

POSTEN KRING EN LITEN JÄRNVÄG

Av Erik Lindgren

En vidräkning med de ansvariga för kommunikationernas utveckling under 1800-talet finner man i Eugén Rismarks uppsats »De uteblivna kommunikationerna» (Postryttaren, årgång 25). Bland syndabockarna till det felplanerade svenska järnvägsnätet pekar han ut dem som var ansvariga för att Sverige i motsats till övriga Europa saknade diligenstrafik.

Södra stambanan skulle enligt författarens uppfattning i stort sett ha följt sträckningen för gamla E 4 och bland annat ha smugit sig fram inte så långt från södra Vätterns östra strand.

Felplanerat eller inte blev stambanenätet det som man hade att bygga vidare på när bibanorna växte fram. De banor som kom till efter kronobrevbäringens upphörande påverkade ofta poststationsbeståndet inte bara i positiv riktning för dem som råkade bo i stationssamhällets närhet utan också i negativ riktning för dem som hade hunnit vänja sig vid poststationer i sina kyrkbyar på åtskilliga kilometers avstånd från järnvägen.

Så mottog t ex postmästaren i Växjö redan ett halvt år efter att poststationen i Skatelöv hade inrättats, en förfrågan från Generalpoststyrelsen om poststationen inte lämpligen kunde dras in. Orsaken var att bibanan Vislanda—Karlshamn hade fött en rad förenade poststationer, däribland en i Grimslöv. Indragningen verkställdes dock först ett år senare.

Östra Stambanans fullbordande fick bland annat till följd att poststationerna i Bredestad, Marbäck och Wallstorp helt sonika drogs in och kunderna hänvisades till den förenade poststationen i Aneby från den 23 november 1874. Förgäves har jag sökt i Centralförvaltningens arkiv efter en utredning om denna omorganisation. Allt jag funnit är blott en rad utgående skrivelser i registraturen, däribland Hübners justering av skrivelsen till postexpeditionen i Boxholm den 19 november 1874 i ärendet. Förutom indragning fastställer den att poststationerna i Askeryd och Böларыd skulle lyda under postinspektionen i centrala järnvägspostdistriktet.

Saknad känner jag också efter förmodad utredning om att poststationerna Wedbo Solberga och Flisby skulle flyttas till järnvägsstationerna i september 1874.

I andra fall hittar man digra mål när det gäller ommöblering i poststationsbeståndet i anslutning till framväxande järnvägar. Jag har haft förmånen att ta del av några sådana och i valet mellan fyra banor med spårvidden 1 435 mm, 1 067 mm, 891 mm och 600 mm har jag valt att söka återge litet av vad man kan få ut av de gulnande dokument som berör den ena av våra sju mest smalspåriga banor. Det är den som lades på en del av den sträcka,

Jernvägsposter:

999.

Vireda—Jönköping.

(Från den 18 december 1900.)

Plk. 245		Tåg. 10. Km.			
	6 ²⁸	—	Vireda	11 ⁴²	
	6 ¹⁶	6	Stora Hultrum	11 ²⁵	
	7 ⁰	11	Förnäs	11 ¹¹	
	7 ⁶	12	Bum	11 ⁴	
	7 ²⁹	17	Brötjemark	10 ⁴⁶	
	7 ⁴⁰	20	Siringe	10 ³¹	
	7 ⁵⁸	24	Lyckös' gård	10 ¹⁸	
Fk. Brl.	8 ²⁶	32	Gisebo	9 ⁴⁷	
Tåg 14.	8 ¹¹	38	Rosendala	9 ²⁹	
	7 ⁰	40	Husvarna (ej f.)	9 ²³	4 ²²
	8 ⁴⁵	42	Rosendala	9 ¹⁶	—
	7 ²²	47	{Jönköping (Ö.)}	9 ⁰	4 ⁰
			{ 118, 221 }		
				Tåg 3.	Tåg 11.
				Plk. 245	Fk. Brl.
	6 ¹²	—	Nässjö	7 ⁵⁰	1 ²⁹
	12 ¹⁶	121 ⁵	Falköping-Ranten	4 ²⁴	11 ¹⁰

Järnvägen Jönköping — Gripenberg byggdes aldrig längre än till Vireda. Att poststationerna låg tätt framgår av att det fanns elva stycken på en sträcka av 42 km, när järnvägen nått fram till Vireda.

där Eugén Rismark — sannolikt med all rätt — anser att södra stambanan skulle ha gått fram.

Jönköping—Gripenbergs Jernvägsaktiebolag hette det företag som däri-genom blir en av ingredienserna i den brygd som årsboken får serverad. Den lilla järnvägen kom att byggas i fyra etapper, men den nådde ändå aldrig sitt mål, Gripenberg vid stambanan. Och den fick inte leva så länge, bara 35 år efter att den nått till Vireda, det etappmål som också kom att bli ändpunkten.

Grevens bana

Det är inte några stora »mål» det rör sig om när man får fram dokumenten om »grevens bana» ur arkivet, i varje fall inte jämfört med t ex ärendet om järnvägen Borås—Alvesta. Detta jätteärende kunde vara nog så intressant

att spegla, inte minst på grund av samordningsproblem genom att tre postinspektioner var inblandade. Det skulle emellertid kräva alltför stor del av årsbokens utrymme. Många lokalpatriotiska tankar som präglar det ärendet återfinns i något annorlunda tappning i händelserna kring järnvägens framväxt från Jönköping över Huskvarna, Lyckåsgård och Förnäs till Vireda. Därmed möter man också likartade problem för såväl postmästare som postinspektörer och Generalpoststyrelsens trafikbyrå.

Mitt i det hela framträder greve James Hamilton på Lyckås som en dominerande och viljestark företagsledare i sin egenskap av VD för järnvägen. Ett helt lustrum innan järnvägstanken konkretiserades möter vi honom i en framställning den 19 december 1887 till Generalpoststyrelsen, som går rakt på sak från första ordet:

»Anhålles det Ni, efter tagen kännedom om saken, ville gå i författning om så fort ske kan flytta den nuvarande poststationen i Skärstad socken i Jönköpings län och äfven benämd Skärstad till mitt gårds-kontor och benämna den efter min egendom Lyckås».

Han anför fem skäl, däribland det att vida mer än hälften av alla försändelser som befordras till och från invånarna i Skärstad går genom hans kontor. Han erbjuder sig också att mot lägre arvode än poststationsföreståndarens i Skärstad skaffa »lämplig postmästare» och framhåller att hans kontor står i telefonförbindelse med Jönköpings stads telefonnät.

Postmästaren G Nyberg i Gränna fick ärendet på remiss och lät Poststyrelsen på två fullskrivna foliosidor förstå att han avstyrkte ansökan och hemställde därför att den skulle lämnas utan avseende.

Han framhöll bland annat att »Grefve Hamilton fästat mera afseende på egen bekvämlighet, än på allmänhetens fördel.» Ett bland många argument var också att »Enkefru Löwenhard, som i 13 år med utmärkt ordentlighet skött poststationen, af denna befattning har sin enda utkomst». Han bifogade också ett intyg från kyrkoherden om änkefruns meriter.

Ärendet remitterades senare även till postmästaren i Jönköping, som inte ansåg sig kunna tillstyrka bifall till förslaget, bland annat därför att poststationens förflyttning inte skulle ge korrespondenterna i Skärstad någon fördel eller minska Postens utgifter. Ärendet ansågs vid föredragning den 23 januari 1888 inte föranleda vidare åtgärd.

Nästa gång vi stöter på grevens namn är den 10 juni 1893, då han i ett brev till byråchefen Kolmodin försöker påverka Generalpoststyrelsens ställningstagande till en framställning från landshövdingen i Jönköping om att Lyckås får bli namnet på den järnvägsstation som uppförs i anslutning till att banan byggs. Han har nämligen blivit orolig för att det namnet skulle komma till användning för stationen närmast Tomelilla på den framväxande järnvägen Malmö–Tomelilla eftersom »en utgård under Piperska fideikommisset Högestad äfven benämnes Lyckås».

Men samtidigt tar greve Hamilton åter upp frågan om förflyttning av poststationen i Skärstad och ber Kolmodin att vid ärendets föredragning

Journ. N^o 7
Opp. N^o 7

TELEGRAM. 30396
Generalpoststyrelsen
Hamilton

KONGL. TELEGRAFVERKET.

Lit. E

Klass	Jönköping	Inlämnadt	5 50	Ord	12	År	93	Datum	26	Mån	9	Fm. eller Em.	
Ejensnamn	År för Lyckås 113 7												
Ås Byråchefen Holmodin nu Genst. Görande? Telegraföver Jönköping Greve Hamilton													
1893 d. 26 juli exp. telegraföver.													

Greve Hamilton förvissade sig telegramledes om att »rätt man» skulle handlägga och föredra hans ärende i Generalpoststyrelsen.

meddela att greven är villig »intill dess banan öppnas för allmän trafik omkring 1/8 94 afgiftsfritt upplåta tjenlig plats till poststation samt äfven betjena samma utan ersättning på det att nuvarande poststationsförståndarinnan i Skärstad ej må blifva lidande på denna flyttning»

Namnet Lyckås

För greven var det en huvudsak att namnet Lyckås blev inskrivet i svensk järnvägs- och posthistoria. Utan att hans namn syntes i sammanhanget skrev han egenhändigt tio dagar tidigare än det nyssnämnda citatet en framställning till landshövdingen i Jönköping, som ordföranden i kommunalstämman Johan Andersson befäste med sin namnteckning. I den ombads landshövdingen att tillstyrka flyttningen av Skärstads poststation och låta den få benämningen »Lyckås». Härvid stödde sig ordföranden på ett protokoll från stämman den 23 maj, i vilket man påtalade namnlikhet mellan Skärstad och Skarstad i Skaraborgs län.

Samtidigt företeddes ett utdrag ur 1883 års posthandbok, sid 530, enligt vilket det fanns åtta ställen med namnet Lyckås. Gårdskontorets tillskrivna kommentarer förringade betydelsen av sju av dessa och framhävde att det åttonde, Lyckås säteri betecknades som stor egendom med taxeringsvärdet 550 700 kr och hade ångmejeri, ång- och vattensågar, kvarnar och tegelbruk. Egendomen med namnet Lyckås i Högestads socken i Malmöhus län

betecknades såsom *mindre* egendom, och andra orter med det vackra namnet framhölls som obetydliga, ja i ett fall kallades orten *t o m torp*.

Landshövding Palmstiernas reaktion blev positiv för greven. I ett yttrande från landskansliet den 10 juni 1893 tog han fasta på risken för förväxling med Skarstad i grannlandet, ovetande om att poststationen i Skarstad mer än åtta månader tidigare hade namnändrats till Bya.

Men detta försummade inte tf postmästare Asp i Gränna att tala om, när han fick ärendet på remiss från postinspektören i Östra distriktet, då med säte i Norrköping. Han avstyrkte också förflyttningen av poststationen i Skärstad och ansåg för sin del »att föreslagna åtgärder böra få hvila i afvaktan på den blifvande jernvägens öppnande för allmän trafik och deraf beroende förändringar».

Men nu skärpte taktiken och skrev den 8 augusti till Generalpoststyrelsen att han omgående ville ha en poststation på Lyckås' gårdskontor, eftersom järnvägsföretagets hela affärskorrespondens gick genom kontoret. Ändringen borde enligt grevens uppfattning ske genom flyttning och namnändring av Skärstads poststation. Alternativet var att upprätta en ny poststation vid namn Lyckås, »i hvilket senare fall Skärstads poststation, när Jönköping – Gripenbergs Jernvägsaktiebolags blifvande station *Siringe* i Skärstads socken öppnas för allmän trafik, dit borde förläggas samt benämnas *Siringe*».

I ett långt brev till postinspektör Wennström en dag senare redovisar greven hur järnvägsföretaget skrider fram och uppger att den första delsträckan mellan Jönköpings östra station och Huskvarna fabriker öppnas redan i oktober samma år, medan linjedelen inom Jönköpings stad, 1,6 km som skulle sammanbinda statsbanans station med östra stationen, skulle bli färdig i juli följande år. Samtidigt väntades fortsättningen från Huskvarna till Lyckås bli klar.

Brevet avslöjar hur drömmen om banan såg ut i övrigt med stationerna Strand, Vistakulle, Drättinge, Lyckås, Siringe, Brötjemark, Framarp, Östanaå, Ören, Vireda, Noen och Linderås. Flera av dessa namn återfanns aldrig i postanstaltsförteckningen.

För att underlätta ett positivt beslut om flyttning av poststationen i Skärstad förklarade sig greven också beredd att stå för den merkostnad i landsvägspostföring som skulle uppstå genom linjens förlängning i avvaktan på att järnvägen togs i bruk för trafik.

Bland tre argument i sin framställning till Generalpoststyrelsen den 15 augusti använde sig postinspektören av grevens erbjudande att betala den ökade posttransportkostnaden och gick emot tf postmästaren Asps inställning. Han hemställde om beslut att poststationen i Skärstad från den 1 november 1893 skulle flyttas till Lyckås' gård och att kontraktet med poststationsföreståndaren i Skärstad skulle sägas upp. Aktpåteckningen i Generalpoststyrelsen den 18 augusti lyder blott». . . och skulle tv uppskjutas.» Detta är ett av flera exempel på att postinspektören inte hade gehör på högsta nivå.

Grevlig oro

Nu oroar sig greven allt mer för att hans gårdsnamn inte kommer till användning som postortnamn och den 21 augusti sänder han ett nytt personligt brev till byråchef Kolmodin med följande inledning:

»Af tidningarne sett meningen är öppna Malmö—Tomelilla järnvägen i början af Sept, hvadan jag vore Eder *ytterst* tacksam om frågan om Lyckås poststation fortast möjligt kunde afgöras!»

I förbigående kan nämnas att greven denna gång stavar järnväg med ä, medan ordet i alla andra tidigare skrivelser liksom på företagens brevhuvud stavats med e.

I sin iver fattar greven pennan sex dagar senare i ett personligt brev till generalpostdirektör von Krusenstierna vari han nämner sina generösa erbjudanden beträffande en eventuell poststation i Lyckås. Han framhåller att han gripit utvägen med ett personligt brev i rädsla för att det efter Tomelilla-järnvägens öppnande skulle bli svårare att få järnvägsstationens namn ändrat och därför ville markera att han »varit den, som kommit först med begäran om en poststation vid namn Lyckås».

Tillåt mig göra ytterligare ett citat ur brevet som något avslöjar taktiken i grevens kamp för sin egen station:

»Hvarför jag icke med poststationens inrättande här gerna vill vänta till järnvägens öppnande, beror därpå, att Malmö—Tomelilla järnväg, som öppnas för trafik nu snart, ock funderar på att få en järnvägs- och poststation vid namn Lyckås.



Generaldirektör Julius Edvard von Krusenstierna.

Nu anhåller jag, att Ni, Herr General-Postdirektör, vill pröfva rättvist tilldela min station namnet Lyckås, aldenstund denna station ligger omedelbart vid gården, och min egendom är af vida större betydelse än Tomelilla—Lyckås, som endast är en utgård under Piperska egendomen Högestad, alls ingen affärsverksamhet bedrifver samt är belägen på icke mindre än 5 1/2 kilometers afstånd *fogelvägen* till den station, till hvilken den vill lämna sitt namn!

Tomelilla-stationen Lyckås är dessutom endast belägen 2 1/2 kilometer från nuvarande poststationen Röddinge.»

Skrivelsen hade ingen verkan och den tidigare aktpåskriften om ärendets uppskjutande t v stod sig. Nu hände ingenting i den skriftliga kommunikationen om posten på grevens bana förrän på hösten, när järnvägssträckan mellan Jönköping och Huskvarna började bli färdig.

Den nybyggda järnvägsstationen i Huskvarna låg en bit från poststationen, vars föreståndare C Bååth föreslogs svara för transporten, ett merarbete för vilket han på postinspektörens förfrågan begärde 25 öre per dag. Detta tyckte uppdragsgivaren vara för dyrt och prutade ner det till 50 kronor per år.

Man funderade som ett alternativ på att flytta poststationen till järnvägen, men mot detta förslag vände sig Huskvarna Vapenfabrik, där poststationsföreståndaren arbetade. Ett brev till postinspektören från företaget underskrevs av disponenten Wilhelm Tham, som bland annat nämnde att bolaget efter järnvägens öppnande skulle använda sig av poststationen. Dittills hade man hållit postväska med Jönköping.

Postinspektören anmälde i en skrivelse till Generalpoststyrelsen den 10 oktober att järnvägsbolaget var villigt åta sig postforsling mellan Jönköping och Huskvarna tre gånger om dagen i vardera riktningen för 25 kronor i månaden och föreslog att kontraktet om landsvägspostföring på samma sträcka skulle sägas upp.

Nu fick postinspektören bakläxa av Generalpoststyrelsens trafikchef som i en påtecknad remiss begärde skyndsam anmälan »*dels* på hvad grund föreslagits att ersättningen för den ifrågasatta järnvägspostbefordringen skulle utgå med 25 kronor pr månad, då, enligt bestämmelserna i Kongl. kungörelsen den 21 december 1888, samma ersättning skulle uppgå till betydligt lägre belopp, *dels* huruvida afsedt vore att poststationen i Huskvarna skulle, åtminstone tills vidare, bibehållas å sin nuvarande plats, *dels* ock, i sådant fall, huru och till hvilket pris posttransporterna i Huskvarna skulle blifva ombesörjda.»

Misskrifning

Det var den sista delen av frågan som föranledde prutningen av Bååths anbud. Beträffande postföringsavgiften till järnvägsbolaget anförde postinspektören i sitt svar att den var »beroende af en ledsam misskrifning i den kalkyl, som härstädes blifvit uppgjord».

I Stockholm försummade man inte bevakningen av det ärende som i augusti blivit påtecknat »skulle tv uppskjutas». Den 13 oktober begärde Trafikbyrån att postinspektören i ÖD skulle fästa James Hamiltons uppmärksamhet på att en poststation med namnet Södra Lyckås skulle öppnas tre dagar senare vid järnvägen Malmö-Tomelilla och avkräva honom en skriftlig förklaring huruvida han vidhöll sina erbjudanden att utan kostnad för Postverket tillhandahålla en föreståndare för en poststation med namnet Lyckås' gård och dessutom betala den ökade posttransportkostnaden som skulle bli en följd av att man inrättade en poststation vid Lyckås' gård. I så fall skulle poststationen *möjligen* kunna öppnas redan den 1 eller 15 november med samtidig indragning av Skärstads poststation.

Greven svarade emellertid att han nu avstod från att få Skärstads poststation namnförändrad och flyttad till Lyckås' gårdskontor under förutsättning att Generalpoststyrelsen ville förlägga en poststation med namnet Lyckås' gård vid järnvägen så snart denna blivit öppnad för allmän trafik. Kunde han inte få den sistnämnda garantin, vidhöll han »i allo förut gjorda erbjudanden».

Med de orden slutar vi de många citaten ur greve James Hamiltons penna i denna uppsats. Han trädde ingalunda ur järnvägsbilden och det var först 1916, som han bittert kunde citera orden om moren som gjort sin plikt. Att han blev entledigad då från ledarskapet torde ha hängt samman med hans bristande vakenhet för tidens förändringar. Bugande och bockande var inte längre populärt och han kunde inte gärna styra och ställa med järnvägen på samma sätt som han styrde de anställda på sitt gods.

Man finner för övrigt inte grevens namnteckning under en oavbruten period, om man studerar skrivelserna från företagets VD. Under åren 1897 - 1899 uppehölls befattningen som VD nämligen av friherre J Fock och under åren 1899 - 1901 av civilingenjör Hj Granström.

Både person- och godstrafiken hade under de första decennierna en uppgång, som kan exemplifieras av följande siffror om trafiken vid Jönköpings östra station:

År	Avresande personer	Avgånget gods, kg	Inkomster
1900	81 744	1 812 652	99 303:28
1910	129 328	4 840 283	133 016:23
1919	196 939	4 536 734	543 203:35

Man bör inte fästa för stort avseende vid den sista uppgiften i den högra kolumnen, eftersom den mera återspeglar dyrtiden än trafikökningen.

Frågan om läget för poststationen i Huskvarna avgjordes inte definitivt förrän den 17 november, då Generalpoststyrelsen på förslag av postinspektören i ÖD beslöt att poststationen även efter öppnandet av järnvägslinjen Jönköping - Huskvarna skulle behållas på dess dittillsvarande plats. Till detta beslut bidrog påpekandet att det bara var ungefär fem minuters

väg mellan järnvägsstationen och poststationen samt Bååths eftergift i fråga om ersättning för posttransporten.

Postinspektören hade också att föreslå på vilket sätt postbefordran skulle äga rum när järnvägen så småningom kunde användas på en längre sträcka. Han fann det lämpligt att använda en sk postiljonskupé med ett utrymme om högst 10 kubikmeter och hemställde att anordningen skulle börja redan från den tid då sträckan Jönköping—Östanå öppnades för trafik. Det beräknades ske på sensommaren 1894.

I själva verket skulle det emellertid dröja ytterligare fem år innan järnvägen kom så långt, och den sträcka som stod färdig att tas i bruk den 19 augusti 1894 slutade vid Lyckås' gård. Från och med den 1 september vidtog de nya postanordningarna sedan Generalpoststyrelsen fattat beslut i enlighet med en framställning från postinspektören i ÖD. I denna föreslogs bland annat att poststationer skulle inrättas vid Rosendala, Gisebo och Lyckås' gård och lyda under postkontoret i Jönköping.

Vidare blev enligt förslaget poststationen i Skärstad och kärpposten på linjen Jönköping—Gränna indragen. En ny postföringslinje inrättades mellan Lyckås' gård och Gränna. Ändringen medförde också att landsvägs-postföringen mellan Aneby och Gränna avkortades, varigenom poststationsföreståndaren i Aneby fick en ort mindre att expediera post till.

På grund beviljade protokollovstånd
viss, auktion härjämte vördsam
vet vi ville tushypka k. Generalpost-
styrelsen flytta Skärstads poststation
till Lyckås beviljande jämvägstation och
lata dennes för benämnas "Lyckås"
Berghem 1 Juni 1893

Johan Andersson
ordförande i Kon: Stämman

Grevens handstil återfinns på denna officiella handling från kommunalstämmans ordförande.



En liten landsväg smyger sig numera fram genom Vistakulle, en av de natursköna platserna längs »grevebanan».

Sparsamhetens triumf

Sparsamheten med Postverkets medel firade triumfer när man därmed kunde sänka biträdesanslaget i Aneby från 25 till 15 kronor i månaden trots poststationsföreståndare Söderlinds protester. Han framhöll att »ej mindre än fyra socknar och en stor del af en femte ha sin korrespondens över Aneby poststation som nu bland annat fördelar 108 olika slag af tidningar». Postmästaren i Nässjö, Viktor Fagrell, under vilken poststationen i Aneby lydte, höll med om att någon nämnvärd minskning i arbetet med postgöromålen vid Aneby poststation inte skulle uppstå men tillade följande brasklapp:

»Då emellertid nu utgående arvode till biträde åt poststationsföreståndaren i Aneby synes mig vara väl högt tilltaget, får jag ödmjukast föreslå, att nämnda arvode nedsättes till 15 kronor per månad». Så blev också Generalpoststyrelsens beslut.

Bland de nya poststationerna längs den lilla järnvägen fanns den i Gisebo. Järnvägsbolaget ville att den skulle heta Strand, något som postinspektör Wennström meddelade sekreterare Hjorth vid Generalpoststyrelsens Trafikbyrå. Namnet var redan upptaget av en poststation i Dalsland och man kunde inte gå med på bolagets önskemål. Inte heller gick man med på att inrätta en särskild poststation vid Vista Kulle.

Postinspektör Wennström viftade bort det sista önskemålet med att under hand meddela att han ej ansett en poststation vara behöflig i Vista

Kulle. Det var nog också riktigt bedömt, men frågan är om det inte blev mera trafik till och från den stationen än på vissa andra stationer längs banan. Det blev nämligen populärt att åka järnväg på söndagsfärd till Vistakulle, på vars turisthotell man kunde äta god mat för en struntsumma. Vistakulle blev också besöksmålet för Oscar II, när han år 1895 åkte med det lilla tåget.

Önskemålet om en poststation vid Vistakulle visade sig komma fram på nytt långt senare. I januari 1910 inkom en skrivelse till Generalpoststyrelsen med följande lydelse:

»Härmed får vi undertecknade från byarne Bosgård, Edeskvarna, Hunneryd, Kärr, Kaxholmen m fl underdånigast hos Kunglig Poststyrelsen anhålla att få en poststation i Vistakulle. Detta är ett 15 årigt önskemål, som vi på grund af det långa afståndet till Gisebo härmed hos Poststyrelsen velat uttala».

Under den åberopade 15-årsperioden hade många förändringar hunnit inträffa. Poststationen i Huskvarna hade t ex blivit upphöjd till postkontor från den 1 december 1907. Sedan postdirektionen i Östra distriktet, som nu hade sitt säte i Stockholm, fått ärendet för utredning, remitterades det till postmästare Back i Huskvarna, inom vars förvaltningsområde en del av den lilla järnvägen låg.

Han lät poststationsföreståndaren i Gisebo uttala sig och det svaret kunde bara gå i en riktning, eftersom denne inte ville se sitt kundunderlag minskat. Föreståndaren passade dessutom på att i remissvaret tala om orsaken till att så få brev lämnades in vid hans egen poststation. Den var att »dom bekämar sig af Postelionskuperna för afgående post».

Postmästaren i Huskvarna hade emellertid en lite annorlunda inställning till önskemålen om en poststation vid Vistakulle och framhöll för postdirektören att det för många av korrespondenterna i området vore »vida fördelaktigare» att använda sig av en poststation i Vistakulle än av den i Gisebo. Han framhöll även att platsen under sommarmånaderna var besökt av »ett rätt stort antal sommargäster från skilda delar af landet hvilka, i följd af platsens natursköna läge, uppehålla sig derstädes längre eller kortare tid».

För de argumenten föll inte postdirektör Adolf Malmgren och inte heller Generalpoststyrelsen. Vi har därför aldrig fått namnet Vistakulle i postanstaltsförteckningen.

Flera namnfrågor

Frågan om namnet Strand i stället för Gisebo avgjordes som nyss nämnts under hand. Lika lätt gick det att ungefär fem år senare fastställa namnet Bunn för den poststation som man velat kalla Östanå, när järnvägen förlängdes dit.

I allmänhet var namnfrågorna undet det expansiva utvecklingskedet för

järnvägarna mera komplicerade. Det gällde att få fram namn som både kunde accepteras av järnvägsbolagen och av Postverket utan att de kunde föranleda förväxlingar på grund av likhet med andra ortnamn.

Ett exempel på sådana problem vid en annan järnväg kan nämnas. För SJ:s enda i dag ännu kvarlevande personförande järnväg med 891 mm spårvidd, Växjö–Västervik skulle man på hösten 1895 fastställa namn på stationerna längs delsträckan Växjö–Klavreström. Järnvägsbolagets förslag gick ut på att de mellanliggande stationerna skulle heta Evedal, Stojby, Söraby, Örken och Sandreda. Mot tre av namnen kunde man anmärka att de sannolikt skulle leda till förväxling med andra redan befintliga poststationer med de liknande namnen Stoby, Sörby och Örkened.

Generalpoststyrelsen föreslog därför att järnvägsbolaget skulle byta ut namnet Söraby mot Rottne och Örken mot Braås eller Lidboholm men lämnade inget förslag beträffande annat namn på den föreslagna stationen Stojby. Verkställande direktören för Wexjö–Klafreströms Jernvägsaktiebolag, som lustigt nog hette Adolf Roos, meddelade i sitt svar till Generalpoststyrelsen, att man beslutat sig för ändring, »till följd hvaraf namnen Stojby, Söraby och Örken blifvit utbytta mot benämningarna Norrgårda, Rottne och Braås».

På den lilla 600 mm järnvägen öster om Vättern var det inte bara i Strand och Östanå som järnvägens och Postens intressen gick i sär. Strand blev Gisebo på postspråk och Östanå blev Bunn. Befolkningen ville också ha ett annat namn i Brötjemark, ett ärende som började med ett sammanträde med styrelsen för Jönköping–Gripenbergs Jernvägsaktiebolag den 30 december 1898. Då anhöll organisten Rendahl och kyrkvärden Svensson såsom ombud för Ölmstads socken i skrivelse till järnvägsbolaget att namnet på stationen Brötjemark skulle ändras till Ölmstad. Bolaget var för sin del villigt att verkställa namnändringen, om hinder inte mötte från Postens sida.

Den 18 januari avlät därför kommunalstämmans vice ordförande en skrivelse till Generalpoststyrelsen med vördsam fråga om den blivande poststationen kunde kallas Ölmstad i stället för det föreslagna namnet Brötjemark. Framställningen motiverades med att sockennamnet var mera allmänt känt än bynamnet Brötjemark. Den poststation som hade funnits i socknen under tiden 1 april 1874–30 juni 1879 hade hetat Ölmstad. En annan småländsk poststation med dubbelnamnet Ölmstads station hade den 15 maj 1885 åter fått sitt ursprungliga namn Reftele, så det borde kanske ha gått att få framställningen beviljad.

Att det inte lyckades trots att sökandena framhöll att det var vanligt att post- och järnvägsstationer bar sockennamn, hängde samman med fara för förväxling med Älmestad och Önnestad vid sortering. Med slarvigt skrivna adresser skulle sådan felsortering lätt kunna äga rum.

Obestämd framtid

Arbetet med järnvägens utsträckning norrut fortskred och den 24 september 1898 meddelade postmästaren i Jönköping i en skrivelse till postinspektören i Östra distriktet att järnvägens trafikchef meddelat honom att bandelen skulle öppnas i november. Den 14 november får postinspektören ett nytt meddelande i vilket det heter att »jærnvägens öppnande till Brötjemark uppskjutes till obestämd framtid».

Den postala utredningen var emellertid i stort sett klar och i en redovisning av ärendet till Generalpoststyrelsen den 29 december 1898 hemställer postinspektören bland annat, att poststationer skall öppnas i Siringe och Brötjemark och att postföringen Lyckås' gård – Gränna skall ersättas av postföring mellan Brötjemark och Gränna.

Däremot föreslogs i det läget inte någon poststation i Bunn. Det var oklart hur långt järnvägen skulle vara trafikabel, när sträckan norrut från Lyckåsgård skulle tas i bruk.

Oklar var också frågan om hur invånarna i Ölmstads kommun skulle få posten distribuerad. Postinspektören sade sig vilja »framdeles få afgifva yttrande, sedan för närvarande pågående utredning i ärendet blifvit avslutad».

Invånarna i Ölmstad hade kommit i kläm när lantbrevbäringen infördes i Jönköpings län två decennier tidigare. Inte bara poststationen hade dragits in den 30 juni 1879 utan också gångposten däremellan och Ängsholm. Kommunen ålades i stället postföring mellan Ölmstads prästgård och Ängsholm. Till prästgården kom posten via postföringslinjen Jönköping – Gränna (sedermera Lyckåsgård – Gränna).

Det var emellertid inte utan strid, som Ölmstads sockenbor hade funnit sig i att poststationen försvann år 1879. När resultatet av överläggningarna mellan landshövdingen och Generalpostdirektören den 29 oktober 1877 blev känt skrev ordföranden i kommunalnämnden C A Rendahl, ordföranden i kommunalstämman pastor P A Petersson samt folkskolläraren och dåvarande poststationsföreståndaren C J Engqvist på kommunens vägnar till Generalpoststyrelsen den 30 mars 1878 för att »i största ödmjukhet anhålla, att ifrågavarande förändring måtte inställas och postbefordringen härstädes bibehållas». Man visade med en enkel kalkyl och med statistik att det var skäl behålla poststationen, som under 1877 mottagit 76 assurerade och rekommenderade brev och skickat i väg 56 inlämnade sådana samt sålt frimärken för kr 106:67.

Det var i och för sig inte någon övertygande argumentering, men eftersom skrivelsen även berör namnfrågan, kan det vara på sin plats att citera de sista raderna:

»Om kongl Generalpoststyrelsen, till stor fördel för denna i afseende på kommunikationer så vanlottade ort, täcktes fästa afseende på denna vår anhållan, få vi ödmjukast föreslå att denna Ölmstads sta-

tion i Wista härad benämnes »Wista Ölmstad» till skillnad från en annan Småländsk station, Ölmestad i Westbo härad, emedan en för-
vexling mellan dessa båda snarlika stationsnamn esomoftast sker».

De tre kommunrepresentanterna skrev förgäves. Ärendet försågs med
följande påskrift vid föredragningen: »1878 den 15 april anm. i Kongl
Generalpoststyrelsen. Ansågs ej för närvarande föranleda vidare åtgärd».

Vid genomförandet ett år senare av omorganisationen fick bygden såle-
des försämrad postservice. Först efter 20 år skulle man välsignas med
fungerande lantbrevbäring. Och orsaken var att socknen skulle få en post-
station! Det brukade vara tvärtom.

Sedan detta blivit bekant skrev kommunalordföranden, alltjämt C A
Rendahl, den 10 november 1898 till postinspektören och tackade för erbu-
dandet att få en poststation vid den blivande järnvägstationen i Brötjemark.
Men den nya järnvägen berörde endast sydöstra hörnet av församlingen
»och med undantag af de tillfällen, då man komme att färdas på jernvägen,
bära socknens vägar ytterst sällan åt det hållet».

8 skäppor råg

Nackdelarna med en så ocentralt belägen poststation belystes i den fyra
foliosidor långa skrivelsen ur vilken följande citat kan vara av intresse:

»Äfven efter den föreslagna poststationens öppnande nödgas fler-
talet af församlingens medlemmar att först genom aflönadt gångbud
skaffa posten till kyrkan och skolhusen för att sedan genom kyrkobe-
sökande och skolbarn få den spridd till hemmen. Sedan vår poststa-
tion vid kyrkan efter en kort tillvaro indrogs, hafva vi hållit lösväska
först på Jönköping och sedan Lyckås gård och har den hemtats vid
lägenheten Ängsholm sex dagar i veckan. Kostnaden härför har under
de senare åren uppgått per år till 70 kr och 8 skäppor råg, hvartill
Postverket bidragit med 39 kr årligen.»

Som kompensation för den längre posthämtningsväg som skulle uppstå
genom att man behövde hämta posten i Brötjemark i stället för vid Ängs-
holm önskade man ett något ökat bidrag från Postverket, eftersom post-
hämtningen även avsåg kronoposten till församlingens pastorsämbete.

Detta var egentligen en mycket blygsam anhållan. Eftersom det var känt
att andra folkrika trakter hade fått förmånen med lantbrevbäring, vågade
man sig samtidigt på ett försök i den riktningen:

»Man har sagt oss att Kongl Poststyrelsen i tätbefolkade landsor-
ter anordnar postbrefbärare, som utdelar ankommen och afhämtar
afgående post. I fråga om folkrikedom i förhållande till arealens
storlek torde Ölmstads socken kunna räknas till landets tätast befol-
kade landsförsamlingar. På en ytvidd af cirka 1/3 kvadratmil ligga 135
gårdar, 6 qvarnar, 7 handelslägenheter, 9 skattdragande jordlägenhe-



Den förenade poststationen i Bunn är numera ersatt med en busshållplats och en brevlåda.

ter, 25 soldat- och 21 jordtorp samt öfver 80 undantags- och backstugor. Postförsändelserna ökas år efter år likasom allmänhetens intresse att genom dagliga tidningar kunna följa händelsernas gång. En lanttbrefbärare skulle ingalunda sakna sysselsättning härstädes.»

I det följande preciserar man gångrutten för en tänkt lanttbrefbärare och vilka avlämningsställen som kan komma i fråga, sammanlagt 28 platser med totalt 128 åbor.

Postmästare Olsson i Jönköping, som fick ärendet på remiss, hemställde ödmjukligen »på grund af egen kännedom om förhållandena» att lanttbrefbäring skulle anordnas mellan Brötjemark och Ölmstad sex dagar i veckan.

Postinspektören insåg också behovet av ordnad postgång och tillstyrkte framställningen hos Generalpoststyrelsen. Som lanttbrefbärare föreslogs gratialisten Lars Ros i Korparp intill Brötjemark station som hade erbjudit sig att fullgöra arbetet mot en ersättning av 50 öre för varje tur.

Om det sålunda tycktes givet att lanttbrefbäring skulle inrättas i Ölmstads socken så var det i gengäld så mycket osäkrare att få en poststation vid ändpunkten för den tredje etappen av banan vid gården Finnarp, där bolaget anlade en station med namnet Bunn. Postmästaren i Jönköping fann sig i en skrivelse till postinspektören den 23 februari 1899 »sakna alla skäl att ens ifrågasätta inrättandet af poststationen i Bunn».

Men invånarna i området hade en helt annan uppfattning och 24 personer skrev fem månader senare under en framställning om att få en poststation

vid Bunn. Postmästaren ändrade nu sin uppfattning, sedan han erfarit att järnvägen byggts färdig ända till Förnäs utan att något stationshus hade upprättats där. Däremot hade ett sådant uppförts vid Finnarp (Bunn), vilket »torde vara skäl öppna poststation i Bunn». Han tillade att »alla förhållanden angifva emellertid, att postutvexlingen vid stationen tills vidare bör blifva af högst ringa omfång». Som vi ser i det följande fick poststationen i Bunn ändå leva mer än 30 år längre än den i Förnäs.

Alla effekter saknas

För stämpelsamlare filatelister är poststationen i Bunn ett intressant fall. Den öppnades enligt tillgängliga stämpelkataloger samtidigt som poststationerna i Siringe och Brötjemark den dag då den förlängda järnvägen togs i bruk för allmän trafik, d v s den 21 oktober 1899. Men den 20 oktober kl 15.40 sände postmästare Olsson till postinspektören ett telegram med följande lydelse: »Bunn kan ej öppnas, ty alla effekter saknas». Samma dag sändes »effekterna» enligt en påteckning på den handling som åtföljde telegrammet, när postinspektören överlämnade det till Generalpoststyrelsen. Det framgår inte av anteckningarna vilken dag de kom fram eller när datumstämpeln togs i bruk.

Den försiktighet som präglade starten för de nya postanordningarna när delsträckan till Lyckåsgård öppnades kan inte spåras vid starten för delsträckan till Bunn. När den förstnämnda sträckan togs i bruk väntade man till första dagen påföljande månad med att sätta igång den nya postordningen, men för sträckan till Bunn skulle man starta samtidigt som tågen började gå i allmän trafik. Därför blev det bråttom i sluttampen och förutom det nyssnämnda telegrammet fann sig postmästaren i Jönköping under loppet av tre dagar ha anledning sända ytterligare två, ett den 18 oktober med texten »Bunnjärnvägen avsynad anses komma öppnas denna vecka» och ett den 20 oktober med texten »Jernvägen till Bunn öppnas imorgon».

Postinspektören i Södra distriktet hade gjort samma erfarenheter om onödig brådska för att synkronisera poständringar med järnvägsbyggnader. Han beslöt vid tillkomsten av järnvägen mellan Alnaryd och Nättraby att ta sikte på första dagen i månaden efter den då järnvägen togs i bruk. Därför fick tex poststationen i Björkeryd en så jämn födelsedag som den 1 juni 1895.

Hotade poststationer

Fjärde och sista etappen i utbyggnaden av den lilla smalspårsbanan i norra Småland blev föga dramatisk. Handlingarna i Postens arkiv avslöjar inte någon dominerande person i stil med greven vars önskemål så ofta avspeglas i de akter som berör första och andra avsnitten av järnvägen.

I stället kommer den vanliga människan mer till synes, mest i form av tänkanden under kommunalstämmor som hållits med huvudsyfte att röja sådana planer ur vägen vilka avsåg indragning av redan befintliga poststationer när nya förenade stationer öppnades i järnvägens byggnader.



Kyrkan i Vireda, vars besökare från den 18 december 1900 fick börja hämta posten på järnvägsstationen.

Drygt ett år efter det att sträckan fram till Bunn hade börjat trafikeras blev spåret färdigt ända fram till Vireda, och den 18 december 1900 inrättades de nya förenade poststationerna Förnäs och Stora Hultrum samtidigt som den nära nog 27 år gamla poststationen i Vireda flyttades till järnvägsstationen. Att poststationerna låg tätt framgår av att det på en sträcka av bara 38 kilometer järnväg fanns nio stycken.

Man frågar sig då vilka lantpoststationer som var i farozonen. Det framgick av en skrivelse från postmästaren i Jönköping den 18 juni 1900 till postinspektören i Östra distriktet. Postmästare Johan Albert Olsson hade varit chef sedan 1887 och var väl insatt i förhållandena i ett vidsträckt område kring staden. Han grundade Stadsparken och skötte med kraft och energi ordförandeskapet i Parksällskapet, vilket bland annat arrangerade minnesrika hembygdsfester.

Det går inte att läsa mellan raderna om han hyste betänkligheter när han efter utredningen kom till den slutsatsen att det vore lämpligt att dra in postlinjen Aneby – Tenhult och poststationerna i Lekeryd, Haurida och Lommaryd. Den nämnda postlinjen hade inrättats 1894 genom att postlinjen Aneby–Gränna ändrades. Som ersättning för den föreslagna indragningen av poststationerna i Lekeryd, Haurida och Lommaryd ville postmästare Olsson inrätta lantbrevbäring mellan bla Svartorp och Lekeryd, Vireda och Hullaryd samt Aneby och Lommaryd.

De tre poststationer som således skulle skatta åt förgångelsen hade inrättats den 1 januari 1874 i samband med kronobrevbäringens upphörande. Vid lantbrevbäringens inrättande i Jönköpings län under loppet av 1879 hade de befunnits värdiga att fortleva. Generaldirektör Roos hade visserligen föreslagit och fått godkännande på indragning av poststationen i Haurida under sammanträdet med landshövdingen i Jönköping den 29 oktober 1877, men den delen av omorganisationsförslaget genomfördes inte, ej heller indragning av poststationen i Huskvarna som också hade diskuterats vid samma tidpunkt.

Befolkningen hade vant sig vid sina poststationer och det blev en obehaglig överraskning när sockenborna efter 25 års postbetjäning på nära håll fick veta att den med glädje emotsedda järnvägen skulle kunna ändra deras postförhållanden till det sämre. För Lekeryds del innebar förslaget också att postgången skulle minska från fyra till två dagar i veckan.

En kungörelse om det postala ändringsförslaget lästes upp i Lekeryds kyrka den 7 oktober och föranledde att frågan togs upp på kommunalstämmans den 14 oktober 1900. Åt folkskollärare A Palmqvist och stämmans ordförande C O Svensson uppdrogs att skriva i ärendet till Generalpoststyrelsen. De framhöll olägenheterna med förändringen och tillade följande efter en begäran att posten skulle fortgå fyra gånger i veckan med bibehållande av poststationen:

»Vore det poststyrelsens mening, att posten mellan Siringe och Nässjö skulle befordras genom kärrepost, tycks det oss, att det skulle falla sig mycket billigt, om samma kärrepost finge taga den knappast 5 kilometer längre omvägen från Svartorp till Lekeryd samt vidare häradsvägen härifrån till Jersnäs».

Åskslag i kyrkan

I de andra socknarna reste sig befolkningen ännu tidigare mot förslaget att också dra in poststationerna i Haurida och Lommaryd. Komminister J A Edström anförde i ett brev den 6 september till postmästaren i Nässjö, som också skulle yttra sig om den planerade ändringen, att det skulle bli svårt för pastorsexpeditionens skötsel om poststationen i Haurida drogs in. Poststationsföreståndaren skrev samma dag att underrättelsen om den planerade indragningen verkade »i trakten som ett åskslag i en kyrka icke

allenast inom Haurida kommun utan äfven Jersnäs, som hvad hela den norra delen beträffar har sin post på Haurida».

Han tillade också att den ett år tidigare inrättade poststationen i Bunn inte hade minskat trafiken vid Haurida. Även i Lommaryd talade sig poststationsföreståndaren varm för Postens bibehållande på orten och han fick stöd genom en lång inlaga av kronolänsmannen i Hullaryd.

Postmästare Olsson fick inlagorna på remiss från postinspektören och var negativ till sockenbornas framställningar. Han anförde att »den lilla obetydliga socknen Haurida med omkring 500 innevånare hittills haft förmånen af egen poststation derföre att posten passerat genom socknen» och menade att det räckte med lantbrevbäring från Vireda tre gånger i veckan. Om poststationen i Lommaryd skrev han att indragning kunde »anstå tills vidare, intill dess det visat sig huru förändrade förhållanden gestalta sig».

Postmästare Fagrell i Nässjö förordade emellertid bibehållande av poststationen i Lommaryd med indragning av poststationerna i Lekeryd och Haurida. Sedan var det postinspektionens sak att sammanställa yttrandena och komma med ett eget slutgiltigt förslag till Generalpoststyrelsen. I detta finner vi rekommendationen »att poststationerna i Haurida och Lekeryd indragas åtminstone vid den tidpunkt då de med nuvarande poststationsföreståndarne upprättade kontrakt angående omhänderhafvandet af poststationerna upphöra att gälla».

Mot bakgrunden av postmästarnas och postinspektörens inställning blir man överraskad av att Generalpoststyrelsen beslutade inte blott att de tre poststationerna skulle bibehållas utan att även inrätta nya vid järnvägen i både Stora Hultrum och i Förnäs, den sistnämnda på knappt två kilometers avstånd från den då något mer än årsgamla poststationen Bunn.

Motstridiga intressen

Frågan om de båda sistnämnda poststationerna var emellertid ett tvistefrö och Erik Gyllensvaan på Östanå säteri aktade inte för rov att föreslå indragning av poststationen i Bunn i sin oro över att han inte skulle få sin »egen» i Förnäs. Han skrev till postmästaren i Jönköping den 30 juli 1900 bl a att av den »vid Bunnns jernvägsstation upprättade poststationen hafva vi ej den ringaste nytta, då ingen körväg, som af oss med fördel kan begagnas, leder dit». I samma skrivelse gav han en ordentlig känga åt ledningen för järnvägsbolaget och framhöll att styrelsen visat »en kortsynt- het, som skulle vara oförklarlig, om ej det enskilda intresset här liksom så många andra gånger under denna jernvägs byggande fått, på det helas bekostnad, göra sig gällande».

Flera andra motstridiga intressen gjorde sig gällande under järnvägens framväxt och till och med postmästarna i Jönköping och Nässjö var i vissa frågor oense. Detta gällde bl a postföringsfrågorna i det nyss relaterade förslaget att dra in poststationerna i Lekeryd, Haurida och Lommaryd.

Avståndet från de nytillkomna förenade poststationerna till de tre in-

dragningshotade var inte särskilt stort och det hade inte varit onaturligt att dra in alla tre, även om deras ersättare blivit gående lantbrevbäring. Förmodligen var det inte med någon särskild glädje som postinspektören erfor att Poststyrelsens beslut gick emot hans och postmästarnas förslag, men det hindrade honom inte att komma igen med nya friska tag, när det gällde omorganisation av postanordningarna på landsbygden. Detta ser vi prov på i det följande.

Låt oss därför göra ett litet hopp i både geografin och i tiden, närmare bestämt till de söder om Jönköping belägna poststationerna Bondstorp och Stengårdshult och tidsmässigt till 1902, då man planerade den stora omläggningen i anslutning till att järnvägen mellan Borås och Alvesta skulle tas i bruk.

Ur ett protokoll vid en extra kommunalstämma med Stengårdshults kommun den 9 augusti 1902 hämtar man bl a följande text:

» . . . det vore högst beklagligt för oss, som stå så blottade på kommunikationer, att den nya banan Borås – Vernamo – Alfvestad, belägen på ungefär 3 mils afstånd, och af hvilken vi således ej kunna draga någon egentlig fördel, skulle – vid postliniernas omreglering – beröfva oss den förmån, som vi hittills haft i poststationen och för oss verka försämring i postalt hänseende.»

Nog måste man hålla med om att det ser underligt ut att föreslå indragning av en poststation på tre mils avstånd från den framväxande järnvägen. Men det hade postinspektören i Östra distriktet gjort bland annat av den anledningen att poststationerna Bondstorp och Stengårdshult låg vid en postföringslinje som skar den framväxande järnvägen. Postföringslinjen skulle slopas och ett par små lantbrevbäringslinjer inrättas.

Planerna på den delen av omorganisationen blev kända tidigt i bygden och förorsakade inte bara den nyssnämnda extra kommunalstämman i Stengårdshult utan också en extra sådan i Bondstorp den 11 augusti.

Den resulterade i ett protokoll med fem paragrafer, varur följande text citeras:

» Vid frågans behandling uttryckte den talrikt församlade stämman sin stora förvåning öfver att poststationen härstädes, som egt bestånd i omkring 30 år, nu utan vidare skulle indragas, och detta förundrade stämman så mycket mer, som postbefordringen alljämt varit i tillväxt och nu vore mångdubbelt större än för en 15 à 30 år sedan, då stationen inrättades. De olägenheter som för kommunen skulle blifva en oundviklig följd af den föreslagna indragningen, äro alltför vidt-omfattande för att stämman skulle kunna med likgiltighet åse den- sammans förverkligande utan att på det bestämdaste uttrycka sitt beklagande af ifrågavarande åtgärd.»

Oinformerad poststyrelse

Med missivskrivelser från utsedda talesmän kom de båda protokollen till en oinformerad poststyrelse, där man undrade vad som egentligen höll på att hända. Postinspektören i Östra distriktet fick genom remiss tillfälle att förklara saken och gjorde det bland annat genom beskedet »att postinspektionen haft för afsigt hos Kongl Generalpoststyrelsen hemställa att, samtidigt med postbefordrans vidtagande å jernvägslinien Borås – Verna – Alfvesta, dels nuvarande postföringen med häst och åkdon å linien Smålands Taberg – Bredaryd samt poststationerna i Bondstorp och Stengårdshult måtte indragas, dels landtbrefbäringslinier mellan Stora Bosarps poststation och Bondstorp samt mellan Mohärads poststation och Stengårdshult måtte anordnas.»

Som det främsta skälet till förslaget om indragning framhöll postinspektören den ringa frankoteckensuppborren, som år 1900 i Bondstorp dock var 191 kronor högre än årsarvodet och i Stengårdshult 225 kronor högre. Dessutom åberopades en inlaga från kronofogden i Jönköping som inte hade något att erinra mot indragning av postlinjen Smålands Taberg – Bredaryd samt poststationerna Bondstorp och Stengårdshult.

Men postinspektionen i Östra distriktet fick bakläxa även denna gång. Vid föredragning i Generalpoststyrelsen den 5 september 1902 fann man »skäligen besluta, att poststationerna i Stengårdshult och Bondstorp finge, jemväl efter Borås – Alfvesta jernvägs öppnande för trafik, fortfarande och t v hållas i verksamhet.»

Det skulle ta för mycket utrymme i anspråk att i detalj gå in på de av kommunalstämmorna framförda skäl som påverkade styrelsens ställningstagande emot postinspektören till kommunernas förmån. Det är emellertid uppenbart att man var medveten om att dåtidens lantbrevbärare inte tillräckligt effektivt kunde ersätta poststationerna. Man hade bland annat dålig erfarenhet av de oavlönade kommunombudens verksamhet. Detta hade för övrigt just i norra delen av Jönköpings län lett till att flera poststationer blivit återinrättade kort tid efter att de byttes ut mot lantbrevbärare och kommunombud i tre etapper under år 1879.

Skickebudslinje

Efter denna lilla avvikelse från ämnet för uppsatsen återvänder vi till den sk grevebanan, som efter de sista kraftansträngningarna hade nått fram till Vireda och nu kom att spela en vital roll för en hel kulturbygds näringsliv. Någon har sagt att banan kan betecknas som en skickebudslinje. Gods av alla de slag fraktades på den korta sträckan. I dag skulle det inte löna sig med ett företag för sådana småtransporter.

En av de få triumfer banan kunde fira var kanske den pompa och ståt man uppammade i anslutning till besöket år 1895 av Oscar II. Tidningarna visste att berätta att kungen hänfördes av vyerna i trakten, och det kan var

JÖNKÖPING-GRIPENBERGS SVÅRIGHETER.

Representanter för personalen uppvakta kommunikationsministern.

Ett femtontal uppsagda.

STOCKHOLM, 10 febr. (Press) Representanter för den vid Jönköping—Gripenbergs järnväg anställda personalen, ansluten till respektive lokmänna-, järnvägsman- och kontorspersonalens förbund ha till kommunikationsministern på onsdagen överlämnat en framställning, där man framför personalens djupa bekymmer för framtiden med anledning av den svåra belägenhet, val i den blivit försatt på grund av de inom kort förestående omfattande personalindragningarna vid järnvägen.

Man pekar på den ökade konkurrensen genom den reguljära busstrafiken och de härav följande förlusterna. Genom en trafikinskränkning, som lär bli verklig inom kort, kommer ett femtontal av den ordinarie personalen att berövas sitt levebröd efter lång tids anställning i järnvägens tjänst.

Uppsägningen av personalen har redan verkställts från järnvägens sida och avskedandena kunna väntas när som helst. Vi äro, heter det, övertygade om, att Ni, hr statsråd, förstår den oro, som i denna bekymmersamma belägenhet gripit järnvägspersonalen och dess familjer, och vi anhålla vördsamt att Ni ville vidtaga åtgärder, som stå i Eder makt för att forebygga den hotande olyckan för många av personalen att bli avskedade från anställningar som de hittills haft anledning lita på, såsom betryggande. Var belägenhet är även särskilt smärtsam för oss, då vi anset oss få lida oförskytt genom att andra, mindre behövande personer beretts tillfälle att så att säga taga brödet från vår mun. Vi äsyfta härmed de personer, som erhållit nu gällande busstrafikrättigheter mellan Huskvarna och Jönköping.

Postmästaren i Jönköping åberopade denna tidningsartikel när han föreslog att den förenade post- och järnvägsstationen i Föfnäs skulle bibehållas.

och en förstå som i lämplig väderlek och under passande årstid besökt Vistakulle.

Men järnvägen bar sig dåligt, ett faktum som också återspeglas i de postala akterna. En handling som dokumenterar detta är den som återger motiven till att man beslöt bibehålla poststationen i Föfnäs trots att den uppenbarligen borde ha dragits in.

Förslaget kom upp 1931 och blev utrett i vanlig ordning. De berörda korrespondenterna anade oråd sedan postdirektionens indragningsförslag redovisats i en tidningsnotis. I en skrivelse till Generalpoststyrelsen framhöll de att ingen väg fanns från Föfnäs till Bunnas station, dit de skulle hänvisas efter indragning av poststationen i Föfnäs. Den enda förbindelseleden var sjön och järnvägen.

Postmästaren i Jönköping överlämnade petitionärernas skrivelse till Generalpoststyrelsen och påpekade inledningsvis att han varit ovetande om postdirektionens hemställan om poststationens indragning intill dess att en av petitionärerna visat honom en tidningsnotis.

Det var tydligen inte så välbeställt med information och samarbete på olika nivåer på den tiden.

Enligt tidningens uppgift skulle postdirektionens framställning ha grundat sig bland annat på att det inte fanns någon väg fram till Förnäs, men förhållandet var tvärtom, att en väg ledde till Förnäs men icke till Bunn. Till Förnäs kunde man t ex komma genom en väg från Gränna över Östanå men för att komma från Förnäs till Bunn måste man färdas på en väg som var nio gånger så lång som järnvägssträckan däremellan enligt ett av postmästaren medsänt kartklipp.

Postmästaren frågade därför styrelsen för järnvägsbolaget om järnvägen kunde upplåtas för gångtrafik på den 1,8 km långa sträckan vid eventuell indragning av poststationen i Förnäs, så att kunderna med lätthet kunde hänvisas till Bunn. Det gick styrelsen med på mot avgift (gångbiljett).

Med en enkel kalkyl påvisade postmästaren att det skulle bli dyrare att ersätta poststationen i Förnäs med lantbrevbäring eller med stationär lantbrevbäring i kombination med postföreling. Detta var i och för sig nog för att petitionärernas framställning om poststationens bibehållande skulle ha framgång, men det starkaste skälet finner man måhända i postmästarens yttrande den 20 februari 1932 i en ny remiss från postdirektionen:

Jönköping-Gripenbergs Järnvägsaktiebolag.

TRAFIKCHEFEN.

Rikstelefon 196.



Jönköping den 11 Jan. 1932.

Postmästaren
Jönköping.

Absopande degen telefonsamtal får jag härom meddela att järnvägen icke kommer att upplåtas till en Förnäs - Bunn för gångtrafik under an förhållanden så mot lön av gångbiljet.

Högaktningfullt
GRIPEBERG

Något medgivande att utan biljett gå på banvallen mellan Bunn och Förnäs kunde det inte bli tal om.

»Till de skäl, som jag tidigare tillåtit mig anföra för bibehållandet av poststationen i Förnäs, må läggas ännu ett: det brydsamma ekonomiska läge, vari Jönköping–Gripenbergs järnväg för närvarande befinner sig, över vilket förhållande bilagda tidningsnotis kastar en nog så riktig belysning. Då järnvägens bibehållande såsom kommunikationsmedel för den trakt, där den framgår, är av stor betydelse, synes ingen som helst åtgärd böra vidtagas från det allmännas sida, som kan tänkas försvaga järnvägens ekonomi.»

Postdirektionen hade inte gripit den felaktiga uppgiften om obefintlig vägförbindelse från omvärlden till Förnäs ur luften. En överkontrollör från postdirektionen hade genom missuppfattning fått denna bild och framfört den efter besök i området för utredning i ett disciplinärende som vi kan förbigå i detta sammanhang.

Järnvägens ekonomiska situation förvärrades allt mer och det skulle bara gå ytterligare tre år innan den hotande nedläggningen blev verklighet. Långt innan dess hade den lilla poststationen i Rosendala dragits in – den blev bara 19 år gammal.

Men den hade inte dragits in utan vidare utan ersatts med poststationen i Vättersnäs. Även om den sistnämnda inte blev en förenad post- och järnvägsstation är det på sin plats att kort redovisa händelseförloppet vid den förändringen. Det återspeglar något hur invånarna i de båda närliggande städerna Jönköping och Huskvarna på den tiden hade motsatta uppfattningar om lämpligaste postgång. När järnvägsstationen i Rosendala anlades var det inte så lätt att sia om den kommande bebyggelseutvecklingen.

Poststrid i Sanna

I september 1912 framhöll civilingenjör Graneli och redaktör Ståhl i en skrivelse till Generalpoststyrelsen att Sanna förstadssamhälle hade ca 150 bostadslägenheter och omkring 750 invånare, för vilka postförhållandena var synnerligen besvärliga. Var och en fick hämta och lämna sin post vid Rosendala. Denna station låg inom Huskvarna stads planlagda område på ca 20 minuters gångavstånd från centrum av Sanna.

De båda petitionärerna önskade åtgärder för att »genom lantbrevbärare eller på annat lämpligt sätt bereda bättre postförhållanden».

I en separat skrivelse framhöll Wilhelm Graneli som några år senare skulle bli den nye VD för »grevebanan», att den önskade förbättringen inte borde behöva förorsaka Postverket någon ökad kostnad, »därest för ändamålet anvisades medel, som f.n. åtgå för bestridande av posttjänsten i Rosendala, vilkens enda existensberättigande synes ligga just i dess förmedlande av postföringen till Sanna». Han framhöll också att Postverkets inkomster genom postprenumeration på Jönköpings-tidningarna sannolikt skulle öka genom ordnad postgång, eftersom distributionen dithills måst ordnas utan Postverkets förmedling. Ännu en stöt mot poststationen i

Rosendala satte han in med orden: »Då Huskvarna numera har eget självständigt och centralt beläget postkontor, kan något behov av en poststation i Rosendala för Huskvarnas vidkommande icke gärna föreligga».

En som inte gillade detta var naturligtvis poststationsföreståndare Carlborg i Rosendala som bland annat anförde följande i en skrivelse till sin överordnade postmästare i Huskvarna:

»Det af petitionärerna bebodda området Sanna gränsar omedelbart intill Rosendala poststation och sträcker sig endast 1 1/2 km väster därom. Här af framgår att de postala förhållandena i Sanna icke äro så bristfälliga som petitionärerna framhålla. Hela petitionen synes mig endast vara framsprungen af okynne mot järnvägen enär Sanna-boarne blifvit förbjudna att använda järnvägslinien som allmän gångväg».

Det var inte oväntat att poststationsföreståndaren skulle backas upp av postmästare K. W. Strömberg i Huskvarna, som förordade att poststationen i Rosendala skulle bibehållas och att man därifrån skulle anordna förstadsbrevbäring till Sanna.

Postmästare A. F. Dahlman i Jönköping hade en helt annan uppfattning och överlämnade med en skrivelse till postdirektionen i Östra distriktet den 1 mars 1913 flera infordrade anbud på föreståndarebefattningen för en eventuell poststation i Sanna. Han förordade »biljettförsäljaren A J Svensson till befattningen, enär denne, innehar anställning vid järnvägen och bor alldeles invid hållplatsen Sandemar, der poststationen skulle ligga». Ingenjör Graneli och godsägare Wetterholm skyndade sig att i en särskild skrivelse vitsorda att Svensson ansågs fullt kompetent och lämplig för befattningen.

Men nu blev det ännu mera tillspetsat. Sanna Egendom och Gymnastikinstitutet i Sanna var inte med på noterna och framhöll i en skrivelse den 1 april att de tillsammans svarade för 80 % av den genom poststationen i Rosendala expedierade posten och »såge hellst, att poststationen kvarblefve i Rosendala station, isynnerhet om det finnes utsikt att få en brefbärare, som åtminstone en gång dagligen bure ut posten.»

Farhågor uttrycktes också för svårigheter med värdeförsändelser och utrikes post vid Sandemars hållplats, där postförande tågen inte skulle stanna. Slutligen vitsordades att man »alltid varit särdeles väl och snabbt expedierad af stationsföreståndaren vid Rosendala station».

Protest

En formell protest mot aviserad indragning av poststationen i Rosendala kom den 2 april till Generalpoststyrelsen, undertecknad av ett stort antal personer i Huskvarna och Sanna. I denna framhölls att poststationen i Rosendala var välbehövlig med en ständigt stigande frimärksförsäljning (3 200 kronor år 1912), att den betjänade en god del av Huskvarna stads invånare och att den låg på blott 1,3 km avstånd från Sandemars anhalts-

station. Petitionärerna önskade en daglig lantbrevbäringstur från Rosendala poststation till Sanna skola.

I ett särskilt yttrande den 5 april över denna petition menade postdirektör Boberg i Linköping, att den blott bestyrkte »att inrättande av poststation i Sanna komme att för den öfvervägande delen af befolkningen och särskildt för den största korrespondenten (Kellgrens institut), hvilken återfinns bland petitionärerna, medföra afsevärda fördelar genom det centrala läge poststationen finge.»

Avgörandet fälldes i Generalpoststyrelsen den 6 juni 1913 på grund av postdirektörens framställning som gick ut på att en poststation skulle inrättas i Sanna med samtidigt indragande av den förenade poststationen i Rosendala. Några av argumenten framgår av följande citat ur postdirektörens framställning:

»Belägen inom Huskvarna stad på endast 1 kilometers afstånd från postkontoret där har Rosendala poststation berättigande endast för förmedling af posttrafiken till och från Sanna. Det kan icke nekas, att det i längden blir obekvämt för Sanna att i postala angelägenheter nödgas anlita en poststation, som ligger å en plats, med hvilken Sannaborna i öfrigt hafva blott ringa kommunikation. En förflyttning af poststationen från Rosendala till Sanna komme därför att fylla ett länge känt behof och skulle, enligt hvad de ledande männen i Sanna godsägaren C G Wetterholm och ingenjören W Graneli förklarar, hälsas med stor tillfredsställelse samt innebure den afsevärda fördelen framför postutdelning, att korrespondenterna äfven finge tillfälle att på ett bekvämt sätt aflämna sina postförsändelser.»

Genom en enkel kalkyl visade skrivelsen också att omorganisationen skulle medföra en årlig besparing av 325 kronor. I samma skrivelse togs även namnfrågan upp. Postdirektören framhöll att namnet Sanna lätt skulle kunna föranleda förväxling med de redan befintliga poststationerna Sanda (på Gotland) och Landa (i Hälsingland). I lagfarts- och jordeböcker var platsens namn Vättersnäs, vilket han tyckte var mer egenartat och lämpligt.

Generalpoststyrelsens beslut följde helt postdirektörens framställning och innebar bland annat att posten till den nya poststationen befordrades med järnväg till stationen i Rosendala och därifrån landsvägsledes till poststationen Vättersnäs. Dit överlämnades inventarierna från den indragna poststationen i Rosendala med undantag av datumstämpel och sigill som återlevererades till Persedelförrådet i Stockholm.

För stämpelsamlade filatelister kom de senast använda frimärkena i Rosendala att bli värdefullare än de äldre, genom att den nya frimärksutgåvan med Gustaf V i medaljong under poststationens livstid inte var tillnärmelsevis i bruk så länge som oscarsfrimärkena.

Inte heller Vättersnäs återfinns i Postens telefonkatalog, där man numera hittar postkontoren i bokstavsordning sedan den gamla postanstaltsförteckningen upphört. Poststationen i Vättersnäs drogs in när dess siste föreståndare gick i pension den 18 oktober 1961. Kunderna hänvisades till den närbelägna och just då öppnade poststationen Jönköping 6 vid Birka-gatan.

Vid utredningen om hur postnätet skulle utformas med nedläggningen av järnvägen 1935 fanns mycket att ta hänsyn till. Den enda poststationen som då fick stryka på foten blev emellertid den som varit på tal tre år tidigare, den i Förnäs. Alla de andra fick vara kvar till modern tid, den i Siringe till 1952. Fem ersattes med bilåkande lantbrevbärare på 1960-talet och den i Brötjemark så sent som den 1 november 1975.

Av lantpoststationerna Lekeryd, Haurida och Lommaryd som postmästaren i Jönköping på sin tid föreslog till indragning, lever den i Lekeryd ännu kvar, nu som lokalpostkontor. Flera poststationer som inte nämnts i uppsatsen har både kommit till och dragits in i området mellan smalspårsjärnvägen och stambanan. Bilden av postkontorsnätet är nu mycket anorlunda mot vad den var under grevebanans tid.