorde att allt det som Lars berättade blev väldigt levande. När han till exempel berättade om pressbyrån som förr låg nere vid stationen kunde han peka ut var den legat och jag kunde nästan se den framför mig. Att en journalist samtidigt medverkade påverkade såklart intervjun. Tanken var att det var mig hon skulle intervjua om mitt arbete men det blev också

att hon intervjuade Lars om Bergas historia. Detta gjorde att jag tappade lite greppet om min egen intervju. Det är inte lätt att "tävla" mot en journalist som är expert på att intervju. Ett annat problem jag hade under intervjun var att få den att bara handla om Berga station. Lars är en engagerad människa som kan väldigt mycket om allt i Berga och det var lätt att han gled in på andra områden som inte var av intresse för min forskning, även om det var väldigt intressant. Det krävs nog en hel del övning i att intervju för att lyckas hålla fokus på det man vill ha reda på.

Min andra intervju som jag hade var med Henning Olsson (Henning heter något annat egentligen), som bland annat suttit med i samhällsföreningen och är aktiv inom Berga bio. Intervjun hölls i samhällsföreningens lokal i Berga, en fredagseftermiddag i april och varade en timme. Även den intervjun spelades in och transkriberades sedan för eget bruk. Syftet med intervjun var att ta reda på järnvägens betydelse för kulturlivet i Berga och då mer specifikt Berga bio. Jag ville också höra Hennings tankar om betydelsen av Berga station för invånarna för att berika mitt empiriska material med fler källor.

Vid de två ovanstående intervjuerna har jag utgått från ett frågeschema med semistrukturerade frågor. Det gör att jag lättare kan ta med följdfrågor när något svar har behövt utvecklas. Denna metod gjorde det också möjligt att följa upp den intervjuades svar för att få ut en så god intervjuinteraktion som möjligt. Intervjuer är en väldigt bra metod att använda sig av vid kvalitativa studier eftersom jag försöker förstå världen utifrån informantens synvinkel. Informantens erfarenheter blir min empiri som sedan kan analyseras utifrån olika metoder och teorier. (Kvale & Brinkmann 2009, s.146)

En solig onsdag i april runt klockan 13 var jag nere på Berga station för att hitta slumpvis utvalda personer att intervju. Jag befann mig på stationen i ungefär en och en halvtimme och under den tiden var det tyvärr inte speciellt många som rörde sig runt stationsområdet. Jag ville ha ungefär tre korta intervjuer med tre personer i varierande ålder och kön men bristen på potentiella personer att intervju gjorde att jag fick intervju de som fanns. De som jag intervjuade var en äldre kvinna, en tonårstjej och en medelålders man. Jag har valt att göra dem anonyma och därför heter de andra namn i uppsatsen, nämligen Anna 17 år, Britta 75 år och Anders 59 år. Det var en kort intervju med två frågor: Hur gammal är du och vad betyder stationen för dig? Eftersom svaren kommer från personer i varierande ålder kan de ge en mer fördjupad förståelse av invånarens syn på stationen. Jag åkte några veckor senare tillbaka till stationen då jag insåg att jag det vore bra att intervju en person som pendlar till sitt jobb från Berga station. Jag gjorde då en kort intervju med Maria 46 år som pendlar till sitt jobb i Kalmar måndag-fredag. För att få ett ännu bättre underlag

kunde jag intervjuat fler personer. Ett mer gediget empiriskt material skulle eventuellt kunnat ge ännu fler nyanser.

Jag gjorde också ett antal observationer av stationsområdet i uppstarten av mitt arbete. Detta för att få en känsla av platsen jag skulle skriva om. Men också för att det är bra i kvalitativa studier att kombinera intervjuer och observationer. Då får man reda på både vad människor säger att de gör och vad de faktiskt gör (Teorell & Svensson 2007, s.87). Det jag ville få ut av min observation var också att se hur många är det som rör sig kring stationen? Vad gör de? Sker det något socialt utbyte människor emellan? Första observationen gjordes en fredag eftermiddag och då fotograferade jag även området. Ingen av de gånger jag gjorde mina observationer rörde det sig särskilt mycket folk kring stationen.

3.1 Avgränsning

Jag har valt att avgränsa min uppsats på så sätt att jag endast studerar ett stationssamhälle i en mindre ort i Sverige. Berga ligger i samma kommun som jag vuxit upp i och som mina föräldrar fortfarande bor i. Detta gör att jag har god förförståelse för att genomföra studien och besvara uppsatsens syfte och frågor. Berga har också en väldokumenterad historia samt en engagerad samhällsförening vilket har varit viktigt för att jag ska kunna samla in mitt empiriska material.

Jag har valt att titta på betydelsen av Berga station för invånarna dels historiskt men också vad den betyder för invånarna idag. Jag har bestämt att det som räknas till "historiskt" är det som hände innan Berga återigen blev en knutpunkt genom att Kustpilen invigdes 1996. Jag anser att det syns ett skifte i hur invånarna såg på stationen före och efter Kustpilen. Innan så var stationen mer av en samlingsplats socialt. Efter det att Kustpilen invigdes hamnade fokus på stationen som ett sätt att pendla från landsbygden in till staden. Därför räknar jag det som händer efter Kustpilen till nutid.

En av mina frågeställningar lyder "Vad betyder stationen för landsbygdsutvecklingen i Berga?". Svaret på den frågan fokuserar mycket på biografen i Berga (som tack vare stationen haft en god utveckling) jag ser biografen som en väg för fortsatt utveckling av samhället. Biografen är inte likställd med landsbygdsutveckling i Berga men är starten för bland annat projektet "Bergas framtid" som arbetar med landsbygdsutveckling.

Ett problem med att bara undersöka ett stationssamhälle och inte jämföra det med andra är att det då kan vara svårt att generalisera. Det jag

kommer fram till i den här undersökningen är inget som kan sägas stämmer in på andra stationssamhällen. De resultat jag kommer fram till är specifika för Berga stationssamhälle. Varje stationssamhälle utvecklades olika beroende på vilken järnväg som anlades eller vilket år järnvägen kom till orten. En jämförelse skulle därför inte kunna göras på lika villkor. Trots detta kan de resultat som framkommer ändå säga något om förändringar av tågstationers betydelse för mindre orters utveckling i Sverige. Detta eftersom att studien är förankrad i tidigare forskning samt att kontexten som jag studerar är tydliggjord i presentationen av mina resultat.

Det är viktigt för vetenskapligheten att uppsatsen är objektiv och det blir den genom kritiskt tänkande. Under studiens gång har jag gått från att i början vara väldigt positivt inställd kring stationens betydelse till att även skriva om det som är mindre positivt. Mitt kritiska tänkande har utvecklats och uppsatsen har därigenom blivit mer objektiv.

4 Stationens betydelse för Bergas invånare – då och nu

4.1 En resa över tid

Först vill jag ta er med på en resa från det att Kalmar-Berga järnvägen började planeras till det att första tåget avgick från Berga till Kalmar. Jag väljer att ta med detta historiska kapitel för att man ska få en förståelse för hur Berga blev ett stations samhäll och en knutpunkt för tågtrafiken.

1881 väcktes frågan om en järnväg från Kalmar på Kalmar-Emmabodabanan till Berga station vid Nässjö-Oskarshamnsbanan. Men landstinget avsåg framställningen och hänvisade till den svåra ekonomiska situation som rådde i landet vid denna tidpunkt och även att de kommuner som berördes av järnvägen var för fattiga för att kunna ge bidrag till banan (Midunger 1996, s.18).

1891 beslutade äntligen landstinget att undersöka förutsättningarna för en bana. Dagen efter så bildades "Föreningen för Kalmar läns östra järnväg" vilken sedan 1892 ombildades och blev ett aktiebolag (Midunger 1996, s.18). Länsstyrelsen bad om att få in invånarna på ortens åsikter om den föreslagna järnvägen. Så den 7 juni 1892 hölls ett möte i Ålems gästgivaregård där sockenombud och ortsbefolkning samlades till ett antal av cirka 200 personer. Det blev två timmars överläggning under vilka landshövding Fagerlund och baronen Christopher Rappe med kraft framhöll järnvägens positiva effekter för orten. När sedan frågan om järnvägen ansågs vara till nytta samt lämplig för orten så besvarades den frågan med ett rungande ja. (Eriksson & Franzen 1969, s.270)

Det första persontåget från Berga till Kalmar avgick den 14 oktober 1897. Väggarna till det nya stationshuset i Berga var då resta. Personalen skulle utökas med stationsskrivare och stationskarlar, tillsammans fyra stycken anställda. (Midunger 1996, s.18-19)

Det nya stationshuset ritades av arkitekten Georg A Nilsson. Först byggdes stationshuset med endast en våning men när det gamla stationshuset brann ned 1901 försvann en massa bostäder så då byggde man på en övervåning på det nuvarande stationshuset och det stod färdigt 1903 berättar Lars.

Under järnvägens första riktiga trafikår 1898 så hade 117 775 betalande passagerare åkt med tåget på Kalmar-Bergabanan. 1906 gick det två persontåg och två godståg dagligen i vardera riktningen. Att åka till Kalmar från Berga tog då 2 timmar och 40 minuter. (Midunger 1996, s.20) Idag tar det ungefär 55 minuter att åka samma sträcka med tåg.

Byggandet av Kalmar-Bergabanan och Bergas nya roll som stations-samhälle ledde till bildandet av samhället Berga. I slutet av 1898 fanns det 46 personer bosatta i det nya samhället Berga. (Midunger 1996, s.19).

Godstrafiken utvecklades gynnsamt enda från start. Det var trävaror, jordbruksprodukter samt tegel som transporterades på Bergabanan. Under första världskriget så ökade transportererna avsevärt. Alla godsvagnar behövdes då för frakterna från bränslekommissionens vedavverkningar samt torvbrytningen i skogarna runt om i Småland. (Midunger 1996, s.21)

Expansionen fortsatte långt in på 1920-talet och 1926 satte man in särskilda snälltåg eller snabbtåg efter tysk förebild. Men i och med depressionen på 1930-talet så minskade trafiken på järnvägen, både persontrafiken och godstrafiken. Järnvägen fick också konkurrens av bussar och bilar. Järnvägens svar på detta var att man satte in motorvagnar och under andra världskriget kom också de första rälsbussarna. (Midunger 1996, s.21)

Årskiftet 1992/1993 presenterade man ett förslag till en ny järnvägs-linje. Berörda kommuner och landsting tog på sig ansvaret för trafikeringen med nya, moderna och komfortabla tåg. Banverket ansvarade för upprustningen av spåret. Den 17 augusti 1996 invigdes den nya järnvägslinjen Kustpilen från Kalmar till Linköping. Kung Carl XVI Gustav var då på Berga station och deltog i invigningen. (Eriksson & Frantzen 1969, s.115) Berga blev genom detta en viktig järnvägsknutpunkt och möjligheterna att bo i Berga och pendla till jobb eller skola förbättrades väsentligt (Midunger 1996, s.116).

4.2 ”Här skulle man ju träffa tjejer”

Det är fredagen den 8 april och jag sätter mig i bilen för att åka de drygt 5 kilometerna till Berga för att intervjua Lars Andersson. När jag kör förbi skylten som säger ”Välkommen till Berga” och kommer in i samhället möts jag av synen av ett ganska typiskt litet landsbygds-samhälle. På Storgatan är det en blandning av renoverade 30-talshus där det bor barnfamiljer, äldre hus som pensionärer fått flytta ifrån när de inte orkat med huslivet längre och så tomma hus som varit affärslokaler, pizzeria och järnaffär. Vidare genom samhället kör man förbi mataffären och sedan svänger man vänster ner i Bergabacken. Nedanför backen ligger Missionskyrkan och lite längre fram skolan, men mitt mål för dagen är Berga station.

Redan på håll ser jag det stora gula stationshuset, det drar verkligen blicken till sig. Jag svänger in på stationsområdet och parkerar bilen, sedan går jag mot stationshuset. Området runt stationen är en samling hyreshus byggda på 70-talet, ett gammalt hotell som idag är lägenheter och en ”allé” med träd som på sommaren ger grönska åt hela området. Det finns också en busshållplats, en minnessten från kungabesöket 1954, en bänk att vila sig på i solen, en tavla som informerar när tågen går och lite längre bort ligger ett gammalt lokstall. I centrum av allt detta har vi såklart själva stationshuset.

Stationshuset är en vacker gul och röd byggnad i tegel och sten. Mitt på huset står det ”Berga” på en skylt och ovanför tickar klockan, från när stationen byggdes. Lars berättar att detaljer så som fönstren på nedervåningen är original från 1898, men en del andra detaljer har man fått byta eller bygga om. Tillbaka i historien så fanns det första och andra klassens väntsalar samt att de var vedeldade, detta finns inte idag. Men den väntsal som finns kvar idag är väldigt intakt, en originalväntsal med typiska detaljer från 1930-talet. Bänkarna inne i väntsalen är ungefär 75-80 år gamla och i toppskick.

Något som jag reagerar på är hur rent och fint det är inne i väntsalen och runtom hela stationshuset. Det finns absolut inget klotter eller någon nedskräpning. Lars tror att detta beror på:

”Att det är lite stil och status på stationshuset gör att det inte chanserar och förstörs, utan invånarna här i Berga vill hålla det fint. Jag tror att det är få stationsställen man kommer in på så här. Berga station har en fantastisk överlevnadshistoria och är centra i vårt lilla samhälle”

(Lars Andersson)

Henning säger också det att det inte alls finns många stationshus som är lika tillgängliga som Bergas. Det är endast i storstäderna man kommer in lika lätt på stationerna och där är det oftast nedskräpat och nedklottrat.

När jag vandrar omkring på stationsområdet ser jag endast fem personer som befinner sig där samtidigt som jag. Det är fyra personer som sitter inne i väntsalen. De känner nog inte varandra för det är ingen som säger något utan alla tittar ner i sina mobiler och är inne i sin egen värld. Det är en helt annan bild än den som Lars målar upp från 1960-talet, när stationen var ett jättepopulärt ställe att vara på. "Här skulle man ju träffa tjejer". Det fanns då också en liten kiosk på området och stationsområdet var förknippat med något socialt; det var för många en träffpunkt. Man hängde här med sina kompisar, en del träffade som sagt kärleken här och flyttade sen ihop. Aronsson och Johansson (1999) skriver att järnvägen inte bara är ett sätt att resa genom landskapet utan bjuder också in till sociala relationer. Det var speciellt tydligt under 1960-talet vid Berga station.

Lars säger också det att stationen i Berga ger invånarna en känsla av att ha kontakt med omvärlden. När järnvägen precis hade byggts så gjorde den det möjligt för de boende i Berga att kunna åka med tåget och se sig om i Sverige, de var inte begränsade endast till hemmaplan. Även om det inte var några längre turer så kunde de åka en sväng till Oskarshamn eller Kalmar, platser som många aldrig hade varit på tidigare. Den livsnerven och pulsen som stationen bidrar med har fortfarande betydelse i Berga. Det är på stationen som man ser folk, det är skolbarn som kommer och åker med bussarna och det är människor som pendlar till sina jobb med tåget. Det är intressant att Lars anser att det än idag är liv och rörelse på stationen. Mina observationer av stationen säger det motsatta. Kan det vara så att Lars ser en annan bild av stationen än vad jag gör? Han vill göra reklam för Berga och ser därför stationen som en social mötesplats, trots att stationen har andra betydelser och aktiviteter knutna till sig idag. Lars berättar också att när det var festival i Hultsfred på somrarna (1986-2009) så låg det festivalsugna människor överallt i gräset kring Berga station och väntade på tåget till Hultsfred. Tänk vilken syn det måste ha varit!

På 1980-talet fanns det planer på att lägga ner stationen och järnvägen i Berga. Det fick invånarna att reagera och samhällsföreningen bjöd in till demonstrationer nere vid stationen för alla som ville visa sin solidaritet med att man ville ha stationen kvar. Det blev således inget av dessa nedläggningsplaner och stationen fick vara kvar i bruk. På 1990-talet var det åter på tal att lägga ned stationen i Berga men då kom förslaget med Kustpilen och det blev lyftet för järnvägen och stationen

i Berga. Lars säger att ifall Kustpilen inte hade kommit så hade nog inte järnvägen och stationen funnits kvar i bruk idag.

”Ja om det inte hade funnits en järnväg här så hade det för samhället varit en väldig dipp även psykologiskt. Folk andas utveckling här i Berga och kan tänka sig att bo och pendla härifrån. De ser ju att oj så bra det är att gå på tåget här. Har man inte ett sådant bra kommunikationsläge med tåg och buss, ja det är en dipp faktiskt.”

(Lars Andersson)

Utanför väntsalen står det en ensam kille och väntar på att få kliva på tåget som står inne på perrongen. Annars är det en lugn och stillsam dag som råder på stationsområdet i Berga. Det sociala utbytet som Lars talade om skedde på 60-talet syns det just idag inte ett spår av.

Jag har genom mina intervjuer och studerande av litteratur fått en bra bild av vad stationen har betytt för Bergas invånare historiskt sett. Men jag ville också veta vad stationen betyder för människorna idag. Därför gjorde jag korta intervjuer med fyra personer på Berga station. Svaren blev varierade, men alla jag pratade med hade någon slags relation till stationen och hur den var av betydelse för dem.

För Anna 17 år betyder stationen att hon kan pendla till gymnasiet på vardagarna. Stationen är för henne lika med att åka buss eller tåg. Stationshuset tycker hon är ”väldigt fint, men inget jag tänker på överdrivet mycket”. Anna tror att stationen betyder väldigt mycket för Bergas invånare och hon kan se sig själv bo i Berga även i framtiden tack vare de goda pendlingsmöjligheterna.

Anders 59 år åker inte med tåg eller buss särskilt ofta, utan för honom blir det oftast bilen. Men för honom är stationen och stationsområdet en fin plats för hundpromenader. Stationshuset säger han är det finaste huset i Berga och nu när Storgatan har förfallit så är han glad att stationsområdet finns kvar. När släktingar till Anders kommer på besök så brukar de alltid åka ner till stationen en sväng så att de får se Bergas fina station. Stationens historia är också intressant och väldokumenterad något som Anders finner väldigt roligt.

Britta 75 år åker ofta med bussen in till sjukhuset i Oskarshamn. Hon tycker det är enkelt att ta sig till stationen även för de som är äldre. Bussarna och tågen går ofta så det finns alltid någon som passar. Britta tycker också att stationsområdet är väldigt fint, speciellt på sommaren när träden är gröna och det blommar lite här och var. Stationen är något som vi i Berga ska vara stolta över, säger Britta. Och hon tror att Bergainvånarna också är det, eftersom det inte finns något klotter eller nedskräpning på stationen.

Maria 46 år pendlar måndag till fredag med tåget från Berga station till sitt jobb i Kalmar. På så sätt är stationen jätteviktig för henne. Maria vill inte bo inne i ”stan” utan hon vill bo ute på landsbygden. Men det skulle aldrig gå ifall hon inte kunde jobba inne i Kalmar. För i Berga finns det inga jobb till Maria. Berga har bra pendlingsmöjligheter vilket gör att Maria kan välja bort bilen vilket hon säger känns bra både ur miljösynpunkt, men också rent ekonomiskt.

5 Stationens betydelse för landsbygdsutvecklingen i Berga

5.1 Berga biograf- en väg till fortsatt utveckling av Berga

Inte långt från stationen ligger Berga Bio, en biograf som samhällsföreningen driver helt ideellt. Henning Olsson berättar att 2010 började samhällsföreningen fundera på att digitalisera biografen för att kunna hänga med i den utveckling som skedde runt om i Sverige. De ville också bygga en teleskopläktare för att kunna använda golvytan till andra aktiviteter när det inte var bio. En projektgrupp sattes ihop och pengar söktes från Filminstitutet, Högsby Kommun och Högsby Sparbank. De fick till slut ihop en del bidrag men det saknades ändå 250 000 kronor. Dessa pengar kom då till genom sponsring av bland annat en försäljningsdisk från den lokala möbelfabriken, samt målning i salongen av en målerifirma i kommunen. Sedan nyinvigningen hösten 2012 har biografen haft 11 000 besökare, vilket är många med tanke på att det är en liten biograf ute på landsbygden.

När Sagabiografen i den närliggande staden Oskarshamn stängde för ombyggnation 2015 såg Berga bio sin chans att få fler besökare genom att dra nytta av den närliggande järnvägsstationen och förbindelsen med tåg från Oskarshamn till Berga. De gick samman med Kalmar Länstrafik och gjorde reklam för ”Höstlovsbio”. Biografen i Berga anpassade helt enkelt sina föreställningar med hur tåget från Oskarshamn gick. Till exempel var ett tåg från Oskarshamn framme i Berga 17.32, ja då började filmen klockan 18.00. Så många som 300 barn och föräldrar åkte med tåget och gick på bio i Berga. För många barn var det första gången de åkte tåg, så hela kvällen blev en minnesvärd upplevelse för dem.

Henning säger att tack vare järnvägen så har Berga bio kunnat bjuda barn och ungdomar i Berga på ett mycket bredare kulturellt utbud. För tack vare järnvägen har Berga bio fått publik från ett bredare omland. Det är många som tycker att biografen ligger bra intill tåget, de kan till och med se den från stationen. Detta gör att många föräldrar vågar skicka iväg sina barn med tåget på bio för de vet att när de kommer fram till stationen behöver de endast gå några hundra meter innan de är framme vid bion.

Samhällsföreningen sköter som tidigare nämnt biografen i Berga helt ideellt och det har uppstått en social organisering kring biografen, precis som Groth och Fertner (2013) skriver om. Henning säger att ”utan de ideella krafterna hade man aldrig kunnat driva Berga bio”. Groth och Fertner (2013) skriver att den sociala organiseringen kring bl.a. kulturlivet ser till att det även sker en fortsatt utveckling i stationsområdet. Det empiriska materialet indikerar att detta också sker i Berga. Tack vare att det finns en grupp engagerade människor inom Berga bio så bidrar det till fortsatt utveckling av samhället. Järnvägen bidrar till utvecklingen genom att göra det möjligt för biografen att nå en större publik och på så sätt kunna sälja fler biljetter samt bredda sitt utbud av filmer och livesända operor. Denna sociala organisering har sedan lett bland annat till projektet ”Bergas framtid” som skapades genom att Berga blev utsedd av Regionförbundet i Kalmar län till ”satsningsort” i kommunen. Kriterierna för att bli utsedd till satsningsort var bl.a. att det skulle vara pendlingsavstånd till en annan tätort, ett sjönära läge, en utpräglad byanda och engagerade eldsjälur, god infrastruktur, offentlig service med skola, affär etc., närhet till arbetsmarknader, attraktiva boenden och goda sociala strukturer med föreningsliv, idrott, kyrka etc. Berga samhällsförening framhöll att Berga uppfyllde de flesta av de angivna kriterierna och då blev det också Berga man satsade på. (Bergastation u.å.) Henning Olsson framhåller hur viktigt det är med ideella krafter på landsbygden för att driva den framåt.

5.2 Stationen som varumärke

Henning Olsson berättar hur Berga har använt stationen och järnvägen som varumärke för samhället. Projektet ”Bergas framtid” handlar mycket om att göra ett varumärke av orten. När det var dags att göra en hemsida för Berga så var det självklart att man skulle lyfta fram att Berga är ett stationsområde. Detta eftersom det finns så många andra orter i Sverige som också heter Berga. Därför blev det viktigt att markera att detta Berga, det är Berga station och stationsområde. När så en logotype skulle göras till hemsidan så anlät de en person till att göra den. Samhällsföreningen skickade då över lite bilder på stationen

till hen som skulle illustrera logotypen. Hen plockade rätt snabbt upp en bild på stationshuset där ortsnamnet står skrivet under klockan och gjorde en förstoring av den. Logotypen blev sedan ortsnamnet Berga skrivet precis i samma typsnitt som på stationshuset och sedan för att enkelt få ihop det med station och stationssamhälle la hen till en illustration av ett järnvägsspår. Hemsidan fick namnet "Bergastation.se".

Olsson berättar vidare att ifall Berga även i framtiden ska kunna locka till sig folk som vill köpa hus, bygga hus eller starta verksamhet i Berga så är det just stationen och pendlingsmöjligheterna som gör Berga unikt. Det finns en mängd privilegier som Berga har så som en mängd sjöar och badplatser, öppna betade landskap, ett rikt föreningsliv som också bildar ett socialt nätverk men det är hela tiden Berga station man återkommer till. Det är det som är Bergas varumärke eller "identitet" kan man säga. Det förblir dock osagt ifall Berga lyckas med sin marknadsföring och på så sätt få fler människor att flytta till orten.

Michael Woods skriver om så kallad platspecifik landsbygdsutveckling och menar med det att lokala aktörer kan dra nytta av platsers identitet och på så sätt skapa konkurrenskraft och tillväxt (Woods 2011, s.139-147). Detta är precis vad som görs i Berga. Samhällsföreningen har valt att lyfta Berga som stationssamhälle för att skapa en identitet. Genom att Berga identifierar sig som stationssamhälle kan detta skapa en tillväxt av t.ex. människor som flyttar dit p.g.a. de goda pendlingsmöjligheterna. Berga blir också unikt bland liknande små samhällen på landsbygden och kan på så sätt skapa konkurrenskraft.

Nästan alla de jag pratar med finner Berga stations historia intressant och viktig. Berättelser om när kungen kom till Berga och invigde Kustpilen, när Hultsfredsrockarna väntade i gräset kring stationen eller berättelser kring originaldetaljerna på stationshuset är sådant som inte kommer glömmas bort. Berga skapar som sagt sitt varumärke och sin identitet kring stationen och dess historia. Utan stationen hade Berga som samhälle aldrig funnits så det är klart att den är väldigt viktig för alla i Berga. Daniel Hjort och Bengt Johannisson (2003, s.87) skriver att när regional utveckling blir framgångsrik beror det på samhällets förmåga att formulera och förstärka de unika egenskaperna hos den lokala historien och kulturen. Man använder den lokala historien som en tolkande resurs. Jag anser att Berga har en förmåga att förstärka sina unika egenskaper som just stationssamhälle och de vet hur de ska formulera och förstärka den lokala historien.

Ett problem som Berga har idag är bristen på lägenheter. Genom att identifiera sig som ett stationssamhälle vill Berga locka till sig barnfamiljer som köper hus. Det finns många äldre i Berga som idag bor i hus men som inte längre orkar med huslivet. De vill istället bo i lä-

genhet i Berga men det är sådan lägenhetsbrist att det inte går. Lars tycker att det borde finnas subventioner för att bygga nya lägenhetshus på landsbygden, för som det är idag är det för dyrt att bygga lägenheter i Berga. Sveriges Kommuner och Landsting har gjort en studie över förutsättningar för byggande på landsbygden. De skriver också om statliga bostadssubventioner som ett sätt att öka byggandet på landsbygden (Sveriges Kommuner och Landsting 2007). Alla vill att stationen ska bidra till inflyttningar och en befolkningsökning, men då måste det också finnas bostäder. Berga kan möta efterfrågan på kollektivtrafik men inte efterfrågan på lägenheter. Detta på grund av att det är en liten ort på landsbygden där ingen vill satsa på att bygga lägenhetshus. Det räcker alltså inte att endast skapa ett ”varumärke” för att landsbygdsutveckling ska komma till. Berga är beroende av många andra faktorer utifrån. Som Woods (2011) skriver så kan det ifrågasättas ifall platsspecifik landsbygdsutveckling någonsin kan bli just platsspecifik. All utveckling sker inom ramen för globalisering och alla regioner är beroende av relationer utanför den egna regionen. I detta fall så är Berga beroende av bestämmelser utifrån för att kunna bygga fler lägenheter till en kostnad som kommunen skulle klara av.

6 Avslutande ord

Stationen är väldigt betydelsefull för samhället i Berga. Detta visar mina efterforskningar i det historiska materialet tydligt. Det står där att Berga räknar sin start som samhälle från det att järnvägen blev färdig år 1897. Innan dess hade det endast funnits ett fåtal hus och invånare i Berga.

Stationen och järnvägen blev för Bergas invånare en känsla av att ha kontakt med omvärlden. Det blev lättare att resa runt i landet och se platser som man tidigare bara hade hört talas om. Stationen bidrog med en livsnerv och en puls, något som den fortfarande bidrar med i det lilla samhället Berga. På 1960-talet var stationen en viktig mötesplats rent socialt. Det var på stationen man ”hängde” med sina kompisar och kanske till och med träffade kärleken. Precis som Aronsson & Johansson (1999) skriver så blev järnvägen inte bara ett sätt att resa genom landskapet utan järnvägen bjöd också in till sociala relationer människor emellan.

Idag har stationen fortfarande stor betydelse för invånarna i Berga. Stationshuset är en vacker byggnad som blivit centra i samhället. Det finns ingen nedskräpning eller något klotter på vare sig stationshuset eller stationsområdet, vilket kan bero på att invånarna i Berga är stolta över sin station och vill hålla den fortsatt fin.

Järnvägen har flera gånger hotats av nedläggning som t.ex. under 1980-talet men då gick Bergas invånare samman och demonstrerade mot nedläggningen. Detta visar också att stationen är av stor betydelse för Bergas invånare. Ifall stationen inte hade överlevt utan lagts ned skulle det blivit en väldig dipp för hela samhället. Bergas invånare andas utveckling och kan tänka sig att bo och pendla härifrån tack vare de goda kommunikationsmöjligheterna berättar Lars. Det bekräftar även Anna och Maria. Anna kan tänka sig att bo i kvar i Berga även i framtiden tack vare kommunikationsmöjligheterna. Maria värderar högt att kunna bo på landsbygden men pendla in till staden och jobbet. För henne är Bergas pendlingsmöjligheter lika med att hon kan

välja bort bilen vilket är positivt både ur miljösynpunkt men också rent ekonomiskt. Sandow och Westin (2007) skriver att för att göra resandet med kollektivtrafik mer attraktivt så är det viktigt att den uppoffring som resorna innebär för den enskilde individen kompenseras av värdet av att resa längre; att t.ex. få det arbete som man vill eller att inte behöva flytta från sin bostadsort. Detta stämmer med vad Maria svarar på frågan om vad stationen betyder för henne. Hon pendlar hellre än att flytta från Berga. Stationen värderas också högt av de två andra jag pratar med nere på stationen. Anders och Britta berättar hur fint de tycker att stationshuset och området kring är. De är båda två väldigt stolta över att Berga har en sådan fin station och Anders till exempel visar gärna upp stationen för långväga släktingar som är på besök. Kan det vara så att stationens historia betyder mer för de äldre invånarna än för de yngre? De jag pratar med som jobbar eller studerar ser stationen mest som ett sätt att kunna pendla. Medan de äldre pratar mycket om stationens historia och hur stolta de är över det vackra stationshuset.

Något som Berga samhällsförening valt att satsa på när det gäller Bergas varumärke är just stationen. På Bergas hemsida är det stationen man har valt att lyfta fram, speciellt i sin logotype. Det handlar om att göra ett varumärke av orten. Eftersom det finns många andra orter med namnet Berga så ville man i detta Berga trycka på att det är Berga stationssamhälle och inget annat. Berga har en förmåga att förstärka sina unika egenskaper som just stationssamhälle och de vet hur de ska formulera och förstärka den lokala historien. Detta är något som Hjort och Johannisson (2003) skriver om, att när regional utveckling blir framgångsrik beror det på samhällets förmåga att formulera och förstärka de unika egenskaperna hos den lokala historien och kulturen. Man använder den lokala historien som en tolkande resurs. Berga har insett att ifall de även i framtiden ska kunna locka folk till att flytta till Berga så är det stationen och pendlingsmöjligheterna man ska marknadsföra eftersom det gör Berga unikt bland andra små samhällen. Lokala aktörer kan också dra nytta av Bergas identitet som stationssamhälle och på så sätt skapa tillväxt och konkurrenskraft. Detta enligt Woods (2013) teori kring platsspecifik landsbygdsutveckling. Det kommer dock inte fram under intervjuerna ifall Berga lyckas med att locka folk till att flytta dit genom att göra ett varumärke av orten. Så det kan diskuteras ifall det verkligen skapas tillväxt genom att dra nytta av sin lokala identitet? Det vore intressant för vidare forskning att intervjua nyinflyttade till Berga för att se vad som gjorde att de flyttade till orten. Var det stationen och de goda kommunikationsmöjligheterna som lockade eller var det något helt annat?

Stationen och järnvägen har också bidragit till landsbygdsutvecklingen i Berga framförallt genom Berga bio. Biografen har använt sig av järnvägen för att bredda sin publik och genom det kunnat bjuda barn

och ungdomar i Berga och Högsby kommun på ett mycket bredare kulturellt utbud. Samhällsföreningen driver biografen i Berga helt ideellt och det har uppstått en social organisering kring biografen. Precis som Groth och Fertner (2013) skriver om. Den sociala organiseringen har lett till bland annat projektet "Bergas framtid" som bidrar till Bergas fortsatta utveckling.

Mina observationer på stationen visar inte på att det idag skulle ske något större socialt utbyte pendlare emellan. De som vistas på stationen pratar inte med varandra utan är djupt försjunkna i sina mobiltelefoner. Av den sociala mötesplats som Lars berättar om fanns på stationen på 1960-talet syns det idag inte ett spår av. Lars säger också att det idag är på stationen som det sker liv och rörelse. Kan det vara ett sätt att göra reklam för Berga, att fortfarande se stationen som en mötesplats?

Mina observationer och min forskning visar istället på att stationen har gått från att vara en plats för sociala möten till att bli ett sätt att kunna bo på landsbygden men pendla in till jobbet på en större ort. Stationen och järnvägen gör det möjligt för kulturlivet att blomstra och även den sociala organiseringen som bidrar till fortsatt landsbygdsutveckling. Berga station ger också Berga ett varumärke och något att vara stolta över samt gör det möjligt att bo på landsbygden och pendla till sitt jobb inne i staden.

Referenser

Litteratur

Aronsson, Peter & Johansson, Lennart 1999: *Stationssamhällen – nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*, Malmö: Frank Stenvalls förlag.

Boje Groth, Niels & Fertner, Christian. red, 2013: *Stationsbyer i dag*, Realdania.

Eriksson, H. & Frantzen, Olle 1969: *Högsbyboken del 2*, Högsby: Högsby Kommun.

Forsemalm, J., Hadasch, I. & Palmås, K. 2013: *Station Community Transitions - A matter of Push or Pull?*, Mistra Urban Futures Papers 2013:1.

Hjort, Daniel & Johannisson, Bengt 2003: *Conceptualising the opening phase of regional development as the enactment of a collective identity*, John Benjamins Publishing Company.

Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend 2009: *Den kvalitativa forskningsintervjun*, Lund: Studentlitteratur.

Midunger, Torbjörn 1996: *Berga – stationssamhälle under 100 år*, Högsby: Högsbytryck.

Sandow, E. & Westin, K. 2007: *Regionförstoring i glesa områden - kollektivtrafikens möjligheter och betydelse*, Transportforskningsenheten, Umeå universitet, TRUM 2007:01.

Slätmo, E 2015: *Stationers roll för utveckling av mindre orter och dess omland*: Göteborgs Universitet.

Stilling, P 1987: *de nye byer. stationsbyernes befolkningsforhold og funktion 1840-1940*: selskabet for stationsbyforskning.

Teorell, J. & Svensson, T. 2007: *Att fråga och att svara - samhällsvetenskaplig metod*, Malmö: Liber.

Woods, Michael 2011: *Rural*, Key ideas in geography, Routledge: London.

Woods, Michael 2013: *Rural development, globalization and European regional policy: Perspectives from the DERREG project*. *Geographia Polonica* (2013) vol.86(2).

Internetbaserad litteratur

Berga Samhällsförening u.å.: *Berga stationssamhälle*. Tillgänglig: <http://www.bergastation.se/start/> [2016-04-20]

Järnväg.net u.å.: *Kort svensk järnvägshistoria*. Tillgänglig: <http://www.jarnvag.net/banguide/historia> [2016-04-12]

Sveriges kommuner och landsting 2007: *Från hopplöshet till hetluft? - förutsättningar för bostadsbyggande på landsbygden*. Tillgänglig: <http://webbutik.skl.se/bilder/artiklar/pdf/5114.pdf> [2016-06-14]

Artiklar

Ingmarsson, Niklas 2006: 150 år på räls, *Populär Historia*. Tillgänglig: <http://www.popularhistoria.se/artiklar/150-ar-pa-rals/> [2016-04-19]

Intervjuer

Lars Andersson, 2016-04-08

Henning Olsson, 2016-04-15

Anna 17 år, 2016-04-20

Anders 59 år, 2016-04-20

Britta 75 år, 2016-04-20

Maria 46 år, 2016-05-04