

Erik Lindgren

Något om posten vid

Vislanda- Bolmens järnväg

Innehåll

	sid
Inledning	3
Vislanda	12
Mörhult	13
Målaskog	13
Ryssby	14
Tutaryd	15
Ljungby	15
Bolmstad	16
Angelstad	19
Bolmen	20

Förord

Någon gång under år 1876 fick Vislanda-Bolmens järnväg koncession för en bana som skulle gå västerut till Bolmen. Dess definitiva sträckning förefaller ha varit föremål för många diskussioner, innan ansökan lämnades in. Förmodligen kan avsikten ursprungligen ha varit att låta järnvägen sluta på lämplig plats vid sjön Bolmen för att man fortsättningsvis skulle kunna utnyttja båttrafik och ansluta till annan lämplig järnväg på västra sidan om Bolmen.

Så blev det emellertid inte. Vi var inne i ett skede, då vatten inte längre spelade samma stora roll för kommunikationerna, sedan det visat sig att tågbefordran blivit så mycket snabbare och kanske också bekvämare.

Järnvägens sträckning blev i stället sydväst ut från Ljungby på så sätt att man nådde ändpunkten vid sydändan av sjön Bolmen. Det 51 km långa smalspåret (1067 mm) kunde ungefär två år efter koncessionsansökan öppnas för allmän trafik den 4 oktober 1878. Posttrafiken började dagen efter. Långt senare kunde sträckan förlängas till västkusten genom att järnvägen Halmstad-Bolmen öppnades för allmän trafik den 4 november 1889 (posthist. skrift 344).

Jag försöker i denna liksom andra skrifter ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. Ibland saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårtolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat eller felaktigt på annat sätt.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade. I de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Vislanda till Bolmen med ett fåtal avvikelser till några av lantpoststationerna i närheten.

Då jag sedan tre år på grund av platsbrist inte längre disponerar mitt arkiv har denna framställning inte kunnat bli så omfattande som jag velat göra den. Jag hoppas ändå att den skall tas emot av läsarna med samma intresse som tidigare skrifter.

Växjö i november 1998

Erik Lindgren

Bolmen—Vislanda.

(Från den 5 oktober 1878.)

+		⊙		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.			
N:r 5.	N:r 7.						
9,56 f. m.	3,29 e. m.	<i>Bolmen</i>	5,1 e. m.	11,35 f. m.			
10,11 "	3,36 "	<i>Angelstad</i>	4,51 "	11,25 "			
10,45 "	4,12 "	<i>Ljungby</i>	4,22 "	10,56 "			
11,8 "	4,34 "	<i>Tutaryd</i>	3,52 "	10,26 "			
11,31 "	4,56 "	<i>Ryssby</i>	3,29 "	10,4 "			
11,51 "	5,15 "	<i>Målaskog</i>	3,9 "	9,44 "			
12,25 e. m.	5,50 e. m.	<i>Vislanda</i>	2,30 e. m.	9,6 f. m.			
			N:r 6.	N:r 8.			
			+	⊙			

Inledning

Järnvägen mellan Vislanda och Bolmen sträckte sig genom tämligen glest befolkade socknar, där man dock kunde märka en liten koncentration i små stationssamhällen, efter hand som tågtrafiken väl kommit i gång på allvar.

De som bodde på rimligt avstånd från de nya järnvägsstationerna fick därmed en väsentlig förbättring i postgången och kunde, om de så önskade, dagligen efterfråga post i biljettluckan. Det var ett snäpp bättre än vad de nära fem år tidigare tillkomna lantpoststationerna i anslutning till kronobrevbäringsreformen kunde prestera. De låg i stor utsträckning i kyrkbyarna och vissa socknar hade dessutom hugnats med lantbrevbäring under samma år som järnvägen blev färdig. I ett par fall innebar järnvägens tillkomst att år 1874 tillkomna poststationer blev indragna och dess kunder hänvisade till järnvägsstationerna (Boaryd och Bolmstad).

Liksom på många andra håll i landet blev de minsta förenade poststationerna bara av utpräglat lokalt intresse. De har inte satt särskilda spår i de postala dokumenten annat än i undantagsfall och det finns inte mycket att berätta om dem.

Bland de äldre dokument som berör "vår järnväg" kan nämnas ett brev den 16 september 1878 från styrelsen för järnvägen Vislanda-Bolmen med säte i Växjö. I det brevet föreslår man poststyrelsen att de blivande stationsföreståndarna i Ryssby och Bolmen skulle få en årslön på 360 kr och att de i Målaskog, Tutaryd och Angelstad skulle få 240 kr för själva postsysslan. Detta accepterades med den justeringen att ersättningen i Ryssby prutades till 300 kr.

Från posthistorisk synpunkt är egentligen avvecklingen av de förenade post- och järnvägsstationerna av större intresse. De bedömdes inte ha tillräckligt trafikunderlag att överleva som fristående enheter i det postala nätet, när samgående med järnvägen upphörde på grund av järnvägens nedläggning 1966, eller, som i Tutaryd, sex år dessförinnan. Den bilåkande lantbrevbäringen hade blivit så effektiv och lantbrevbärarna fått så pass stora befogenheter att berörda hushåll inte kom i kläm. De som bodde på något avstånd från stationen fick snarare en förbättring i förhållande till situationen dessförinnan, då de behövde besöka poststationen för att uträtta postärenden.

Kunderna vid poststationerna i Angelstad och Bolmen var förberedda för anslutning till lantbrevbäring ett halvår före järnvägsnedläggningen, medan den i Målaskog dröjde sig kvar till det sista tåget gick på banan, den 30 september 1955, en dag som uppmärksammades mycket i bygden.

Vid tillkomsten av järnvägen 1878 ville bolaget att en postkué skulle *"begagnas i de tåg som stå i förbindelse med stambanans upp- och nedgående snälltåg, helst antagligt är, att icke ringa postutväxling kommer att äga rum såväl emellan stationerna å bolagets järnväg som emellan dessa samt Växjö, Karlshamn, Malmö och en mängd andra orter"*.

Önskemålet om en postkupé med sorteringspersonal fick inte något gensvar vid järnvägens tillkomst. Postinspektör Westman i Malmö anmälde den 26 december 1878, att *"för postbefordring å Vislanda-Bolmens Järnväg allt sedan järnvägens öppnande den 5 sistlidne oktober blivit använt ett fack om 20 kubikfots rymd och befunnits motsvara behovet"*.

Frågan om en postkupé återupptogs med framgång elva år senare. Då kunde tillkomsten av järnvägens fortsättning, bandelen Bolmen-Halmstad, medge genomgående trafik från västkust till östkust. Till Vislanda fanns ju sedan augusti 1874 direktjärnväg från Karlshamn med samma spårvidd som medgav genomgående trafik. Samma år hade dessutom spåret mellan Karlskrona/Kalmar och Alvesta blivit klart för allmän trafik på hela sträckan, så att man den vägen kunde nå Vislanda via Alvesta på normalspår

Efter utbygganden av smalspåret till Halmstad fanns således förutsättningen för att sätta in genomgående postkupéer mellan Vislanda och Halmstad. Järnvägen hade nu blivit mera effektiv och kunde spela en avgörande roll för samhällsutvecklingen i området.

Men låt oss ändå gå tillbaka till tågstarten 1878 för att ägna uppmärksamhet åt problem som mötte den tidens ansvariga inom postledningen. De skulle ha förmåga att ta ställning till hur den nya kommunikationsleden skulle utnyttjas och på vad sätt detta skulle påverka redan befintliga postleder på landsvägarna i området.

Till frågorna 1878 hörde t ex den om hur potsföringen skulle ordnas landsvägsledes mellan Halmstad och banans slutpunkt i Bolmen. Diligenslinjen mellan Växjö och Halmstad hade ändrats att utgå från Vislanda, när södra stambanan hade blivit färdig och järnvägen mellan Alvesta och Väsjö hade öppnats för trafik (1865).

Nu tänkte sig länets chefspostmästare Janne Lagerström i Växjö att det var lämpligt att slopa diligensen på delsträckan Vislanda-Ljungby och låta den utgå från Ljungby.

I ett brev till poststyrelsen den 16 augusti 1878 lade han fram en plan på hur denna diligenslinje kunde organiseras så billigt som möjligt med hänsyn till nödvändiga skjutsbyten m m. Han skickade ett utkast för tidtabell till diligenslinjen efter dess avkortning, en tidtabell *"vars antagande säkerligen skulle föranleda ganska betydlig besparing för postverket, kanske mera än 3.000 kronor för år"*.

Poststyrelsen gick ett steg längre. Dess beslut blev att diligenslinjen skulle upphöra i sin helhet. Den post som var avsedd för orterna väster om stationen i Bolmen, alltså till området mellan Bolmen och Halmstad, skulle i stället befordras med häst och vagn av personer som fick entreprenad på sådan befordran. Någon persontrafik skulle inte längre förekomma i postverkets regi och de s k postiljonsbeskickningarna ansågs inte behövliga. Dessa avsåg bevakning av medföljande post och de var i realiteten ibland en slags hjälp åt passagerarna.

Kontakten med de bönder och gästgivare som hade svarat för diligensens körning mellan Vislanda och Halmstad blev uppsagda. Postmästaren i Halmstad fick poststyrelsens uppdrag att inte bara säga upp samtliga gällande kontrakt om sådan befordran utan också att utbjuda "forsling av kärpost till hugade skjutsande" och göra upp förslagskontrakt med dem. De som hade skjutsat mellan Vislanda och Ljungby miste på grund av tågets tillkomst helt sin inkomst av detta, men väster om Ljungby var erfarna postbönder med och tävlade med anbud för uppgifterna.

Det kom in 17 anbud från personer som var intreserade av att få kontrakt. Buden varierade mellan 1 krona 40 öre och 3 kronor per mil inklusive häst, åkdon och seldon. Bland dem som bjöd för sträckan mellan Skeen och Hillehult fanns Maria Johansson i Vrå. Hon hade haft ett tidigare kontrakt angående skjutsning av den diligens som nu skulle dras in. Hennes bud låg på en ersättning av 2 kronor 25 öre för varje postförd mil med tillägget:

"Och som jag under 13 års tid utan anmärkning låtit befordra Diligensposten emellan Hillehult och Skeen så föranlåter jag våga hoppas att denna min anmälan och detta mitt erbjudande måtte av Kungl. Styrelsen beaktas framför någon annans".

Det hjälpte inte. Sven Peter Andreasson i Åkerbergshult erbjöd sig i brev den 14 september 1878 att göra samma jobb för 1 krona 50 öre per mil. Detta kom till Maria Johanssons kännedom och den 23 september skrev hon bl a följande till postkontoret i Halmstad:

"... och får jag härjämte erbjuda mig att under instundande skjutsperiod skjutsa kärposten från Skeen till Hillehult för en ersättning

av en (1) krona fyrtioåtta (48) öre för milen, eller 2 öre mindre än den minstbjudande, och erinras att borgensförbindelse är förut åt mig insänd. Som jag under flera år skjutsat postdiligensen å ifrågavarande linje, och för densamma håller fyra (4) hästar, är det obilligt att på så kort tid realisera så dyra djur".

Bönen hörsammades och i ett brev till poststyrelsen den 7 oktober 1878 sände postmästare Pylhsson i Halmstad ett kontraktsexemplar med Maria Johanssons underskrift. Tre andra personer kontrakterades för kärreposten mellan Bolmen och Skee. Sven Peter Andreasson, vilken, som nämnts, i efterhand underbjöds av Maria Johansson, fick så småningom arbete som lantbrevbärare i Vrå.

En annan följd av järnvägens tillkomst blev den att lantbrevbäringslinjen mellan Ljungby och Angelstad drogs in. I stället inrättades en poststation i Angelstads stationshus.

Gästgivaregården i Skee var före järnvägens tillkomst skjutsombytesplats för diligenserna mellan Vislanda och Halmstad till dess järnvägen öppnades för posttrafik. Skee var en viktig knutpunkt i postnätet och passerades av en nordsydlig linje mellan Svenljunga i Västergötland och Liatorp vid södra stambanan. Men det skulle ju dröja till 1889 innan järnvägen från Vislanda förlängdes västerut. Då kom den inte att passera Skee, som därmed förlorade sin kommunikationsbetydelse.

Innan dess inträffade emellertid en intressant förändring, som bör nämnas såsom direkt beroende av järnvägen. Det rör en för sydsmåländska förhållanden tämligen ovanlig företeelse - sjöpostbefordran. En extra kommunalstämma med Annerstads socken den 11 maj 1884 föreslog att kärreposten från Bolmen västerut till Skee skulle ersättas under sommarmånaderna med sjöpostbefordran från Angelstads förenade post- och järnvägsstation till poststationen i Skee.

Kyrkoherde P J Rydeman i Annerstad utsågs av stämman att *"ingå till Kungl. Generalpoststyrelsen med ansökan i denna för ortens trafik viktiga sak och därvid församlingens talan föra"*.

Under den följande remissbehandlingen begärde postinspektionen i Malmö ett uttalande från tjänstgörande poststationsföreståndaren i Angelstad, Jöns Jönsson. Han var delägare i ångbåten *"Ebbe"*, som skulle användas för posttransporten och uttalade sig inte oväntat positivt:

"En dylik anordning anses både lämplig och i överensstämmelse med vad allmänheten länge som en önskan uttalat". Han beskrev fartyget i sitt svar till postinspektionen med bl a orden *"Ångslupen är ej däckad. Endast en mindre kajuta finnes i fören"*.

Han var noga med att också lämna uppgift om färdvägen och om transportavstånd för post till och från båten:

"Ångbåtens tilläggsplats vid Angelstad är i omedelbar närhet av stationshuset och genom spår och en rakvagn kan saker direkt transporteras från ångbåten och tvärtom. Poststationen i Skee ligger omkring 2 à 300 meter från tilläggsplatsen. Det enda stället som Ångslupen under vägen anlöper är Annerstad ungefär 1/4 mil från Skee".

Postinspektör Hugo Winroth besökte Angelstad och Skee. I sin framställning till poststyrelsen den 10 juli 1884 framhöll han bl a, att *"å ångslupen finnes en låst kahytt, där den karterade posten kunde under resan i fullkomlig säkerhet förvaras"*. I sin tillstyrkan åberopade Winroth bl a den låga kostnaden, 25 öre per tur i vardera riktningen, ett belopp som inkluderade transporten till och från båten såväl i Angelstad som i Skee.

I Stockholm mötte förslaget inga svårigheter och efter ett brev den 14 juli 1884 till postmästaren i Ljungby gick startskottet för den något originella postföringen. Den fortsatte i drygt fem år. När förlängningen västerut av järnvägen från Vislanda öppnades för allmän trafik den 5 november 1899 mellan Bolmen och Halmstad, försvann behovet av att nå Skee, eftersom postföringen överfördes från landsväg till järnväg på hela sträckan till Halmstad. I förbigående bör nämnas att en motsvarande postföring fanns på ån Lagan mellan Ljungby och Hamneda. Den upphörde vid tillkomsten av bandelen mellan Strömsnäsbruk och Värnamo den 16 juni 1899.

Om övriga förändringar av postorganisationen som genomfördes i anslutning till järnvägens tillkomst berättas kort under respektive avsnitt i det följande, där jag tar läsaren med på en tänkt färd från Vislanda västerut till Bolmen.

Dessförinnan vill jag ändå påkalla läsarens uppmärksamhet genom att citera Smålandspostens referent, så som denne återgav upplevelsorna av invigningen av järnvägen till Bolmen i det tidsningsnummer som kom ut tisdagen den 5 oktober 1878.

Jag gör det flera sidor långa citatet av flera skäl. Ett är att jag vågar förmoda att författaren var Alfred Hedenstierna (1852-1906) som ofta skrev under pseudonymen *"Sigurd"*. Det berättas att han som referent åt Smålandsposten bland annat väckte länshövding Gunnar Wennerbergs beundran, inte minst för stor minnesförmåga.

Gunnar Wennerberg är kanske mest känd som skald och tonsättare. Något som man gärna förknippar med hans namn är duett-samlingen *"Gluntarna"*. Han har producerat sig i mycket större utsträckning. Som talare och skald nådde han mycket högt.

Hänvisande till det kortfattade referat, som vi redan i lördags hade nöjet att meddela våra läsare, vilja vi i dag gifva en något mera i detalj gående skildring af denna högtidliga fest.

Väderleken, som var renig och bläsigt, syntes föga egnad att låta de, merändels magra, stenrika trakter, genom hvilka tåget passerade framtå i en inbjudande dager. Emellan Wislanda och Målaskog ser man intet annat än stenbundna backar och buskartad skog, här och där afbruten af sjöarna Trehörningarna och Tjurken öfver och förbi hvilka liniengår åtskilliga gånger. Ett under arbete varande granitblock, ernadt att uppresas invid banan, i närheten af Pehr Wieselgrens födelsegård, skall för framtiden blifva en erinran om den härligare minnesvård, hvilken denne Smålands utmärkte son uppbyggt åt sig själf inom den svenska kyrkan.

Ryssby är en af banans glanspunkter, den leende naturen vid Ryssby sjöns stränder, de tätt liggande, välbyggda gårdarna Skeda, Sunnerå, Ugglansryd, Våraboda samt Nygårds, Östrabys och Vestrabys byar, af hvilka flera, vid klart väder, synas i rån linien, det i hög kultur varande jordbruket: allt förenar sig att göra denna ort till en angenäm hvilopunkt för ögat. Sjön Immen är liten och af ingen betydelse såsom kommunikationsled. I närheten af Tutaryd station antyda vidsträckt myrar med god odlingsjord, att jernvägen derifrån, i en framtid, kan påräkna icke så liten trafik. Trakten närmast Ljungby erbjuder den vackra anblicken af stora, släta åkerfält. Vål sköta gifva de ett fördelaktigt begrepp om der boende landtmäns idoghet, hvilken naturligtvis fått en ytterligare sporre medelst jernvägens dragande genom deras marker.

Angelstad, näst Ryssby den vackraste punkten på vägen, har äfven vidt omkring vackra omgifningar, förhöjda af Kjösens sköna stränder. En vik af denna sjö går nära intill stationen i söder, och på de öfriga sidorna har man bördig mark och löfskog, hvart man vänder ögat. De grådaskiga trägårdsgårdarna, hvilka vanligen i Småland genom sina fula kommateringar stora och förvilliga naturens sköna meningar, förekomma här mycket sparsamt. Vid Bolmen besåg konungen lastageplatsen m m, förfriskningar intogos, och efter 30 minuters uppehåll skedde återfärden.



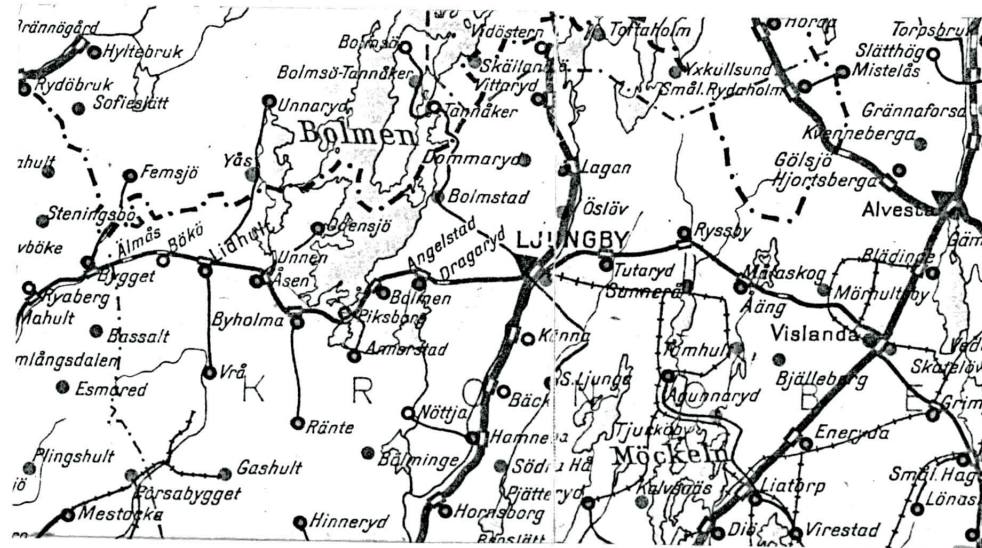
Utdrag ur 1904 års post- och järnvägs-karta

I allmänhet går denna bansträckning genom en, serdeles i Småland, sällsynt jemn och lämplig lokal: kurvor, böjningar och stigningar äro föga märkbara och mossarna torde ha gjort ingenjörerna mest besvär.

Huru vid invigningen tillgick, hafva vi förut meddelat; vi vilja nu endast nämna, att alla arrangementer voro vidtagna med smak och omsorg: en mängd af flaggor voro placerade såväl nere vid stationen som uppe i byn, och den i grönt dekorerade fasaden på det midt emot stationshuset belägna, till festsal apterade, godsmagasinet prunkade med en mängd af svenska unions-, norska, danska och skandinaviska flaggor samt var dessutom prydd med Smålands-, Sunnerbo-, Allbo- och riksvapnet. På dess perron var en 3 fot hög estrad uppförd, hvilken liksom gångbanan var klädd med blått kläde. På denna estrad stod konungen såväl under kyrkoherde Rydemans bön som då han, med förut angifna ordalag, förklarade jernvägen öppnad.

Ljungby köping företer i dess nuvarande skick, med vackra, nybyggda hus, stora och väl planerade torg och allmänna platser, väl anlagda trädgårdar m m, ett samhälle, stadt uti ett stadigt men hastigt framåtskridande. Den nära köpingen flytande Lagaån, hvars starka vattenkraft lemna ett rikt tillfälle till industriella anläggningar, torde nu komma att uppskattas till sitt fulla värde.

Festsalen var synnerligen väl klädd, och talrika ljuskronor och transparenter kring dess sidor gifvo en strålande belysning åt de 7, af läckra rätter och fina viner dignande borden, vid hvilka ungefär 110 deltagare i festen fingo godt utrymme. Konungens bord vid södra långsidan af salen var dukadt i hästskoform och rymde 25 personer, hvilka utgjordes af H. Maj:ts svit och de af öfriga gäster, som dertill blifvit befallde. Festsalens vackraste dekoration utgjordes dock utan gensägelse af ortens damer, hvilka, placerade vid norra långsidan erbjudo åsynen af en småländsk vinterträdgård, som till och med öfverträffade postmästare Palmes, hvilken eljest ådrog sig mycken beundran.



Utdrag ur 1939 års post- och järnvägs-karta

Då middagen led mot sitt slut, framträdde länets höfding och höll till konungen ett tal, hvars hufvuddrag vi, oaktat det hårt anlitade utrymmet, ej kunna neka oss nöjet att delgifva våra läsare, äfven med fara att genom bristande minne i någon mån vanställa detsamma, hvarföre vi på förhand utbefeja oss den högt aktade talarens benägna ursäkt. Sedan herr landshöfdingen tackat H. Maj:t å sina egna, de närvarandes och hela ortens vägnar för den glädje, dess höga persons närvaro gifvit åt dagens fest, framhöll han hurusom landsfadrens besök i en ort af riket blifva ändock, om möjligt, högre värderade, om dessa besök, såsom med Sunnerbo är händelsen, varit ytterst sällsynta. "Jag vågar påstå", yttrade talaren, "att detta är första gången någon svensk konung, i fredliga ärenden och med Sunnerbo till sitt slutliga mål, besökt dessa nejder. Då dessa besök fördom skedde, var det för att i Sunnerbo, den dåvarande gränssorten, bereda och utföra krigets värk eller stifta fred; derföre är Eders Maj:ts besök vid detta högtidliga tillfälle oss dubbel t kärt. E.M. stod nyss vid Bolmens strand: hade väderleken varit gynnande, så hade E.M. då kunnat se det historiskt namnkunniga Bolmsö, det i sagorna mångbesjungna Finnveden, der Arngrimar och Härngrimar fostrats till hugstora dåd, der den främste och mest storslagne af Finnvedens kämpar, den ryktbare Angantyr, med det ännu ryktbarare svärdet Tirfing lefde, och der dessa kämpar slutligen fattade det olycksdigra beslutet att med örlog hemsöka drottarne på Samsö". (Här följde en skildring af den bekanta "Hervorasagan", full af effektsulla vändningar och glänsande poesi. På skaldens tungomål, fast i obunden form tecknades Angantyr's död samt huru hans dotter Hervord, föraktad och behandlad som en trälinna, med sådan våldighet och kraft anropade sin faders skugga, att den bröt sje lifva grafsvens fjettar och ännu en gång bringade Tirfing till verksamhet i bardaleken). "Och jag påstår att vi igenfinne denna Hervords anda i allt vad Smålands söner sedan dess gjort och verkat på vetenskapens, mödans, ärans och industriens fält. Eller är det icke Hervords okusliga kraft och energi, som lifvat en Werelius, en Linné, Fries och en Wieselgren att bryta sig djupt ned i vetenskapens schakter? Är det icke Hervords anda som visar sin styrka hos den småländske bonden då han med ihärdig förtröstan odlar och plöjer sina fält - fält, der stenen utgör en regel och jorden ett undantag? Igenkänna vi icke modet hos Angantyr's dotter, då denne samme bonde i tider af våld och fara för fäderneslandet, kläddes i vapen och kallades att strida mot farorna och döden? Eller hvad betydade ord, dem vi ständigt återfinna på historiens blad: 'Smälänningarna gingo först i elden, smålänningarna började striden' eller 'Konungen satte sig i spetsen för smålänningarne' och då vi vända om bladet, så finna vi oftast att anfallet kröntes med seger.

På Lützens slagfält der hjeltekonungen föll, omgifven av Smålands tappra söner, der strålade deras ära klarast, der beseglade mängen af dem med sitt blod kärleken till konung och fädernesland, men äfven eljest finna vi ständigt våra landsmäns namn inflätadt med Carlars och Gustafvers ärofulla minnen.

Och i senare tider, då Oscarsnamnet i bredd med dessa vunnit vår kärlek och beundran har den andre bäraren af detta namn, särskildt för vår ort, gjort sig kär och dyrbar genom att med sitt konungsliga understöd möjliggjöra ett sträfvande, hvars mål denna samma ort med sina varma önsknings och förhoppningar omfattat, men utan Ers Maj:ts hjälp svårigen kunnat vinna: åter skall det heta: 'Konungen satte sig i spetsen för smålänningarne och segern vanns'. Vi hafva här icke samlats för att likt barn glädja oss åt lokomotivets brus i våra nejder, ej heller öfver att genom detta samfärdsmedel det blir oss möjligt att inom kort se den sista ved-

pinnen lemna våra skogar! Nej! vi glädja oss deröfver att, då vi genom denna nya bansträckning, som i dag blifvit öppnad, kommit i en lättare förbindelse med den yttre världen, detta skall blifva ett medel till hyfsning, bildning, så att odlad bygd och odladt sinne, gudsfruktan och sedlighet må derigenom vinna mer och mer utbredning i dessa trakter. Så tänka och känna vi, så måste och böra vi åtminstone känna, om vi skola våga att upprigtigt glädjas öfver att se vår älskade konung ibland oss. Och således stormäktigste, allernäddigste konung, vågar jag nu att föreslå en skål för Eders Maj:t, med en önskan för konungens lycka och välgång ur djupet af alla våra hjärtan! Långe lefve Hans Maj:t Konung Oscar den andre!"

Hurrarop, fanfärer och folksångens afsjungande följde herpå. I sitt svar på hr landshöfdingens tal framhöll Hans Maj:t hurusom den i folksången uttalade önskan att hans krona ej måtte blifva tung, redan på ett lyckligt sätt gått i fullbordan, enär det hotande moln, som så länge sväfvat öfver konungaborgen genom Hennes Maj:ts drottningens sjuklighet, nu synes vilja vika, och intet kan i högre grad göra kronan både lätt och tung än glädje och sorg inom konungens familj. Något längre fram uttalade Hans Maj:t särskildt sina välönsknings för den ort, som genom den nya jernvägens öppnande kan hoppas ett hastigare framåtskridande, och lyckönskade densamma att hafva öfvervunnit de svårigheter och fördomar, hvilka med företaget varit förknippade, bland andra isoleringens fördom, som mängenstädes ännu är stark i vårt land. Hans Maj:t, som för dagen var klädd i generalsuniform, såg stark och frisk ut samt visade det mest lefvande intresse för allt hvad han såg.

Festen afslöts 4.45, då tåget afgick till Wislanda, hvarifrån konungen fortsatte resan med extratåg till Helsingborg och vidare till Hven.



Bolmens station omkring 1925. Publ med tillstånd av SJK-F.

1863-12-01--

Vislanda

I ett brev den 18 augusti 1863 skrev styrelsen för Statens järnvägs- trafik till poststyrelsen att *"tvenne nya stationer å Södra Stam- banan, båda tillhörande 3:dje trafikdistriktet, den 1ste nästkomman- de september, till allmänhetens begagnande upplåtas, nämligen Wieslanda, belägen 1,7 mil från Liatorp, eller 16,6 mil från Malmö, och Alfvesta, belägen 3 mil från Liatorp, eller 17 mil från Malmö."*

Man kunde möjligen tänka sig att en förenad poststation efter detta besked skulle öppnas i Vislanda den 1 september, men detta dröjde till den 1 december 1863. Stationsinspektorn Nils Nilsson fick ansvara för posttjänsten under de första tio åren. Därefter övertog stationsinspektorn J Andersson chefskapet.

Vislanda blev knutpunkt genom tillkomsten av järnvägen till Karls- hamn den 29 juni 1874 och till Bolmen den 4 oktober 1878. Detta medförde så stor ökning av arbetsbördan för järnvägspersonalen att post och järnvägsgöromål måste skiljas åt. Detta skedde dock först 1877, då läroverksadjunkten Christian Groth antogs till före- ståndare. Han byttes redan följande år ut mot Emma Öhrström.

Efter stationsinspektör J Anderssons period som poststationsföre- ståndare har någon förening av post- och järnvägstjänst inte före- kommit i Vislanda. Vi lämnar därför Vislanda därhän i detta sam- manhang. Den som önskar mera posthistoriska uppgifter om Vislanda, kan få sådana till livs i boken *"Kommunikation i Allbo"* (posthistorisk skrift 4).



Under mina skolår i Norrköping var det en upplevelse att vid början av varje längre lov komma med stambanetåget till Vislanda och få byta till smalspåret mot Ljungby.

Mörhult

När man lämnade Vislanda för en färd med smalspårståget mot Ljungby, följde detta banan nära nog norrut under den första sträckan tills det passerade under stambanan i en viadukt och svängde västerut. Den första hållplatsen var Mörhult, där någon poststation aldrig inrättades.

De som bodde i Mörhult liksom de boende i Mjöhult, Fällan och Lönshult med flera byar lät på egen bekostnad med olika bud hämta posten i Vislanda tre gånger i veckan. En tid efter att anhalten i Mörhult var färdig, skrev representanter för Mörhult till poststyrelsen år 1902 och föreslog att posten skulle få skickas med tåg från Vislanda till Mörhult och delas ut av banvakten.

Detta var inte postmyndigheterna med på, men en lantbrevbäring ställdes i utsikt. En sådan kom också till stånd och skomakaren Karl Fredrik Kornell fick gå den drygt 10 km långa sträckan tre gånger i veckan för 75 öre per tur. Linjen utsträcktes år 1908 till Piggaboda och Åäng. Den sistnämnda platsen hade också en hållplats vid "vår järnväg" men någon poststation tycks aldrig har förts på tal där.

1878-10-05--1966-09-30

Målaskog

Med tågstarten öppnades en poststation i Målaskog, där stationsfö- reståndaren Anders Magnus Wastenson skulle ta ansvar också för postärendena enligt den handskrivna uppgiften *"Poststationerna i Riket"*. Det är osäkert om han i realiteten verkligen tillträdde där.

Enligt motsvarande källa med titeln *"Uppgift å Poststationerna i Sverige, upprättad i början av år 1896"* var det Lars Olsson som svarade för rulljangsen från början och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för den dubbelsidiga verksamheten: Carl Axel Gustafsson (1911-1915), Oscar Wilhelm Johansson (1915-1944), Gunnar Edvar Alm (1944-1960) och Signe Julia Eugenia Lundqvist (1960 -1966). Poststationen drogs in med utgången av september 1966. Ersättningen blev lantbrevbäring från Ryssby varifrån den sedan 1903 befintliga lantbrevbäringslinjen till Lammakulla ändrades att utgå.

Namn Boaryd 1874-01-01--1878-10-04
 Ryssby 1878-10-05--Pib, I-köp, Storgatan 7, 341 76 RYSSBY

Ryssby

I anslutning till kronobrevbäringsreformen öppnades med 1874 års ingång en poststation i Boaryd ca 6 km söder om den terräng där smalspåret skulle dras fram fyra år senare. Den poststationen kom att flyttas några hundra meter norrut från sin ursprungliga plats på den korta tid som förflöt innan järnvägen föranledde en omorganisation.

Denna medförde indragning av poststationen med namnet Boaryd och öppnande av en järnvägspoststation i Ryssby. Där fick stationsföreståndaren Albrecht Kraak ta ansvar för posten. I juni 1883 efterträdde han av Anders Magnus Wastensson enligt uppgift i en källa, men först i juni 1885 enligt en annan. Han torde emellertid ha varit i tjänst till juni 1908, då stationsinspektör Nils Mortimer Schönbeck tog över. Denne hade tidigare varit föreståndare för järnvägspoststationen i Tutaryd.

Post och järnväg skildes åt i Ryssby redan den 1 juli 1919. Stationsinspektorns dotter Ester Schönbeck blev med postvana som biträde åt sin far föreståndare för den från järnvägen skilda poststationen eller några år. Någon förening av post- och järnvägstjänst har inte förekommit senare i Ryssby, varför vi lämnar stationen därhän. Uppgifter om såväl Boaryd som Ryssby finns i boken *"Posthistoria från Ljungby kommun"* (Posthistorisk skrift nr 1),



1878-10-05--1960-06-30

Tutaryd

Stationsföreståndare L Johansson fick ta ansvar för den poststation som öppnades i Tutaryds järnvägsstation vid tågstarten den 5 oktober 1879. Denna uppgift måste lämnas med reservation för att källan kan vara felaktig. Enligt en färskare källa var det Nils Mortimer Schönbeck, som fick vara med om tågstarten i Tutaryd, den man som i juni 1908 flyttade till Ryssby. Då efterträdde han av Carl August Sundqvist. Därefter har följande järnvägsanställda ansvarat för posten i Tutaryd: K G Möller (1932-1940), Marta Möller (1940-1948) och Signe Julia Eugenia Lundqvist (1948-1960).

Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Ljungby den 1 juli 1960 och fr Lundqvist förflyttades till Målaskog.

1831-01-01--

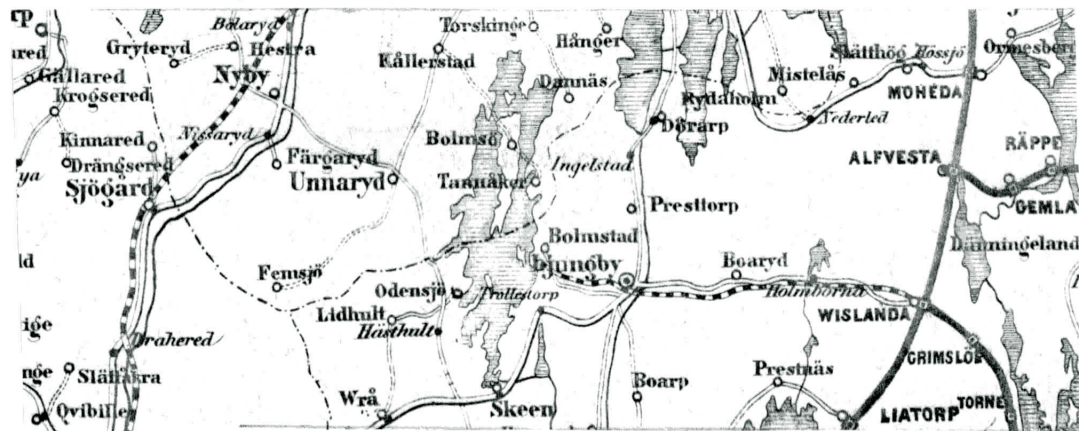
Ljungby

I Ljungby fanns sedan 1831 års ingång ett förvaltningspostkontor. Där förekom inte expeditonstjänst kombinerad med järnvägsgrönmål. Jag lämnar därför postkontoret därhän i detta sammanhang. Den som är intresserad av postkontorets historia kan ta del av boken *"Posthistoria från Ljungby kommun"* (nr 1 i den posthistoriska skriftserien).

Bolmstad

Järnvägen gick inte till Bolmstad vid sjön Bolmens östra strand, men av 1875 års post- och järnvägskarta kan man få intryck att den hade planerats på det viset.

1874-01-01–1878-06-30



Jag tar ändå med ett avsnitt om Bolmstad i detta sammanhang. Den lantpoststation, som öppnades där med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen, påverkades av järnvägen så tillvida, att den drogs in kort tid efter att en poststation hade öppnats i Angelstads stationshus.

Före 1874 fick Bolmstad-borna sin post i en lösväska som utväxlades med postkontoret i Ljungby. Den kunde upphöra när poststationen öppnades där. Området ingick i Angelstads socken och det var kontroversiellt att förlägga poststationen till Bolmstad och inte till kyrkbyn längre söderut vid spetsen av sjön Kösen (kyrkbyn är ej utmärkt på klippet ovan ur 1875 års postkarta).

Till föreståndare för poststationen i Bolmstad antogs verkmästaren J Andersson med 50 kr i årsarvode. När man bestämde sig för Bolmstad som postcentral hade man varken tagit hänsyn till att såväl kommunalnämndsordföranden och organisten J M Andersson bodde i kyrkans närhet eller till att fjärdingsmannen Andreas Persson bodde i Näglinge söder om Bolmstad.

Vad som hade vägt tungt i vågskålen, det var säteriet i Bolmstad. Det var där ansvaret för lösväskan hade legat före 1874 års ingång. Olägenheterna med poststationens placering i socknen insågs tidigt. Skolläraren Fredrik Fagerström förde pennan och sände den 27 februari 1874 till poststyrelsen ett brev, undertecknat av 37 personer, för att söka få rättelse till stånd. I detta brev ville man "älska tro det", att förslaget om kronobrevbäringsens upphörande till den senast samlade riksdagen hade föranletts av "å en del orter rådande svårigheter om den enskilda postutväxlingen".

Man angav tre noggrant specificerade skäl för att motivera sin anhållan "att den postanstalt, som blivit inrättad i Bolmstad, måtte genast bli förflyttad till Angelstad kyrkoby". Ett skäl var att kronoposten intill årsskiftet 1873/74 hade avlämnats och mottagits vid Angelstads kyrka, medan fjärdingsmannen och andra tjänstebrevsberättigade nu måste uträtta postärenden "tre kvarts mil från kyrkan i en av socknens nära nog utkanter, med direkta bud eftersom ingen trafik av betydelse passerar det hållet, och är det här i orten lönlösa fjärdingsmansbetyret härmed ytterligare betungande".

Vidare poängterade skrivelsen, att man tidigare hade kunnat lämna, hämta och efterfråga brev vid postkontoret i Ljungby, dit all socknens trafik gick, och att man på grund av läget för den nya poststationen hade skada i stället för gagn av densamma. Litet elakt tillades att eftersom Bolmstad "endast är ett säteri om blott 3 mantal, kan icke gården eller stället vara lämpligaste platsen inom socknen".

De klagande gick till och med så långt att de erbjöd sig att "kostnadsfritt för Kungl. Postverket med gångbud avhämta och avlämna all den post som emellan Ljungby och Angelstad samt tvärtom intill innevarande års slut kommer att avsändas, såväl krono- som enskild post". Avslutningsvis nämns i brevet, att anledningen till att man lade så stor vikt vid bifall till ansökan var, att de flesta av undertecknarna hade anförvanter vid de många järnvägsbyggnaderna inom Sverige "samt utomlands uti Danmark, Tyskland och Amerika". Arbetsvandring och emigration hade tydligen satt sina spår. Möjligheten att arbeta som rallare runt om i landet hade tagits väl till vara av arbetslösa sunnerboiter.

Under den följande remissbehandlingen ställde sig kronofogden inte bakom angelstadsbornas klart motiverade önskan utan framhöll att de som bodde i södra delen av socknen kunde "hämta sin post å Skeens en halv mil från sockengränsen belägna poststation. I övrigt torde böra tagas i betraktande av att ägaren av Bolmstad har mer än tio gånger så stor post som hela den övriga socknen".

När man läser dokumentet, ställer man sig gärna frågan hur kronofogden kunde belägga sista delen av sitt påstående utan att åberopa någon statistik. Man funderar kanske också litet över hur det var med objektiviteten, när han tillade att han inte kunde finna något annat motiv för ansökan än ovilja mot ägaren av Bolmstad.

Nu skall vi minnas att denna skriftväxling ägde rum under första halvåret 1874, alltså innan den definitiva sträckningen av Vislanda-Bolmens järnväg var fastställd. Kronofogdens delvis citerade brev daterades den 9 maj 1874. Det innehåller också bl a följande passus:

"Egentliga orsaken till poststationens förläggande vid Bolmstad är, att en järnväg blivit projekterad mellan Vislanda och Bolmstad". Uttalandet är kanske inte så säreget, när man tar del av kartklippet på sid 16, enligt vilket den planerade järnvägen från Vislanda faktiskt slutar blint i Bolmstad. Det var väl ändå knappast något starkt argument vid tiden för planering av organisationen efter kronobrevbäringens upphörande. Kronofogden framhöll också att gångpost mellan Ljungby och Angelstad vore mera osäker än den redan inrättade kärrposten mellan Bolmstad och Ljungby. Till synes helt oriktigt tillade han att *"i Angelstads by icke finnes någon person, som är tjänlig till stationsföreståndare"*.

I avslutningen av sitt remissyttrande påyrkade kronofogden *"ogillande av Angelstads sockenmäns ansökan och att Bolmstad måtte bibehållas som poststation, åtminstone tills frågan om den omnämnde järnvägens sträckning hunnit avgöras"*. Länsstyrelsen hade samma uppfattning och föreslog poststyrelsen att lämna ansökan utan avseende. Så blev det också beslutat.

Det visade sig några år senare, att den planerade järnvägen inte kom till Bolmstad. Poststationen där drogs in samtidigt som lantbrevbäring inrättades mellan Ljungby och Angelstad vid halvårsskiftet 1878, således några månader innan tågtrafiken började. När denna startade den 10 oktober 1878, drogs även lantbrevbäringen från Ljungby in, eftersom Angelstad då fick sin efterlängtdade poststation, nu i järnvägsstationen.

Därmed blev lantbrevbäringen Ljungby-Angelstad en av de mest kortlivade i postverkets historia. Den skulle emellertid återuppstå i modern form, bilburen, när den förenade post- och järnvägsstationen i Angelstad drogs in med utgången av mars 1966.

Ett försök att återfå poststationen i Bolmstad gjordes utan framgång 40 år efter indragningen. Den framställningen i juni 1918 lämnar vi därhän och konstaterar blott, att efter ytterligare 16 år öppnades ett postbombud i Bolmstad. Det fanns under perioden 1934-07-01–1963-06-09.

1878-10-05–1966-03-31

Angelstad

Efter avvikelser till lantpoststationen i Bolmstad återvänder vi till Ljungby och fortsätter därifrån med tåget västerut. Vi passerar hållplatsen i Dragaryd, i vars närhet en liten sidoväg för ner till en badplats i sjön Kösen. Därifrån har jag glada minnen av min uppväxttid liksom också från den närbelägna torvmossen, där jag tillbringade många svettiga arbetstimmar under ofredsåren 1941-1942.

I Dragaryd var det aldrig fråga om att inrätta någon poststation. Det var alldeles för nära Angelstad, dit den fåtaliga befolkningen kunde vända sig för postärenden från tågstarten den 5 oktober 1878. Enligt poststyrelsens handskrivna personalförteckning blev Jöns Jönsson anställd som föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen där. Han följdes av Magnus Sundberg, som fick uppleva den på sid 6-7 omtalade sjöposttrafiken från Angelstad.

Hans årsarvode var vid starten av denna 240 kr. I en begäran hos poststyrelsen den 12 oktober 1886 om högre arvode för själva postsysstlan hänvisade han till arbetsökning på grund av *"stor transitpost under hela seglationstiden alla dagar utom söndagar, av såväl karterad som lös post"*. Han begärde ökning till 420 kr om året, men postinspektör Hugo Winroth i Malmö prutade på detta till 300 kr, vilket poststyrelsen fastställde genom beslut den 23 december 1886.

Sundberg avgick den 30 april 1916 och efter vakans övertog Johan Herman Svensson poststationen den 1 juli 1916. Årsarvodet hade efter 1903 års allmänna reglering stigit till 420 kr. Det blev bättre efter hand, även om föreståndarna för de små järnvägsstationerna aldrig tycks ha ansett sig vara tillräckligt väl tillgodosedda med hänsyn till den ständiga uppässning som låg dem.

Anders Gustaf Magnusson övertog poststationen i Angelstad 1943 och var kvar som ordinarie innehavare till 1951. Därefter har befattningen innehafts av Edith Marianne Bengtsson (1951-1956), Ingrid Ros-Marie Johansson (1956-1963) och Kjell Roland Eriksson till indragningen med mars månads utgång 1966. Då ersattes poststationen med lantbrevbäring från Ljungby.

Bolmen

Vi har nu kommit fram till ändpunkten för järnvägen. Bolmen skulle elva år senare också bli ändpunkt för den från Halmstad anslutande järnvägen, varigenom det fanns direktförbindelse från Vislanda till västkusten.

Järnvägspoststationen i Bolmen öppnades således redan dagen efter tågstarten den 5 oktober 1878. Stationsinspektör Samuel Fredrik Lengqvist blev enligt järnvägsbolagets beslut den 19 september 1878 antagen till föreståndare för järnvägspoststationen. Han avgick den 31 oktober 1915 och efterträddes av stationsföreståndaren Knut Albert Hentz.

Poststationen i Bolmen drogs in med mars månads utgång 1966. Dess sista föreståndare var Erik Agnér (1945-1947), Knut Johan Holm (1947-1956) och Erik Valter Karlsson (1956-1966).

Nedläggningen av den genomgående banan mellan Halmstad och Vislanda skedde i etapper. På den 33 km långa sträckan mellan Halmstad och Bygget upphörde sålunda trafiken med juni månads utgång 1966 och på den 31 km långa sträckan mellan Bygget och Bolmen tre månader senare. Samma dag, den 30 september 1966, gick också de sista tågen i trafik mellan Bolmen och Vislanda.

Järnvägen var då förstatligad sedan den 1 juli 1943 i vad gäller sträckan Vislanda - Bolmen och sedan den 1 juli 1947 av sträckan Bolmen - Halmstad. Två bolag var sålunda engagerade i den förbindelse, som på smalspåret gick så att säga från kust till kust, Halmstad - Bolmens järnväg (HBJ) i samtrafik med Karlshamn - Vislanda - Bolmens järnväg (KVBJ). Det sistnämnda hade uppstått den 1 juli 1908 genom sammanslagning av sträckorna Karlshamn-Vislanda och Vislanda-Bolmen.