

Stationssamhällen

Jan Olof Olsson

(ur STF:s årsskrift 1968)

Den första sommar då jag uppbar fast lön var jag också förlovad. Pengarna gav mig en känsla av frihet jag dittills aldrig haft; möjligen inte senare heller. Min älskade bodde vid Helgasjön i Småland. Jag var i Stockholm och arbetade i Klarakvarteren.

Ledighet gavs nyckfullt och med kort varsel:

– Då kan du ta ledigt i morgon.....

Det kunde redaktionssekreteraren säga vid halv åttatiden på kvällen.

Oberäkneligheten tilltalade mig.

Denna sommar gick jag då ned på Centralen, som jag gick och stod, utan det ringaste bagage, utan ytterkläder, och köpte en biljett ned till Växjö. Plånboken var full; jag bar alltid lönen där. Från beredskapsresorna hade jag en talang att sova sittande på tåg. Jag somnade vid Stuvsta och vaknade vid fyratiden före Alvesta, steg över perrongen till Växjötåget och kom, innan det ännu ens kunde kallas morgon, till denna märkvärdiga station som då hade fyra igång varande spårvidder.

Några minuter, och jag steg på pilen Växjö – Åseda–Hultsfred.

Jag kan inte minnas att det då fanns någon betjäning vid Evedals station. Där steg jag av, alldeles sådan jag lämnat Stockholm, något skrynklig, och gick först på banvallen, sedan en stig genom skogen. Jag såg stugan där hon bodde med sin mor, som i en barnslig roman eller rent av en saga. På denna tid förekom ännu former av blyg uppvaktning. Jag plockade blommor till en bukett. Sedan smög jag ned till sjön och badade, torkade en kvart. När jag slog på hennes fönster, var det morgon.

Fram på förmiddagen gick jag till Sandsbro och köpte toaletsaker och hörde då i affären sägner om Kristina Nilssons sista dagar, bland annat att hon förordnat att hon skulle ligga med öppna ögon i mausoléet på Växjö kyrkogård.

Denna resa gjorde jag flera gånger den sommaren.

Jag hör därmed till dem som tåras när jag tänker på Växjö – Åseda – Hultsfred – som blir ledsen var gång jag hör att en järnväg ska läggas ned i Småland, en station dras in. De nya rälsbussarna väser som kaffekokare på espressobarer och slamrar genom skogen, folk tittar förstrött ut eller speglar under höstresor sina ansikten i kupéfönstren. Jag tänker alltid på överfyllda hjärtan och ömma tankar som transporterats på dessa linjer.

På så sätt har jag förblivit öppen för Smålands Järnvägar och alla deras stämningar.

Tenhult återfinns i Sveriges kommunikationer, tabell 157 – en av våra viktigaste banor, Falköping – Nässjö. Men det ser blygsamt ut, där det ligger mellan Bogla och Öggestorp.

Bara Bogla skiljer det från dubbelstaden Jönköping-Huskvarna. Fem stationer ligger mellan Tenhult och Nässjö.

Snabbtågen Västerhavet och Bråviken stannar där givetvis inte, men annars har Tenhult sju lägenheter mot Nässjö om dygnet och sju mot Jönköping. Det är både industriort och rekreationscentrum, har ett skiftande utseende av villasamhälle och modernt effektivt centrum, med snabbköp och den vanliga småländska karaktären av frikyrkliga aktiviteter.

Stationsbyggnaden är gammal. Det är bruna väggar och bruna bänkar, kaminen är borttagen men ett hål för spisen finns kvar, och färgglada turistaffischer bryter starkt mot väntsalsstämningen. På andra sidan spåren står ett litet minnesmärke, rest 1897, till minne av att Tveta härads allmoge här slog den danska hären 1612.

Den lilla betraktelse besökaren kan anställa på Tenhults perrong är att denna plats kunnat bli Nässjö. Den som har nöje av att titta på Sverige – stationshus, ängar, backar, fält, stadshotell, torg, frikyrkokapell, sockenkyrkor, stugor, villor, gårdar, övergivna torp: Sverige huller om buller, hur som helst – finner också ett visst nöje i att läsa riksdagsdebatterna för hundra och fler år sedan om järnvägar-
nas sträckning genom landet. Det var heta gräl om var de skulle gå.

I modern statskunskap talas, med självklart lån västerifrån, mycket om "pressure groups" eller "lobbies" som pressar på i de folkvalda församlingarna för att påverka "decision making". Och på 1850-, 60- och 70-talen fanns i sanning lobbies och pressure groups i den svenska riksdagens närhet, som först pressade på de fyra stånden och sedan de två kamrarna för att få järnvägarna draga där de ville ha dem.

Oviktiga och betydelselösa var verkligen inte deras påtryckningar, de kompromisser eller eftergifter de tvingade fram: för hela Sverige blev format av järnvägarnas sträckningar genom kyrksocknarna. Hade den ena gruppen varit lite starkare och mer energisk, hade östgötarna inte hävdat sig, hade inte det eller det hushållningssällskapet hållit sig framme...

Hade besluten fattats på ett annat sätt, hade kort sagt Sverige sett annorlunda ut och fungerat annorlunda.

Först nu, på 1960-talet, kan vi sägas vara i andra ändan av järnvägsepoken. Nu gäller debatterna vilka järnvägar som ska läggas ned och vilka stationer som ska rationaliseras bort. Diskussionerna kan vara hårda. Men de är ljumma och svaga i jämförelse med striderna vid 1800-talets mitt om hur järnvägslinjerna skulle stringas genom Sverige.

Under ett läge i den mångåriga debatten om Östra stambanan och dess anknytning till Södra var detta Tenhult en nyckelplats.

Det är lika invecklat att följa dessa diskussioner som omöjligt att återge dem korrekt. Men ser man på en karta är det lätt att få ett begrepp om varför Tenhult kunde bli aktuellt.

Södra stambanan skulle dras mellan Malmö och Falköping, tidigt var man klar på att den skulle komma så nära Jönköping som möjligt och stryka längs sjön Stråken på gränsen mellan Småland och Västergötland.

Den östra stambanan skulle byggas söderut från Katrineholm. Finjasjön – där Hässleholm uppstod – var i fokus för debatterna. Katrineholm – Finjasjön – Malmö, Malmö – Falköping via Stråkens stränder: ögonen dras efter en stund till Tenhult. Det tillkom sådana detaljer som att det ansågs svårt och tidvis rent omöjligt att bygga järnväg ned för de branta backarna till Jönköping, ty det stred mot dåtida regler för stigning och kurvor.

Det var, när man läser argument och riksdagsanföranden, inte olik nutiden: det var teknokrater och meritokrater som lade tunga ord i vågskålen mot politiker som försökte se järnvägsnätet i stort, ur den nationella ekonomins synpunkt, med tanke på landets utveckling, och mot riksdagsmännen som representerade de lokala intressena. Man kan vända lite på debatterna, och de kunde handla om anläggningen av storflygplatser.

Tenhult som knutpunkt var det naturliga för dem som ivrade för en västlig dragning genom Småland av stambanan från Katrineholm ned till Malmö. Dess förespråkare kom inte minst från Sunnerbo härad, och de talade för Lagans ådal som den naturliga vägen. Motståndarna skojade om hur de ”förgyllde Sunnerbos sandmoar och ljunghedar”. Mot Tenhult stod alternativet Nässjö, vilket innebar en östligare dragning av banan. Östgötaintressena kom in i bilden. Men Sunnerbo satte en expert att underkasta hela den planerade sträckningen – den blev till slut stambanans – en granskning, och han katalogiserade de hart när oöverstigliga naturhindren: från Tranås och söderut mot denna socken ”12 mil bottenlösa mader, 11 sjöar och vikar, tre fjärdedels mil skyhöga berg och djupa dalar samt en 12 000 fot lång mosse”.

Östgötarna hänvisade till att deras landskap näst efter Skåne producerade mest spannmål och stödda av blekingarna fick de till sist igenom den östligare dragningen, och det blev Nässjö i stället för Tenhult.

Fängslade tanke att det i stället skulle ha blivit Tenhult . . .

Med stor station, järnvägs kafé, en vid spårterräng med kringliggande, snabbt uppsmälld bebyggelse, sanerad och omstöpt först på det bygg-glada 1960-talet, stadshotell med torn, ersatt med ett hypermodernt hotell just nu . . .

Ett är säkert: Oscar II, den store järnvägsinvigaren i vår historia, hade inte nämnvärt behövt ändra på sitt tal, som han nu i stället höll i: Nässjö en höstdag 1874.

”... platsen här, där fyra betydande järnbanor sammanstöta och den femte inom kort kommer, var för ett par tiotal år sedan känd av ett fåtal... Ett litet hemman låg då okänt vid insjöns strand, där den undangömda viken skjuter in mellan grönskande skogsdungar, men i dag är den välbekant för en var svensk man med anspråk på bildning . . .”

Ingen med anspråk på bildning behöver numera vara generad för att inte veta var Tenhult ligger.

Neontexten över ingången till Nässjö Folkets Hus upplyser om husets inkråm, och det är allt med små bokstäver, i skrivstil: konditori, teater, abf, klubbrum, stadsbibliotek, pigalle

Säregna, underbara ord: de berättar Sverige.

Bildningssträvanden, mazariner, sockerkakor, sammanträden, kulturpolitik, bingo och grillbar.

Intill, i den platta, fågelrika parken vid Ingsbergasjön, står en byst. Det är en man med skägg. Så nära Folkets Hus kan han vara Karl Marx. Men han är ortens förste källarmästare, Carl Peterson, och under står: ”Samhällets styresman. Donator”.

Ytterligare säregna, underbara ord, som också berättar Sveriges historia.

Intill Folkets Hus står en byst av en rik man, samhällets toppgestalt.

Det är naturligtvis riktigt. Både den förmögne källarmästaren och Folkets Hus byggde Nässjö. De kan gott vara grannar.

När jag ser dem får jag ett av mina ryck av patriotism. Källarmästaren och Folkets Hus: till slut samarbetade de, möjligen utan att tänka på det. Källarmästaren byggde verkligen Nässjö. Utan Folkets Hus hade det inte blivit Nässjö.

En handskriven skylt i porten till Folkets Hus meddelar att denna senhöstdag 1967 Tvetå, Vista och Mo häradsrätt sammanträder där. Jag vet exakt varför.

Vad källarmästare Peterson donerade, inte minst, var det säregna hus vid torget, med ett pampigt torn, som inrymde både hans Stadshotell, hans krog och stadens rådhus. Det byggs nu om för att bli uteslutande administrationslokal och rättskipningens hemvist, mitt emot den förvånande låga stationen och det förvånande höga nya hotellet.

Aldrig mer ska jag äta i källarmästare Petersons hus. Vilken roman han måste ha varit! Att sätta upp matsal i ett stationssamhälle och till sist donera – förutom allt annat – en borg varifrån staden styrdes och man beställde smörgåsbord och varmrätt.

Jag har haft två övernattningar där. Den ena var ihop med en bandylandskamp mot Norge, den andra under ett sexdagarslopp på cykel. Idrott – som jag själv nästan aldrig har bedrivit – har fört mig till detta stationssamhälle i Småland.

Under pausen i sexdagarsloppet åt vi, några stycken, surströmming. Av alla platser på jorden var gamla Nässjö stadshotell den lokal där jag enda gången i mitt liv åt surströmming. Jag minns vi dirigerades av Carl Petersons efterträdare till ett avskilt rum för att inte fördärva maten för de övriga gästerna.

Nästa morgon, vid frukosten bland cyklisterna och funktionärerna, smakade min första sked havregrynsgröt surströmming. Jag åt inget förrän jag kom till Oskarshamn.

Före bandylandskampen gick jag i den smällkalla vinterdagen en promenad med Torsten Tegnér, en osliten läs-idol från pojkåren. Han berättade om gamla somrar i Nässjö och pekade ut platser.

Nässjö i det forna och förflyktigade, på källarmästarens tid, steg upp för min inbillning och syn.

Det var i seklets första årtionde, en sommarkväll, då herrskapssonen Tegnér cyklade in till Nässjö gamla idrottsplats och ställde upp mot några kontorister och järnvägsmän: scenen verkar en idrottens förlorade guldålder, då den grydde som folkrörelse och blev en bro mellan inkomstgrupperna och ingen ännu kunde ana vilken underhållningsindustri den skulle utvecklas till.

Det var något obeskrivligt poetiskt i skildringen av sommarskymningen över männen som sprang ikapp, hoppade och stötte kula. Sedan den vinterdagen har jag bevarat någon mottaglighet för poesin i Nässjö.

Nere vid musikpaviljongen i stadsparken finns en liten byst av operasångaren Conny Molin, och på sockeln står med enkel stolthet under hans namn och data: "Nässjöpojke".

Där finns också betecknande överraskningar i stadsplanen. På Mariagatan går man längs bryggeriets mur, i hörnet vid Köpmangatan står en stor ölflaska som reklam – lite mindre än den som utanför Köpenhamn smyckar Tuborgs anläggningar – och mitt emot ölflaskan ligger Nässjö metodistkyrka, i regnfärgad, gråvit puts.

Stadsparken kan tänkas ha varit en oxhage en gång, fågellivet är rikligt.

En av de vanliga överraskningarna i småländska stationssamhällen i dag är att intill den färskaste bebyggelsen ligger den gamla bygden. Man har vant sig vid tanken att järnvägslinjerna strök fram

utan avseende till gamla kyrksocknar, bara där det var mest framkomligt; och något överdrivet har man förutsatt att de strök fram genom öde marker.

Det kan vara riktigt ur den synpunkten att nästan alla knutpunkter i södra Sverige uppstod på obebodda platser medan det var tvärtom i Norrland, där stationssamhällena ofta kom att sammanfalla med kyrkbyn.

Men den gamla kyrkan, den gamla kyrkogården, de gamla hemmanen ligger i dag inte så långt bort från det utbyggda, uppväxta stationssamhället: nästan tätt inpå. En promenad, man är där, och inser att folk bodde i dessa backar när de stakade ut banan och första anläggningsarbetarna kom och att förvandlingen de genomlevde måste ha varit betydande. Ett vanligen fult samhälle stampades ur marken på några mantal, det blev en köping, tändsticksfabriken kom och försvann, möbelindustrin etablerade sig, det blev en stad: en smålandsstad, något av det svenskaste som finns.

Ty källarmästaren, ABF och idrottsplatsen kom.

Alvesta station utgör en av de märkligaste interiörerna i landet.

Den ger ett fullödigt uttryck åt stämningar i Sverige under den epok som kallats den andra svenska storhetstiden – från nittioalet till 1914, en industrialismens vårtid, då malm och massa tedde sig som eviga exportartiklar i en oavbrutet rikare framtid, då de bestämmande i samhället hurrade för kungen och man byggde järnvägsstationer i en nationell och lite stolt och självmedveten stil: i Norrland gärna med lite vikingaornament i något slags vikinga-jugend, på andra håll med en liten anknytning till Vasaborgarna.

Här har Alvesta station blivit något för sig. Trappan har just Vasa-stil, med en pelare och en rikt designad lykta. Men där finns också en oberäknelig luftighet och rymd. Taket verkar kyrkvalv över resenären på väg mot biljetluckan eller mot perrongerna – via den inbyggda gångbron – och den grå-gröna svala färgtonen i räcken och soffor nästan försätter besökaren i en form av munterhet. Det inre av Alvesta förmedlar – tvärt mot vad man tror om en bytes- och omstigningsstation – en kick, ett skjut av resandets äventyr, av spänningen i själva förflyttningen.

Naturligtvis: det ska fantasi till, och lite medveten protest mot Stig Ahlgrens klassiska karakteristik av en kritiker att han var ”ledsam som en påstigande i Alvesta”.

Men det är bara att jämföra Alvestas stationshus med Nässjös för att konstatera att det kan vara skillnad på station och station. Någonstans i ritningar och dokument finns självfallet historien och bakgrunden: hur Alvesta station kom att se ut som den gör, medan Nässjö station bara blev Nässjö.

Det vore emellertid synd att få reda på historien eller bakgrunden. Nu ligger Alvesta där med sitt nyckfulla innandöme och är ett tvärt brott mot allt gängse i Sverige och Småland och vår tid, en festlig parentes i den effektiva svenska vardagen.

Samtidigt – medan stationsinteriören växt ut till ett monument över ett slags Sverige som fanns en gång – arbetar Alvesta våldsamt för att framför och utanför stationen utplåna den gamla tätortsbilden och göra något nytt och framtidsmässigt. Ingen – hur mycket nostalgi vederbörande än skulle laddat upp – kan säga annat än att därmed en stor tristess, en gränslös ledsamhet, försvinner.

Det är nästan så att synen strålar av triumf när man ser de nya husen grundläggas och resas intill Alvesta station. Det gamla klamrar sig fast ännu. Man kan se på Nya konditoriet och Bländas Gilles matsalar att här är man mitt i ett gammalt småländskt stationssamhälle, där bytande i Alvesta höjt

kaffekoppen mot läpparna under första världskrigets nödår och det andra världskrigets beredskap: allt det grå och lite långsamma från de epokerna finns kvar i lokalerna och kommer att finnas länge till – för de är utmärkt trevliga på sitt sätt – men i ena änden av Alvestas centrum ligger Domus och i den andra Epa, och de bländande nybyggena får förstärkningar varje år, varje månad, kan det verka.

Det gamla stationssamhället av den småländska varianten är på väg att försvinna – eller har försvunnit, ty resterna kan inte ge någon riktigt övertygande uppfattning om hur helheten var, hur alltsammans såg ut när det bara fanns dessa trähus, dessa matta fönster på gatstråket mitt emot där det stod "Café" i skrivstil över rutan. Vad som finns kvar liknar kulisser som blivit över från en filminspelning.

Den gamla miljön går att ana ibland, och den intresserade bör skynda sig, för någonstans i själen hos alla det senaste hundraårsskedets svenskar finns en bit av det gamla svenska stationssamhället – något av vad Ivar Arosenius uttryckte i sin tavla "Väntsal". En ödslighet, en ledsnad, ett främlingskap under resan och byte av tåg: det hörde till Sverige, men i våra allt muntrare och servicebetonade miljöer kommer det att försvinna.

Den vemodsfulla skymningen i den svenska själen går eget nog att fånga bättre numera i Nässjö än i Alvesta, trots att Nässjö är en större plats, en stad som ligger högre och vackrare (mellan tre sjöar) än Alvesta och har ett högmodernt servicehotell.

Snett mot Nässjö stations låga gula byggnad, bortom det nya postkontoret, ligger några grå trähus och vänder staden några baksidor till, och alltsammans är Sverige för länge sedan: sekelskiftet, det första eller det andra världskriget, – allt är samma grå fordom. Mitt emot godsbangårdens sträckning utanför perrongerna ligger Järnvägs-konditoriet, och mycket riktigt kan man svagt skymta på en av rutorna den gamla vackert formade texten: "Café".

Den som stiger av tåget i Vislanda och träder ut på Östra Järnvägs-gatan i stort sett mest landsvägens krök mot Kalmar – kan trots att bebyggelsen domineras av ett nytt hotell och ett medelålders konditori, tämligen väl uppleva en fläkt, en doft av det gamla stationssamhället. Östra Järnvägs-gatans hus är gråvita, frisören tittar ut genom fönstret på de ankommande, lite längre bort ligger den statussymbol som markerade stationens inflytande i bygden: det gamla sparbankshuset i tegel.

Inne i väntsalen finns en gubbsoffa. Den har blivit mötesplats för några pensionärer och torde tjäna dem mera än väntande resande, som väl skjutsas till stationen, eller själva kör dit och parkerar, och bara rusar in till perrongen på minuten.

Farbröderna på soffan, som jag sett flera gånger i Vislanda, utbyter Vislanda on-dits, tittar en aning tyst och stort på främlingen som kommer in och leker utan tvivel när han gått ut igen med tankar om vem han kan vara.

De sitter där som monument över den tid då bygdens och samhällets ungdom kom ned och tittade på tågen på kvällen, vilket de för resten upphörde med för inte så länge sedan. Det var först den allmänna tillgången till en egen bil som gjorde slut på detta nöje, numera någon gång bedrivit av de ännu körkortslösa som samlas i småländska skymningar kring Pressbyråns kiosker.

Från ett nummer av Stridsropet, som låg framme någon gång på Frälsningsarméns gamla kår på Tomtebogatan, minns jag en teckning från tredje klass väntsal i Värnamo stationshus. Den föreställde Frälsningsarméns födelse i Sverige.

Uppe till höger på teckningen hängde en fotogenlampa. Till vänster brann det eviga, obegripliga himmelska ljuset.

Under fotogenlampan satt en icke oskön, mörk dam med hatt på huvudet. Under det eviga ljuset stod en filmhjärte med Bibeln i hand och två fingrar lyfta mot höjden. Bland åhörarna märktes herrgårdsfolk och torpare med buckliga profiler.

Det var vackert och romantiskt.

Bilden har aldrig gått ur mitt minne, och jag passerar aldrig Värnamo utan att mana fram den.

Damen i hatten är Hanna Ouchterlony, som hade bokhandel i Värnamo och införde Frälsningsarmén, först i Småland, sedan i Sverige.

Filmhjärten är Bramwell Booth, salvationistgeneralens son, som först höjde arméns stridsrop i landet; och det gjorde han på Värnamo station, i tredje klass väntsal, en höstkväll 1878.

Inget kunde vara riktigare. Den första väckelsen i Sverige, på 1840-talet, kom med ångmaskinen, den andra, på 80-talet, med lokomotivet.

Halmstad – Nässjö byggdes, som andra järnvägslinjer i Småland, med engelskt kapital. Entreprenören för bygget var engelsman. Han bad Bramwell Booth komma och predika: alltså skedde det i väntsalen, som entreprenören disponerade. Men det ligger en extra symbolik i valet av lokal.

Väckelsen kom västerifrån, och den spreds med järnvägsspåren. Kapellen och bönehusen i de småländska stationsstäderna och små samhällena längs linjerna vittnar om hur ordet spreds.

Vi har flykten till storstäderna och tätorterna. 80-talet hade, jämsides med Amerikautvandringen, en liknande inre folkflyttning, längs järnvägslinjerna mot de större städerna, bruken och stationssamhällena. De omflyttade, kringflyttande – det kunde till exempel handla om olika flyttningar inom Sverige före utflyttningen till Amerika – rycktes bort ur en fast miljö: hemmanet, hemmet, gården eller torpet, där allt var fattigt och trist men ganska givet, till den nya tätorten, där de hystes in i kaserter, med fylla och lungsot och ingenstans att ta vägen. De var nedslitna av arbete, av nöd och den gamla goda tidens vanvård av människor, och ofta nog omtöcknade av brännvin.

För dessa – på väg mot undergång, för tidig död, USA, nästa stationssamhälle eller social upplyftning, fackföreningspost eller partiarbete – var kapellet eller nykterhetslogen vad som kunde rädda från förfall och förskämning. Albert Engström kom att rasa mot läsarna, kolportörerna, frimicklarna och nykterhetsapostlarna. Motsättningen var antagligen given. Han var son till en bonde som måst lämna jorden under de värsta nödåren och som blev järnvägsman till slut, stins vid två olika stationer på Nässjö–Oskarshamn. Engström blev student och en tid bohem och gjorde tvärtom: han romantiserade fyllgubbarna och slagsmålen och hånade predikanterna och bönemötena.

Detta är inget att polemisera om eller kritisera. Slagsmål och bönemöten hörde till järnvägsbygget och samhällsdaningarna längs spåren. Om vi beundrar Engström och skrattar, för han är nu ett rum i det hem vi lever i och kallar nationallitteratur, får vi inte glömma bort när vi ser de gamla eller också de färskbyggda Betel- och Elimkapellen i Småland – att dessa lokaler räddade människor en gång: förpinta kvinnor och misshandlade fick hugsvalelse, supdrängar kom till ånger.

I församlingarnas sånger och ceremonier fann de fattigaste en ersättning för det färglösa och jämntrista i sitt liv. Till sist verkade också självstyrelsen i församlingarna, förvaltningen av Elim och Betel, att dessa lokaler blev skolor i demokrati, grupporganisation, mötesteknik. Hur många frisinna och socialdemokratiska pionjärer ur demokratins genombrott som var andra generationen från kapellens och bönemötenas och nykterhetslogernas klassiska Smålandstid kan inte räknas. Var gång man ser ett gammalt ledsamt kapell ska man veta att det direkt eller på omvägar, i alla fall på något sätt, bidragit till det Sverige som finns omkring oss.

Det Småland som blivit klassiskt genom Albert Engströms skildringar finner vi i Bohult, hans barnoms stationssamhälle på Oskarhamnslinjen. Bohults station ligger kvar. Det är ett gult hus med TV-antenn.

Så djupt som Albert Engström trängt fram till svenska folket med sina Smålandsskildringar är det berättigat att kalla denna mark klassisk. Ett spår, ett stationshus med en liten markisväv spänd att hägna sommarkvällars kaffedrickning, en järnvägsövergång, några hus med brevlådor: det är egenomligt att föreställa sig att den uppfattning eller upplevelse många har haft av Sverige, förmedlad av Albert Engström, stammar från denna lilla plats mellan Finsjö och Kristdala, Högsby och Oskarshamn. Kargheten, de mörka vinterdagarna, de snåla bönderna som gick till Möckhult för att få en tolvskillings billigare biljett in till Oskarshamn – eller Döderhultsvik, som det fortsatte att heta för dem: fattigstugan och illgärningsmän som dolde sig i skogen, fulla bonddrängar och bönemöten i stugorna: allt fick han från Bohult och det var Småland och Sverige.

Smålands järnvägar och stationer har gått i vår själ. Vi är alla påstigande i Alvesta.