

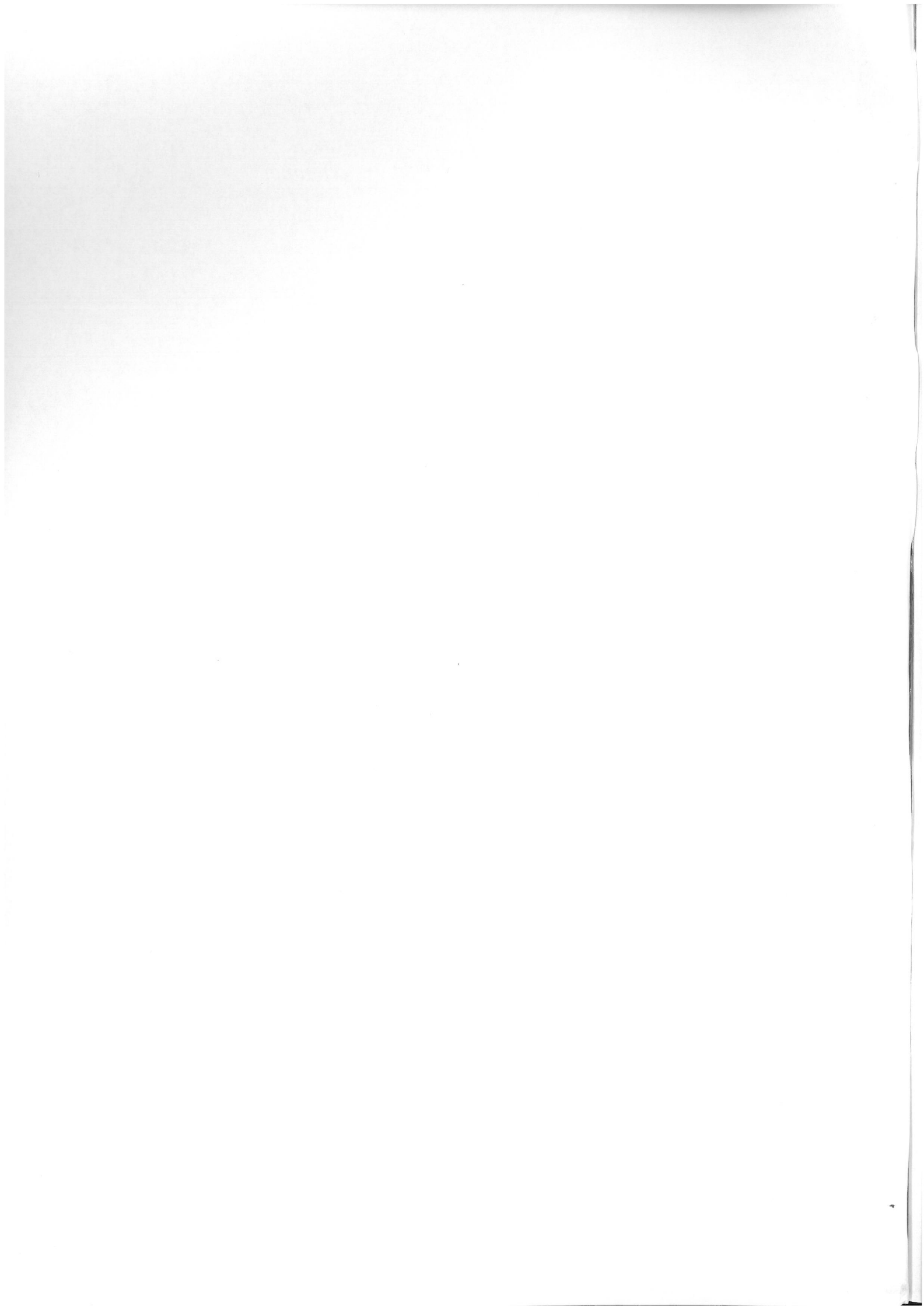
*Kunskapskällans skriftserie • Nummer 7*

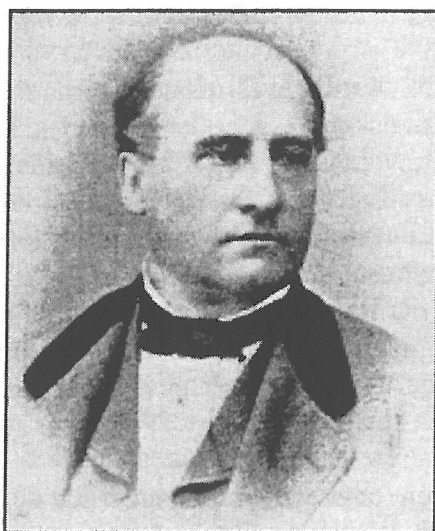


## JÄRNVÄGSSTATIONER I TJUST MED OMNEJD

*Ett resonemang kring trafik och trafikomland med exempel från Västerviksbanorna*

Stig Svallhammar  
Kunskapskällan  
2003





*Emil Key (1822-1892)*

**Författaren:**

Stig Svallhammar, med rötter i Uppland men sedan några år bosatt i Västerviks kommun, är filosofie doktor och docent i kulturgeografi. Han har varit lärare och forskare vid Stockholms universitet och Södertörns högskola, men också tjänstgjort vid utländska universitet.

Järnvägsforskning är ett specialintresse, som författaren utvecklat till både profession och fritidssysselsättning. Stig Svallhammar är sedan några år ordförande för Tjustbygdens Järnvägsförening, vilken bedriver musei- och utflyktstrafik på den smalspåriga linjen Västervik-Hultsfred.

**Omslag:**

Omslagsbilden visar omslaget på den invigningskrift, som Norsholm-Westervik-Hultsfreds Jernvägar – NWHJ – lät trycka med anledning av konung Oscar II:s resa på banan 1880. Boken innehåller bland annat en historik och en resebeskrivning författad av signaturen "E.K.", dvs ingen mindre än den dåtida järnvägsförespråkaren och rikskändisen Emil Key på Sundsholm. I dag är han mest känd som far till Ellen Key.

**Tack:**

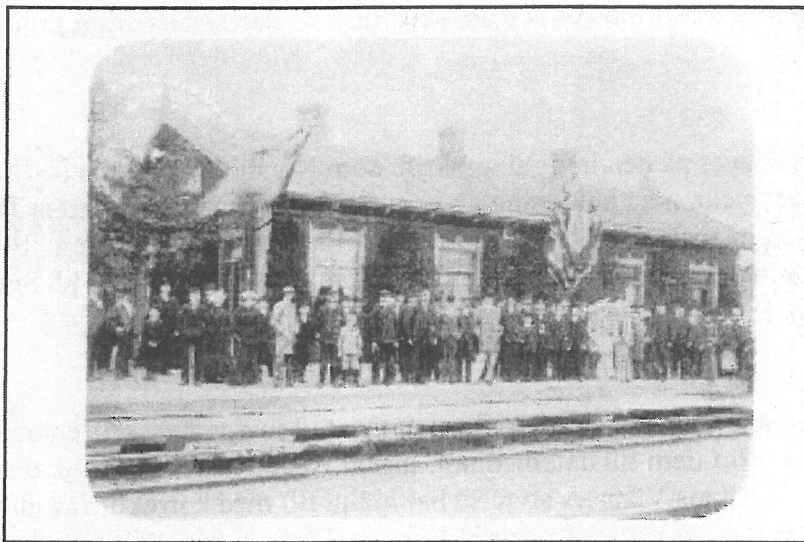
Ett stort tack riktas till Hans Carlsson, Västervik, som lånat ut invigningskriften och samtliga vykort och dessutom överfört dem till datamedium. Ingrid Andersson har redigerat skriften och medlemmar ur Kunskapskällans Vänners styrelse har hjälpt till med korrekturläsningen och lämnat värdefulla synpunkter på vägen. Carina R Jönsson, Fårhult, har ställt ovärderligt källmaterial till förfogande. Tack alla! Utan Er hade detta arbete inte varit möjligt.

## JÄRNVÄGSSTATIONER I TJUST

### *Ett resonemang kring trafik och trafikomland med exempel från Västerviksbanorna*

Tillkomsten av järnvägar påverkade vanligen förutsättningarna för övriga transport-medel och nya funktionella tyngdpunkter i landskapet, s k noder, skapades. Postanstalter och järnvägsstationer – ofta i kombination med varandra - växte fram vid sidan av gamla kommunikation-sentra. På sina håll skedde anpassningen till järnvägen nästan omedelbart. Den tidigare strategiska gästgiveriorten Kårby i Törnsfalls socken förlorade sin postanstalt endast en månad efter det att trafiken på Västerviksbanorna igångsatts och stationerna i Jenny och Almvik öppnats. Liknande skedde på södra linjen när trafiken öppnades. På andra håll gick omställningen något långsammare, men med tiden degraderades tidigare viktiga knutpunkter, som Lund, Getterum, Fjälster och Ödestorp, till "vanliga" bondbyar i takt med att de resande övergav landsvägen och posten tog en annan väg.

Järnvägen kom ofta att fungera som en magnet i de bygder där den drogs fram. På flera håll blev den kombinerade post- och järnvägsstationen från början den naturliga mötespunkten, något som förstärktes i takt med att järnvägens tjänster började att anlitas av envar. Stationerna hade från början – sett ur trafikutövarns horisont – olika angelägenhetsgrad. Redan i tidiga utkast till projektplaner antyds ofta initiativtagarnas förväntningar på stationers bidrag till banans ekonomi. Om vi betraktar förhållandena vid Hultsfred-Westerviks Jernväg (HWJ), konstateras att redan de båda föregående icke förverkligade järnvägsprojekten rangordnade de blivande stationerna utifrån förväntad betydelse. Både den föreslagna järnvägen Västervik-Löfstad och



*Hultsfred hade från början en oansenlig stationsbyggnad byggd i samband med Nässjö-Oskarshamnsbanans (NOJ) tillkomst 1874. Fotot är taget vid NOJ:s invigning.*

den senare skisserade "kustbanan" Norrköping-Hultsfred byggde väsentligen på Ankarsrums bruks transporter till och från Verkebackes lastageplats, vilket ledde till att dessa båda stationer klart höjde sig över övriga landsortsstationer. Stationernas inbördes rang framgår tydligt av västerviksköpmannens Gustaf Maechel trafikberäkning från 1870, men också av ingenjör Oscar Kamphs verbala beskrivningar av "kustbanan", HWJs direkta föregångare, fyra år senare.<sup>1</sup>

Järnvägsprojekteraren Kamph hade i den hårda kostnadsjakten föreslagit, att stationshusen skulle byggas av trä i större omfattning än vad som annars varit fallet. Antalet trafikplatser tycks däremot ha varit oomtvistat. För södra Tjust och kringliggande socknar föreslogs för den då tänkta huvudlinjen Almvik-Hultsfred tio järnvägstationer samt ytterligare två utmed bibanan Fårhult-Gunnebo liksom några anhaltsstationer.

Förväntningarna på järnvägen var stora i de kommuner där kommunalstämman majoritet tecknat betydande poster järnvägsaktier. Det är därför inte förvånande att de lokala politikerna hade svårt att dölja besvikelsen över HWJ-bolagets nedskurna ambitionsnivå vad gällde stationernas utrustning. Kommunalstämmorna i Hjorted och Tuna reagerade kritiskt på järnvägsbolagets små "stationshus" vid Hjorted respektive Väderum, vilka egentligen var hjälpligt tillbyggda banvaktsstugor. I Frödinge reagerade kommunalstämman över ofullständig service vid Yxerns anhaltsstation och sade sig ha blivit lovad två fullvärdiga stationer inom sockengränsen, en vid Blägda och en vid Yxern.

Järnvägsledningens ambitionsnivå hade uppenbarligen sjunkit i takt med de försämrade konjunkturerna och svårigheterna att finansiera järnvägsbygget. Trots detta kan vi i de mindre stationshusen avläsa en tveksamhet om den kringliggande bygdens förmåga att kunna förse järnvägen med ett tillräckligt trafikunderlag. Mot denna bakgrund skulle vi kunna förvänta oss den svagaste bärkraften vid de stationer och anhalter som fick de mest anspråkslösa byggnaderna. Låt oss se hur utfallet blev vid respektive station efter det att järnvägstrafiken påbörjats.

#### *Järnvägens produktionsstatistik.*

Vid en behandling av HWJs trafik på stationsnivå är mycket vunnet om vi klassificerar stationerna i grupper utifrån vissa karakteristika. Några stationer kom uppenbarligen till mot bakgrund av förväntningar om en avsevärd godstrafik. Andra anlades sannolikt med förhoppningen om, att persontrafiken över dem skulle bli betydande. De flesta stationer förväntades dock få betydelse för både person- och godstrafik. Vid HWJs trafikstart hösten 1879 fanns på linjen Hultsfred-Jenny tolv trafikplatser, av vilka nio var stationer med fullständig service, och två anhaltsstationer med begränsad service. Härutöver fanns en lastplats för i huvudsak vagnslasttrafik. I tabellen nedan redovisas den sammanlagda expedierade godsvikten, antalet försålda personbiljetter liksom de totala intäkterna vid HWJs respektive angränsande gemensamma järnvägsstationer för treårsperioden 1882-1884. Detta är den första treårsperiod för vilken uppgifter föreligger. Anledningen till att vi i det följande valt tre- eller femårsperioder hänger samman med de årsvisa växlingarna på vissa stationer, särskilt sådana med hög andel trävarutransporter.

---

<sup>1</sup> Jfr Svallhammar (1991)

Tabell 1. Klassificering av trafikplatser vid HWJ efter produktionen 1882-1884

Trafikplats	Godstrp ton	Godstrp, ank %	Godstrp, avg %	Personbiljetter*	Intäkter, kkr	Trafikplatstyp
Västervik	101,5	28	72	31,6	221,2	Station
Jenny	0,3	34	66	3,6	4,3	Station
Verkeback	80,7	54	46	10,7	78,7	Station
Valstad	1,7	82	18	0	2,4	Lastplats
Fårhult	4,8	44	56	4,7	8,6	Station
Ankarsrum	96,0	35	65	10,2	94,8	Station
Bresfall	2,8	99	1	0	1,7	Lastplats
Hjorted	7,0	86	14	2,4	16,3	Station
Totebo	3,6	92	8	1,5	9,7	Station
Blägda	4,0	95	5	1,3	12,5	Station
Yxern	8,2	98	2	0	23,9	Lastplats
Tuna	10,9	94	6	3,9	40,3	Station
Väderum	2,1	95	5	1,0	6,8	Station
Vena	13,2	94	6	3,4	32,2	Station
Hultsfred	6,0	37	63	8,7	41,7	Station

\* = tusental

Källa: NWHJ verksamhetsberättelser

Om vi i det följande bortser från siffrorna för Västerviks station, vilka även innefattar verksamheten vid "norra banan" Westervik-Åtvidaberg-Bersbo Jernväg (WÅB), kan vi konstatera att godstrafiken - inte oväntat - var mest omfattande vid Ankarsrum och Verkeback. De båda stationerna hade en sammanlagd expedierad godsvolym mellan 80 000 och 100 000 ton, vilket motsvarar årsvärden om 25 000 å 35 000 ton. Den fjärde största godshanterande stationen under perioden var Vena med drygt 13 000, följd av Tuna med knappa 11 000 ton. Ingen av de övriga trafikplatserna nådde under treårsperioden sammanlagda värden över 10 000 ton.

Medeltalet låg faktiskt så lågt som strax över 4 000 ton, eller cirka 1 000 årston, vilket ungefär motsvarar två vagnslaster per vardag! Det bör anmärkas, att siffrorna för Jenny



*Vena stationshus byggdes med bidrag från lokalbefolkningen.*

station innefattar även det även gods som tagits emot för befordran med WÅB. Värdet för Hultsfred station avser dock endast HWJs trafik.

Endast två av HWJ-stationerna, Ankarsrum och Fårhult, tog under perioden 1882-84 emot mer gods än vad som avsändes. Situationen var annars den omvända: Vid sju trafikplatser bestod mer än 90 % av den hanterade godsvikten av avsänt gods!

Om vi betraktar persontrafiken utifrån antalet sålda biljetter vid de olika trafikplatserna finner vi, att Västervik överlägset ledde statistiken. Den största biljettförsäljningen vid HWJ egna stationer ägde rum vid Verkeback och Ankarsrum, samtliga med mer än 10 000 sålda biljetter på tre år, liksom vid gränsstationen Hultsfred. Bland småstationerna utmed linjen utmärktes Fårhult, Tuna och Vena med förhållandevis höga försäljningssiffror, medan övriga trafikplatser hade ringa eller ingen försäljning. Vid anhaltsstationerna Valstad och Yxern samt vid Bresfalls lastplats såldes under dessa år inga personbiljetter.

De totala intäkterna varierade på samma sätt kraftigt mellan trafikplatserna: Västerviks stations intäkter för NWHJ-trafiken inbringade under treårsperioden över 220 000 kronor, vilket kan jämföras med intäkterna vid de största HWJ-stationernas, Ankarsrum och Verkeback, totalsiffror för samma period, 94 800 respektive 78 700 kronor. I mellanskiktet, med en total intäkt om 20-50 000 kronor, återfinnes Hultsfred och småstationerna Tuna, Vena och Yxern, medan flertalet trafikplatser hade intäkter runt 10 000 kronor eller mindre. Den genomsnittliga intäkten för de fem minst inbringande trafikplatserna utmed HWJ-linjen, uppgick för treårsperioden till strax

under 6 000 kronor. Årsintäkten låg således i genomsnitt under 2 000 kronor per år, eller inte ens kr 5:50 per trafikdag.

Om vi betraktar hur förhållandena vid HWJs stationer förändrades från 1880-talet och de närmaste trettio åren finner vi, att produktionen vid vissa trafikplatser ökade, medan den på andra håll gick tillbaka. Tabell 2 visar, att antalet hanterade ton gods vid HWJ-stationerna Verkeback och Ankarsrum ökade fram till sekelskiftet för att därefter gå tillbaka, en utveckling som skedde även vid Hjorteds, Blägda och Tuna stationer. På andra håll höll sig verksamheten på ungefär samma nivå (Valstad) eller stabiliserades på en högre nivå. Till den senare gruppen hör stationerna Fårhult, Totebo, Väderum och Vena samt Yxerns anhaltsstation. Vid 1910-talets början var således rangordningen mellan järnvägsstationerna med avseende på deras betydelse för godstrafiken, mätt i expedierad godsvikt, en annan än åren närmast efter trafikstarten. Däremot var förhållande mellan avsänt och ankommande gods vid de flesta trafikplatser i stort sett oförändrat sedan 1880-talet. Beträffande de minsta stationerna är det, med ledning av de små transportvolymerna, svårt att dra några bestämda slutsatser.

Tabell 2. Godstrafikens volym i 1000-tals ton respektive andelen avsänt gods vid HWJ trafikplatser (treårsperioder)

Trafikplats	1882-84		1890-92		1900-02		1910-12	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
Verkeback	80,7	54	101,3	45	109,0	57	73,6	34
Valstad	1,7	82	0,9	56	1,3	86	1,7	82
Fårhult	4,8	44	13,3	59	11,4	92	13,6	86
Ankarsrum	96,0	35	115,2	41	145,6	31	73,9	67
Bresfall	2,8	99	2,9	98	2,7	99	0,4	98
Hjorted	7,0	86	6,7	85	16,4	92	8,5	69
Totebo	3,6	92	5,4	61	5,2	85	11,2	86
Blägda	4,0	95	4,5	95	7,0	92	3,6	87
Yxern	8,2	98	19,2	96	33,9	96	29,2	97
Tuna	10,9	94	9,9	83	23,2	91	16,0	79
Väderum	2,1	95	7,2	97	5,9	95	5,7	93
Vena	13,2	94	18,8	94	25,4	92	24,9	86
Hultsfred	6,0	37	5,9	83	5,2	73	7,5	26

Källa: NWHJ verksamhetsberättelser 1882-1912

Tabellen visar dock, att stationerna Ankarsrum och Verkeback, från trafikstarten till den sista treårsperioden före HWJ-bolagets uppgående i WÅB, behöll ställningen som de godsvolymmässigt största trafikplatserna. Den relativt kraftiga tillbakagången för de båda stationerna förklaras av att Ankarsrums bruk 1911 lade ned masugnen



och malmtransporterna definitivt upphörde detta år. Gapet mellan den andra och tredje största godsstationen vid banan var i början av 1910-talet fortfarande stort – anmärkningsvärt nog hade anhaltsstationen Yxern under åren skaffat sig denna position, tätt följd av bondstationen Vena. Tuna station belade med sina drygt 5 000 årston platsen som HWJs femte godsstation 1910-12, med knapp marginal före Fårhult och Totebo, båda med cirka 4 000 årston. Denna volym motsvarar mindre än två tiotons vagnslaster per vardag och station, vilket inte är särskilt imponerande.

Om vi i stället söker bedöma HWJ-stationerna efter antalet försålda personbiljetter under samma treårsperioder finner vi i stort sett samma mönster. Ankarsrum och Verkeback var över trettioårsperioden de avgjort största trafikplatserna och beskriver båda ett trefaldigande av antalet försålda biljetter. Treårsperioden 1910-12 såldes vid Ankarsrums station närmare 32 000 biljetter, eller nästan 30 om dagen. Vid Verkeback, som under hela perioden uppvisar något högre siffror, såldes i medeltal under åren 1910-12 dagligen 35 biljetter. Verkebacks högre försäljningstal har sannolikt ett samband med den anslutande sjötrafiken.



*Väderums station med den minsta typen av stationshus, av elaktungor kallad "utbyggd banvaktstuga".*

Så gott som samtliga HWJ-stationer ökade under trettioårsperioden sin biljettförsäljning. Vid sidan av de stora försäljningsstationerna, Verkeback och Ankarsrum, märks Vena, Fårhult, Hjorted och Tuna, samtliga med över 10 000 försålda biljetter under treårsperioden 1910-12, eller kring tio om dagen. Till gruppen hör också Hultsfred, vilken som övergångsstation till Nässjö-Oskarshamns och Vimmerby-Hultsfreds järnvägar hamnar i särställning. Hultsfred uppvisar under hela undersökningsperioden relativt höga försäljningsiffror, men en lägre tillväxttakt än övriga medelstora försäljningsställen. Västerviks station har, till följd av att HWJ-biljetterna inte särredovisas i statistiken, inte medtagits i tabellen.

medeltal tre à fyra biljetter om dagen. Yxerns anhaltsstation hade, trots betydelse som godsterminal vid banan, ingen regelbunden försäljning av personbiljetter och finns inte med i redovisningen för någon av de fyra undersökningsperioderna. Vid Bresfalls lastplats har aldrig förekommit någon biljettförsäljning.

Statistiken över försålda personbiljetter ger ett intryck av två förhållanden, för det första en stadig ökning av resandet från trafikstarten och fram till 1910-talet, vilket är helt i överensstämmelse med utvecklingen vid andra järnvägar i landet, samt, för det andra, en växande andel lokala resor på kort distans. Det senare förhållandet grundas på den kraftiga försäljningsökningen i exempelvis Vena och Fårhult. Några bevis för att antagandena är riktiga lämnas dock inte i materialet. Det här redovisade statistiska materialet om produktionen vid HWJs stationer 1882-1912 kan, vilket framgår av ovanstående, med fördel användas till att mäta de olika stationernas absoluta och totala trafikverksamhet, men det kan svårigen användas till att bestämma reserelationer, befordrat varuslag, varifrån godset kom eller vart det avsändes. Än mindre kan vi utifrån det tillgängliga statistiska materialet avgränsa respektive järnvägsstations effektiva trafikomland. Därtill behövs ett mer detaljerat material.

*Tabell 3. Försäljningen av persontrafikbiljetter vid HWJ trafikplatser (treårsperioder/1000-tal biljetter)*

Trafikplats	1882-84	1890-92	1900-02	1910-12
Verkeback	10,7	13,8	20,1	38,8
Valstad	0,0	0,1	1,1	4,4
Fårhult	4,7	5,0	7,1	14,3
Ankarsrum	10,2	11,4	16,7	31,8
Bresfall	0,0	0,0	0,0	0,0
Hjorted	2,4	4,2	6,1	14,4
Totebo	1,5	2,4	3,7	9,2
Blägda	1,3	2,0	3,6	3,6
Yxern	0,0	0,0	0,0	0,0
Tuna	3,9	4,6	7,4	12,2
Väderum	1,0	1,8	2,7	3,8
Vena	3,4	3,8	8,6	17,4
Hultsfred	8,7	8,1	9,7	18,8

Källa: NWHJ verksamhetsberättelser 1882-1912

### *Järnvägsstationernas omland*

Av det resonemang som hittills förts konstateras, att järnvägsledningen redan innan HWJ-banan byggdes måste ha haft en någorlunda klar bild av det förväntade trafikarbetet vid varje station. En intressant fråga är förstås hur projektledningarna gick till väga då de bildade sig denna uppfattning

Hur bestämdes en järnvägs trafikomland på 1870-talet? Om vi utgår från resonemanget kan vi, något förenklat, betrakta trafikomlandet som cirklar med centrum i varje trafikplats, med radierna varierande efter den praktiska möjligheten att transportera olika godsslag respektive passagerare vidare med sjö- eller landkommunikationer. Av tidigare publicerade rapporter kan vi konstatera, att "kustbanans" projektledning utgick från ett trafikomland om en mil på vardera sida om banan med utsträckning utmed anslutande vattendrags stränder. Närmare än så kommer vi inte det vi i dag skulle kalla planeringsförutsättningarna för "kustbanan", men vi kan konstatera att trafikomlandets förväntade utbredning inte på något sätt är anmärkningsvärt jämfört med andra samtida projektledningars förväntningar. Hur blev det i verkligheten? Byggde projektledningarnas kalkyler från början på alltför optimistiska antaganden och kan vi här finna en förklaring till varför den totala trafikvolymen på Hultsfred-Westerviks Jernväg (HWJ) inte svarade mot förväntningarna.



*I Tuna socken växte ett särskilt stationssamhälle fram några kilometer från kyrkbyn. Stationshuset är av det enklare slaget, byggt i trä och ritat av "bygdens store son", arkitekten Hugo Hammarskjöld.*

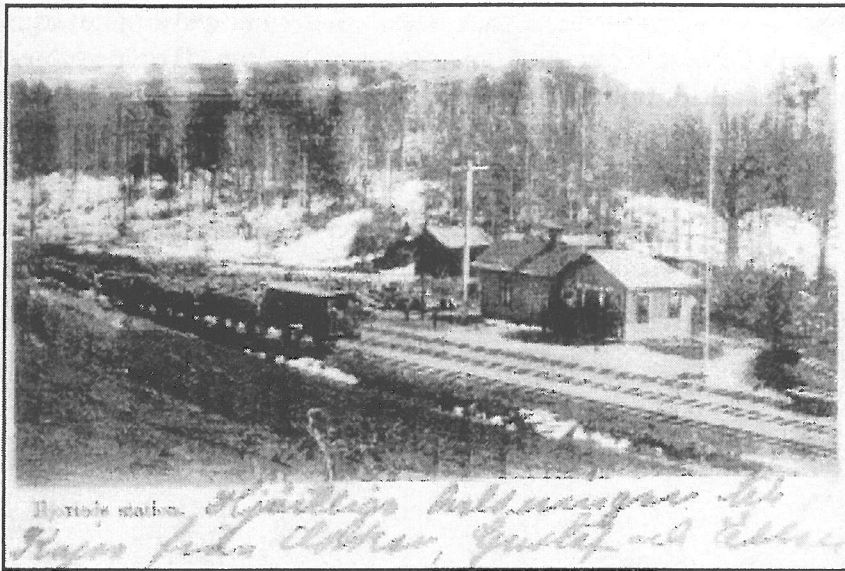
Det första steget i vår undersökning i järnvägarnas betydelse för näringslivs- och befolkningsutvecklingen i norra Kalmar län blir, att söka avgränsa banans faktiska trafikomland genom att urskilja hur stort geografiskt område som hade så stor nytta av den nya kommunikationsleden, att den blev betydande för bygdens transportförsörjning. Utgångshypotesen är, att projektledningen för den planerade "kustbanan" Norrköping-Hultsfred gjorde en korrekt bedömning då den antog,

att järnvägens effektiva omland sträckte sig en mil på ömse sidor om banan med utsträckning utmed de sjöar som berördes av linjen.

Kustbaneprojektets hypotes om trafikomlandet visar sig redan vid en första ansats svår att operationalisera. Skall dess formulering beträffande det tänkta omlandets utbredning:

*"... en mil på hvarje sida om järnvägen och omkring stränderna af de segelbara insjöar, hvilka af järnvägen skulle komma att beröras ..."*

tolkas bokstavligt, eller skall vi utgå från att man egentligen menade att omlandet skulle beräknas utifrån förefintliga trafikplatser? Skillnaden mellan dessa båda ståndpunkter är, som tidigare konstaterats, betydande även om stationerna vid de båda Västerviksbanorna lades förhållandevis tätt.



*Om kustbaneprojektet Norrköping-Hultsfred hade förverkligats, skulle Hjorteds socken ha fått sin järnvägsstation nära kyrkbyn. Så blev inte fallet. Familjen de Maré ville nämligen ha järnvägen dragen åt ett annat håll...*

Innan vi ger oss i kast med uppgiften att närmare undersöka HWJ-banans trafikomland är det på sin plats att säga något om projektledningens inställning till omlastning mellan olika trafikmedel. Interimsstyrelsen ansåg att insjötransporter till en järnvägsstation belägen vid samma sjö som i stort sett jämförbara med att banan drogs fram i den trakt, vilken måste använda sjön som förbindelseled. Orsaken till detta kan sökas i den för landsvägstransporter bitvis besvärliga terrängen och vägnätets dåliga standard – sjöarna gav bättre och billigare transporter under större

delen av åren. Vidare betrakta des omlastningskostnaderna som förhållandevis marginella. Interimsstyrelsen menade att en smalspårig järnväg som kunde anläggas till en förhållandevis låg kostnad medgav en lägre taxesättning, vilket gav ett slags ersättning för trafikanterna för både längre tidsutdräkt och omlastningskostnader. Detta argument användes framför allt i diskussionen kring fördelarna med en normalspårig järnväg för långväga godsförsändelser, men tycks också ha tillämpats då det gällde lokala transporter. Kostnaden för omlastning av tungt gods vid järnvägsförsändelse uppgick enligt interimstyrelsen 1874 till ett öre per centner, dvs cirka 23,5 öre per ton, vilket ansågs i det närmaste försumbart.

Vi skall i det följande med tillgängliga statistiska uppgifter om HWJ söka belägga eller vederlägga kustbaneprojektets hypotes om trafikomlandets utbredning. Till vårt förfogande står den produktionsstatistik, som årligen redovisades i järnvägsbolagens verksamhetsberättelser. För NWHJ-banornas del skedde en kontinuerlig stationsvis redovisning först från 1882, vilket således blir det första undersökningsåret. Ambitionen är att följa utvecklingen på stationsnivå från tiden närmast efter trafikstarten till 1912, HWJ-bolagets sista verksamhetsår.

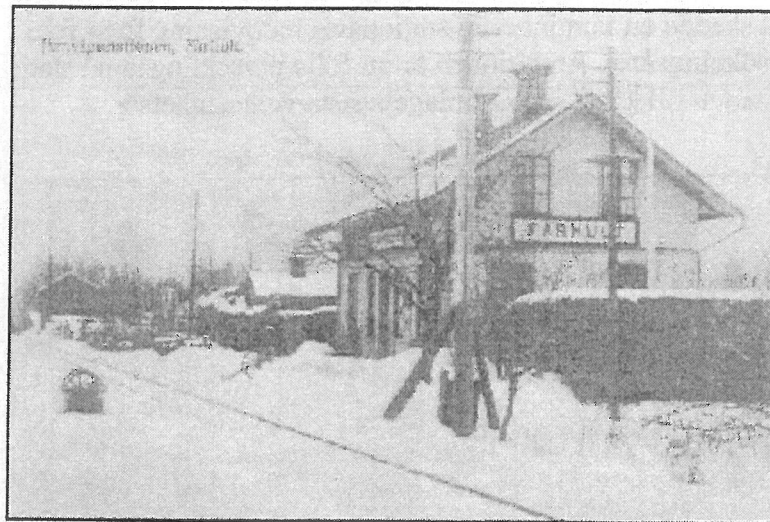


*Ankararums stationshus byggdes väl tilltaget, eftersom Hultsfred-Westerviks Jernvägs huvudkontor – Jernvägsbyrån – skulle inrymmas på övervåningen.*

En undersökning av detta slag möter omedelbart problem beroende på statistikens utformning. Vi kan ur denna lätt få fram mängden ankommande och avgående gods som hanterades vid en station ett visst år, hur många personbiljetter som såldes respektive den totala uppbörden. Materialet säger dock inget om godsets eller resenärernas ursprungsort respektive destinationer. Likaså saknas uppgift om det expedierade godsets varuslag och ägare. Det primärmaterial som innehöll denna information, fraktsedlarna, arkiverades vanligen endast en kortare tid innan de förstördes.

### *En järnvägsstation – dess verksamhet och omland*

Genom tillfälligheternas spel har spridda rester från en av HWJ järnvägsstationers bokföring blivit bevarade till eftervärlden och ställts till undersökningens förfogande. Det rör sig om biljettrekvisitioner, redovisningsblanketter, godsnotiser och godskvitton från Fårhults station i kortare serier från de första tjugo verksamhetsåren. Materialet ger, trots sin ofullständighet, en värdefull inblick i en landsbygdsstations förbindelser med omvärlden samt hur dess trafikomland gestaltade sig vid 1880-talets mitt, långt innan motoriseringen av vägtrafiken drastiskt påverkade förhållandet. En kortare presentation av stationen och den omgivande bygden torde vara på sin plats.



*Fårhults stations historia är väl dokumenterad till följd av ett unikt källmaterial som hittades uppe på vinden när huset byggdes om till restaurang i mitten på 1980-talet.*

Fårhults station kan, med sitt läge någon kilometer norr om Gladhammars gruvfält, tyckas ha varit avsidet belägen i kommunen, men en närmare studie av förhållandena visar att platsen valts med omsorg. Fårhults by korsades av den viktiga förbindelsevägen från södra landsvägen vid Lunds by upp till trakten av Almvik, på norra landsvägen mot Gamleby och Östergötland. På bara någon kilometers avstånd från Fårhult löpte vägen mot Ankarsrums bruk, vilken före järnvägens ankomst användes för fortransporterna mellan bruket och lastageplatsen i Verkeback. Fårhult hade således tradition av skiljepunkt för vägfarande i Tjustbygden, särskilt för dem som använde vägen över Fårhult som genväg för resor i axeln Norrköping-Kalmar. Byns strategiska läge förstärks av, att här tidigare funnits en gästgivargård, som förlorat sin betydelse till förmån för konkurrenterna i Lund och Kårby. Den enda officiella byggnaden i Fårhults by före järnvägens ankomst var komministerbostället.

Tack vare de förhållandevis vittgrenande vägförbindelserna hade stationen från järnvägens trafikstart ett relativt utbrett omland, som sträckte sig djupt in i den egna socknens centrala delar och angränsande partier av Törnsfalls kommun. Vi kan inte bortse från, att Fårhults stations lokalisering till betydande del styrts av närheten till "Käringryggen", på vilken Gladhammars gruvfält var beläget. Den omgivande topografin med en förhållandevis mjuk sluttning från kommunens centrala delar ned mot stationen i dalgången, torde från början ha funnits med i beräkningen. Stationen kom i praktiken att bli den lättast tillgängliga för trafikanter bosatta i socknens centrala delar, vilka föredrog Fårhult före Verkeback, vars branta backe ned till hamnen och stationen i förkastningsprickan var en erkänd olycksfaktor för hästekipage.

Fårhults station blev således mer än en "bondstation" för de närmast kringliggande gårdarna. Stationen var från trafikstarten den 16 november 1879 en förenad järnvägs- och poststation, men som sådan inte unik i socknen. Samma dag öppnades Verkeback's station, där HWJ tillhandahöll samma tjänster och sedan 1874 fanns en post-station i kyrkbyn Gladhammar. Fårhults station var, som vi tidigare konstaterat, ändå en förhållandevis liten trafikplats. Under den första tioårsperiod för vilken statistik föreligger, åren 1882-1891, uppgick mängden hanterat gods vid stationen till cirka 3 000 ton per år. Perioden 1882-1888 var den avsända godsmängden mindre än 1 000 ton per år, varefter den drastiskt ökade för att mot sekelskiftet uppgå till närmare den dubbla mängden. Det ankommande godsets vikt var under det första decenniet överlägset större än det avsända. Skillnaden var nästan 2:1, men förhållandena utjämnades något under 1800-talets slut. Under 1890-talets sista år förändrades förhållandet mellan ankommande och avsänt gods radikalt till följd av en kraftig nedgång i det ankommande godsets volym. År 1897 emottogs blott en tiondedel av föregående års sammanlagda godsvikt. Den kraftiga nedgången förklaras av att bergshantering vid Gladhammar upphörde vid denna tidpunkt, vilket minskade behovet av bränsle, förnödenheter och tomkärl. Fårhults station blev efter detta en, ur godstrafiksynpunkt, vanlig landsortsstation där det avsända råvarornas vikt vida översteg de anlända, förädlade produkterna.



*Verkeback blev till följd av hamnen en av de viktigaste stationerna på linjen Hultsfred-Västervik.*

Persontrafiken vid Fårhults station uppvisade till en början inga större förändringar mellan åren. Antalet försålda personbiljetter uppgick under perioden 1882-1897 till cirka 1 500 per år, varefter försäljningen stabiliserades på en nivå runt 2 200 biljetter. Från 1906 skedde en uppgång i biljettförsäljningen med 60 %, varefter skedde en svag årlig tillväxt fram till världskrigets utbrott. Under treårsperioden 1910-1910 såldes i Fårhult i medeltal över 4 700 biljetter varje år, eller fler än tio om dagen.

Tabell 4. Förhållandet mellan avsänt och ankommande gods vid Fårhults station 1882-1914, i femårsperioder (ton)

Period	Avsänt gods		Ankommande gods		Summa gods	
	Ton/år	%	Ton/år	%	Ton/år	Ton/dag
1882-1884	687	43	901	57	1 588	4,35
1885-1889	1 071	39	1 653	61	2 724	7,46
1890-1894	2 335	49	2 740	51	4 806	13,16
1895-1899	2 137	73	1 563	27	3 700	10,14
1900-1904	2 779	90	309	10	3 088	8,46
1905-1909	4 011	89	474	11	4 485	12,29
1910-1914	3 715	84	703	16	4 418	12,10

Efter NWHJ verksamhetsberättelser

Låt oss helt kort betrakta stationens totala uppbörd per år och hur denna förändrats över tiden. Under treårsperioden 1882-1884 uppgick de totala intäkterna till i medeltal 2 875 kronor per år. De totala intäkterna ökade mot slutet av 1880-talet och låg under treårsperioden 1890-92 på i genomsnitt över 5 000 kronor årligen, dock med stora årsvisa fluktuationer beroende på variationer i godsflödet. Vid sekelskiftet (1900-1902) uppgick stationens årliga intäkter till drygt 6 600 kronor, vilket visar att den ökade persontrafiken utgjorde en god ersättning för den nedgång i godstrafiken, som drabbade stationen under 1897. I början av 1910-talet hade de årliga intäkterna nått en nivå över 8 000 kronor, till stor del beroende på persontrafikens ökning.

#### *Fårhultsbornas resande*

Fårhult stations trafikomland blir för personresornas del förborgat, eftersom de försålda biljetterna inte kan bindas till enskilda personer. Med ledning av några återfunna biljettrekvisitionsblock är det dock möjligt, att i någon mån kunna bestämma de vanligaste reserelationerna.

När Fårhults biljettlager lades upp inför trafikstarten, var järnvägsbolaget och dess stationsföreståndare av naturliga skäl osäkra på biljettåtgången. Stationen utrustades därför med förtryckta biljetter av alla sorter till samtliga stationer utmed NWHJ-



nätet. Paradoxalt nog rekviderades flera biljetter till stationer efter linjen Jenny-Norsholm än till stationerna efter den egna linjen.

Om vi till att börja med betraktar de stationer, för vilka det ursprungliga biljettlagret från 1879 inte behövde kompletteras under den närmare tio år långa undersökningsperioden, finner vi här samtliga trafikplatser på sträckan Norsholm-Almvik. Av detta kan vi dra slutsatsen, att försäljningen understeg lagret av 250 tur- och returbiljetter samt 50 enkla biljetter i respektive vagnsklass. Förhållandet var för övrigt detsamma för HWJ-stationerna Totebo och Väderum, trots att lagret här bestod av endast 25 enkelbiljetter. Lagret av biljetter till övriga HWJ trafikplatser respektive de gemensamma stationerna Jenny och Västervik, måste däremot kompletteras efter en tid. I tabellen nedan redovisas en sammanställning över rekvisitionsfrekvensen av biljetter till dessa stationer.



*Jenny station är fortfarande en strategisk punkt. Det är här, fem kilometer utanför Västervik, som norra och södra banorna strålar samman.*

Tabellen visar, inte förvånande, att rekvisitionen av personbiljetter i huvudsak gällde relationer som redan före järnvägens tillkomst var viktiga för gladhammarsborna, dvs förbindelsen med hamnarna och handelsplatserna i Verkeback och Västervik liksom bruksorten Ankarsrum. Om vi separerar de nya biljettrekvisitionen från det ursprungliga biljettlagret framstår mönstret ännu tydligare: Det viktigaste resmålet var utan tvivel Västervik, följt av Verkeback med Ankarsrum på tredje plats. Andra förhållandevis ofta förekommande resmål var Totebo och Hultsfred, sannolikt beroende på marknadsdagarna.

Tabell 5. Summa rekvirerade personbiljetter vid Fårhults station, 1879-11-15—1889-03-30

Period	Klass I, enkel	Klass I, tur- och retur	Klass III, enkel	Klass III, tur- och retur
Västervik	350	150	3 600	2 350
Jenny	250	50	250	250
Verkeback	250	25	1 250	550
Valstad	250	-	400	-
Ankarsrum	350	25	950	350
Hjorted	250	25	450	100
Blägda	250	25	250	75
Tuna	250	25	250	25*
Vena	250	25	450	25
Hultsfred	250	25	950	125

\*) tilläggsrekvisition av okänt antal biljetter 1885-05-18

Källa: biljettrekvisitioner Fårhult station

Ett intressant fenomen är den stora åtgången av enkla biljetter, vilket förmodligen inte avspeglar mer än att den rådande taxan konstruerats så, att resenärerna inte gjorde någon större förtjänst av att lösa tur- och returbiljett. Möjligen kan den höga åtgången av enkelbiljetter delvis förklaras med att resenärer, som reste vidare med båt från Verkeback och Västervik alternativt tåg från Hultsfred, avsåg att stanna borta en längre tid. En tredje förklaring kan vara, att man under framresan medförde varor för försäljning och därefter tog sig tillbaka på annat sätt. En annan intressant detalj är att tredjeklassbiljetterna helt dominerade försäljningen, vilket kan tyda på att banan redan tidigt attraherade de lägre klasserna. Någon omfattande försäljning av förstaklassbiljetter annat än till Västervik och Ankarsrum tycks inte ha förekommit.

Det finns anledning att påpeka, att siffrorna som redovisas i tabellerna ovan inte avser försäljningen av järnvägsbiljetter på stationen utan endast antalet rekvirerade biljetter av respektive typ. Av lagerbokföringen att döma tycks stationen inte ha haft några större biljettlager. Med åren anpassades lagerhållningen till efterfrågan och den gamla uppsättningen om 250 enkelbiljetter av vardera slag för samtliga stationer respektive 50 eller 25 tur- och returbiljetter ändrades till 200 enkla respektive 100 tur- och returbiljetter för de mer frekventa stationerna. Samtliga biljettyper levererades i block om 25 exemplar och nyrekvisition tycks vanligen inte ha skett förrän det återstod någon enstaka biljett i det sista blocket.

Tabell 6. Rekvirerade personbiljetter vid Fårhults station utöver ursprungligt biljettlager 1879-11-15--1889-03-30

Period	Klass I, enkel	Klass I, tur- och retur	Klass III, enkel	Klass III, tur- och retur
Västervik	100	100	3 350	2 300
Jenny	0	0	0	200
Verkeböck	0	0	1 000	525
Valstad	0	-	150	-
Ankarsrum	100	0	700	325
Hjorted	0	0	200	75
Blägda	0	0	0	50
Tuna	*	*	*	*
Vena	0	0	200	0
Hultsfred	0	0	700	100

\*) tillägsrekvisition av okänt antal biljetter 1885-05-18

Källa: biljettrevisioner Fårhults station

Med ledning av Fårhults stations rekvisitionsblock kan vi slutas oss till, att biljettrekvisitionen ganska väl speglar biljettåtgången vid stationen och att det därför torde vara meningsfullt att utifrån materialet dra vissa slutsatser om resandet från stationen. Om vi från antalet nyrekvirerade biljetter drar det ursprungliga biljettlagret erhålles det minsta antal biljetter av varje slag som försålles.

Om vi, med ledning av det tillgängliga materialet, söker skatta antalet i Fårhult påbörjade resor till annan station utmed NWHJ-nätet, når vi följande resultat:

Tabell 7. Minsta antal påbörjade personresor vid Fårhults station, perioden 1879-11-15--1889-03-30

Trafikplats	Antal resor
Västervik	5 750
Jenny	200
Verkeback	1 525
Valstad	150
Ankarsrum	1 125
Hjorted	275
Blägda	50
Tuna	?
Vena	200
Hultsfred	800
Summa	(10 075)

Källa: Fårhults stations biljettrekvisitioner

Tabellen visar, att det minsta antalet försålda biljetter vid Fårhults station under perioden november 1879 till mars 1889 som kan fastställas uppgick till 10 075 biljetter. En jämförelse med verksamhetsberättelsernas uppgifter för 1882-1888 visar också mycket riktigt, att siffran sannolikt är betydligt lägre än den verkliga försäljningen. Denna uppgick under de sju senare verksamhetsåren till 10 236 biljetter, vilket motsvarar 1 462 biljetter per år, eller i runda tal fyra biljetter per dag. Den verkliga försäljningen under den period, för vilken rekvisitionsuppgifter finns tillgängliga, kan i verkligheten ha uppgått till 13 à 14 000 biljetter.

Om vi, trots vissa brister i källmaterialet, utgår från den stationsvisa fördelning som framgår av tabell 7 finner vi, att Västervik utan tvekan var det främsta resmålet för biljettköparna i Fårhult. Andra viktiga resmål var Verkeback, Ankarsrum och Hultsfred, medan resandet till övriga HWJ-stationer var blygsamt. Vi kan därför, som tidigare konstaterats, sluta oss till att resandet sannolikt följde ett äldre resmönster, som etablerats före järnvägens tillkomst. Det är dock omöjligt att ur det tillgängliga materialet dra några slutsatser om var respektive järnvägsresenär började och slutade sin resa, varför vi saknar möjligheter till en exakt omlandsavgränsning för Fårhults personresenärer. Det finns dock anledning att förmoda, att omlandet för järnvägens resenärer i stort överensstämde med omlandet för godstrafik, eftersom vägnätet till stor del dikterade vilken station som hade det förmånligaste läget. Om vi vill öka vår kunskap om Fårhults stations trafikomland är vi därför helt hänvisade till eventuella kvarvarande uppgifter om gods- trafikanterna, vilka genom frakthandlingarna och mantalsuppgifter kan bindas rumsligt.

### *Godshanteringen vid Fårhults station*

Materialet om Fårhults station innehåller glädjande nog även spridda uppgifter om godshanteringen under 1880- och 1890-talen. Låt oss först illustrera källmaterialets beskaffenhet med ett på pappersflödet i samband med att ett godskolli avsändes med järnväg från en plats till en annan:

Andersson i Vena kyrkby vill skicka en säck potatis till sin kusin Bertilsson i Gladhammar. Andersson lämnar in säcken på Vena station för befordran med HWJ till Fårhults station, där Bertilsson skall hämta försändelsen. Andersson fyller i en tredelad fraktsedel, av vilken en del arkiveras av den avsändande stationen, en annan lämnas till Andersson och en tredje åtföljer godset. När godset anlänt till bestämelsestationen aviseras Bertilsson med hjälp av en s k notis, som överlämnas av järnvägens notisbud. Den medföljande fraktsedeln ligger kvar på stationen i avvaktan på att kunden hämtar godset och behålles i vissa fall av järnvägen för redovisningsändamål. Om avsändaren inte betalt fraktavgiften och godset skall lösas mot efterkravsavgift, utställs ett kvitto vid utlämnandet. Systemet är inte olik dagens och blanketterna innehåller i stort sett samma uppgifter.

Om vi betraktar de 297 numrerade fraktnotiser som påträffats för perioden januari 1885 - januari 1886, dvs nära nog alla de godsavier, som skrevs ut vid Fårhults station under ett trafikår, får vi en god bild av varuflödet till stationen. Sammanställningen i tabell 8 nedan visar, att mer än 85 % av försändelserna kom från stationer utmed NWHJ-linjerna (lokalstationer) och resten från stationer vid andra järnvägsförvaltningars linjer.

*Tabell 8. Godsaviernas fördelning på avsändningsstationer.*

Stationstyp	Ilgods	Fraktgods	Okänt	Summa
Lokalstationer	59	193	2	254
Fjärrstationer	26	16	1	43
Summa	85	209	3	297

Källa: Godsavier

En anmärkningsvärt hög andel av det emottagna och aviserade godset – 116 försändelser – var avsända från stationen i Västervik. Från Verkeback emottogs och aviserades sammanlagt 45 försändelser, från Hultsfred och Ankarsrum anlände under samma tid 34 respektive 24 försändelser. Från anhaltsstationen Valstad i samma kommun emottogs och aviserades elva försändelser, vilket är en färre än det antal, som avsändes från Stockholm C under samma tid. Från övriga avsändningsstationer emottogs blott ett fåtal eller någon enstaka försändelse.

I de flesta fall innehåller godsavierna uppgifter om godsets beskaffenhet. Vid sidan av den vanligast förekommande och intetsägande beteckningen ”paket”, noteras 35 mjölförsändelser, vanligen i form av enstaka 100-kilossäckar, ett hundratal vagnslaster kol och koks till arbetsledaren vid Gladhammars gruvbolag och olika förnödenheter. Av avierna att döma tycks det anlända godset, vid sidan av förnödenheter och tomemballage till gruvan, i huvudsak ha bestått

av byggnadsmaterial, livsmedel och textilvaror. Den viktigaste avsändningsstationen var utan tvekan Västervik, som försåg Fårhults godskunder med ett brett spektrum av varor. Från Västervik hämtades mjöl och andra livsmedel, drycker, medicin, byggvaror, maskiner och möbler. Från Verkeback station avsändes, förutom stenkolk och koks till gruvan, verktyg, byggnadsmaterial och matvaror, de senare sannolikt från skeppshandeln. Via Hultsfred anlände textilvaror och hushållsutrustning, medan det anlända godset från grannstationen Valstad utgjordes av mjölsäckar från Valstad kvarn.

Med hjälp av mantals- och taxeringslängderna för Gladhammars kommun 1885 gjordes ett försök att fastställa godsmottagarnas hemvist i syfte att kunna kartera järnvägsstationens omland för ankommet gods. Uppgiften visade sig dock vara mer svår genomförbar än vad som från början antogs, vilket sammanhänger med att godsmottagarna nödvändigtvis inte behöver vara skrivna i kommunen. Ett typexempel utgöres av två godsägare i Tuna socken, Hugo Hammarskjöld och Hjalmar Cedercrantz, vilka aviserades om anlant gods till Fårhults station.

Merparten av de aviserade godsförsändelserna har identifierats till godsmottagare inom Gladhammars kommun, de flesta inom en radie av några kilometer från stationen. Vid sidan av den avgjort största godsmottagaren, Gladhammars Gruvbolag, återfinnes flera enskilda personer i byarna Fårhult, Torsfall, Östralund, Västralund och Gladhammars kyrkby. Ett par lanthandlare dominerar mängden emottagna försändelser, som annars tycks vara någorlunda spridda över yrkesgrupperna. Gruv-arbetarna i Torsfall intar dock en särställning med, till synes, ovanligt många anlända godskollin. Undersökningen visar också, att Fårhults station hade godskunder även på tio till tjugo kilometers avstånd i Västrums och Hjorteds kommuner.

Ett femtiotal fraktsedlar för ankommande och avgående gods vid Fårhults station våren 1892 ger kompletterande upplysningar om vilka som utnyttjade järnvägens tjänster och för vilket ändamål. Det ankommande il- och fraktstyckegodset rör sig om lokalt transporterade försändelser från företag i Västervik, vilket anlände med skiftande omfång till hemmansägare i Gladhammars socken. De vanligaste godsslagen är gödningsämnen, utsäde och djurfoder, men också livsmedel och verktyg. Vissa förnödenheter, exempelvis textilier och fisk, togs ibland hem från leverantörer på längre avstånd, som Borås och Vetlanda. Korta transportvägar, vanligen från stationer belägna utmed NWHJ-nätet, övervägar dock. Anmärkningsvärt ofta förekommer styckegods från Ankarsrum, Verkeback och Valstad, trots att transport-sträckan på järnväg i dessa fall understiger tio kilometer.

Godsmottagarna bodde, som tidigare antytts, i huvudsak inom Gladhammars församling, både norr och söder om Fårhults by. Flitigast förekommer försändelser till de näraliggande godsen och större gårdarna, som exempelvis Mörghult, Dröphult och Torsfall, men även innehavare av mindre hemmanslotter tycks ha använt sig av järnvägens tjänster. Materialet visar även här, att trafikanter på ett avstånd uppemot tjugo kilometer från järnvägen vid enstaka tillfällen betjänades av Fårhults station. Trafikområdets utbredning med avseende på emottaget styckegods framgår av kartan härintill.

### *Några slutsatser*

Järnvägsförvaltningarnas statistiska uppgifter innehåller vanligen uppgifter på aggregerad nivå, vilka oftast inte kan användas för analyser av förhållandena på bandels- eller stationsnivå. Ett exempel är den årliga redovisningen av transporterade godsslag där, i de fall den förekommer, uppgifterna vanligen avser järnvägsbolagets samlade produktion.

För Västerviksbanornas del inskränker sig de statistiska uppgifterna till den årsredovisning, som järnvägsbolagen var förpliktiga att lämna till det statliga kontrollorganet, Kungl järnvägsstyrelsen, för granskning. För vår undersökning är denna redovisning knapphändig:

Trafikarbetet redovisas inte, medan uppgifter om transportarbetet lämnas dels på stationsnivå, dels för NWHJ-nätet som helhet. Någon särredovisning mellan de tre förvaltningarna görs inte, vilket medför svårigheter vid övergångsstationer att särskilja hur stor del av det hanterade godset respektive de försålda biljetterna som tillhör en viss järnväg. Typexemplet i vår undersökning är förhållandena vid stationerna Jenny och Västervik, där vi inte kan skilja Hultsfred-Westerviksbanan (HWJ) från Westervik-Åtvidaberg-Bersbo Jernväg. Det är därför inte möjligt att betrakta HWJ som ett "slutet system", inte heller att kunna identifiera flöden mellan stationerna.

Trots bristerna i det statistiska materialet kan vi få fram flera intressanta uppgifter om HWJ-bolaget och dess verksamhet. Då det gamla järnvägsprojektet Norrköping-Hultsfred diskuterades, åren 1873-75, tycks det ha funnits en relativt klar uppfattning om vilka stationer som skulle bli betydande respektive vilka som skulle existera under mer blygsamma förhållanden. Det gamla järnvägsbolagets bild av dessa förhållanden, vilka egentligen kan sägas spegla uppfattningen om respektive järnvägsstations trafikomlands storlek eller produktions-/konsumtionspotential, tycks ha övertagits av den nya och mer lokalt förankrade projektledning som tillsattes 1875 för det nya järnvägsprojektet, HWJ. Detta borde borga för en förhållandevis nyanserad och rimlig bild av de faktiska trafikunderlaget.

Järnvägens produktionsstatistik för åren 1882-1912 visar, att projektledningen hade förvånansvärt rätt i sin bedömning av trafikområdet: De "stora" stationerna utmed linjen blev Verkeback och Ankarsrum, de medelstora stationerna Vena och Tuna, samt de minsta, bortsett från håll- och lastplatserna, blev Väderum och Blägda. På de båda senare platserna ansåg järnvägsbolaget att stationshusen kunde ersättas med tillbyggda banvaktstugor. På några punkter misstämmer stationernas trafikvolym med den utrustning, som stationerna begåvades med vid trafikstarten. Hjorteds station som i likhet med Väderum och Blägda begåvats med en tillbyggd vaktstuga i stället för ett riktigt stationshus, hade en bättre tillväxt än grannstationen Totebo i samma socken, där bolaget uppfört ett stationshus i trä. Hjorteds allt starkare position märks särskilt i antalet försålda personbiljetter. En annan "dark horse" var anhaltsstationen Yxern, som från 1890-talet var den tredje största godsstationen vid järnvägen, vilket i huvudsak berodde på den stora mängden avsänt gods.

Järnvägsstationerna i Verkeback och Ankarsrum intog i de flesta avseenden en särställning bland HWJs trafikplatser, beroende på de helt dominerande transporterna mellan Ankarsrums bruk och dess lastageplats vid Verkebacksviken. Om vi studerar de övriga stationerna utmed linjen utifrån andelen avsänt gods finner vi, att sju av dem vid varje tvärsnittsperiod under åren 1882-1912

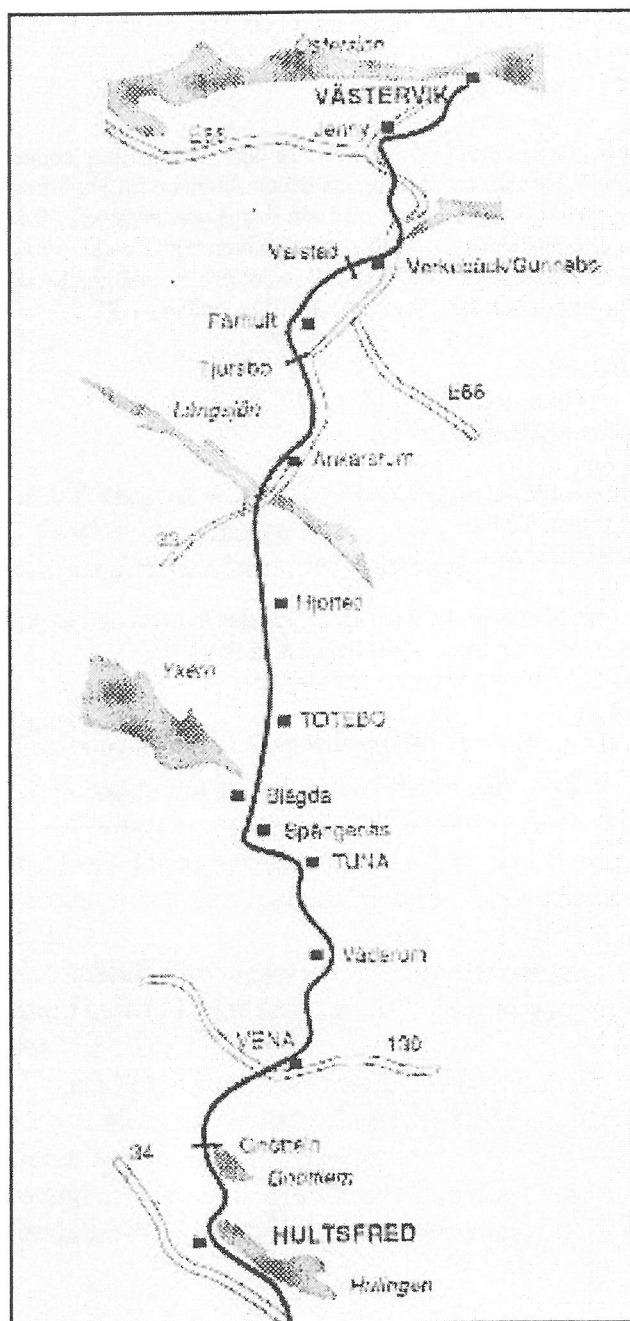
avsände mer än 75 % av den sammanlagda godsvikt, som hanterades vid stationen. Till gruppen typiska "avsändningsstationer" hör Vena, Väderum, Yxern, Blägda och Hjorted. Det ligger nära till hands att antaga, att dessa stationer i huvudsak levererade skogsråvara till sågverk och pappersbruk. Den lilla andelen intransporter kan ge bilden av, att järnvägen hade en mindre betydelse i att förse bygden med råvaror, men vi bör påminna oss att godsets förädlingsgrad inte framgår. Genomgången av ett antal fraktsedlar och godsavier för Fårhults station visar dock, att järnvägen redan vid 1880-talets mitt hade betydelse att förse bygden med exempelvis redskap och maskiner.

I en specialstudie av förhållandena vid landsortsstationen Fårhult i Gladhammars kommun, vilken kunnat genomföras till följd av påträffat primärmaterial, visar att stationens trafikomland sträckte sig 15 à 20 kilometer bort. Det rör sig här om enstaka försändelser till järnvägslösa områden, för vilka Fårhult tycks ha varit närmaste eller mest lämpliga station. Huruvida dessa godstrafikanter någorlunda regelbundet utnyttjade järnvägen eller ej kan inte fastställas utifrån tillgängligt material. De flesta identifierade trafikanter återfanns, inte oväntat, inom en radie av fem kilometer från järnvägsstationen. Här återfinnes också vid denna tid en stor del av kommunens befolkning. Ett mindre antal trafikanter kunde identifieras på ett avstånd mellan fem och tio kilometer, varav några tycks ha betjänats någorlunda regelbundet av stationen. Kartan över de identifierade godstrafikanternas hemvist visar hur trafikomlandets utbredning påverkades av vägnätets sträckning samt förekomst respektive avsaknad av konkurrerande trafikplatser i stationens närhet.

Vilka var de trafikanter som utnyttjade järnvägens godstransporttjänster vid 1880-talets mitt? Undersökningen visar att de flesta och mest omfattande försändelserna emottogs av företag och handelsmän, men i kundkretsen återfinnes även enskilda personer ur skilda yrkesgrupper och samhällsklasser. I materialet finns en tendens till överrepresentation för personer, som inte drev jordbruksrörelse. Anlitandet av järnvägen för transportuppdrag kan antas ha varit större i denna grupp än bland bönderna, som hade egna transportmöjligheter och förmodligen samordnade eventuell försäljning av egna produkter i staden med inköp. Ändå visar materialet att hemmansägare i bland utnyttjade järnvägen för korta transportuppdrag – visst var järnvägstransporterna smidiga trots allt?

Från början var tågresandet en exklusivitet förbehållet ett fåtal. Priset för en enkel biljett i tredje klass Västervik-Hultsfred motsvarade 1880 ungefär två dagslöner för en lantarbetare. Resandet vid Hultsfred-Västerviksbanan ökade med åren i takt med att levnadsstandarden höjdes. Av biljettförsäljningen vid Fårhults station kan vi konstatera, att järnvägen i huvudsak tycks ha anlåtats för korta resor till och från närmaste större orter, sannolikt för inköp eller fortsatt transport. Den höga åtgången av enkla biljetter ger anledning till spekulationer kring hur järnvägen anlätades. Kanske företogs en järnvägsresa endast i samband med en längre resa med längre bortavaro eller i samband med transport av eget gods, exempelvis livsmedel till staden? Hemåt, utan packning, kunde man ju gå, precis som man gjort tidigare.





*Bandelen Hultsfred-Västervik med driftplatser*

## NÅGRA FAKTA OM JÄRNVÄGEN HULTSFRED-VÄSTERVIK

KÄLLA: NORDISK JERNBANEKALENDER, 1877

”

Sedan bruksegarne m m C Ekman och G de Maré d. 12 Nov 1875 erhållit concession å anläggning af jernväg med tre fots spårvidd från Werkebäcks lastageplats öfver Gunnebo till Hultsfreds station å Nässjö-Oscarshamnsbanan, blef på derom gjord und. ansökan denna concession d. 19 Maj 1876 öfverlåten på Hultsfred-Westerviks jernvägsaktiebolag, hvilket bolag äfven berättigades såväl att utsträcka jernvägsanläggningen från Werkebäck till Westervik, som ock att anlägga bibanor från den tillämnade stationen Blägda till sjön Yxern och från Werkebäck till Gunnebo (---)”.

Spårvidd: 3 svenska fot (0,891m)

Brantaste lutning: 1:60 fot (16,6 promille)

Minsta kurvradie i huvudspår: 800 fot (267 m)

Bankens krönbredd: 12 fot

Bottenbredd i jordskärningar: 20 fot

Bottenbredd i bergsskärningar: 12 fot

Rälernas vikt per längdfot: 12 skålpund

**Bolagsordning** för Hultsfred-Westerviks jernvägsaktiebolag är af Kongl. Maj:t fastställd d. 18 Jan 1876.

**Styrelsens säte** å Ankarsrums bruk inom Tjust härad af Kalmar län.

**Aktiekapital:** minimum 800,000, maximum 1,200,000 kr.

**Aktierna** å 100 kr till viss man.

Obligationer eger bolaget utgifva för ett belopp af högst 2,200 000 kronor.

”

## Källor

(Key, Emil)(1880): Norsholm-Westervik-Hultsfreds Jernvägar, Norrköping  
NVHJ-arkivet, Riksarkivet, Stockholm-Arninge  
Arkivhandlingar från Fårhults station, Landsarkivet Vadstena

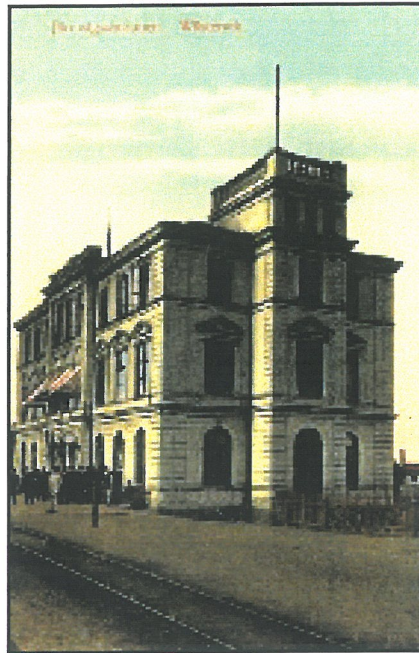
## Några lästips

### Böcker:

Heckscher, Eli F (1907): Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling, Stockholm  
Hjörd, Bengt (1996): Litteratur om Tjust, Kungsängen  
Schivelbusch, W. (1984): Järnvägsresandets historia. Om rummets och tidens industrialisering under artonhundratalet, Malmö  
Svallhammar, Stig (1991): En spårlos järnvägssatsning? Om introduktionen av ett nytt transportmedel i norra Kalmar län, Meddelanden serie B75, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet (diss)  
Svallhammar, Stig (1998): Utveckling - eller avveckling?, Om de smalspåriga järnvägarna i norra Kalmar län under växlande institutionella förutsättningar, 1925-1984, Meddelanden nr 105, Kulturgeografiska institutionen, Stockholms universitet  
Åkerman, Helge (1929): Norsholm-Västervik-Hultsfreds Järnvägar, 1879-1929, Västervik  
Åkerman, Helge (1949): Norsholm-Västervik-Hultsfreds Järnvägar, 1879-1949, Västervik

### Artiklar:

(Key, Emil) (1869): Om våra jernvägar. Av en riksdagsman, Stockholm  
Svallhammar, Stig (1986): När järnvägen kom till byn, Bebyggelsehistorisk Tidskrift 12/1986  
Svallhammar, Stig (1988): The District Moot and the Private Railway Projects: spatial and political aspects of railway development in Sweden in the 1870's, Geografiska annaler 71B



Tidigare utgivna nummer av skriftserien:

1. Västerviks Gymnasiebibliotek – en dold källa...
2. På skattjakt i Kunskapskällan
3. "Böcker har sina öden och kvinnor sin styrka"
4. Kunskapskällan och Framtidens Kultur
5. Ellen Key och kärleken
6. Botanikhistoria från Tjust

Kunskapskällan  
Västervik 2003