

## CIRKULÄR.

1863.

N<sup>R</sup> 2.*Till samtliga Postförvaltare i Riket,**angående postbefordringen å jernväg.*

Från och med den 16 nästinstundande februari komma att inträda åtskilliga förändringar i sättet för posternes befordran å jernbana.

Med undantag endast för Södertelje öfre station äfvensom alla de orter, å hvilka finnes postkontor eller postexpedition, blifva vid samtliga Statens jernvägsstationer äfven inrättade poststationer, hvilka i allmänhet och der ej särskildt annorlunda förordnas, förestås af stationsinspektör, stationsmästare eller annan jernvägstjensteman på stället.

Å Vestra Stambanan kommer, såsom förut, postbefordringen att verkställas medelst särskilda postkupéer för hvardera af linierne Stockholm—Halsberg och Halsberg—Göteborg, hvilka kupéer emedlertid blifva fullständiga postanstalter och benämnas, den förra »**postexpeditionen å W. S. B. N:r 1**» och den sednare »**postexpeditionen å W. S. B. N:r 2**».

Alla' de försändelser, vare sig bref- eller paketpost, hvilka med fördel kunna befordras å någon del af Vestra Stambanan, skola af postanstalterne i Riket tillsändas vederbörande postkupé öfver någon af de vid linien belägna postkontor eller postexpeditioner, nemligen till *postexpeditionen å W. S. B. N:r 1* öfver Stockholm, Södertelje, Sparreholm, Katrineholm, Wingåker eller Halsberg, samt till *postexpeditionen å W. S. B. N:r 2* öfver Halsberg, Wretstorp, Finnerödja, Töreboda, Sköfde, Falköping, Alingsås eller Göteborg.

Härvid väljes den expeditionsväg, å hvilken posten snarast linner jernbanan.

Erik Lindgren

## Om Posten vid järnvägen

Vislanda -  
Karlshamn

## Innehåll

Inledning	3	Ryd	20
Vislanda	7	Fridafors	20
Grimslöv	9	Hovmansbygd	22
Torne	12	Hemsjö	22
Hulevik	13	Åkeholm	23
Ulvö	14	Svängsta	24
Ålshult	16	Gungvala	25
Norraryd	17	Asarum	26
Sammanbindningsbanan	18	Karlshamn	29

Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 357

### Karlshamn—Wislanda.

(Från den 7 november 1875.)

Från Karlshamn	kl.	Pkxp. XIV. (Tåg nr 4)	Pkxp. XIV. (Tåg nr 2)	Från Wislanda	kl.	Pkxp. XIV. (Tåg nr 1)	Pkxp. XIV. (Tåg nr 3)
		8,20 f. m.	1,42 e. m.			6,50 f. m.	2,26 e. m.
Asarum	"	8,35 "	1,57 "	Grimslöf	"	7,16 "	2,34 "
Svängsta	"	8,57 "	2,20 "	Torne	"	7,40 "	3,16 "
Hemsjö	"	9,26 "	2,49 "	Ulfö	"	8,17 "	3,54 "
Hofmansbygd	"	9,46 "	3,8 "	Ålshult	"	8,43 "	4,22 "
Ryd	"	10,28 "	3,50 "	Ryd	"	9,13 "	4,51 "
Ålshult	"	10,54 "	4,17 "	Hofmansbygd	"	9,50 "	5,30 "
Ulfö	"	11,20 "	4,44 "	Hemsjö	"	10,8 "	5,48 "
Torne	"	11,57 f. m.	5,21 "	Svängsta	"	10,38 "	6,17 "
Grimslöf	"	12,19 e. m.	5,43 "	Asarum	"	10,57 "	6,36 "
Till Wislanda	"	12,42 e. m.	6,6 e. m.	Till Karlshamn	"	11,10 f. m.	6,50 e. m.

1875 års posttidtabell för järnvägen mellan Wislanda och Karlshamn.

### Wislanda—Karlshamn.

Plk. 191	Plk. 183	Brl.			Näsjö	12 <sup>38</sup>	5 <sup>15</sup>	9 <sup>15</sup>
Tåg 6.	Tåg 4.	Tåg 2.			Malmö	1 <sup>0</sup>	7 <sup>48</sup>	10 <sup>40</sup>
			Km.					
6 <sup>0</sup>	9 <sup>45</sup>	2 <sup>45</sup>			Wislanda 1, 42	9 <sup>15</sup>	1 <sup>5</sup>	6 <sup>41</sup>
6 <sup>17</sup>	10 <sup>4</sup>	3 <sup>9</sup>			Grimslöf	8 <sup>58</sup>	12 <sup>47</sup>	6 <sup>25</sup>
6 <sup>29</sup>	10 <sup>18</sup>	3 <sup>26</sup>			Torne	8 <sup>41</sup>	12 <sup>29</sup>	6 <sup>13</sup>
6 <sup>54</sup>	10 <sup>45</sup>	—			Ulfö (ej f.)	8 <sup>12</sup>	—	5 <sup>49</sup>
7 <sup>10</sup>	11 <sup>3</sup>	4 <sup>20</sup>	Brl.	Tdn. Skd.	Ålshult	7 <sup>53</sup>	11 <sup>33</sup>	5 <sup>33</sup>
7 <sup>22</sup>	11 <sup>15</sup>	4 <sup>32</sup>	Tåg 8.	Tåg 8.	Norraryd (ej f.) 41	7 <sup>39</sup>	11 <sup>16</sup>	5 <sup>21</sup>
7 <sup>23</sup>	11 <sup>17</sup>	4 <sup>36</sup>	6 <sup>10</sup>	6 <sup>10</sup>	Norraryd	7 <sup>38</sup>	11 <sup>11</sup>	5 <sup>20</sup>
7 <sup>29</sup>	11 <sup>23</sup>	4 <sup>45</sup>	6 <sup>19</sup>	6 <sup>19</sup>	Ryd	7 <sup>34</sup>	11 <sup>6</sup>	5 <sup>16</sup>
7 <sup>30</sup>	11 <sup>24</sup>	4 <sup>46</sup>			Ryd	7 <sup>33</sup>	11 <sup>5</sup>	5 <sup>15</sup>
7 <sup>43</sup>	11 <sup>38</sup>	5 <sup>7</sup>			Fridafors	7 <sup>16</sup>	10 <sup>41</sup>	5 <sup>3</sup>
7 <sup>53</sup>	11 <sup>50</sup>	—			Hofmansbygd (ej f.)	7 <sup>5</sup>	—	4 <sup>51</sup>
8 <sup>3</sup>	12 <sup>2</sup>	5 <sup>39</sup>			Hemsjö	6 <sup>52</sup>	10 <sup>7</sup>	4 <sup>39</sup>
8 <sup>13</sup>	12 <sup>13</sup>	5 <sup>54</sup>			Åkeholm	6 <sup>39</sup>	9 <sup>50</sup>	4 <sup>28</sup>
8 <sup>22</sup>	12 <sup>24</sup>	6 <sup>9</sup>			Svängsta	6 <sup>30</sup>	9 <sup>38</sup>	4 <sup>20</sup>
8 <sup>37</sup>	12 <sup>41</sup>	6 <sup>30</sup>			Asarum	6 <sup>11</sup>	9 <sup>16</sup>	4 <sup>4</sup>
8 <sup>45</sup>	12 <sup>50</sup>	6 <sup>40</sup>			Karlshamn 35	6 <sup>0</sup>	9 <sup>0</sup>	3 <sup>55</sup>
						Tåg 5.	Tåg 1.	Tåg 3.
						Plk. 183	Brl.	Plk. 191

Denna tidtabell från 1906 visar att det dagligen gick två postkupéer mellan Wislanda och Karlshamn i varje riktning. Dessutom fanns brev-läds-post en gång om dagen.

### Förord

En förhållandevis tidig bibana till södra stambanan var småspårs-järnvägen mellan Wislanda och Karlshamn. Den öppnades för allmän trafik den 29 juni 1874 och posten tog den i bruk för trafik två dagar senare. Åt denna och dess stationer med postservice ägnas detta häfte. Efter sammanslagning med Wislanda-Bolmens järnväg och senare samtrafik med Halmstad-Bolmens järnväg var järnvägen ändå inte bärkraftig. Det skulle bara dröja omkring 20 år efter bandelarnas övertagande av SJ innan de lades när. Sist av de tre bandelarna drabbades sträckan mellan Wislanda och Karlshamn, som lades ned i tre etapper 1979, 1971 och 1979 (i sista fallet för godstrafik).

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 järnvägs-poststationerna 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 Wislanda till Karlshamn med en avvikelse till en närliggande lantpoststation, Skatelöv.

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 januari 1999

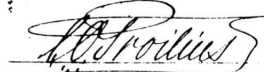
Erik Lindgren

N:o 2051. Juk. den 20 Aug. 1863.

Till Kongl. General Post Styrelsen.

Kongl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik får härmed understå, att hvar nya station i Södra Skåne, med tillhörande 3/4 trafik distriktet, den 1<sup>de</sup> utskottkommande Septembris, till allmänhetens begagnande öppnades, nämligen Vislanda, belägen 1,7 mil från Listerås, eller 15,6 mil från Malmö, och Alvesta, belägen 3 mil från Listerås, eller 17 mil från Malmö, och för Styrelsen, beträffande tågans afgångstider, härtil i den äldre kinnens blifna befarande som farat, hanvisade till, erlagda ritningar, som likväl torde komma att förändras då banan mellan Skulleby och Jönköping till för trafik öppnad, hvilket samtidigt sker för inrevarande av utgång och hvar som Styrelsen förändret gkall gifva närmare underrettelser.

Trafik-Styrelsen emottar meddelande, härunder, med anledning af nu anmälda nya trafiklinier, Kongl. Poststyrelsen önskar några förändring med afseende på det för dess räkning tillräckligt, och spregvarande distrikt begagnade transportat. Stockholm den 18<sup>de</sup> Augusti 1863.



1863 den 20 aug. sändt till Kongl. Poststyrelsen.

afslutad till Styrelsen af

Ett brev till poststyrelsen från styrelsen för Statens jernvägstrafik berättade, att stationerna i Vislanda och Alvesta skulle öppnas den 1 september 1863. Postanstalterna på samma platser inrättades tre månader senare.

## Inledning

Det tidiga skede under vilket järnvägen växte fram har bidragit till att kontakter mellan postverket och järnvägsbolaget är svårfunna i arkiven. Det finns brev rörande järnvägen som utväxlats mellan poststyrelsen, postinspektionen i Malmö och järnvägens trafikchef men jag är osäker på om det har förekommit någon omfattande skriftväxling i stil med den som jag funnit för senare tillkomna järnvägar. Klart är dock att även i detta fall gjordes en grundlig planering. Den avsåg bl a ställningstaganden till vilka järnvägsstationer utmed linjen som skulle förenas med poststationer. Enligt vokabulären skulle järnvägsföretaget "tillförbinda" stationernas föreståndare att handha postgöromålen.

Koncession för järnvägen hade erhållits i januari 1872 och byggnadsarbetena tycks ha genomförts utan större friktioner. Troligen har det i den då rådande besvärliga situationen inte minst för småländska bönder och torpare ha varit förhållandevis lätt att få tag på nog med arbetskraft till projektet.

Trafikchef vid järnvägen Vislanda-Karlshamn var då löjtnant Oscar Filén. I slutskedet av järnvägsbyggnaden kom den 22 juni 1874 ett brev till poststyrelsen från "Carlshamn-Vislanda Jernvägsbyrå" som berättade att banan skulle upplåtas för allmän trafik den 30 juni. Hade manne Filén bedömt möjligt startdatum pessimistiskt - det lär nämligen ha varit så att tågen började gå regelbundet redan en dag före den av honom utsatta.

Hur det än förhåller sig med detta så valde postverkets ledning att ta den nya järnvägen i bruk för postbefordran från halvårets början, som också blev formell öppningsdag för de förenade poststationerna utmed banan. Detta var ganska ovanligt, åtminstone i den fortsatta utbyggnaden av järnvägsnätet. Man finner ofta att nya järnvägsstationer öppnades på "udda" datum. Detta framkallade ibland onödig brådska och postinspektören i Malmö föreslog vid ett tillfälle att avvakta med poststart på en ny järnväg till det närmast följande månadsskiftet.

I poststyrelsens cirkulär till postförvaltarna speglades tågstarten i en liten oansenlig notis, som också berättade att tre poststationer på andra håll i landet öppnades den 1 juli utöver de sju uppräknade på "vår bana", Svängsta, Härnäs, Hovmansbygd, Ålhult, Ulvö, Torne och Grimslöv, nämnda i den ordning de kom söderifrån räknat. En kopia av denna notis återges på nästa sida.

**Poststationer.** Sådana postanstalter öppnas den 1 nästinstundande juli månad i *Gusum* i Östergötlands län, i *Töre* i Norrbottens län, i *Tureberg* vid norra stambanan, samt vid de å jernvägslinjen *Karlshamn—Wislanda*, belägna stationerna *Svängsta*, *Härnäs*, *Hofmansbygd*, *Ålshult*, *Ulfö*, *Torne* och *Grimslöf*, alla af klassen I.

Af dessa stationer skall

*Gusum* lyda under postexpeditionen i Waldemarsvik och derjemte utvexla post direkt med postanstalterna i Söderköping och Gamleby,

*Töre* lyda under postexpeditionen i Råneå ..... » » »  
postanstalten i Nederkalix,

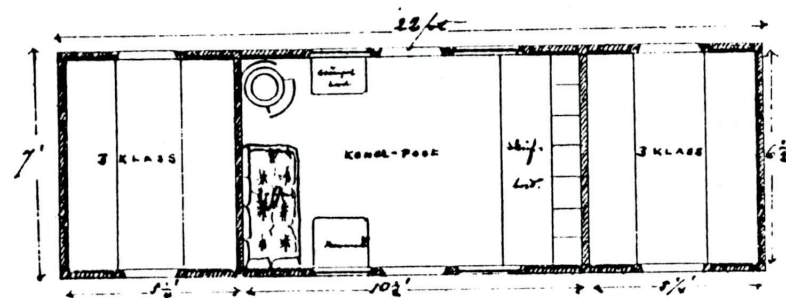
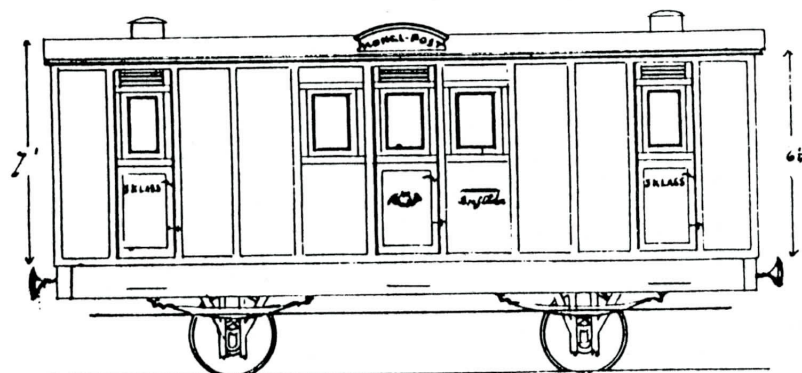
*Tureberg* lyda under Centrala Jernvägspostdistriktet ..... » » »  
postkupéexpeditionerna 3 och 9, samt

*Svängsta*,  
*Härnäs*,  
*Hofmansbygd*,  
*Ålshult*,  
*Ulfö*,  
*Torne* och  
*Grimslöf* } skola lyda under S. Jernvägspostdistr. ..... » » »  
postkupéexpeditionen n:r 14.

Cirkuläret anger kanske litet kufiskt för ett otränat öga, att de uppräknade nya poststationerna skulle lyda under södra jernvägs-postdistriktet samt postkupéexpeditionen n:r 14. Jag har inte kunnat finna någon handling som avser beställning av inredningen till denna postkupé, men en dammsugning av alla handlingar, som berör detta ärende, numera förvarade i Riksarkivet, skulle kanske ge belysning för frågan. Däremot vågar jag förmoda, att de som arbetade under den postkupéns första tid, hade det trångt och besvärligt, kanske i en halv personkupé, provisoriskt inredd.

Ingenjör Oscar Filén har emellertid satt spår av sitt intresse för att få förhållandena ordnade. Han skickade till poststyrelsen en ritning, daterad den 20 december 1875, vilken återges på sidan härintill. Det kanske kan synas litet märkligt att han på denna har "klämt in" postkupén mellan två små 3:e klass sittkupéer, där att döma av ritningen, sittplatserna funnits mitt emot varandra på ömse sidor om en mittgång med dörrar på vardera sidan av vagnen.

Jag har inte funnit någon handling som kommenterar ritningen och inte heller någon som bekräftar att poststyrelsen accepterat den. Den posttidtabell som återges nederst på nästa sida, tillämpades innan ritningen levererats. Den visar att postkupén vid detta tillfälle gick två gånger om dagen i vardera riktningen mellan Karlshamn och Wislanda. Den allmänna tidtabell, som låg till grund för posttidtabellen, återges på sid 6. Med början på sid 7 berättar jag något om poststationerna utmed linjen i den ordning de skulle komma vid en tänkt färd i riktning från norr mot söder.



Carlshamn den 20 December 1875.  
Oscar Filén

Detta är Oscar Filéns ritning över postkupén för jernvägen mellan Wislanda och Karlshamn.

TIDTABELL från och med den 7 November 1875.

Med från	Mil.	Alla dagar.			Sjufvets fr. Wislanda.			Upp från	Mil.	Alla dagar.			Sjufvets fr. Karlshamn.		
		N:o 1.	N:o 2.	N:o 3.	1.5. 1.5. 1.5.	1.5. 1.5. 1.5.	1.5. 1.5. 1.5.			1.5. 1.5. 1.5.	1.5. 1.5. 1.5.	1.5. 1.5. 1.5.	1.5. 1.5. 1.5.		
Wislanda	—	6.50 f. m.	2.25 e. m.	—	—	—	Karlshamn	—	—	6.20 f. m.	1.45 e. m.	—	—	—	
Grimsöf	0.5	7.14 "	2.50 "	0.56 0.28	—	—	Asarum	0.5	—	6.54 "	1.56 "	0.50 0.25	—	—	
Torne	1.4	7.36 "	3.12 "	0.98 0.49	—	—	Svängsta	1.1	—	6.53 "	2.15 "	0.77 0.38	1.20 0.60	—	
Ulfo	2.5	8.15 "	3.50 "	1.75 0.87	—	—	Hemsjö	1.9	—	9.22 "	2.45 "	1.33 0.66	2.12 1.06	—	
Åshult	3.2	8.38 "	4.16 "	2.24 1.12	—	—	Hofmansbygd	2.4	—	9.41 "	3.4 "	1.68 0.84	2.66 1.34	—	
Ryd	3.9	9.5 "	4.44 "	2.73 1.36	—	—	Ryd	3.4	—	10.18 "	3.40 "	2.35 1.19	3.80 1.90	—	
Hofmansbygd	4.9	9.50 "	5.30 "	3.43 1.71	—	—	Åshult	4.1	—	10.28 "	3.50 "	2.87 1.43	4.60 2.30	—	
Hemsjö	5.4	10.4 "	5.44 "	3.78 1.89	—	—	Ulfo	4.6	—	11.16 "	4.39 "	3.36 1.68	5.36 2.70	—	
Svängsta	6.2	10.58 "	6.17 "	4.34 2.17	—	—	Torne	5.9	—	11.20 "	4.44 "	4.13 2.06	6.60 3.30	—	
Asarum	6.8	10.57 "	6.55 "	4.80 2.40	—	—	Grimsöf	6.5	—	11.57 "	5.21 "	4.55 2.27	7.26 3.64	—	
Karlshamn	7.5	11.10 "	6.50 "	5.11 2.55 8.16 4.10	—	—	Wislanda	7.5	—	12.45 "	6.6 "	5.11 2.55	8.16 4.10	—	

Direktionen.

Från Nässjö till Malmö.  
 Snälltåg  
 Wislanda: Ank. 6,19 f. m. Afg. 6,23 f. m. | Ank. 2,11 e. m. Afg. 2,17 e. m.  
 Persontåg

## Wislanda

Anslutningen till den nya bibanan från södra stambanan gjordes i Wislanda. Där fanns en förenad post- och järnvägsstation sedan december månads ingång 1863. Själva järnvägsstationen i Wislanda hade upplåtits för allmänheten redan den 1 september 1863.

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

Wislanda blev knutpunkt genom tillkomsten av järnvägen till Karlshamn 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 föreståndare. Han byttes redan följande år ut mot Emma Öhrström.

Förre handlanden Carl Axel Bergdahl tog över 1884 men avled 1890, varefter hans änka Hanna fick överta ansvaret. Hon anlät Anders Emil Olsson Broberg som biträde. I realiteten fullgjorde han chefsgröromålen. Efter Hannas död 1893 hemställde några mera kända Wislanda-bor, bland dem kyrkoherde L Sjöborgh, kapten Claes Grönhagen, fabrikör Carl Johan Lindgren samt ägaren av Oby gods, hos poststyrelsen att Broberg skulle få bli ordinarie föreståndare

*"till följe av de goda egenskaper, som bemålde A E O Broberg ådagalagt under sin tjänstgöring härstädes, och det odelade förtroende av allmänheten han tillvunnit sig till följe av sin punktlighet vid utövandet av sin tjänst och det tillmötesgående och humana sätt att betjäna allmänheten som alltid ådagalagts. ---*

*Undertecknade hava sig bekant att lönen vid härvarande postanstalt är liten och kanske otillräcklig för en person med något utvecklade levnadsvanor, men Herr Broberg, som i alla avseenden är anspråkslös och sparsam, skulle med tacksamhet finna sig nöjd och tillfredsställd".*

Poststyrelsen beslöt den 6 mars 1893 att Emil Broberg skulle bli ordinarie poststationsföreståndare med 600 kr i årsarvode.

Som järnvägsknutpunkt krävde Vislanda stora arbetsinsatser med transiterande poster. På grund därav fann sig Broberg föranlåten att i ett brev den 1 juni 1897 be om extra ersättning utöver de 75 öre per dag som han hade utanför den kontraktsevenliga lönen för att ombesörja posttransporterna. I sin blygsamhet begärde han bara ett anslag på tio kronor i månaden till ett biträde. Postinspektören i Malmö intygade i sitt yttrande till poststyrelsen att Broberg hade visat "synnerligen stort nit" men prutade ändå på Brobergs önske-mål och föreslog "ett arvode av sju kronor 50 öre i månaden för bekostande av biträde vid göromålen å poststationen och vid posttransporterna". Poststyrelsen gick med på detta och senare fick Broberg även ett litet anslag under vintertid för expediering av nattposter.

När Broberg avled den 7 december 1902, upprättades ett förslagskontrakt med hans änka Anna Magdalena Emma Elisabet Broberg. Hon fick samma arvode, som Emil haft för de ordinarie göromålen, dvs 600 kr om året. I ett brev från poststyrelsen den 21 juni 1905 beordrades postmästaren i Alvesta att säga upp kontraktet med henne. Bakgrunden var ett regeringsbeslut enligt ett kungligt brev den 21 december 1904, som innebar att ett förvaltningspostkontor skulle öppnas i Vislanda. Detta genomfördes den 1 oktober 1905.

Därmed inträdde en ny fas i Vislandapostens historia. Postkontoret fick en grundligt utbildad chef samt ett underställt förvaltningsområde som omfattade poststationer i Grimslöv, Lönashult, Torne, Ulvö och Målaskog samt sex lantbrevbäringslinjer. Men samarbete i form av postservice åt kunderna var slut för gott. I en skrift som berör relationerna post-järnväg lämnar jag nu Vislanda därefter.

Två spårvidder i Vislanda med Du 200 och UBfo3yt 2122 för att använda järnvägens språk. Foto 1968 av Janis Priedits, Lund.



1874-07-01-(1994-09-02)

## Grimslöv

De förenade poststationerna som till en början var underställda postkupéerna och därmed också en järnvägspostinspektion, kom senare att lyda under postkontor. Sådana postkontor var i allmänhet belägna vid samma järnväg eller i dess relativa närhet.

Grimslövs förste poststationsföreståndare, Olof Olsson, var sålunda underställd postkupéexpedition XIV som gick två gånger varje dag mellan Vislanda och Karlshamn. Han fick åta sig postgöromål från den 1 juli 1874, som således blev startdagen för poststationen i Grimslöv i Skatelövs socken. Detta innebar emellertid ett ingrepp i den redan bestående postordningen inom socknen.

En poststation med namnet **Skatelöv** hade nämligen öppnats vid 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Den förlades till skolan i Skatelöv med läraren Carl Svensson som föreståndare. Han skulle få 100 kr i årsarvode men hann inte ens få två hela årslöner. Den 30 juni 1875 var poststationens saga all, ett år efter att postbefordran vidtagit på den förhållandevis närliggande järnvägen.

Det var lustigt nog inte från postens sida som det första skriftliga tecknet kom angående poststationens indragning, även om det nedan citerade brevet bara är tre dagar äldre än det brev från postinspektör Janne Geijer, som återges i faksimil på nästa sida. En kapten Berg i Grimslöv skrev den 9 juli 1874 bl a följande till poststyrelsen:

*"Då känt är att Kungl. Styrelsen välvilligt upptager meddelanden om lämpliga förändringar vid postgången, får jag vördsamt meddela att, sedan Karlshamn-Wislanda-Järnvägen blivit öppnad, finnes ej behov av poststation i Skatelöv, då vi äga Grimslövs station 1/4 mil därifrån. - - -*

*Ett önskemål är att Vislanda poststation förändras till postexpedition, en önskan som vunnit kompakt stadga, med alla skäl för sig, då nu en ny banled förenats med stambanan och stor diligenspost som Ljungby-Halmstad förefinnes. Stationerna Skatelöv, Lönashult och Häradsbäcks sorterande under Alvestad expedition har ej sållan fördröjt rek. brevs ankomst; sålunda ankom ett i Stockholm poststämplat brev av den 27 juni till Skatelövs station ej före den 4 juli, då det borde hava kommit den 29:e om expeditionen varit i Vislanda".*

Brevskrivarens önskemål att statushöja poststationen i Vislanda till postexpedition genomfördes inte förrän drygt 30 år senare, men indragningen av poststationen i Skatelöv genomfördes efter knappt ett år. Man kan tycka att det inte hade behövt dröja så länge, när man läser nedan återgivna underhandsbrev till en tjänsteman vid poststyrelsens trafikavdelning

Malms den 12 Juli 1874

Ärder Hübner!

Under mina inspektionsresor å Carlshamn-  
Vislanda järnvägen har jag blott aunnat  
äfven inhemtat att

Poststationen i Skatelöv ligger knappt 14 mil  
från järnvägs- och post stationen Grimslöv och att  
skäl kunde vara att indraga denna station,

Poststationen i Rypshult ligger ej mer än knappt  
18 mil från Hofmansbygd, hvaran den borde vara  
samma öde,

Kärsposten Vislanda-Årånabäck borde för-  
ändras, ifall Skatelöv indrages, till Törn-Årånabäck

Skall jag taga närmare vederhärpa och inkom-  
med förslag derom?

Hälsk vänn  
Jonne Sejer

Skatelöv kom att bli en av vårt lands mera kortlivade poststationer och för hembygdssamlade filatelister är ett frimärke stämplat där en verklig godbit. Det lär bara finnas något enstaka exemplar bevarat. Låt oss återvända till vårt spår efter denna lilla avvikelse.

I Grimslöv övertog Axel Skoglund ansvaret för stationen och posten den 15 maj 1897. Han följdes redan i mars 1898 av Jonas Eriksson och efter ännu en kort period av Robert Petersson.

Sven Uller, som övertog ansvaret den 12 januari 1904, blev länge kvar vid sin nya post, men också den siste järnvägsmannen med ansvar för post i Grimslöv. Post och järnväg skildes nämligen åt med 1918 års ingång och till handlanden Hilbert Hörberg flyttades poststationen. Den utvecklades positivt och höjdes till postexpedition med 1955 års ingång och blev med ny terminologi lokalpostkontor 1977 och fick förleden "lokal" avlägsnad med 1986 års ingång. 1900-talets sista årtionde bjöd på stora svängningar i fråga om utnyttjandet av postens betalningstjänster. Detta ledde till allt fler indragningar av postkontor eller i många fall till att de lämnades på entreprenad. För Grimslövs del blev det indragning och i publikationen "Meddelande Minnespoststämplar" kunde man läsa att postkontoret ersattes med lantbrevbäring från Vislanda den 5 september 1994.



Grimslövs järnvägsstation på 1920-talet.

## Torne

1874-07-01–1970-05-30

Nästa station på vår tänkta färd är Torne. Den förenades med postgöromål den 1 juli 1874 och järnvägens stationsmästare O P Hallbeck fick ta befälet. Beslutet om honom hade tagits redan 19 mars 1874 med ett fastställt årsarvode av 240 kr för själva postsysslan enligt anteckning i poststyrelsens handskrivna förteckning över rikets poststationer.

Han följdes av stationsmästaren Jöns Hylén. Årsarvodet höjdes redan i oktober 1875 till 300 kr och med 1896 års ingång till 360 kr. Poststationen lydde, liksom de övriga vid järnvägen, till en början under postkontoret i Karlshamn men överfördes i mars 1898 till Alvesta postområde och i oktober 1905 till Vislanda postområde i samband med statushöjning av poststationen där till postkontor. Ännu en höjning av arvodet för postgöromålen fick Jöns Hylén uppleva, nämligen till 420 kr efter 1903 års allmänna reglering av arvodena, vartill kom 240 kr i biträdesarvode.

Den 1 oktober 1905 övertog Carl August Jönsson poststationen i Torne men blott för en kort period. Redan i januari följande år antecknas nämligen Per Adolf Christian Hylén som föreståndare. Han var i tjänst till sin död 1943 i sitt 64:e levnadsår.

Wilhelm Thuné blev nästa föreståndare och efterträdde 1956 av Johan Arvid Olofsson. Denne fick uppleva poststationens indragning samtidigt med att järnvägstrafiken upphörde den 31 maj 1970.



Järnvägsstationen i Torne.

## Hulevik

1932-07-01–1966-05-31

Vi kommer nu till en station som inte fanns vid tågstarten 1874. Inte förrän med juli månads ingång 1932 inrättades en förenad post- och järnvägsstation i Hulevik, då med platsvakten Anna Lisa Johansson som föreståndare. Tre andra kvinnor svarade där för ruljangsen, som man säger ibland, efter hand som järnvägens ledning bytte platsvakter, nämligen Agnes Johansson, Sally Österberg och Anna-Lisa Kling.

Hållplatsen gjordes obemannad den 1 juni 1966 och därmed drogs poststationen in. De 65 hushåll, som hade använt sig av poststationen, betjänades därefter med lantbrevbäring från Lönsahult. Här kan tilläggas att poststationen i Hulevik hade fötts med stor vånda. Den 10 juli 1923 skrev ett hundratal personer under ett brev till postdirektionen i Malmö, till synes med B J Svensson som initiativtagare. De framhöll att kommunikationerna med den fyra kilometer avlägsna poststationen i Ulvö var besvärliga *"enär befintlig väg knappast tillåter något annat än gångtrafik. Då därtill kommer, att flertalet av oss har flera kilometers väg till Hulevik, men dubbelt så långt till Ulvö, måste vi tillryggalägga avsevärda vägsträckor varje gång ett postärende skall uträttas"*.

I en senare ansökan, daterad den 22 april 1924, erinrade man om det tidigare brevet och bifogade ett utdrag ur det protokoll, som fördes vid ett sammanträde med kommunalfullmäktige i Västra Torsås den 10 mars 1924. Enligt detta tillstyrktes petitionärernas ansökan på det livligaste. Ordförande vid sammanträdet var då Karl Sjöstrand, poststationsföreståndare vid lantpoststationen i Lönsahult under 27 år.

Postdirektör Olof Thormark i Malmö citerade i sin framställning till poststyrelsen uttalanden av berörda postchefer, uttalanden som var för sig gick både för och emot kundernas önskemål. Självt fann Thormark *"intet grundat skäl"* för att inrätta en poststation i Hulevik och poststyrelsens beslut den 7 februari 1925 blev, att framställningen inte skulle föranleda någon åtgärd. Det skulle gå ytterligare sju år, innan man efter nya ansträngningar lyckades få gehör för sina önskemål.

Indragningen av poststationen med maj månads utgång 1966 var, som nämnts ovan, beroende av att hållplatsen gjordes obemannad.



## Ulvö

1874-07-01--1960-06-30

Den vid tågstarten utsedde chefen för järnvägsstationen i Ulvö, G A Rast, blev också ansvarig för postservicen från juli månads ingång 1874, då med 240 kr i årsarvode för postgöromålen. För hans del var vistelsen där inte så långvarig. Han efterträddes efter kort tid av stationsföreståndaren Gustaf Fingal Lindblad.

Den 1 november 1893 tog Johan Petersson över, följd av Elias Eriksson den 15 maj 1897. I ett brev från poststyrelsen till postmästaren i Alvesta den 21 februari 1899 anmodades denne göra en tjänsteresa till Ulvö. Avsikten var att undersöka möjligheterna att anskaffa en ny poststationsföreståndare med lämplig lokal, då man ville skilja post och järnväg åt. Erikssons efterträdare 1899 hade av någon anledning bedömts som mindre lämplig för postärendena.

Postmästare Leo Herman Cervin i Alvesta föreslog Mathilda Jonsson. Hon åtog sig, dels att sköta poststationen och dels att fullgöra transporter mellan järnvägsstationen och poststationen vid hennes bostad för 240 kr per år. Nu gick det undan, för hon antogs redan från den 1 mars 1899, då post och järnväg skildes åt i Ulvö.

Kunderna tyckte att det var obekvämt när poststationen inte längre låg i järnvägsstationen. De gjorde tidigt en framställning om återförening. Denna förnyades i ett brev från järnvägsbolagets styrelse. Postverkets svar, vars formulering jag funnit väsentligt ändrad från det ursprungliga konceptet, angav att

*"den ifrågasatta förflyttningen skulle medföra en väsentlig olägenhet i ekonomiskt hänseende för de nuvarande poststationsföreståndarna, vilka fullgjort sina åligganden till Kungl. Poststyrelsens belåtenhet".*

Pluralformen ("de nuvarande poststationsföreståndarna") hänger samman med att brevet även avsåg svar på förhållandena i Hovmansbygd, vars poststation järnvägsbolaget också önskade få förenad.

Poststyrelsens svarsbrev avslutades med beskedet, att frågan skulle tas upp till förnyat övervägande, när ombyte av poststationsföreståndare blev aktuellt. För Ulvö dröjde detta länge, eftersom Mathilda Jonsson blev kvar på sin post livet ut. Hon dog i januari 1932 och sedan en vikarie uppehållit befatningen under en övergångstid, förordnades järnvägens Carl Agnér till poststationsföreståndare från den 1 juli 1932.

Carl Agnér ansvarade för posten i Ulvö under mer än 24 år. När han hade förflyttats till Vilshult den 1 december 1958, uppehölls befatningen på vakans av Gösta Elionsson till poststationens in-dragning den 30 juni 1960. Den ersattes då med lantbrevbäring från Lönashult.



Ulvö poststation efter 1932, då den hade återförenats med järnvägsstationen.



På gränsen mellan Allbo och Kinnevald lades en järnvägsbank över sjön Asnen. Sedan spåret rivits upp efter trafikens nedläggning år 1970 har cykelvägen "Asnen runt" lagts delvis på den gamla järnvägsbanken.

1874-07-01--1970-05-30

## Ålshult

Stationsmästaren O Björck hade utnämnts till föreståndare för järnvägspoststationen i Ålshult, men det är tveksamt om han verkligen tillträdde. Enligt en anteckning i poststyrelsens handskrivna matrikelblad skulle stationsföreståndaren Nils Persson Hentz ha tillträtt redan under loppet av år 1874. Årsarvodet för postgöromålen som från början var 240 kr, höjdes enligt poststyrelsens beslut den 26 juli 1895 till 300 kr.

Efter 1903 års allmänna reglering kunde Persson Hentz kvittera ut 420 kr om året för sina insatser åt postverket, vartill kom 240 kr i biträdesarvode. Beloppen höjdes till 540 resp 360 kr efter 1906 års allmänna reglering. De förhållandevis höga arvoden speglar stationens storhet under en period. Detta verifieras av en artikel i tidningen Smålandsposten, signerad HVEM i anslutning till att poststationen avvecklades i samband med att tågtrafiken upphörde med maj månads utgång 1970. Signaturen visste att berätta om hur skogsprodukter skeppades till hamn- och lastplatsen intill stationen. Dit kom från olika delar av sjön Åsnen flottar och prämar och dit fraktade bönder på vägarna sina lantbruksprodukter. Detta påminner mig om min farfar garvaren Carl Johan Lindgren, som med sin lilla ångbåt for till olika ställen utmed sjön för att inköpa virke till sin träskoproduktion i Vislanda.

Persson Hentz avgick den 30 september 1911. Efter en månads vakans tillsattes stationsinspektorn Ernst Henrik Walfrid Håkansson, medan dennes efterföljare, redan från den 1 december 1912, Algot Bernhard Gustafsson, hade titeln stationsföreståndare. Jag har inte kunnat finna, var Håkansson tjänstgjort tidigare. Förmodligen hade det varit på en station av större dignitet eftersom han antecknades som stationsinspektör i postmatrikeln, eller kunde det möjligen ha varit en tillfällig historia under storhetstiden för järnvägsstationen i Ålshult?

Gustafsson förflyttades till Hemsjö och efterträddes den 1 februari 1936 av Åke Lindblad. Denne flyttade till Everöd 1959 och Emil Fröjdenlund blev föreståndare med postansvar den 1 juli 1959. Han fick uppleva indragningen av Ålshults poststation den 30 maj 1970 och fick därefter tjänstgöring vid järnvägsstationen i Gemla.

1903-06-01--1958-10-31

## Norraryd

Det fanns ingenting i Norraryd av intresse för järnvägen, när den stod färdig på sommaren 1874. Från Kvarnamåla på järnvägen Växjö-Tingsryd byggdes emellertid en järnväg med samma spårvidd, 1067 mm, sydväst ut, som anslöt till Karlshamns-banan i Norraryd och togs i bruk för allmän trafik den 22 oktober 1900.

Någon poststation öppnades inte i Norraryd vid tågstarten från Kvarnamåla, men frågan om en sådan behandlades vid kommunalstämman med Almundsryds församling den 28 december 1900. Detta ledde till en formell framställning till poststyrelsen den 17 september 1901, dock ej undertecknad av stämman, vars behandling av ärendet ändå återropades.

Postmästaren i Karlshamn fick ärendet på remiss. I sitt svar till poststyrelsen den 25 januari 1902 framhöll han att Norraryd var en ödlig plats och att det inte var särskilt många som kunde ha nytta av en poststation, bland annat därför att lantbrevbäring var planerad till tjänst för flertalet. Han tillade bl a:

*"Såsom trafikanten vid en poststation i Norraryd skulle alltså närmast återstå folket i Blidingsholm och Hönshylte. Vad emellertid beträffar Blidingsholm synes intresset för den ansökta poststationen ej vara synnerligen stort, enär en av dess främste män - en nämndeman - på min förfrågan om hans mening i ämnet förklarar, att han icke ville lägga sig i saken".*

Vid behandling på högre nivå av framställningen blev den avstyrkt och av poststyrelsen avslagen den 18 februari 1902. Det är väl tveksamt om det negativa uttalandet av postmästaren i Karlshamn om "folket i Blidingsholm" var riktigt underbyggt. Det var nämligen just nämndemannen Gustaf Larsson i Blidingsholm som tog saken i egna händer och övertalade riksdagsledamoten C F Petersson i Dänningelanda att inge en skrivelse till poststyrelsen. Denne uttalade sig för en folkmängd på sammanlagt 587 personer, vilka uppgavs vid besök på järnvägsstationen i Norraryd finna det *"besynnerligt att vi skola nödgas resa extra ner till Ryd för att hämta och avlämna vår post. Vi få stå där vid Norraryd och se och veta att våra tidningar och post fraktas oss förbi ner till Ryd, vilket gör, att vi anse oss mera vanlottade i postbefordringen än andra, som till exempel de, som få sin post av Postverket befordrad medelst postbud till sina hem"*.

Postmästaren i Karlshamn föreslog att de berörda kunderna skulle betjänas med en lösväska "från en närbelägen poststation". Postinspektionen i Malmö såg annorlunda på saken: "Med hänsyn särskilt därtill, att stationen är föreningsstation mellan tvenne järnvägar, synes en poststation å platsen bliva till stor fördel för postutväxlingen mellan de postförande bantågen å linjerna Vislanda-Karlshamn och Kvarnamåla-Ryd, särskilt vid tågförseening men jämväl vid sådana fall, då, såsom för närvarande är fallet, vissa bantåg å Hönshylte-Kvarnamåla järnväg utgå från eller stanna i Norraryd".

Poststyrelsen beslöt att en poststation skulle öppnas i stationshuset den 1 juni 1903. Ansvarig för postärendena blev därmed stationsföreståndaren Helge Grönlund med 120 kr i årsarvode för denna del av sin arbetsinsats. I hans kontrakt fanns en klausul att, då han inte bodde i stationshuset, hade han skyldighet att under nattetid förvara Postverkets och Potsparbankens medel "samt i Postverkets vård varande värdeförsändelser" i sin bostad.

Helge Grönlund efterträddes den 15 juni 1927 av Gunnar Egron Robert Wedin. Denne följdes i maj 1946 av Karl Gustav Nilsson. Efter en vakans på tre månader 1955 tillsattes från den 1 september detta år Yngve Olof Lennart Ohlsson. Hans arbete med post blev begränsat till tre år, för poststationen i Norraryd avvecklades före järnvägens nedläggning. Den ersattes vid november månads ingång 1958 av lantbrevbäring från Ryd.

## Sammanbindningsbanan Norraryd-Urshult

Innan vi far vidare söderut från Norraryd kan vi ta en snabb blick på poststationerna utmed Hönshylte-Kvarnamåla järnväg, som var namnet på sammanbindningsbanan mellan Norraryd och Kvarnamåla. I riktning mot nordöst kommer man först till **Sjöryd**, där det fanns en hållplats när järnvägen togs i bruk för allmän trafik. Där byggdes ett sidospår för att möjliggöra lastning och lossning av vagnar. Detta bidrog till en framställning till järnvägsbolaget från en rad personer som bodde i trakten om att hållplatsen skulle bytas ut mot en fullständig järnvägs- och poststation. Detta accepterade järnvägsbolaget och efter dess framställning till poststyrelsen gjordes en utredning av postinspektionen och postkontoret i Växjö.

Detta resulterade i poststyrelsens beslut att en poststation skulle inrättas i järnvägsstationen i Sjöryd den 1 augusti 1905. Klas Albin Engström blev föreståndare med 180 kr om året i postarvode, höjt till 240 kr år 1915. Beloppet steg till 480 kr jämte 216 kr i dyrtidstillägg, innan post och järnväg skildes åt den 15 februari 1921.

Poststationen fick då vara kvar i stationshuset, men den nya föreståndaren Ida Matilda Engström, avlönades direkt av Postverket med 300 kr i årsersättning plus dyrtidstillägg 225 kr, ett tillägg som från den 1 juni 1922 minskade till 120 kr. Med skilsmässan mellan post och järnväg är poststationen i Sjöryd inte längre intressant för järnvägsintresserade läsare, men jag vill ändå tillägga att Engström efterträddes av Edla Lovisa Gustafsson i november 1933, att poststationen flyttades till handlanden Ernst Hj Augustsson den 1 mars 1943 och drogs in den 31 mars 1952.

I **Urshult** fanns en lantpoststation sedan 1874 års ingång. Med järnvägens tillkomst flyttades den till stationen vid tågstarten. Försök att få den flyttad därifrån gjordes nästan omgående men vann inte gehör. Axel Skoglund som hade varit föreståndare för järnvägsstationen i Grimslöv 1897-1898, blev ansvarig för postservicen. Han blev på sin post till pensioneringen och efterträddes den 1 november 1928 av Carl Willner, som dessförinnan varit föreståndare för järnvägspoststationen i Rösmåla sedan tågstarten.

Willner pensionerades den 1 juni 1932 och efter den uppkomna vakansen tillsattes som ordinarie chef från 1933 års ingång Erik Skoglund. Hans efterträdare den 1 maj 1940, Gunnar Linnell, fick uppleva postens skilsmässa från järnvägen den 1 mars 1948 i samband med att poststationen höjdes till postexpedition och flyttades till egna lokaler i en nybyggd fastighet.

Därmed var det slut på järnvägseran för posten i Urshult, men här kan tilläggas att utvecklingen i samhället med posten gick på samma sätt som på många andra håll under 1990-talet. Efter genomgången förändring av terminologin i olika etapper lämnades postkontoret i Urshult på entreprenad och blev "post-i-butik" hos AB Knut Lindgren, till synes med förbättrad kundtjänst på grund av det längre öppethållande som kunde bjudas i den nya organisationen.

**Rösmåla** fick en förenad post- och järnvägsstation vid tågstarten den 22 oktober 1900. Invånarna som tidigare behövt hämta och lämna post i Urshult, kunde nu vända sig till stationsföreståndaren Enoch Wictor Willner för sina postärenden. Denne efterträddes efter en kort vakans av Carl Fabian Sjöblom, som avled i februari 1934. Efter lång vakans tog Gerda Maria Svensson över i oktober 1936, följd två år senare av Gunnar Bertil Viktor Holm. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Rösmåla till dess poststationen drogs in i samband med tidtabellskiftet den 26 maj 1962: Sune Allan Elm (1940-1941), Arne Waldebrink (1941-1943), Edla Lovisa Gustafsson (1943), Sally Österberg (1944-1953) och Kerstin Svensson (1953-1962). Se mer om Rösmåla på sid 29.

1874-01-01--

## Ryd

Även Ryd fick en lantpoststation med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Den flyttades till järnvägsstationen den 1 juli 1874 och stationsinspektör N Lindberg utsågs till föreståndare enligt poststyrelsens bekräftelse den 19 mars 1874 av förslag från järnvägsbolaget. Tillgängliga handlingar visar inte om, eller hur länge, denne ansvarade för posten i Ryd, men han efterträddes av stationsföreståndaren Jonas Ericsson.

När postsparbanken inrättades ville Ericsson inte åta sig att handlägga ärenden som hänfördes till denna verksamhet. Det är ett av relativt svårfunna exempel på sådan vägran. Det var poststationsföreståndarnas eget val om de ville ägna sig åt postsparbanken. Ericssons efterträdare den 1 april 1898 Gustaf Fingal Lindblad hade intet emot postsparbanksgöromål. Han blev den siste järnvägsmanen i Ryd med postgöromål. Trafiken hade ökat så mycket att det var svårt att ha de skilda göromålen under en och samme persons ansvar. Den 1 november skildes posten från järnvägen.

Därefter utvecklades poststationen så positivt att den kunde höjas till postexpedition redan den 1 juli 1923. Utan vidare samröre med järnvägen är posten i Ryd för flertalet av läsarna ointressant men jag vill ändå nämna att posten med termen postkontor sedan 1986 ännu finns kvar i regi av Posten AB. En övergång till entreprenadpostkontor håller jag inte för otrolig i denna förändringarnas tid.

1893-07-01--1978-12-30

## Fridafors

Stationssamhället Fridafors växte fram på den småländska sidan i gränsområdet mellan Kronobergs län och Blekinge. Där fanns ingen sådan bebyggelse, när järnvägen drogs fram, att den motiverade ens en hållplats.

Nära två decennier senare fanns det industri på platsen genom att Fridafors Fabriks AB hade bildats år 1892. Det var ett tillräckligt skäl för en järnvägsstation. Trafikchefen vid järnvägsbolaget, nu Per Svanbeck, skrev den 8 december 1892 bl a följande till postinspektionen i Malmö:

*"Den 1 dennes har trafik- och telegrafstationen vid Fridafors öppnats för allmänheten och stationsinspektör där anställt, och får jag enligt uppdrag av Styrelsen för Karlshamn-Vislanda järnväg värdsamt hemställa, att poststation därstädes måtte anordnas, om möjligt den 1 instundande januari, eller på tid, som Postinspektionen finner lägligt".*

Önskemålen kunde realiserats från den 1 juli 1893, då stationsinspektör Hans Nordin fick börja ta ansvar för postärendena. Han skrädde inte orden, när han blev medveten om att hans önskan om arvodeshöjning för postärendena från 120 till 240 kr om året bara hade resulterat i en höjning till 180 kr:

*"Lönevillkoren enligt de upplysningar som mig lämnats av härvarande trafikbefäl, äro fixerade efter den bruttointkomst, poststationerna lämna, vadan då Fridafors lämnar över 1100 kronors årsinkomst, av mig kunnat påräknas närmast högre lönegrad eller 240 kr i stället för mig nu tilldelade 180 kr per år. Skulle ej detta kunna mig beviljas, får jag värdsamt härmed tillkännagiva att jag från och med den 15 instundande februari avsäger mig alla till mig lämnade uppdrag rörande skötseln av Postverkets angelägenheter".*

Efter postinspektionens tillstyrkan biföll poststyrelsen framställningen. Alternativet hade varit att skilja post och järnväg åt, men det hade med all sannolikhet blivit dyrare för postverket.

Den 1 december 1915 övertog Karl Ragnar Johansson befattningen som järnvägspoststationens föreståndare. Han avgick vid 63 års ålder 1949 och efterträddes då av Ivar Osvald Helgeby. Efter dennes avgång 1953 innehades befattningen av följande järnvägsanställda: Helge Gösta Magnus Ekman (1953-1956), Karl Johan Vilhelm Thuné (1956-1961) samt Bertil Gustav Söderberg och Erik Ohlsson (1961-1978).

Det kan synas egendomligt att den sistnämnde var i tjänst som poststationsföreståndare efter järnvägstrafikens nedläggning med maj månads utgång 1970. På den södra bandelen mellan Karlshamn och Ryd fanns det kvar godstrafik till och med mars 1981. Därigenom blev Fridafors en av vårt lands sista förenade post- och järnvägsstationer. Den avvecklades med utgången av 1978. En lantbrevbärare tog över servicen och hushållen i tätorten kunde utnyttja ICA-hallen "By-Center" som ombud för postärenden. Detta kan ses som en blygsam början i liten skala av det på 1990-talet i stor utsträckning genomförda systemet med post-i-butik. Det var dock mycket begränsade uppgifter som By-Center åtog sig i vad gäller postärenden. På vår tänkta färd lämnar vi nu Småland och fortsätter in i Ringamåla socken söder om Blekinge-gränsen.

1874-07-01--1960-06-30

## Hovmansbygd

Stationsföreståndaren S Hylén fick ansvaret för posten från juli månads ingång 1874, när Hovmansbygd var en av premiärstationerna på den nya järnvägen. Han följdes efter kort tid av Elias Eriksson. Redan den 1 november 1895 skildes post och järnväg åt och förre nämndemannen Håkan Persson blev föreståndare för den lantpoststation som öppnades i hans hem, följd i december 1899 av fröken Alma Theresia Nilsson.

Skilsmässan varade drygt tio år och den 1 juli 1906 förenades göromålen på nytt. Stationsinspektör Olof Olsson tog över ansvaret efter att ha haft motsvarande uppgift i Grimslöv under 23 år. Han följdes i december 1914 av Johannes Wollmark.

Denne flyttade till Ryssby den 1 maj 1928 och John David Teodor Gustafsson tog över ansvaret för posten i Hovmansbygd. När han avgick med mars månads utgång 1944, blev Axel Gunnar Andersson efterträdare med fem års erfarenhet av stationen i Törnåkra.

Trafiken i Hovmansbygd minskade allt mer och tjänstens lönegradsplacering därmed. Från den 1 november 1948 var det stationskarlen John Oskar Fjordevik som ansvarade för både post och järnväg under sex års tid. Efter en tids vakans tog trafikbiträdet Karl Hugo Savmyr över ansvaret den 1 mars 1955 och fick uppleva poststationens indragning med juni månads utgång 1960.

Namn Härnäs 1874-07-01--1875-01-31  
Namn Hemsjö 1875-02-01--1970-05-30

## Hemsjö

Nästa station på vår tänkta färd hade vid starten namnet Härnäs men kallades Hemsjö från den 1 februari 1875. Som föreståndare hade stationsinspektör C Holmgren utnämnts men han efterträddes tidigt av Gustaf Adolf Rost, vilken lämnade över till Gottfrid Isidor Carlsson i maj 1908. Efter hans pensionering den 1 oktober 1935 ansvarade följande ordinarie järnvägsmän för posten i Hemsjö: Algöt Bernhard Gustafsson (1936-1943), Erik Dahlberg (1943-1954), Martin Henning Sigvard Carlsson (1955-1959) och Nils Tore Sebastian Hellström (1959-1970). Vid trafiknedläggningen ersattes poststationen med lantbrevbäring från Olofström vid juni månads ingång 1970. Stationen hette **Härnäs** under dess sju första måna-

der. De ansvariga måste läsa varje notis från början till slut för att finna vad som rörde deras område i varje särskilt fall.

**Poststationer.** Den 1 nästinstundande februari kommer en poststation af första klassen att öppnas i *Guldsmedshyttan* å jernvägslinien Guldsmedshyttan—Storå inom Örebro län, hvilken poststation skall lyda under *postinspektionen i Westra Jernvägs-post-distriktet* och direkt utvexla post med postkontoret i *Nora*, postexpeditionerna i *Frövi*, *Lindesberg*, *Nya Kopparberget* och *Ludvika* samt poststationerna å jernvägslinien *Frövi—Ludvika* och poststationen i *Fanthyttan*.

Poststationen *Härnäs*, belägen å *Karlshamn—Wislanda Jernväg* i Blekinge län, skall från och med den 1 februari benämnas **Hemsjö**.

1902-12-15--1961-05-27

## Akeholm

I ett brev till poststyrelsen den 8 mars 1902 anmälde styrelsen för Karlshamn-Vislanda järnväg, att en station med namnet Akeholm var under anläggning och önskade veta, om poststyrelsen hade något att erinra mot detta namn. Det godkändes och poststyrelsen beslöt att en järnvägspoststation skulle inrättas.

Den 15 december 1902 blev startdatum med Carl Gustaf Agnér Olofsson som ansvarig föreståndare. Han avlöstes 1908 av August Berg, som svarade för trafiken till 1931. Därefter vilade ansvaret på Carl Alfred Johansson (1931-1961) och Rune Allan Johansson som siste man 1961. Poststationen drogs in vid tidtabellskiftet den 28 maj 1961. Nedan återges den posttidtabell som tillämpades från den dag då poststationen i Akeholm öppnades. Den 1 april 1916 utökades posttidtabellen med Gungvala.

### Vislanda—Karlshamn.

(Från den 15 december 1902.)

	7 <sup>10</sup>	11 <sup>10</sup> 4 7 <sup>10</sup> 1	Nässjö Malmö	6 <sup>2</sup> 8 <sup>21</sup>	9 <sup>21</sup> 10 <sup>12</sup>
	PK 191	PK 183			
	Tåg 4.	Tåg 2.	Km.		
	9 <sup>15</sup>	9 <sup>25</sup>	—	1 <sup>18</sup>	6 <sup>30</sup>
	10 <sup>12</sup>	3 <sup>19</sup>	8	12 <sup>58</sup>	6 <sup>21</sup>
	10 <sup>15</sup>	3 <sup>39</sup>	14	12 <sup>38</sup>	6 <sup>2</sup>
	10 <sup>42</sup>	4 <sup>15</sup>	26	12 <sup>2</sup>	5 <sup>33</sup>
PK 195	10 <sup>59</sup>	4 <sup>39</sup>	34	11 <sup>37</sup>	5 <sup>13</sup>
Tåg 6.	11 <sup>16</sup>	5 <sup>0</sup>	42	11 <sup>7</sup>	4 <sup>53</sup>
8 <sup>16</sup>	11 <sup>19</sup>	5 <sup>10</sup>	—	10 <sup>58</sup>	4 <sup>50</sup>
8 <sup>33</sup>	11 <sup>31</sup>	5 <sup>30</sup>	48	10 <sup>38</sup>	3 <sup>14</sup>
8 <sup>50</sup>	11 <sup>47</sup>	5 <sup>47</sup>	53	10 <sup>21</sup>	2 <sup>57</sup>
9 <sup>6</sup>	11 <sup>58</sup>	6 <sup>1</sup>	58	10 <sup>3</sup>	2 <sup>40</sup>
9 <sup>15</sup>	12 <sup>9</sup>	6 <sup>18</sup>	63	9 <sup>46</sup>	2 <sup>24</sup>
9 <sup>30</sup>	12 <sup>19</sup>	6 <sup>28</sup>	67	9 <sup>31</sup>	2 <sup>13</sup>
9 <sup>50</sup>	12 <sup>34</sup>	6 <sup>53</sup>	74	9 <sup>5</sup>	1 <sup>50</sup>
10 <sup>0</sup>	12 <sup>42</sup>	7 <sup>2</sup>	78	8 <sup>50</sup>	1 <sup>36</sup>
				Tåg 1.	Tåg 5.
				PK 183	PK 195
					PK 191

1874-07-01--

## Svängsta

Enligt poststyrelsens överenskommelse med järnvägsbolaget den 19 mars 1874 skulle stationsföreståndaren Jonas Ericsson svara för postsysslan i Svängsta, när den förenade post- och järnvägsstationen inrättades där den 1 juli 1874. Han avlöstes den 1 december 1876 av Carl Edvard Nilsson, född 1848. Denne var kvar på sin post ännu när post och järnväg skildes åt den 1 november 1918. I Konsumtionsföreningens hus 150 meter från järnvägsstationen inrättades nu en poststation helt i postverkets regi och den pensionerade 70-åriga järnvägsmannen Carl Edvard Nilsson blev föreståndare med lönen direkt utbetald från postverket. Tidigare hade den varit inbakad i lönen från järnvägsbolaget, som gjorde central avräkning med postverket.

Efter Nilssons död uppehölls befattningen som poststationsföreståndare på vakans tills poststationen kunde återförenas med järnvägen den 1 februari 1931. Då tog Hans Axel Vilhelm Hylén över ansvaret för posten, följd den 1 september 1947 av Erik Agnér, som hade varit föreståndare för järnvägspoststationen i Bolmen under drygt två år.

Trafikutvecklingen hade nu ökat så mycket att det åter blev aktuellt med skilsmässa mellan post och järnväg. Denna genomfördes den 1 maj 1953 och samtidigt stathöjdes poststationen till postexpedition. John Manfred Törnkvist trädde till som chef och postverket hyrde utrymme av SJ för verksamheten. Järnvägen hade förstatligats den 1 juli 1943.

Olle Svensson tog över chefskapet i Svängsta 1964 och fick i anslutning till poststationens 100-årsjubileum vara med om att lokalerna utökades i maj 1974. Då övertogs SJ:s gamla resgodsutrymme och inreddes med bl a personalrum och arkiv med blankettförråd.

Ett kvarts sekel senare blev det dags för flyttning till modernare lokaler. Postmästaren, som chefstiteln blev 1977 med ny terminologi, fick ta över ansvaret för service till ca 1660 hushåll. Efter divisionalisering och andra förändringar under 1990-talet sker postutdelningen från Karlshamn och bland den administrativa personalen både i Svängsta och Asarum kan man träffa privatekonomen Stina Lindström. Det satsas på mera än betalningsärenden och förmedling av försändelser i det nya Posten AB.

1916-04-01--1959-05-31

## Gungvala

I ett brev till postdirektionen i Malmö på sommaren 1915 gjorde korrespondenter i Gungvala stationssamhälle framställning om att få en poststation. Trafikchefen Emil Tillström vid Karlshamn-Vislanda-Bolmens järnväg, som företaget hette efter fusion den 1 juli 1908, skrev den 20 juli 1915 till postdirektionen, att en järnvägsstation beräknades bli öppnad i Gungvala för allmän trafik under augusti. Han framhöll *"lämpligheten av att poststation jämväl inrättas i Gungvala och förenas med järnvägsstationen"*.

Under den följande remissbehandlingen tillstyrkte postmästaren i Karlshamn och poststationsföreståndaren i Svängsta. Poststationsföreståndaren i Asarum var däremot mera tveksam, kanske mest beroende på fara för delbortfall av eget kundunderlag. Han skrev *"att posten till de orter, som berörs av den ifrågasatta poststationen vore högst obetydlig"*. Flera skäl talade emellertid för en poststation vilken skulle komma att betjäna omkring 1200 personer i byarna Gungvala, Råå, Rydedal och Danstorp samt vissa delar av andra närliggande byar.

Sedan postdirektören i en återremiss hade förklarat, att han vid inspektionsresa i orten hade kommit till den uppfattningen, att någon ändring av lantbrevbäringslinjen Asarum - Ihre inte borde vidtagas, beslöt poststyrelsen den 3 mars 1916, att poststationen med benämning Gungvala skulle öppnas den 1 april.

Stationsföreståndaren Carl Henrik Sandin fick ansvaret för posten. Efter hans pensionering den 1 december 1930 vilade ansvaret på följande järnvägsanställda: Carl Alfred Johansson (1931), Inga Björkman efter lång vakans med icke namngivna ansvariga (1936-1952), Barbro Hjördis Gunnarsson (1952-1954) och Inga Björkman åter (1955-1959).

Under sin andra period som ansvarig för stationen fick Inga Björkman vara med om dess indragning med maj månads utgång 1959. Under en övergångstid anordnades därefter ett postombud (inlämningsställe) hos handlanden Eric Vallentin Walltoft. Posten expedierades över Svängsta. Postombudet utnyttjades i mycket liten utsträckning, då lantbrevbärningen var effektiv och kunde med ökade befogetheter klara de flesta förekommande ärenden. Postombudet kunde därför utan försämrning av servicen dras in med oktober månads utgång 1962.

1874-07-01-

## Asarum

I ett brev den 15 december 1873 informerade poststyrelsen postmästarna i Blekinge om vissa förändringar till följd av att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen från 1874 års ingång. Detta medförde att ett stort antal lantpoststationer öppnades, bland dem en i Asarum. Av motsvarande skäl öppnades samtidigt ett 50-tal lantpoststationer i Kronobergs län, däribland Skatelöv, Urshult och Ryd, vilka vi mött tidigare på vår tänkta resa med järnvägen i denna skrift.

Med järnvägens tillkomst ändrades landsvägstransporterna på ett genomgripande sätt. Den landsvägslinje som bl a hade betjänat Asarums lantpoststation ändrades och poststationsföreståndaren, tf kronolänsmannen Carl Halldin fick sitt årsarvode höjt till 400 kr, varav 150 kr skulle avse kostnader för posttransporter mellan lantpoststationen och järnvägsstationen.

Behovet av att bibehålla lantpoststationen i Asarum hade ifrågasatts vid planering för järnvägstrafiken. Poststyrelsen frågade berörda postmästare den 2 juli 1874, om det inte vore möjligt att dra in vissa poststationer som låg i järnvägens närhet. Postkunder skulle vid indragning hänvisas till de nya järnvägsstationerna.

Tf postmästare C A Brinck avgav svaret för Karlshamns räkning. Han skrev den 20 juli 1874 till poststyrelsen bl a att *"poststationen i Asarum icke lämpligen anses böra indragas, enär genom öppnandet av Karlshamn-Vislandabanan Asarums vidsträckta och folkrika församling icke erhållit någon nämnvärd fördel i avseende på postkommunikationen, emedan den inom församlingen belägna järnvägsstationen Svängsta ligger i en av dess ytterkanter"*.

Det fanns alltså inte någon järnvägsstation med namnet Asarum, vars samhälle låg avsides från järnvägen. Fem år senare hade den ordinarie postmästaren i Karlskrona, Bengt Holm, en helt annan uppfattning än vad vikarien visat. Vid Asarums lantpoststation hade Carl Halldin efterträtt av J G Hellgren 1878 och följande år av O G Håkansson, båda gångerna med oförändrat årsarvode, 400 kr inkl ersättning för posttransporterna till och från järnvägshållplatsen.

Postmästare Holms svar till poststyrelsen baserades på de direktiv om sparsamhet som poststyrelsen hade utfärdat, sedan det visat sig, att omorganisationen av kronobrevbäringen hade blivit mycket kostnadskrävande.

Redan i september 1875 fästes sparsamhetstanken på ett papper i ett cirkulär från poststyrelsen, men det var till en början bara ett fåtal poststationer som drogs in. Bättre fart på indragningar blev det från och med 1878, då lantbrevbäring infördes för att i kombination med kommunombud ersätta poststationer och postlinjer.

Postmästare Holm såg lantpoststationen i Asarum som ett möjligt indragningsobjekt. Det kan synas egendomligt att han i sitt brev till poststyrelsen inte berörde möjligheten att ersätta poststationen med lantbrevbäring från Karlshamn. I stället föreslog han att med indragning av poststationen i Asarum skulle gångposten mellan Hokadal och Asarum utsträckas till Karlshamn. På återvägen från Karlshamn skulle postföraren ta med posten till Asarum, där den skulle avlämnas omkring kl 14. Till vem den skulle lämnas nämnde han inte. Man kan utgå ifrån att han hade klockaren och skolläraren i åtanke, d v s de skulle bli kommunombud och fungera enligt samma system som tillämpades innan poststationen hade öppnats vid 1874 års ingång.

I sin argumentering för indragning av poststationen i Asarum gav postmästaren bl a följande miljöskildring:

*"Vid Karlshamn-Vislandabanan finns icke någon järnvägsstation vid Asarum, utan endast en vaktstuga såsom anhaltsplats, belägen i en åker långt från byn, dit varken kör- eller gångväg leder, endast en slingrande gångstig utmed en åker, är den enda väg som leder till och från denna anhaltsplats och Asarumsby. Vaktgöringen vid anhaltsplatsen bestrides av ett fruntimmer som uppehåller sig där en kort stund före och efter det tåg passerar. Poststationen, såsom liggande uppe i byn cirka 10 minuters väg från anhaltsplatsen, kan således icke anses såsom någon järnvägsstation, och då avståndet mellan denna poststation och Karlshamns postkontor endast utgör något över en fjärdings väg, som med lätthet kan tillryggaläggas under raskt gående på ½ timmes tid, så synes härav huru obehövligen denna station måste vara, då den ligger så nära intill postkontoret"*.

Den enda nackdel postmästaren kunde se med sitt förslag om indragning av poststationen var de olägenheter, som skulle kunna uppstå för *"de vid Asarum boende tjänstemän: en kontraktsprost, en kompanichef och en länsman"*. Det problemet viftade han bort med att dessa *"var för sig eller gemensamt hålla lösväska på postkontoret i Karlshamn och denna lösväska kan antingen befordras fritt i postkupén mellan anhaltsstationen i Asarum och Karlshamn eller ock kan den med enskilt bud av väskägaren avsändas till och från Karlshamns postkontor"*.

Den föreslagna indragningen av poststationen i Asarum och ändringen av postföringen skulle enligt postmästare Holms kalkyl medföra en årlig besparing av 312 kronor för postverket. Holm uppgav sig vara ovetande om vad hans företrädare fem år tidigare hade svarat på poststyrelsens förfrågan *"huruvida icke Asarums poststation skäligen kunde indragas"*. Men han utgick från att svaret varit avstyrkande, *"då poststationen ännu finns"*. Uppenbarligen hade Holm inte tillgång till sin företrädares koncept för det nyss citerade brevet den 20 juli 1874. Om Holm hade brytt sig inom att kontakta förtroendevalda i Asarum innan han skrev till poststyrelsen skulle han sannolikt ha kunnat få del av det protokoll, som skrevs under kommunalstämman i sockenstugan den 17 mars 1875, vars 3:e paragraf säger följande:

*"Stämman ansåg enhälligt att Asarums Poststation är för kommunen högst ändamålsenlig och ej kan utan skada för orten indragas"*.

Dessutom hade han med föga ansträngning kunnat få del av länsstyrelsens brev den 5 april 1875 i samma ärende till poststyrelsen. Där i hette det bland annat, att

*"i Asarum finnas, utom ordföranden i därvarande kommunstyrelsen, kyrkoherde, chef för ett indelnings båtsmans kompani, kronolänsman och fjärdingsman, vilka alla hava behov av poststation, sedan kronobrevbäringen indragits"*.

Länsstyrelsen hade därefter uttalat sig anse *"ifrågavarande station vara för orten behövlig samt därför icke böra indragas, helst för den utgift Kungl. Postverket för föreståndarens avlöning tillskyndas, ersättning till fullo torde kunna påräknas av inkomster för därifrån befordrade brev"*.

Postmästare Holm var alltså ute i ogjort ärende och hela förslaget avfärdades av poststyrelsen med två rader, tillskrivna den 15 maj 1879 på första sidan av hans framställning: *"Ansågs ej f n böra till någon vidare åtgärd föranleda"*.

Med Asarums poststation kvar i byn övertogs den av fröken Anna Josefina Wallgren den 1 juli 1895. Nu snålade man in med postens betalning och fröken Wallgren fick finna sig i ett årsarvode på bara 300 kr, inklusive ersättning för transporter mellan anhaltstationen och kyrkbyn. Området utvecklades positivt liksom järnvägen. En riktig stationsbyggnad uppfördes.

Därefter gick det bra att förena post och järnväg. Efter uppsägning av fröken Wallgren tog stationsinspektör Carl Eric Larsson över ansvaret för posten den 1 juli 1900, då poststationen flyttades till järnvägsstationen.

Med efter hand allt bättre villkor på grund av ökande trafik fick Carl Eric Larsson också uppleva postens skilsmässa från järnvägen. Denna inträffade den 15 november 1918, då han var 45 år gammal. Poststationen flyttades till en byggnad ca 300 meter från järnvägsstationen, där fastighetsägaren och telefonstationsföreståndaren Henry August Olsson också blev poststationsföreståndare. När denne var 70 år, slutade han sin tjänst i posten, samtidigt som poststationen höjdes till en postexpedition den 1 oktober 1932.

Sedan dess har ansvaret för denna innehafvs av flera tjänstemän utan kombination av järnvägs- och postgöromål. De har också fått uppleva upprepade ändringar av både terminologin och organisationen. Om framtiden för posten vet man intet säkert i skrivande stund.

ca 1660-

## Karlshamn

I slutmålet för vår tänkta färd finns ett postkontor med anor från 1660-talet efter att Blekinge blivit svenskt. Någon förening av posttjänst med järnvägstjänst har inte förekommit där, varför postkontoret i Karlshamn lämnas därhän i detta sammanhang.

## Jubileum för sammanbindningsbanan

På sid 18 -19 har i korthet berättats om sammanbindningsbanan mellan Kvarnamåla och Norrård. Till järnvägens 100-årsjubileum anordnades en sammankomst för hela bygden med bl a Frithiof Wilke och Rösmåla skolförening som initiativtagare. Detta väckte i förväg pressens intresse. På nästa och följande sidor återges utdrag ur Smålandspostens artikel den 31 augusti resp 19 juli 2000.



## Utdrag ur Smålandsposten 19 juli 2000

Frithjof Wilke är berlinare och forskar kring stationen.

Det säger sig självt att det gläder honom att han funnit rätt många dokument, arbetsrapporter och annat material där han kan avläsa arbetets gång.

En gjutjärnsskylt Stäng grinden är ett av hans fynd liksom en stinsmössa. Hans station är en bevarad järnvägs-miljö med sin väntsal med pärlspont och stinsbostaden i anslutning till expeditionen.

### Vattenledning

I dag ligger det en vattenledning i banvallen där tågen på sin tid fick köras i maximalt 40 kilometer i timmen.

De kommersiella intressena bakom tillkomsten av Karlshamn-Vislanda järnväg med trafikstart 1874 var timret vid Bolmen och sillen i havet. Spårvidden var 1067 millimeter.

Nedläggningen kom 1970, det vill säga nästan exakt 100 år efter tillkomsten. Längs den numera tomma banvallen, som ingår i cykelvägen runt Åsnen, finns flera stationshus som är byggda efter en och samma ritning.

Och inte bara byggda.

– Det verkar som om timret till husen skraddes på annan plats än bygglatsen, att byggnaderna var prefabricerade, säger Anders Malmqvist, som har Ulvö station vid södra delen av Åsnen till permanent bostad för sig och familjen.

Han tror på prefabricering därför att timret har urtag för installationer som aldrig blivit gjorda.

### Detaljer

Han gör sin renovering helt med tanke på stationshusets ursprungliga stil.

En ombyggnad 1920 har raserat snickerierna, men fynd av detaljer, exempelvis ett stycke av en mycket bred golvlister, gav honom modellen för att tillverka nya i gammal stil. Fasadre- venteringen är återställd och kalkavfärgad sju gånger på gammalt sätt.

Interiört finns järnvägens detaljer kvar, bland annat biljettluckan. Så finns förstäs stinsens bostad och expeditionen, som allt används för familjens behov. Även bakugn och kakelugnar skall användas, en finess är speciella trägolv som tål golvvärme.

– För jag kan ju inte sätta in element på väggar där det aldrig funnits element, säger Anders Malmqvist.

Andra stationer byggda efter samma ritning finns i Torne och Ålshult. Och längs hela sträckan färdas så där hundra cyklister om dagen under turist- säsongen. Det är troligen mer folk än som färdades med tåget.

Text: ÅKE SVENSSON

Foto: PER SNDEBÄCK

# Rösmåla firar 100 år

## Samhället föddes med stationen

– Vi vill ta fram vad järnvägen betydde. Innan man byggde banan fanns inget samhälle här alls. Och hade inte järnvägen byggts då hade vi inte haft något samhälle i dag heller, säger Bror Pettersson från Rösmåla skolförening.

Föreningen har i snart 20 år bevarat, lyft fram och värnat om sitt samhälle, traditionen och de historiska rötterna. Det har man gjort på alla tänkbara sätt, framför allt genom att vara aktiv och lyfta fram historien till en festlighet i nuet.

Den 10 september firas 100-årsjubileum av Rösmåla som ett stationssamhälle. Banområdet är uppstädat. Ett slättermanskap på 15 man har förvandlat igenväxt slyterräng till en vacker björkpark.

Under några hektiska år i början av 1900-talet exploderade skogen kring ensliga Rösmåla gård till att bli en livlig hantverksby och handelscentrum. HKJ, Hönshylte Kvarnamåla Järnväg, hade byggt ett stationshus i Rösmåla. Med 21

kilometer räls mellan Hönshylte och Kvarnamåla hade man skapat länken för större transportflöden mellan Växjö och Karlshamn.

Rösmåla fick ett uppsving av sällan skådat slag.

### Oskar II invigde

Den 21 oktober 1900 invigdes den nya järnvägen av kung Oskar II och dagen efter öppnades sträckan för allmän trafik.

Befolkningen i trakten bestod av cirka 200 kanske 300 personer.

Plötsligt hade de fått en port mot stora världen. Folk berättade stolt om sina långa resor till ställen de aldrig tidigare hade besökt, Kvarnamåla, Urs- hult och till och med Tingsryd och Ryd.

Hopplösa avstånd hade krympt. Tåget gick ju fortare än hästskjuts och dessutom raka spåret fram med 40 kilometer i timmen.

### Adels affärshus

Redan då man lade grunden för stationshuset i Rösmåla avstyckades tomter för andra intressenter. Inom några få år byggdes ett antal nya hus och

villor i det nya stationssamhälle.

Störst blev Adel Gustafssons affärshus som senare togs över av Knut Johansson. Kvar finns fortfarande lastkajen jämte stationen.

### Förändrade livet

Arbetsstillfällena ökade. Stationssamhället blev hantverksby och handelscentrum. Folk kunde nu stiga på tåget och åka till andra platser och annat arbete, till exempel till betesfält i Skåne eller som rallare norrut

Stationen i Rösmåla förändrade livet. Här fanns sällskap på perrongen och i väntsalen. Telefon, posten, tidningar och en tunna med sill varje vecka - det var den nya tiden!

### En felsatsning

Men banan blev en företagsmässig felsatsning. Redan 1903 anmäldes konkurs. Ett nytt aktiebolag tog över och 1913 köptes det bolaget av Växjö-Tingsryd Järnväg. Sista tåget gick den 29 maj 1965.

Enskilt godstrafik pågick till den 1 mars 1971 då all trafik lades ned och rälsen revs upp i februari 1972.

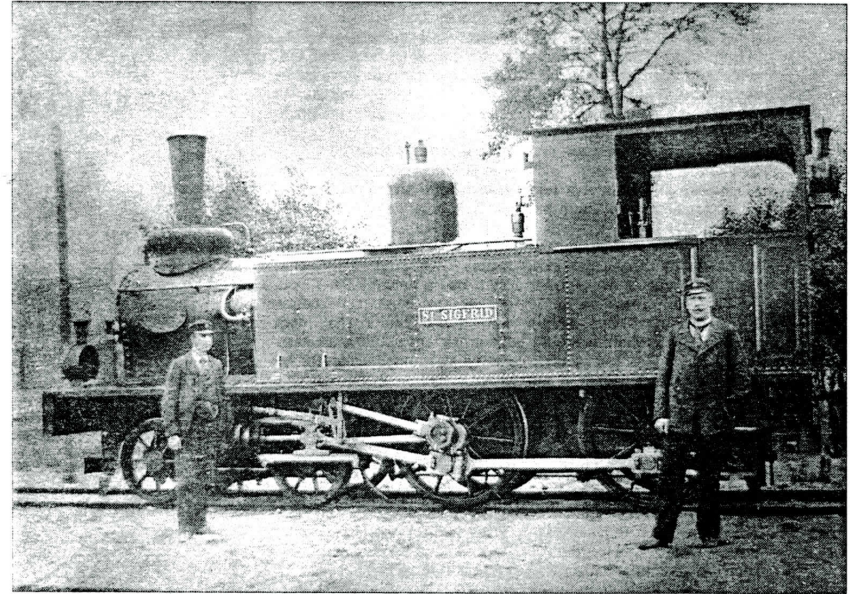
Rälsen är borta, men minnen är kvar och framför allt stationshuset. Nuvarande ägaren Frithjof Wilke från Berlin har gjort en rejäl djupdykning i historiken.

På jubileumsdagen öppnar han stationshusets väntsal för besökande.

BERND BLANKENBURG

0477-10530

bernd.blankenburg@smp.se



**Första tåget.**  
*St Sigfrid* var det första tåget som trafikerade HKJ, Hönshytte Kvarnamåla Järnväg med start den 22 oktober 1900.



**Sista rälsbussen.** Sista stinsen på Rösmåla station Kerstin Svensson tar farväl den 29 maj 1965. Vem som körde allra sista rälsbussen är dock inte känt i dagsläget.