

Arvet från Christian IV

(Av Gunnar Lindbom och Robert Larsson 1975 - från byggnadsnämndens jubileumsskrift 2000)

Kristianstads flagga - komponerad till 50-årsjubileet 1964 - som hissas framför rådhuset på stadens födelsedag, den 22 maj, och vid andra högtidliga tillfällen, kan ses som en symbol för föreningen av svenskt och danskt i Kristianstads historia. I gult på blå botten bär den grundläggarens krönte, lejoninramade namnschiffer, d v s stadsvapnet som Christian IV fastställde då han utfärdade privilegiebrevet den 15 mars 1622. Att han valde de svenska färgerna är en händelse som ser ut som en tanke - en onanig - en tanke som förverkligades redan 1658, då Skåne blev svenskt genom freden i Roskilde.

Kungligt

Epitetet kunglig är visserligen ställt på avskrivning men för Kristianstads del är ett bibehållande historiskt motiverat. Kristianstad är en i högsta grad kunglig stad, inte bara en utan två kungars verk, ett resultat av svensk-danskt "samarbete". Den då blott 17-årige Gustaf II Adolf uppträdde som idégivare. Det var han som den 8 februari 1612 brände och härjade Vä och det var som ersättning för den ödelagda staden som kung Christian byggde en ny på den närbelägna Allön i Helgeåns otillgängliga träskmarker.

Drömjobb

För den store stadsbyggaren - han anlade 10 nya och byggde om 20 gamla städer under sin halvsekel-långa regeringstid var Allön den idealiska platsen för en fästningsstad. Skyddande vatten och sankmarker på alla sidor. På den obebyggda ön fick han helt jungfrulig mark att arbeta med, en fri slät yta. Här kunde han för första gången genomföra "renässansens stadsbyggnadsidéer i hel skala". Anläggandet av den nya staden som skulle bli dels en stark riksfästning till skydd mot svenskarnas härjningståg och dels en blomstrande köpstad, var rena drömjobbet för Christian IV.

Allö blir Christianstad

Fästningsplanen utstakades den 19 maj 1614 och den 22 maj utfärdade kungen det s k fundamentsbrevet från Hammars gård. I detta är staden ännu odöpt. Det är först i en kunglig förordning den 5 juni 1615 som namnet Christianstad stadfästes. Vid Kristianstads grundande förlorade Vä sina stadsrättigheter och ett par år därefter ströks genom kungligt påbud även Åhus ur städernas rad. De båda medeltidsstädernas borgare blev mer eller mindre tvingade att flytta över till den nya staden. De gjorde det mycket motvilligt. De betraktade det som kungligt vanvett att bygga en stad mitt i träsket där klimatet var dödsbringande och byggnadsgrunden urusel. Torr-

läggningsföretag har förbättrat klimatet men den dåliga byggnadsgrunden är alltså ett mycket svårbemästrat problem. Dagens kristianstadsbor delar därför de tvångsförflyttade borgarnas uppfattning om vanvettet i valet av plats.

Försvarssynpunkterna avgörande

För kungen var emellertid försvarssynpunkterna avgörande, och då hade Allö de bästa förutsättningar. Helgeåns vattenområde mellan Araslövssjön och Hammarsjön var på den tiden betydligt mera omfattande än i våra dagar. En vik av Hammarsjön gick ända fram till Nosaby, och vid högvatten över-svämmades de omgivande sankmarkerna. Något kartmaterial från grundläggningstiden som visar förhållandet mellan land och vatten finns inte, men en karta från 1748 ger en god bild av hur det kunde te sig vid särskilt högt vattenstånd

Som i Holland

Här ser man fästningsstaden ligga och flyta på vatten som ett fartyg. Landskapet och Kristianstads placering i detta för tanken till Holland. Det var också från detta land som Christian IV fick sina starkaste impulser till stads- och fästningsbyggande, och det var från Holland han hämtade sina flesta arkitekter och ingenjörer.

En raritet

Den rektangulära rätvinkligt inrutade stadsplanen med snörräta gator finns i sina huvuddrag bevarad i nuvarande stadscentrum. Den gör Kristianstad till en stadsbyggnadshistorisk raritet, det mest renodlade exemplet i Norden på en anlagd stad, en stad som tillkommit på maktbud och uppförts på ett tidigare obebyggt område.

Dubbling

En tomtkarta från åren närmast efter grundläggningen visar stadsplanen, och studerar man den närmare finner man hur logiskt genomtänkt den är för de olika funktioner som staden skulle fylla. Omfattningen av stadsområdet och den rektangulära formen har bestämts av markförhållandena. Dessa har också varit avgörande för kyrkans placering. Här fanns den bästa byggnadsgrunden. Kanalen tvärs genom staden - nuvarande Nya Boulevarden - som grävdes för utdikning av området och reglering av vattenståndet, kom på ett markant sätt att understryka stadsplanens dubblingssystem: två stadsdelar med var sitt torg, två långsgående, parallella, relativt breda huvudgator och utanför dessa två smala bakgator och två nu försvunna vallgator samt två par tvärgator på ömse sidor om de båda torgen.

Förnämt i norr

De båda stadsdelarna var inte likvärdiga. Den norra, mindre delen var den förnäma med plats reserverad för kyrka, kungsgård, rådhus, prästgård och skola. Vid fördelningen av tomter fick länets och försvarets chefer samt de ledande borgarna slå sig ner kring Axeltorvet (Stora Torg). Den större, södra stadsdelen hade från början en enklare karaktär. Kring Hestetorget (Lilla Torg) dominerade handel och hantverk. En viss utjämning mellan de båda stadsdelarna skedde dock i och med att Åhus miste sina stadsrättigheter. De ledande borgarna från Åhus slog sig nämligen ner kring Lilla Torg. Vidare flyttade länsherren Otto Marsvin in från Hammar och hyrde de båda fastigheterna öster om torget.

Det är inga stora ingrepp som gjorts i den ursprungliga planen. Tvärkanalen fylldes 1873-74 och ersattes med Nya Boulevarden; genombrott med tvärgator har skett genom anläggande av Tivoligatan, Hesslegatan, Ridhusgatan och Brunnsgatan; de båda ursprungliga vallgatorna - ej att förväxla med de gator som i dag helt missvisande benämnes så - har försvunnit. Utanför dem har Ö och V Boulevarden anlagts. Vallgatorna gick inuti de nuvarande kvarteren. Museet och Hotell Brissman ligger i den gamla gatulinjen.

Förste stadsingenjören

Man vet inte vem som var stadsplanens egentlige upphovsman, men mycket talar för att det var mästern Povel Bysser. Han ledde fästningsbygget och hade hand om utstakningen av tomter åt de borgare som ville slå sig ned i den nya staden. Han utförde också andra mättnings- och stadsplanearbeten och svarade för att grundläggningsplanen blev överflyttad från papperet till verkligheten. Han fungerade alltså som den förste stadsingenjören i Kristianstad och var på samma gång stadsarkitekt, antagligen med kontor i nuvarande Skottenborg. Den som ville bygga fick gå till mästern Povel, ta del av stadsplanen och välja ut en tomt som mästern därpå stakade ut på platsen. En daler kostade förrättningen. Tomten fick man gratis och några anslutningsavgifter kunde det inte bli fråga om. Den nye tomtägaren markerade sin äganderätt genom att på tomten sätta upp en sten eller stång med sitt bomärke. Sedan var det fritt fram att börja med uppfyllning av sankmarken för att sedan sätta igång med husbygget.

Det var så det började. Hur bebyggelsen utformades, hur fästningsvallarnas tvångströja sprängdes och Kristianstad växte ut till allt större omfattning och slutligen genom inkorporeringar och kommunsammanläggningar mångdubblade sin areal, därom berättar följande..

En växande stad

Christian IV:s förhoppningar att hans nya stad på Allö snabbt skulle utvecklas till en rik köpstad infriades inte. Inflyttningen gick trögt och enligt en uppgift från 1622 fanns då inte mer än ett femtiotal husägare. Tjugo år senare uppges antalet borgare vara omkring 150, men rik var staden inte. Tidsläget var ogynnsamt med ofta återkommande oroligheter och stora ekonomiska svårigheter.

Helt ruinerad

Att Skåne blev svenskt 1658 innebar inte någon omedelbar förbättring. Tvärtom. De närmast följande årtiondena blev fulla av olyckor. Krig, plundringar och snapphanefejder lamslog all fredlig verksamhet. 1676 återerövrades fästningen av danskarna, som vid kapitulationen två år senare lämnade en helt ruinerad stad. Carl XI:s tid och det stora nordiska kriget medförde nya påfrestningar, nytt danskt gästspel i fästningen och en för de fattiga borgarna betungande brandskatt. Att den landsflyktige polske kungen Stanislaus Leszczyński med familj och "hov" gjorde Kristianstad den äran åren 1711-1714 bidrog inte till att förbättra den ekonomiska situationen för stadens borgerskap som fick bekosta hovhållningen. Visserligen skulle svenska staten ersätta alla kostnader men staten var vid denna tid en ytterst osäker gäldenär.

Det var först under frihetstiden som kung Christians förhoppningar började infrias. Kristianstads hamn i Åhus blev den ledande i Skåne, handel och hantverk blomstrade och industrier anlades, främst garverier och tobaksspinnerier. Blomstringstiden blev emellertid ganska kortvarig. Mot slutet av 1700-talet började det gå betänkligt bakåt, och det skulle inte på nytt bli någon riktig fart på utvecklingen förrän Kristianstad sluppit ur den tvångströja som fästningen utgjorde.

Början till en ny tid

1847 kom det kungliga beslut som betecknar början till en ny tid. Beslutet innebar att fästningsportarna öppnades för gott. Det var fritt fram för stadens utveckling utanför vallarna, som nu skulle raseras. En våldsam brand samma år, som ödelade 36 fastigheter i stadens sydvästra del och gjorde 736 personer husvilla, bidrog till att påskynda bebyggelsen utanför de raserade fästningsverken. Då vallarna revs fylldes gravar och kanaler igen. Därmed försämrades dräneringen och staden kom att omslutas av sumpmarker med stillastående stinkande vatten. Att alla avlopp mynnade i de igenfyllda kanalerna gjorde inte risken för epidemier mindre. Koleran sommaren 1857 slog hårt. Över 1.000 insjuknade och närmare 600 dog, en åttondel av befolkningen.

Vid 1800-talets början var folkmängden i Kristianstad omkring 2.400, vid seklets mitt hade den stigit till omkring 5.000. Industrialismens genombrott och det ekonomiska nyskapandet under 1800-talets senare hälft påskyndade befolkningstillväxten. 1875 var folkmängden närmare 9.000 och åren närmast efter sekelskiftet steg den till över 11.000.

Industrin byggs ut

1800-talets båda sista decennier kännetecknas av en snabb utbyggnad av näringslivet. 1875 fanns endast en större industrianläggning - Ljunggrens verkstad - som sysselsatte 200 man. Övriga sex mindre industriföretag hade tillsammans 70-talet arbetare och svarade endast för en obetydlig del av tillverkningsvärdet, som uppgick till 542.000 kr. Tio år senare hade tillverkningsvärdet vid 15 företag som sysselsatte 389 arbetare stigit till 4,5 miljoner. 1890 var den summan fördubblad och fördelade sig på 19 fabriker med 750 anställda. Åtskilliga nya företag tillkom under åren fram till sekelskiftet. År 1900 sysselsatte 41 fabriker 1.080 arbetare och det samlade tillverkningsvärdet var 13.5 miljoner.

Handel och hantverk

Handeln som tidigare varit ganska begränsad fick ett kraftigt uppsving bl a genom den omfattande brännerirörelsen och spannmålsodlingen i Kristianstadsbygden. 1875 var antalet affärsmän 62. Deras antal hade 1910 vuxit till 196. Hantverket hade en nedgångsperiod under 1800-talets senare hälft men gick starkt framåt vid sekelskiftet. År 1905 hade 151 hantverkare 770 anställda. År 1875 under nedgångsperioden sysselsatte 118 hantverkare 197 anställda.

Torrläggning

Av utomordentlig betydelse för Kristianstads utveckling var det stora invallningsföretag som på 1860-talet genomfördes av den engelske ingenjören John Nun Milner och genom vilket den östliga viken av Hammarsjön, den s k Nosabysjön, torrlades. Därmed skapades nya möjligheter för den österut växande bebyggelsen.

Sjustjärnan

Förbättrade kommunikationer påskyndade stadens utveckling. Telegrafstation inrättades 1855 och tio år senare invigdes med stor pompa i närvaro av både svenske och danske kungen den första järnvägslinjen, den s k bibanan till Hässleholm och stambanan. Det var början till "sjustjärnan" av järnvägslinjer som fullbordades året efter sekelskiftet. 1874 öppnades linjen till Sölvesborg framdragen till Karlskrona 1889 - och 1881 linjen till Tollarp, som drogs fram till Hörby 1886 och till Eslöv 1897. År 1886 fick Kristianstad järnvägsförbindelse även med Åhus, Hästveda och Glimåkra. 1901 tillkom slutligen Brösarpslinjen. Bit efter bit av sjustjärnan har

under senare år plockats bort och i dag är endast Hässleholms- och Blekingelinjerna i full drift och Kristianstads järnvägmuseum är under uppförande vid Södra station. Brösarpslinjen utgick liksom Eslövslinjen från Långebro station och passagerarna fick åka hästomnibus mellan Långebro och Kristianstad. Först 1919 byggdes järnvägsbron över Helgeån så att båda linjerna kunde dras fram till centralstationen i Kristianstad. Spåraneläggningen lades utmed V Boulevarden och parallellt med Åhusjärnvägen varigenom Tivoliparken naggades ytterligare något i kanten.

"Havet till Kristianstad"

Drömmen om "havet till Kristianstad" blev aldrig förverkligad. Redan Christian IV knöt stora förhoppningar till en segelled mellan hamnen i Åhus och staden och alla misslyckanden till trots levde förhoppningarna kvar ända fram till vårt eget århundrade. I samband med Milners invallningsföretag välvdes stora planer på att kanalisera Helgeån och åstadkomma en djupsegelled fram till Kristianstad men de kom aldrig till utförande. Järnvägen fick ersätta segelleden.

Innan Helgeån på 1770-talet brutit sig en ny fåra till Yngsjö och vattenståndet sjunkit hade viss segelfart på ån varit möjligt men sedan var det praktiskt taget stopp fram till mitten av 1800-talet då den s k Herne-stads grift återställdes och möjliggjorde varutransport med prämar mellan Åhus och Kristianstad. Vid samma tidpunkt hade hamnen, som fått förfalla, satts istånd och byggts ut. De sista åren av 90-talet genomfördes stora förbättringar och ombyggnader av hamnen. Under 1900-talet fortsattes investeringarna och kulminerade i den stora utbyggnad med fördjupning av inseglingränna och hamnbassäng som stod färdig 1963. Ytterligare utbyggnad är aktuell i samband med en större industrietablering - Danogips - i direkt anslutning till hamnen.

Nya stadsdelar

Efter den stora branden och efter vallarnas raserande växte staden efterhand ut åt alla håll men under de närmaste decennierna främst söder- och österut. Någon riktig fart på utbyggnaden blev det dock inte förrän under 1800-talets sista decennier och början av 1900-talet då stadsdelarna Söder och Östermalm tog form. I norr inkorporerades förstaden Näsby 1916 från Nosaby kommun. I denna del av staden har under senare år ett stort industriområde bebyggts och en mycket omfattande bostadsproduktion ägt rum dels i anslutning till Norra Skånska regementets kasernbyggnader och dels på de nya områdena, Fröknegården, som exploaterats av HSB och Gamlegården, där det kommunala bostadsbolaget AB Kristianstadsbyggen byggt en helt ny stadsdel med 1.852 lägenheter i hyreshus. Fröknegårdens och Gamlegårdens bebyggande tillhör de senaste decen-

nierna liksom HSB:s och Kristianstadsbyggens övriga bostadsproduktion.

Östermalm

1888 planlades Östermalmsområdet, där den första större byggnaden - cellfängelset - uppförts redan före vallarnas raserande (1842-46) och det blivande länslasarettet - nuvarande långtidssjukhuset - börjat byggas 1861. År 1906 fastställdes stadsplanen för hela Östermalm fram till dåvarande stadsgränsen. År 1917 utfärdade byggnadsnämnden särskilda byggnadsföreskrifter för Egna hem längst österut, den första villastadsdelen som börjat växa upp 1909. Under 20-talet bebyggdes Utanverken i norr (Rosensbergs trädgård) med villor.

Under 30-talet exploaterades Riksvägsområdet med villor och hyreshus och växte efterhand samman med bebyggelsen på Söder (Om denna, se nästa kapitel.) På 40-talet exploaterades det sista centralt belägna området för hyreshus, den s k Parkstaden mellan Egna hem och Östermalm. De senare årens mycket omfattande villabebyggelse har förlagts till Kulltorp och Kanalbrinken i nordöst och Uddenområdet i söder samt för övrigt främst till de genom inkorporering och kommunsammanslagningar nytillkomna stadsdelarna.

Väster om Helgeån

Avgörande för Kristianstads utveckling väster om Helgeån blev inkorporeringen 1941 av Norra Åsums kommun med Vilans municipalsamhälle. Den vildvuxna och delvis svårt förslummade bostadsbebyggelsen på Vilan blev stadsplanernas huvudvärk decennier framåt. De långdragna diskussionerna om var den nya riksvägen skulle dras fram genom staden satte stopp för en vettig planläggning. Många gamla hus har rivits utan att ersättas av nya och i dag ser de äldre delarna av Vilan närmast ut som bombhärjade slumkvarter. Det omdömet gäller bebyggelsen utmed Långebrogatan. För övrigt har den inkorporerade stadsdelen gett möjligheter till lokalisering av såväl större som mindre industri- och serviceföretag bl a Sveriges största svinslakteri KBS och en omfattande bostadsbebyggelse, både flerfamiljshus och villor.

Trestegsraket

Den stora kommunreformen 1952, då antalet kommuner i Sverige reducerades med två tredjedelar, berörde inte Kristianstad. Så mycket mer betydde de 1967-74 genomförda kommunsammanslagningarna, som för Kristianstads del betecknats som en kommunal "trestegsraket". 1967 gick Araslöv, Nosaby, Träne och Vä samman med Kristianstad, 1971 anslöt sig Everöds, Fjälkinge och Åhus kommuner och 1974 även - dock under protest - Degeberga, Oppmanna-Vånga och Tollarp.

Första steget i raketerna som utlöstes 1967 innebar att Kristianstads folkmängd växte från 27.500 till

41.000 och ytan från 5.513 till 48.270 ha. Andra steget gav i folkmängd 55.000 och i yta 71.270 ha och tredje steget respektive 66.000 och 123.813 ha (I dag är Kristianstads folkmängd omkring 67.300). Arealen har blivit 22 gånger större än den var 1966. De 11 kommuner som blivit en hade före 1952 varit 34 och Kristianstads kommun utgöres i dag av 35 församlingar.

1975-2000

(tillägg av Tomas Theander 2000)

Samtidigt som Kristianstads kommun växte fram genom sammanslagningar, ökade åtagandet vilket lett till att kommunen vid sekelskiftet är den största arbetsgivaren i kommunen med ca 5500 anställda. Kommunen fick också på 1990-talet ta över allt mer av omsorgen om de gamla med fortsatt utbyggnad av äldreboenden i de stora tätorterna.

Bland de unga medförde kunskapsamhällets framväxt utbyggnad av gymnasier som Österäng, Christian IV:s och Wendes. Utanför det kommunala var Kristianstads Högskolas utflyttning 1996 till P6 kasernområde en viktig utbildningshändelse. Också inom kultur och fritid skapade kommunal tillväxt nya anläggningar. Efter badhuset på Barbacka 1957 invigdes en ny sporthall på Söder och senare ishallen norr om Sommarlust. Stadsmuseet blev Regionmuseum. Stadsbiblioteket blev sammanbyggt med konserthuset när Musik i Skåne fick sin hemvist i grannlokalerna. Viktigt är framväxten av barnkulturhuset Barbacka under 1990-talet.

Den kraftiga ökningen av antalet bilar i Sverige vilket innebar stor rörlighet och möjlighet att fritt välja bostad i förhållande till arbete och service. Idéer om att hålla samman arbete, boende och service i nya stadsdelar gick snabbt om intet. Storskaligheten började göra sitt inträde med allt större och färre industrier och kontor. Beroendet av bilens unika rörlighet ökade och utvecklingen vände också utvecklingen från många små butiker till stormarknader och köpcentra.

Nya kommunala infrastrukturer

Stora investeringar i kommunens infrastrukturer skedde fram till 1990-talet. Reningsverket, byggt 1939, byggdes till gång på gång och det gamla vattenverket som legat i de norra Utanverken sedan 1873 fick ett nytt vattentorn. Utbyggnaden av fjärrvärmen och Allöverket, byggt 1994, var en viktigt miljöförbättring i centrum. Redan på 1950-talet började den första tippningen av sopor på Härlövs ängar, som ersättning för tippen på Fäladen. Miljödebatten skapade på 1980-talet en insikt om att allt inte kunde slängas, utan det mesta nog gick att återanvända och Härlövstippen är vid sekelskiftet på väg att stängas. Deponin samordnas nu med Hässleholm men det mesta tas tillvara. Det gamla tippområdet ska efterhand återföras till naturen vilket påbörjats med den östra delen.

Den trafiktäta Långebrogatan och motorvägen fick sin avlastning då den tredje förbindelsen över Helge å stå färdig med Härlovängaleden.

Bostadsbyggandet

På 1970- och 1980-talen skapade förmånliga lånevillkor en villaboom och nya småhusområden växte upp kring de gamla stadskärnorna och i byarna helt i linje med kommunens politik. Orter som Åhus och Degeberga fördubblade befolkningen i det närmaste under ett 20-tal år. En utplanande ekonomi ledde till att lånevillkoren efterhand försämrades och att bostadsbyggandet sjönk i början av 1990-talet till seklets lägsta nivå. Med sjunkande räntor mot sekelskiftet har byggandet börjat öka med färre men bättre bostäder, framför allt i centrala lägen. På Vilan växte ett nytt område upp på Odal med en skyddande husrad mot Långebrogatan och traditionella kvarter med låga hus bakom. I stadskärnan byggdes de tomma tomterna igen en efter en.

För att höja standarden i de äldre bostadshusen infördes på 1970-talet bidrag till stöd för ombyggnader, vilket dessvärre ofta ledde till förstörelse och förvanskning. Ombyggnadsvägen ebbade ut i början av 1980-talet innan allt hunnit förstöras. De stora nya bostadsområdena från 1960- och 1970-talen fick snabbt behov av upprustning. AB Kristianstadsbyggen påbörjade därför redan i början av 1980-talet arbetet med att rusta upp både Gamlegården och nu senast Österäng.

Växande industriområden

Som fortsättning på de gamla industriområdena på Näsby och Vilan växte nya områden ut bl a söder om centralsjukhuset på Björkhemsområdet, vilket till stor del blivit ett kontorsområde med bl a Vägverket som hyresgäst. En ny typ av industriområde med högteknologisk profil började på slutet av 1990-talet byggas upp vid Högskolan, Krinova Science Park, efter förebilder från bl a Lund. Hit är det tänkt att verksamheter med anknytning till Högskolan ska få komma.

Stadsförstörelse och stadsförnyelse

Med den ökade respekten för stadshistoriska värden och större förståelse för behov av anpassning och återbruk kom en snabb omsvängning. I Kristianstad markerar den uppmärksammade restaureringen av de s k Våhusen på Östra Vallgatan en vändpunkt med stort inflytande på den fortsatta utvecklingen. Samtidigt blev behovet av bättre trafikmiljö i centrum allt uppenbarare och 1984 infördes gågator i centrum. Förändringarna hade gått från stadsförstörelse till stadsförnyelse med större varsamhet och förståelse. Också centrala industritomter där verksamheterna flyttat ut eller lagts ner började återanvändas för bostäder och kontor. Finlandshusen på nedlagda bryggeriet fortsatte med att Ljunggrens Verkstäder och Neumans Spritfabrik vid Östra Boulevarden / Östra Ågatan blev bostäder och nu senast Mårten Perssons Valskvarn, ombyggd till kontor 1992.

För den vetgirige

För den som vill veta mer om Kristianstad, dess historia och omgivningarna finns en mängd källor.

För läsaren

Här anges enbart några av de viktigaste och mest läsvärda verken

Kristianstad stad, Skånes Bibliografisällskap, utg 1989	<i>En omfattande förteckning över artiklar om Kristianstad. En god bas då den är strukturerad ämnesvis.</i>
Kristianstads Historia, Karl Enghoff, utg 1949	<i>Boken gavs ursprungligen ut 1914 till 300-årsjubileet och hette då Kristianstad 1614-1914. Ett praktverk på 452 sidor.</i>
Boken om Kristianstad, Thorsten Andersson och Gunnar Lindbom, utg 1976	<i>En lättläst och faktarik skildring av Kristianstad av två herrar med ousinlig kunskap om staden, dess människor och miljöer.</i>
Kristianstad, en bildkavalkad genom fyra sekler, Thorsten Andersson och Gunnar Lindbom, utg 1984	<i>En lättäm bok som beskriver Kristianstadshistoria och Kristianstadsbor under fyra sekler, många intressanta artiklar och bilder.</i>
Lilla Paris, sanna berättelser ur småstadslivet, Gunnar Lindbom, utg 1980	<i>Nedslag i tiden med händelser och människor som tillhör de inte alltid nedskrivna men av många kända historierna om Kristianstadsbor och -händelser.</i>
Rapport från en ankdamm, Gunnar Lindbom, utg 1982	<i>Som den två år tidigare utgivna boken.</i>
Alla Tidens Kristianstad I från Chrstian IV till Bunny Ragnestam urval av Thorsten Andersson / Gunnar Lindbom utg 1986	<i>Beskrivningar om staden vid Helge å. Läsvärt och en god ingång till den som vill läsa mer av enskilda författare ed</i>

Alla Tiders Kristianstad II Konst- och litteraturkrönika i ord och bild krönikörer Thorsten Andersson / Gunnar Lindbom utg 1988	En bra överblick över det kulturella arvet i staden vad avser litteratur och konst.
Föreningen Gamla Christianstads skriftserie	Föreningen har sedan 1947 årligen givit ut böcker om Kristianstad. De flesta är nu svåråtkomliga, men finns tillgängliga på stadsbiblioteket.
Lär känna Kristianstad utg 1994	Översiktlig och lättläst sammanställning av många av de bästa och äldsta husen, gjord av en studiegrupp under ledning av f stadskulturchefen Sune Friström.
Attraktiv Kulturbyggd, Kristianstads kommun, utg 1994.	Kommunens kulturmiljöprogram i lättsam och bildrik upplaga. Skildrar alla de 34 socknarna och staden Kristianstad. Oumbärlig för den som vill botanisera i hela kommunen
Kristianstadsbilder, Enoc Landin, utg 1999	Landins uppväxt och kunskaper om Kristianstad, främst från början av 1900-talet. Många trevliga bilder och intressanta episoder.

För den föreningsintresserade

Ett utmärkt sätt att efterhand lära sig mer om Kristianstad är att gå med i föreningen Gamla Christianstad, som arrangerar föreläsningar och studieresor. Två herrar besitter mer kunskap än de flesta om staden; förre Länsmuseumchefen Thorsten Andersson och förre stadsarkitekten / stadskulturchefen Sune Friström. I speciella frågor, som kan vara svåra att finna rätt i, brukar en direktkontakt med någon av dessa två lösa problemet.

För djupdykaren

En mycket stor del av de kunskaper som finns redovisade i ovanstående böcker har hämtats från offentliga källor, som också i de flesta fall är åtkomliga för den som vill ha djupare kunskap.

- Kommunens arkiv med protokoll från de senaste 200 åren. Det tidigare materialet finns i Landsarkivet i Lund.
- Byggnadsnämndens arkiv med husritningar från 1880 till 1999.
- Regionsmuseet med både litteratur och bildarkiv.
- Kristianstadsbladet tidningssamling.