

Erik Lindgren

Något om posten vid
Järnvägen

Nässjö - Oskarshamn

Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Hagelsrum	22
Ormaryd	11	Mällilla station	23
		Rosenfors	24
Hult	11	Mörlunda	25
Bruzaholm	13	Ryningsnäs	26
Hjältevad	14	Lillsjödalen	27
Ingatorp	15	Berga	27
Vallnäs	16	Bohult	28
Mariannelund	16	Möckhult	29
Emarp	17	Forshult	30
Lönneberga	18	Kungörelse 1860 om	
Silverdalen	19	om postföring	
Hultsfred	19	på järnväg m m	31

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 334

Nässjö-Oskarshamns Jernväg.

TIDTABELL för bantågen från och med den 1 Augusti 1876.

Mn.	Avgifter från Nässjö.			Blandade tåg.				Mn.	Avgifter från Oskarshamn.			Blandade tåg.			
	Ia.	Iia.	IIIc.	Dagligen.					Ia.	Iia.	IIIc.	Dagligen.			
1,1	0,88	0,66	0,38	Afg. från Nässjö	6,30 f.m.	12,0 mld.	9,0 e.m.	0,8	0,64	0,48	0,38	Afg. från Oskarshamn	6,30 f.m.	1,30 e.m.	5,10 e.m.
0,9	1,00	1,30	0,70	" Ormaryd	7,14	12,28 e.m.	10,10 "	0,7	1,32	1,14	0,66	" Förshult	6,15 "	1,33 "	5,36 "
0,4				Ank. till Eksjö	7,35	12,55 "	10,30 "	0,4				" Möckerhult	7,7 "	2,10 "	5,30 "
1,0	2,40	1,80	1,05	Afg. från do	8,0	1,35 "		0,7	2,08	1,86	0,91	" Bohult	7,39 "	2,23 "	6,11 "
0,8	3,04	2,28	1,33	" Hult	8,35	1,53 "		Afg. från Berga	7,49 "	2,43 "	2,43 "	" Bruzaholm	7,49 "	2,43 "	6,36 "
0,4				" Bruzaholm	8,48	2,22 "		" Lillsjödalen	7,47 "	2,47 "	2,47 "	" Hjältevad	7,3 "	2,47 "	6,49 "
0,4	3,68	2,76	1,61	" Hjältevad	9,18	2,45 "		" Ryningsnäs	8,1 "	2,39 "	2,39 "	" Ingatorp	6,41 "	2,39 "	6,56 "
0,4	4,56	3,42	1,99	" Ingatorp	9,39	2,48 "		" Mörlunda	8,37 "	2,39 "	2,39 "	" Mariannelund	6,8 "	2,39 "	7,22 "
0,3	4,80	3,60	2,10	" Mariannelund	9,48	2,38 "		" Lönneberga	8,44 "	3,35 "	3,35 "	" Bruzaholm	6,21 "	3,35 "	7,39 "
0,8	5,44	4,08	2,38	" Emarp	10,7 "	4,1 "		Ank. till Hultsfred	9,37 "	3,56 "	3,56 "	" Hjältevad	6,35 "	3,56 "	8,7 "
1,0	6,24	4,68	2,73	" Lönneberga	10,35	4,56 "		" Mällilla	9,57 "	4,90 "	4,90 "	" Bruzaholm	6,34 "	4,90 "	8,31 "
1,0				Ank. till Hultsfred	10,35	4,56 "		Afg. från do	5,0 f.m.	4,40 "	4,40 "	" Bruzaholm	6,34 "	4,40 "	8,31 "
0,7	9,60	7,20	4,80	Afg. från do	10,38	4,30 "		" Lönneberga	5,0 f.m.	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,4				" Mällilla	11,7 "	5,32 "		" Emarp	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
1,1	7,12	5,34	3,11	" Mörlunda	11,7 "	5,32 "		" Mariannelund	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,8	7,36	5,88	3,39	" Ryningsnäs	11,7 "	5,32 "		" Ingatorp	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,5	8,16	6,12	3,57	" Lillsjödalen	11,40	6,0 "		" Bruzaholm	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,7	8,72	6,54	3,81	Ank. till Berga	12,2 e.m.	6,57 "		" Bruzaholm	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,4	9,04	6,78	3,95	Afg. från do	12,15	6,42 "		" Bruzaholm	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,7	9,60	7,20	4,80	" Bohult	12,37	7,4 "		" Bruzaholm	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,4				" Möckerhult	12,47	7,4 "		" Bruzaholm	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,7	10,48	7,86	4,86	" Forshult	1,6 "	7,57 "		" Bruzaholm	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "
0,9	11,42	8,34	4,86	Ank. till Oskarshamn	1,23 "	7,55 "		" Bruzaholm	5,30 "	5,6 "	5,6 "	" Bruzaholm	6,34 "	5,6 "	8,31 "

Till tågen Nr:is 1, 2, 3, 4, 5 och 6 säljas alla klassers biljetter, till tågen Nr:is 7 och 8 endast Iia och IIIc klass.

Tur- och returbiljetter, gällande för återresa samma dag, säljas mellan alla stationer.

Tidtabellen angifver öfverallt jernvägsid, som för Nässjö är 11, för Eksjö 12 och för Oskarshamn 10 minuter efter lokaltiden.

Biljettförskaffningen börjar en half timma och slutar 5 minuter före tågs afgång.

Resande anmodas att vid biljettköp, om möjligt, för undvikande af tågsdröjsa, vara förseddä med jern vaxel.

Nässjö — Oskarshamn.

(Från den 8 november 1874.)

	Pkxp. XXII. (Tåg nr 1.)	+	Pkxp. XXII. (Tåg nr 3.)		Pkxp. XXII. (Tåg nr 2.)	+	Pkxp. XXI (Tåg nr 4.)		Pkxp. XXI (Tåg nr 1.)
Från Nässjö..... kl.			9,15 f. m.	Från Oskarshamn..... kl.	7,0 f. m.		3,15 e. m.		
» Ormaryd..... »			9,42 »	» Forshult..... »	7,30 »		3,45 »		
Till Eksjö..... »			10,4 »	» Bohult..... »	8,10 »		4,25 »		
Från Eksjö..... »	3,0 e. m.			» Berga..... »	8,33 »		4,48 »		
» Hult..... »	3,27 »			» Lillsjödalen..... »	8,46 »		5,1 »		
» Bruzaholm..... »	3,50 »			» Ryningsnäs..... »	9,10 »		5,28 »		
» Ingatorp..... »	4,20 »			» Måilla..... »	9,47 »		5,58 »		
» Mariannelund..... »	4,52 »			Till Hultsfred..... »	10,14 »		6,20 »		
» Lönneberga..... »	5,26 »			Från Hultsfred..... »	10,30 »				
Till Hultsfred..... »	5,51 »			» Lönneberga..... »	11,0 »				
Från Hultsfred..... »	6,20 »	6,45 f. m.		» Mariannelund..... »	11,32 »				
» Måilla..... »	6,48 »	7,17 »		» Ingatorp..... »	12,9 e. m.				
» Ryningsnäs..... »	7,22 »	7,51 »		» Bruzaholm..... »	12,31 »				
» Lillsjödalen..... »	7,47 »	8,21 »		» Hult..... »	12,59 »				
» Berga..... »	8,3 »	8,36 »		Till Eksjö..... »	1,24 »				
» Bohult..... »	8,25 »	8,58 »		Från Eksjö..... »			4,40 e. m.		
» Forshult..... »	9,0 »	9,30 »		» Ormaryd..... »			5,7 »		
Till Oskarshamn..... »	9,20 »	9,50 »		Till Nässjö..... »			5,33 »		

Förord

I oktober 1869 gavs koncession åt Nässjö - Oskarshamns järnväg och den 8 maj 1873 kunde sträckan mellan Nässjö och Eksjö öppnas för allmän trafik. Spåret byggdes också från Oskarshamn mot väster och den 29 juni 1874 öppnades den 65 km långa sträckan mellan Oskarshamn och Hultsfred för allmän trafik. Helt komplett blev järnvägen den 4 november 1874, då även den 62 km långa sträckan mellan Eksjö och Hultsfred öppnades för allmän trafik.

Avsikten med denna skrift är att lämna några uppgifter om postens utveckling vid järnvägen. Jag försöker ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. Flera uppgifter om utvecklingen vid sidan om spåret finns för Jönköpings län i boken "På post i Norra Småland" (ISBN 91-970657-1-4).

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas förestandare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade och i de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns avskrifter eller kopior i Växjö till oktober 1995. Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Nässjö till Oskarshamn. Jag har avstått från att lämna uppgifter om de berörda förvaltningspostkontoren i Nässjö, Eksjö och Oskarshamn. Där har någon förening av tjänster i post och järnväg inte förekommit och dessa städers postkontor är av sådan dignitet att vart och ett kräver sin särskilda bok. För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Växjö den 14 april 1997

Erik Lindgren

Tidtabellen

21 Dec
 för Bantågen å Nässjö—Oskarshamns Jernväg från och med den 23^{de} Nov. 1874.

Mil.	Afgifter från Nässjö		Blandade tåg alla dagar.	Godståg endast socknedagar.	Mil.	Afgifter fr. Oskarshamn		Blandade tåg alla dagar.	Godståg endast socknedagar.
	Ina.	III.c.				Ina.	III.c.		
1,1	0,88	0,66	Afg. från Nässjö	7,50	0,8	0,64	Afg. från Oskarshamn	6,50	Afg. från
0,9	1,60	1,20	" Ormaryd	7,50	0,7	1,32	" Forshult	8,9	1,0 7,10
—	—	—	Ank. till Eksjö	7,50	0,4	1,32	" Möckelhult	8,25	1,53 11,57
1,0	2,40	1,80	Afg. från do	7,50	0,7	2,08	" Bohult	8,95	1,56 14,0
0,8	3,04	2,28	" Hult	7,50	—	—	Ank. till Berga	9,0	2,13 12,17
0,8	3,68	2,76	" Bruzoholm	7,50	0,4	2,40	Afg. från do	9,6	2,37 14,58
1,1	4,56	3,42	" Ingatorp	7,50	0,2	2,96	" Lällsjödal	9,21	2,91 16,49
1,1	5,44	4,08	" Marianelund	7,50	0,2	2,96	" Ryningen	9,56	3,12
—	—	—	Ank. till Lönnberga	7,50	0,5	3,92	" Ryningsnäs	9,57	3,50
1,0	6,24	4,68	Afg. från do	7,50	0,5	3,92	" Mörlunda	10,8	3,50
—	—	—	Ank. till Hultsfred	7,50	0,8	4,80	" Mällilla	10,33	4,06
1,1	7,12	5,34	Afg. från do	7,50	1,1	4,88	Ank. till Hultsfred	11,0	5,0
0,8	7,76	5,82	" Mällilla	7,50	1,0	5,68	Afg. från do	11,30	5,30
0,5	8,16	6,12	" Mörlunda	7,50	—	—	Ank. till Lönnberga	11,55	6,0
0,5	8,72	6,54	" Ryningsnäs	7,50	—	—	Afg. från do	12,0	6,105
0,2	8,72	6,54	" Ryningen	7,50	1,1	6,56	" Marianelund	12,35	6,2
0,4	9,04	6,78	" Lällsjödal	7,50	1,1	7,44	" Ingatorp	1,10	7,5
—	—	—	Ank. till Berga	7,50	0,8	8,08	" Bruzoholm	1,35	7,50
0,7	9,60	7,20	Afg. från do	7,50	0,8	8,72	" Hult	2,10	6,7
0,4	10,48	7,86	" Bohult	7,50	1,0	9,32	Ank. till Eksjö	2,35	8,35
—	—	—	" Möckelhult	7,50	—	—	Afg. från do	2,90 8,10	8,35
0,8	10,48	7,86	" Forshult	7,50	0,9	10,24	Afg. från do	3,50 9,9	—
—	—	—	Ank. till Oskarshamn	7,50	1,1	11,12	Ank. till Nässjö	4,15 9,37	—

Till de blandade tågen säljas alla klassers biljetter, till godsågen endast III.c klass. Tidtabellen angiver öfverallt jernvägstid, som för Nässjö är II, för Eksjö 12, samt för Oskarshamn 20 minuter efter lokaltiden.

Inledning

Det var naturligt att de framväxande järnvägsbolagen på ett tidigt stadium tog kontakt med postverket för att söka förvissa sig om en säker kund redan i inledningskedet. Trafikchefen för Nässjö-Oskarshamns järnväg skrev sålunda den 8 april 1873 till poststyrelsen och anmälde att linjedelen mellan Nässjö och Eksjö var "avsedd att öppnas för fullständig person- och godstrafik före medlet av Maj månad innevarande år". Med så kort framförhållning var det inte svårt att någorlunda pricka in dagen - öppnandet blev till och med tidigare, nämligen den 8 maj, även om postkontoret i Eksjö i sitt nedan återgivna telegram den 13 mars hade angett "sannolikt förste nästa Maj".

No 1184
 No 578 Vid 22
 inlemnadt
 Eksjö
 den 13/5 1873
 Kl. 5 150 m e m

Genstannmärkingar

Konst. Telegrafverket
 No 5522
 ankommet
 till Stockholm
 den 6 1873
 Kl. 6 145 m e m

TELEGRAM.

Generalpoststyrelsen
 Ref. No 2087
 24/5
 Jernvägen till Nässjö öppnas sannolikt för allmän trafik förste nästa Maj, till Oskarshamn först om det är tillåtet är

Postkontoret

No 118.

Obs. Telegraftiden beräknas inom hvarje land efter dess hufvudstadtid
 Tel. af H. A. Explorandt af N.

Godstrafik hade pågått över vissa sträckor av järnvägen under lång tid, men nu var det klart också för passagerare. Trafikchefen vid järnvägsbolaget anpassade den första offentliga tidtabellen till viktiga tåg på södra stambanan och anmälde i ett brev till poststyrelsen den 1 maj 1873 en handskriven tidtabell för sträckan Nässjö-Eksjö. Bortsett från att en poststation öppnades i mellanliggande Ormaryd och post skickades som järnvägsgods i båda riktningar mellan Nässjö och Eksjö vidtogs inte några ytterligare åtgärder förrän senare.

Ett brev till poststyrelsen från järnvägsbolagets direktion ett år senare, daterat den 7 maj 1874, blev startskottet för en grundligare utredning från postens sida. Brevet återges i sin helhet på vidstående sida.

Vid föredragning i poststyrelsen den 11 maj 1874 gavs uppdrag till postinspektören i södra distriktet "att avresa till Oskarshamn för att, efter inhämtande av erforderliga närmare upplysningar av järnvägsdirektionen rörande banans sträckning samt antalet och belägenheten av stationerna å linjen, söka vinna nödig kännedom om lokala förhållanden och postutväxlingens beskaffenhet samt därefter till Kungl. Generalpoststyrelsen inkomma med yttrande och förslag i fråga om, å vilka platser nya postanstalter böra anordnas och å vilka där befintliga postanstalter, belägna antingen invid eller i närheten av banan, kunna böra flyttas eller indragas, ävensom rörande den omreglering eller indragning av nuvarande landsvägspostbefordring som i följd av järnvägspostföringen må kunna ifrågakomma".

Postinspektör Bengt Geijer i Malmö dröjde inte med att fullgöra sitt uppdrag. Redan den 26 maj 1874 kunde han i ett fem sidor långt brev redovisa sina iakttagelser och synpunkter. Han började brevet med att redovisa järnvägens sträckning, stationernas namn och avståndet emellan dem i hundradels mil och uppgav att sträckan mellan Oskarshamn och Hultsfred beräknades bli öppen för allmän trafik den 4 juni 1874, men att stationerna vid Mörlunda och Målilla inte kunde öppnas förrän senare, "antagligen i höst".

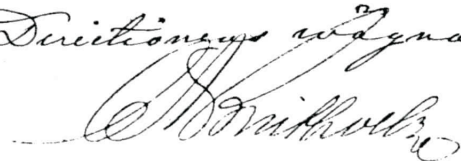
Geijer kunde också anmäla sina synpunkter på erforderliga postanordningar, ort för ort. Han skrev sålunda att i Forshult borde inrättas poststation medan sådan var obehövlig i Möckerhult. För Bohult anmälde han att stationen låg något över en mil från Högsby sockens kyrka och att en poststation borde inrättas där. I Berga fanns en lantpoststation vilken han föreslog flyttad till järnvägsstationen "endast ett stenkast" därifrån. I Lillsjödalen och Ryningsnäs ansåg han poststationer obehövlige.

N: 6930

Mk. d. 11 maj 1874.

Till
Kongl. General Post Styrelsen!

Med anledning deraf att en större del af Nässjö-Oskarshamns Jernväg, nemligen sectionen Oscars hamn-Hultsfred, omkr. 6 $\frac{3}{4}$ mil, blifvit anmald att i slutet af denna eller början af nästa månad öppnas för gods och passagerare trafik, för jag äran hemställa om ij Kongl. General Post Styrelsen skulle vilja hit nidsända competent person för att uti efter linien taga reda på läget af de olika järnvägsstationerna och Kongl. Styrelsen därefter bestamma huareit postanstalter böra förläggas och för Directionen dervid vördsamt anhålla om att dylika, äfven med förflyttning af de nu befintliga smätte så vidt möjligt är förenas med stationerna. Oscarshamn den 7^{de} Maj 1874 På Directionens vägnar



N: 1084



Järnvägsstationen i Rosenfors skulle enligt uppgift till Geijer dras in sedan stationen i Mållilla blivit färdig och stationen på sistnämnda plats, nu under uppförande skulle ligga 1/8 mil från det redan befintliga postkontoret i Mållilla. Hultsfreds station anlades en kvarts mil från den befintliga poststationen, som Geijer ansåg böra flyttas till järnvägsstationen, dock med reservation för att byta ut stationen mot ett postkontor, således utan att förenas med järnväg.

Beträffande landsvägspostföringen föreslog Geijer till indragning linjerna Oskarshamn-Staby, Vimmerby-Kalmar och Eksjö-Väster-
vik, varemot han ansåg det erforderligt att inrätta en låg rad mindre landsvägsposter enligt särskild specifikation, samt en diligens mellan Eksjö och Hultsfred via Vimmerby som en övergångs-
anordning i väntan på att hela järnvägssträckan blev klar för allmän trafik. Frågan om insättande av postkupéer när järnvägen blev klar på hela sträckningen berördes även i Geijers brev. Det skrevs bara en dryg månad före tågstarten och gav poststyrelsen anledning att agera omgående för att ge sådana föreskrifter till berörda instanser att alla detaljer kunde bli klara i tid.

Även Geijer fick nya direktiv och redovisade ytterligare uppgifter till poststyrelsen den 22 juni 1874. Under en andra resa i området hade han funnit järnvägsbolagets tjänstemän på plats vid sina respektive stationer. Han kunde därför överlämna *"till dem persedlar och effekter samt meddela instruktioner till alla utom vid Ryningsnäs, där ordinarie stationsinspektör ännu ej blivit antagen"*.

Han hade också träffat avtal med några postförare för vilka han bifogade förslagskontrakt för poststyrelsens godkännande. Två veckor efter tågstarten redovisade han vissa andra iakttagelser och meddelade bland annat att han kommit överens med trafikchefen *"att under första månaden eller intill dess särskild kupé kunde åt postiljon upplåtas skulle denne färdas uti en tredjeklassvagn såsom exempelvis tillgår på Borås-Herrljunga banan och såsom under maj och första hälften av juni tillgick å Sölvesborgs-Kristianstadsbanan"*.

Detta var således en acceptabel lösning innan inredda postiljonskupéer hunnit anskaffas. Någon egentlig sortering kunde under sådana förhållanden inte äga rum och jag föreställer mig att den medresande postiljonen i första hand hade bevakningsuppgift och att sköta utlämning och mottagning av färdigpaketerad post i säckar adresserade till andra poststationer eller postkontor.

Postmästare Otto Benjamin Ljungqvist i Oskarshamn (1848-1878) hade inför poststyrelsen ondgjort sig över bristande information samt okunnighet hos den järnvägspersonal som skulle handlägga postärenden. Detta kommenterade Geijer och skrev bl a följande:

"Att poststationsföreståndarna genast skulle vara så hemmastadda uti sina göromål, att de ej skulle behöva en och annan upplysning, har jag aldrig kunnat hoppas varför jag ock beredde postmästare Ljungqvist därpå och utverkade åt honom fribiljett å järnbanan just i och för sådana upplysningars meddelande. Det vore väl också bra mycket begärt att en karl, som kanske aldrig sett och ännu mindre handlagt en post, skulle på en gång kunna fatta alla göromålen så, att han utan vidare upplysningar skulle utan anmärkning kunna uppgöra dem; därför tror jag nog att postmästare Ljungqvist har rätt uti att ett par av poststationsföreståndarna behöva upplysningar, men dessa torde väl till en början kunna givas skriftligen. Samtliga föreståndarna utom vid Bohult och Ryningsnäs hava förut tjänstgjort kortare eller längre tid vid stationer å Stambanan, så de hava något begrepp om postgöromålen".

Efter poststyrelsens anmodan om ännu ett besök i Oskarshamn meddelade postinspektör Geijer resultatet i ett brev den 15 september 1874. Han hade i Oskarshamn haft ett sammanträde med järnvägsbolagets direktion för att avhandla frågor om postbefordringen. Då hade man förmodat att tågstarten på den återstående delsträckan skulle ske i början av oktober, men någon tidtabell fanns ännu inte. Bolaget var villigt *"att tillsvidare befordra posten på de uti Kungl.kungörelsen den 26 oktober 1860 bestämda villkor"*. Denna återges i faksimil som en bilaga sist i denna skrift.

Om inredning av postkupéer skrev Geijer bl a följande:

"Postkupéer upptagande 2/5 av en tredje klass vagn äro redan i England beställda och skall enligt kontrakt erhållas till den 1sta oktober; då utrymmet i dessa vagnar blir obetydligt mindre än det uti de postkupéer som förut använts uti de blandade tågen å statsbanan eller s k CD-vagnar, ansåg jag mig ej befogad därvid göra någon anmärkning".

Geijer berörde också poststationer vid den återstående delen av järnvägen och föreslog *"att poststationer inrättas vid samtliga stationer å järnvägslinjen Eksjö-Hultsfred och att i så fall nuvarande poststationerna Hult, Ingatorp och Lönneberga flyttades till de blivande järnvägsstationerna av samma namn (på ingendera stället överskrider avståndet 1/4 mil); nuvarande poststationen Hesselby borde flyttas till den 1/8 mil därifrån blivande järnvägs-stationen Mariannelund"*.

Uppgifter om förändringar i poststationsnätet meddelas i de följande lokala avsnitten för de stationer som berörs. Slutligt datum för tågstarten blev hastigt meddelat efter banans besiktning. I väntan på tryckt tidtabell användes den som återges på nästa uppslag.

Nr. 7900

Mk. d. 17 sept. 1874.

✓ Bil. Nr. $\frac{6251}{15-67}$

Till

Konf. General Post Styrelsen

1874 den 19 sept. exp. tel. till prinspr. Jäger
d. 22.

Enå Postinspektör B. G. Geijer

gjort framställning om att så snart
som möjligt få kända om de
blifvande tågtiderna på Nässjö-
Oskarshamns Jernväg, har jag ansett
rättast att för tidens rinnande, att
direkt till Konf. Styrelsen afse på
den tidtabell som kommer att tillämnas,
och för den händelse banan, vid
en blifvande afseelse, godkännes
Eksjö i Trafikchef's Expedition den
16 September 1874.

G. Lindhé

Idrottabell
Extra-Tåg.

Afgår från Hultsfred till Eksjö och åter
dagligen från den och med Onsdagen den 4 November från 7:18 4 sölunda:

Ned	Tid för gången	Ankommer	Upphåll	Möter tåg n:o	Afgår	Upp	Tid för gången	Ankommer	Upphåll	Möter tåg n:o	Afgår
Nässjö		Tåg N: 13				Oskarshamn		Tåg N: 14			
Ormaryd					8. m	Forshult					
Eksjö					1.0	Möckerhult					
Hult	1.25	5			1.50	Bohult					
Bruzaholm	1.50	5			1.55	Berga					
Ingatorp	2.15	10			2.25	Lillsjödalen					
Marianelund	2.52	5			2.57	Ryningen					
Lönneberga	3.24	5			3.29	Ryningnäs					
Hultsfred	3.54					Mälilla					
Mälilla						Hultsfred					9.15
Ryningnäs						Lönneberga	9.40	5			9.45
Ryningen						Marianelund	10.12	5			10.17
Lillsjödalen						Ingatorp	10.34	10			10.44
Berga						Bruzaholm	11.4	5			11.9
Bohult						Hult	11.29	5			11.34
Möckerhult						Eksjö	11.59				
Forshult						Ormaryd					
Oskarshamn						Nässjö					

Obs. Jernvägskö

Eksjö

den

31/10

1874

J. Lindhé

Konduktör

Lokomotivförare

å tåget Nr

Belägg

I poststyrelsens cirkulär meddelades alldeles inpå förändringarnas genomförande uppgifter som framgår av nedan återgivna utdrag. Med början på nästa sida lämnas tillgängliga uppgifter om poststationerna utmed järnvägen och i något fall nämns litet om närliggande postanstalter i den ordning de kommer vid en tänkt färd från Nässjö till Oskarshamn.

Jernvägspostbefordran. Från och med den 2 innevarande november månad befordras post såsom ilgods å järnvägen *Wadstena—Fogelsta* med 4 tåg om dagen i hvardera riktningen.

Den 4 innevarande november anordnades fullständig postkupéexpedition under benämning n:r 22 å järnvägslinien *Nässjö—Oskarshamn*, hvilken kupé från och med den 8 dennes åtföljer det bantåg, som afgår

från Nässjö kl. 9,15 f. m. med framkomst till Oskarshamn kl. 9,20 e. m. samt från Oskarshamn kl. 7 f. m. med framkomst till Nässjö kl. 5,33 e. m.

Breflåda åtföljer såväl dessa tåg å sistnämnda järnväg som de serskilda tågen mellan *Hultsfred* och *Oskarshamn*.

Poststationer. Sådana postanstalter af första klassen öppnades den 4 innevarande november vid järnvägslinien *Nässjö—Oskarshamn* i *Bruzaholm* och *Mariannelund* inom Jönköpings län samt i *Lillsjödals* inom Kalmar län.

Den 8 november förflyttas poststationerna i *Hult*, *Ingatorp* och *Lönneberga* från sina nuvarande platser till järnvägsstationerna med samma namn.

Samtliga dessa poststationer, äfvensom de å linien redan öppnade poststationerna *Hultsfred*, *Ryningsnäs*, *Berga*, *Bohult* och *Forshult*, skola, i likhet med poststationen *Ormaryd*, lyda under postinspektionen i södra järnvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r 22; skolande direkt postutvexling för öfrigt ega rum

för *Ormaryd* med postanstalterna i *Nässjö* och *Eksjö*,

för *Hults*, *Bruzaholms*, *Ingatorps*, *Mariannelunds*, *Lönneberga* och *Hultsfreds* poststationer med postanstalterna i *Eksjö* och *Målilla*,

för *Ryningsnäs*, *Lillsjödals*, *Berga*, *Bohults* och *Forshults* stationer med postanstalterna i *Målilla* och *Oskarshamn*; hvarförutan poststationerna i *Mariannelund* och *Hultsfred* böra direkt utvexla post med postkontoret i *Wimmerby* samt poststationen i *Berga* med postexpeditionen i *Staby*; och skall postkupéexpeditionen n:r 22 träda i direkt postutvexling jemväl med poststationerna *Edshult*, *Bellö*, *Kräkshult*, *Karlstorp*, *Rumskulla*, *Hvena* och *Storebro*.

Indragna poster. I anledning af *Wadstena—Fogelsta* jernbanans öppnande för allmän trafik indrogs postdiligensfarten å linien *Motala—Wadstena—Skeninge* den 31 sistlidne oktober.

Den 8 innevarande november månad indrages gångposten *Hultsfred—Lönneberga*.

1874-01-01--1967-09-30

Ormaryd

Som framgår av inledningsavsnittet öppnades delsträckan mellan *Nässjö* och *Eksjö* för allmän trafik i början av maj 1873, men någon poststation öppnades inte i den mellanliggande stationen *Ormaryd* förrän med 1874 års ingång. Med 240 kr i årsarvode för postsysslan blev J A Hultgren ansvarig för denna, följd med förhållandevis snabba byten av Hjalmar Bagge, Wilhelm Hedberg och Gustaf Fredrik Krantz. Längre fick Carl Wilhelm Söderquist hålla sig kvar. Två år före sekelskiftet tillfördes han *Nässjö* förvaltningsområde vid en justering av postområdena med någon reducering av det i *Eksjö*. Småspårsbanan från *Ormaryd* till *Anneberg* öppnades för allmän trafik i maj 1909. Den sidopost som därmed blev verklighet för Söderquist renderade ökning av hans årsarvode för posten från 300 till 360 kr. Han avgick med 1911 års utgång, varefter följande järnvägsmän ansvarade för posten tills poststationen drogs in med september månads utgång 1967: Carl Oskar Emil Lindgren (1912-1931), Tuve Axel Alexius Tufvesson (1931-1936), Hjalmar Öhrn (1936-1948), Bengt Erik Gustaf Karlsson (1948) och Karl Erik Möller (1948-1967).

Förbi *Eksjö*, åt vars postkontor inget utrymme lämnas i detta häfte, fortsätter vi den tänkta färden österut och kommer härnäst till

1874-01-01--1966-05-31

Hult

Som framgår av inledningsavsnittet, fanns det en poststation i *Hult* redan innan järnvägen öppnades för allmän trafik. Den hade öppnats med 1874 års ingång vid Ekebergs gästgivaregård utmed postlinjen mellan *Eksjö* och *Västervik*. Sergeanten S L Carlsson hade utsetts till föreståndare med 130 kr i årsarvode.

Han fick lämna sin befattning innan ett år ens hade gått. Han tog illa vid sig av beskedet om att han skulle sluta och gick till och med så långt att han var beredd på att flytta från gästgivaregården till en lokal invid stationen. Han skrev till poststyrelsen den 21 september 1874 och bad att få behålla sitt förordnande "jämväl efter det *Nässjö—Oskarshamns järnväg* blivit för allmän trafik öppnad, för vilken händelse passande, invid *Hults station* å nämnde järnväg belägen lokal blivit av mig förhyrd".

I postinspektör Geijers svar på poststyrelsens remiss står bl a:

"Onekligen ligger en ej oväsentlig fördel däruti att vid en station, där posttrafiken ej är större, hava stationsinspektör till poststationsföreståndare, dels därför att man därigenom att denna är ett annat verks eller bolags tjänsteman har ett ytterligare band på honom, dels därför att han är mera och lättare till hands både för allmänheten och för postinspektören, då denne är ute på inspektionsresor.

Vad nu särskilt sergeant Carlsson beträffar tillkommer den olägenheten att han antagligen flera månader om året måste vara från stationen frånvarande för beivrande av möten och möjligen andra kommanderingar, och svårighet då möjligen kommer att uppstå för duglig vikaries anskaffande".

Poststyrelsens beslut kunde knappast bli mer än ett efter det svaret. Innebörden var att Carlsson fick lämna sin befattning och den 4 november 1874 flyttades poststationen till järnvägsstationen, där stationsinspektör G A Johansson blev Hults nye poststationsföreståndare, följd av G A Gunnarsson och år 1878 av Lars Erland Engström, fader till Albert. Hult har blivit känt som Albert Engströms egentliga hembygd. Han fick samsas med mor och far och fyra syskon samt pigan i tre rum och kök i ena halvan av det knappt 70 kvadratmeter stora stationshuset. Om detta har han berättat i *"Barndomsminnen från Småland"* (Läsebok för svenska folket, 1938).

Salomon Svensson tog över den förenade post- och järnvägsstationen i Hult 1903, då 20 år gammal. Under 26 år fick han dväljas där, dvs ungefär lika länge som företrädaren, men senare föreståndare fick betydligt kortare tjänstgöringsperioder: Birger Elias Bergefors (1929-1930), Torsten Harry Daniel Olsson (1930-1931), Carl Fritiof Rosén (1934-1946), Torsten Arnold Bengtsson (1946-1950), Lars Hilding Rur (1950-1952), Bertil Verner Steinick (1952-1956) och Carl Gustaf Natanael Freid (1957-1966).

Efter en kortare vakans med stationsbiträdet Bengt Gustafsson som ansvarig ersattes poststationen med lantbrevbäring från Eksjö den 1 juni 1966. Ett postombud förstärkte servicen fram till och med mars 1969 på så sätt att lantbrevbäraren gjorde uppehåll i Hult under turen.

1874-11-04--

Bruzaholm

Stationsinspektör Carl Sabelström fick från den 4 november 1874 också ta på sig ansvaret för postservice, då en poststation öppnades formellt i järnvägsstationen. Med oförändrat årsarvode för själva postsysslan på 240 kr övertog Adolf Johansson ansvaret i oktober 1877 och blev kvar i drygt 20 år.

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Bruzaholm: Vilhelm Hagström (1895-1903), Martin Thor Kassel (1904), Hjalmar H V Strömquist (1904-1908), Theodor C N Wiede (1908-1922), Fredrik Arvid Ternsberg (1922-1925), Karl Petrus Hultenius (1925-1931), Sten Melker Berggren (1932-1936 och 1939-1950), Tuve A Tufvesson (1936-1937), Vide Rickard Jenner Jennerstam (1937-1939), Johan Artur Bernard Andersson (1950-1955), Karl Sigurd Tage Karlzén (1955-1962) och Lars Hilding Rur (1962-1967).

Efter Rurs förflyttning till Perstorp den 1 juni 1967 hölls befattningen vakant tills post och järnväg skildes med juli månads utgång 1970. Som tf poststationsföreståndare tillträdde då Gudrun Timm efter en tid som lantbrevbärare på linjen Bruzaholm-Arkarp. Hon fick befattningen som ordinarie postchef med titeln stationsmästare, när poststationen organiserades som postexpedition vid halvårsskiftet 1973.

En generell omorganisation med ny terminologi medförde beteckningen lokalpostkontor för postexpeditionen i juli 1977 med prefixet lokal struket från och med 1986. I februari 1984 stod det gamla stationshuset i Bruzaholm efter ombyggnad och renovering klart för återinvigning som en modern postlokal. Det följande decenniets minskade användning av postens betalningstjänster påverkade omsättningen så negativt att man i projekt *"Nät 92"* lämnade postkontoret på entreprenad till ICA Wäturen. Det blev därmed en av de snart dominerande "post-i-butik".

Hjältevad

I ett brev till poststyrelsen i december 1876 begärde ett antal personer i Hjältevad att få en poststation i järnvägsstationen. De skrev bl a följande:

"Den livliga trafiken på stället till följe av dels ångsåg, ångkvarn, färgeri, handelsbodas m m på platsen Hjältevad och dels i närheten belägna egendomar med sågverk, mjölkvarnar, tegelbruk, mejerier och fabriksrörelser av flera slag göra det med varje dag allt mer kännbart med bristen av poststation vid Hjältevad, vilket förorsakat tidsutdräkt och kostnader för trafikanter och näringsidkare i orten".

Elias Schütz i Ingatorps station intill anade vid eventuell tillkomst av en poststation så nära hans station att han skulle mista en del av sitt kundunderlag. Det är därför naturligt att han fann utvägen att motsätta sig på lämpligt sätt och skrev under remissbehandlingen som sin övertygelse att *"poststation i Hjältevad näppeligen skulle löna sig"*. Postinspektör P Ch Bergman tillstyrkte ändå bifall. Han menade *"att rörelsen å platsen, om den än icke motsvarar allt vad som av de många underskrifterna å ansökan kunde antagas, utan tvivel vida överträffar den vid Bohults och Forshults stationer"*.

Poststyrelsen beslöt att en förenad post- och järnvägsstation skulle inrättas i Hjältevad den 1 april 1877, dock *"på försök"*. Detta innebar att man omedelbart följde upp omsättningen, något som också gjordes för den två månader senare öppnade poststationen i Emarp. Järnvägen överfördes ungefär vid denna tidpunkt från postinspektionen i centrala distriktet till södra distriktet, och det blev postinspektör Karl Westman i Malmö som fick redovisa statistiken. Han meddelade den 22 maj 1878 *"att verksamheten av de på försök inrättade poststationerna i Emarp och Hjältevad synes giva vid handen, att de äro fortfarande behövlige"*.

Den s k försöksverksamheten permanentades sålunda och stationsförmannen Anders Gustaf Björkegren fick för sin syssla med posten ett årsarvode på 120 kr. Detta hade stigit till det dubbla, när Carl Axel Zachrisson tog över stationen 1882. Denne blev vid sin post i närmare 40 år. Han efterträddes i november 1921 av Carl Edvin Rudolf Dehlin med tidigare erfarenhet av postarbetet i Ryningsnäs. Han blev kvar till 1946 och efter honom ansvarade följande järnvägsmän för posten i Hjältevad: Johan Gunnar Henning Carlsson (1946-1947), Carl Erik Gustaf Möller (1947-1948), A R H Åberg (1948-1950), Sture Emanuel Book (1950-1956), Sven Herbert Wendelén (1959-1960), Sigvard Vilhelm Hultman (1960-1974) och Bengt O Gustavsson (1974-1979).

Efter skilsmässa från järnvägen höjdes poststationen till "lokalpostkontor" (ny term sedan 1977) den 8 juni 1979 och Gudrun Timm utnämndes som postmästare. Det blev inte hon utan Lisbeth Jonsson som fick ta över ansvaret i oktober 1980 för service till närmare 1000 hushåll med postadress Hjältevad. Men även här skulle 1990-talets minskade utnyttjande av betalningstjänster över disk bidra till att postkontoret lämnades på entreprenad, i detta fall till Helge Lundbergs. I den affären utträttar man numera sina postärenden.

1874-01-01--

Ingatorp

Nära Ingatorps kyrka fanns det sedan kronobrevbäringsreformen med 1874 års ingång en poststation i handlanden Edvard Anderssons affär. Han blev uppsagd under den pågående järnvägsbyggnationen och den 4 november 1874 flyttades poststationen till järnvägsstationen, där stationsinspektör Elias Schütz blev ansvarig för postservice.

Denne var inte nöjd med 240 kr om året som sysslan med posten gav honom och begärde i ett brev till poststyrelsen den 19 juli 1875 att få högre ersättning. Vid remissbehandlingen uttalade postinspektör P Ch Bergman såsom *"ett faktum att Ingatorp har mångdubbelt större post att behandla än flera andra stationer å samma linje med samma arvode"*. Årsarvodet höjdes från 1876 års början till 300 kr, vilket inte Schütz fick någon del av, utan hans efterträdare i oktober 1875 Carl Sabelström.

Sabelström var kvar i mer än 30 år och den 1 mars 1907 tillträdde Gustaf Rupert Veijberg. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för posten i Ingatorp: A Ragnar Helge Åberg (1918-1930), Birger Elias Bergfors (1930-1931), Torsten Harry Daniel Olsson (1931-1951) och Carl Herman Pettersson (1951-1958).

Post och järnväg skildes med mars månads ingång 1958 och Brita Gustafsson, som varit poststationsföreståndare i Lommaryd sedan 1948, fick ta ansvar för poststationen. Den byttes mot en postexpedition den 1 oktober 1963. Efter 1977 års omorganisation fick hon titeln lokalpostmästare och hennes efterträdare den 1 april 1980 Kajsa Ingeström fick genom ny terminologi från 1986 års ingång stryka prefixet "lokal" från sin titel. I ny snålblåst under 1990-talet med minskande omsättning på betalningssidan har postkontoret lämnats på entreprenad som "post-i-butik" till *Ingatorpsboden*.

1896-11-01--1963-05-31

Vallnäs

I ett brev från direktionen för Nässjö-Oskarshamns järnväg till poststyrelsen den 22 september 1896 erinrades om att bruksägaren och ledamoten av riksdagens första kammare Axel Fagerholm i Vallnäs fått poststyrelsens löfte om en poststation så snart Vallnäs järnvägsstation blev öppnad för trafik.

Detta skulle ske den 1 oktober 1896, men förvarningen kom för sent för att formaliteterna skulle hinna ordnas. Med en månads försening blev stationsinspektör Elias Andersson formellt ansvarig för postgöromålen den 1 november 1896. Han hade den 1 oktober fått transport från sin befattning som stationsinspektör i Emarp. Han önskade behålla sitt postarvode där, 180 kr om året, som personlig förmån efter flyttningen. Järnvägsstyrelsens anhållan till poststyrelsen om detta förklingade ohörd.

Med efter hand bättre löneförmåner i samband med periodvis allmänna regleringar blev Elias Andersson kvar i Vallnäs till 60 års ålder. Han efterträddes i november 1913 av Carl Mårten Reinhold Frössberg. När denne avled i september 1923, vikarierade Johan Gunnar Henning Carlsson tills nästa ordinarie stationsmästare Carl Frithiof Rosén tillträdde i december. Han följdes i oktober 1934 av Svea Hanna Maria Samuelsson, som blev den sista järnvägs- och poststationsföreståndaren i Vallnäs. Hon verkade som sådan i nära 29 år eller fram till poststationens indragning med maj månads utgång 1963.

1874-11-04--

Mariannelund

När stationsinspektör Per Georg Aschan fick ta ansvar för postgöromålen i Mariannelunds järnvägsstation den 4 november 1874, drogs poststationen vid Hessleby kyrka in. Möjligen kan denna lantpoststation ha hållits öppen några dagar efter tågstarten på sträckan Eksjö-Hultsfred. Organisten Malcolm Sjögren hade varit föreståndare för denna sedan 1874 års ingång.

Stationsinspektör Ernst Oscar Breitholtz tillträdde i Mariannelund 1895, följd 1901 av Johan Albin Gillberg. Med en starkt växande rörelse skildes post och järnväg åt vid 1913 års ingång.

Som föreståndare för lantpoststationen efter skilsmässan mellan post och järnväg anställdes Hilma Erika Augusta Nordell. Hon hade haft motsvarande befattning i jämtländska Hammerdal sedan 1893. Hon avgick 1932 vid 67 års ålder och befattningen hölls vakant under pågående omorganisation.

Denna ledde till att poststationen höjdes till postexpedition från den 1 juni 1933. Elof Nyman blev föreståndare och lämnade efter 23 år över till Åke Kristensson. Efter honom tog Jenny Karlsson över 1959. Nu kom skiftena tämligen tätt och 1972 blev Walter Karlsson stationsmästare, som titeln varit för postexpeditionernas föreståndare alltsedan de började inrättas 1920. Han fick uppleva den förändring som innebar att postexpeditionerna kallades lokalpostkontor 1977 med prefixet lokal struket från 1986 års ingång. I december 1988 tog Mats Larsson över chefskapet med ansvar för service till drygt 1300 hushåll inklusive dem som betjänas av de tre lantbrevbäringslinjerna.

1877-06-01-1953-12-31

Emarp

På vår tänkta färd österut längs järnvägen har vi nu nått Emarp. Poststationen där öppnades den 1 juni 1877 i järnvägsstationen på begäran av bl a handlanden Philip Welin. Han hade i ett brev den 28 februari 1877 till poststyrelsen anmält bland annat att han fyra år tidigare hade låtit bygga en större ångsåg *"och i förening med denna, själv anlagt och bekostat även järnvägsstation, allt benämnt Emarp"*. Vid remissbehandlingen skrev postinspektören bl a:

"Någon annan än Welin kan svårligen få gagn av en poststation vid Emarp, enär Mariannelund är huvudpunkten för ortens rörelse och denna station är belägen på ett avstånd av endast 0,3 mil från Emarp".

Det var bäddat för avslag och poststyrelsen ansåg vid föredragning den 23 mars 1877 att ärendet inte skulle föranleda vidare åtgärd. Men en månad senare meddelade poststyrelsen ett beslut till postinspektören att en poststation skulle inrättas i Emarp *på försök*. En ny sökande, H G Sörensen för Sävveåns AB, hade erbjudit sig att bidra till kostnaderna för en poststation i Emarp på så sätt att postverket bara behövde bidra med 60 kr om året i arvodet till järnvägens stationsföreståndare Elias Andreasson.

Postinspektionen rapporterade den 22 maj 1878 om resultatet vid poststationen. Det var så positivt att poststationen kunde permanentas. När Elias Andreasson avgick i september 1896, hade arvodet stigit till 360 kr. Hans efterträdare S J Stark blev bara kort tid vid denna befattning, liksom i tät följd K Levén, H André och Hjalmar Strömquist tills stationsmästaren Carl Fredrik Lindegren tog över i januari 1897. Han hade tidigare varit konduktör. Efter honom tjänstgjorde bl a Jonas Adolf Gerhard (1911-1921) och efter stationens degradering till hållplats den 1 november 1921 Berta Gerhard (1921-1934) och Anna Frideborg Johansson (1934-1953).

Med 1953 års utgång drogs poststationen in och berörda hushåll anknöts till lantbrevbäringslinjen. Denna ändrades då att utgå från Mariannelund.

Lönneberga

1874-01-01--1967-02-28

På vår låtsasfärd har vi nu passerat gränsen mellan Jönköpings och Kalmar län och kommer till Lönneberga. Där inrättades en lantpoststation med 1874 års ingång, då klockaren J Svensson utsågs till föreståndare. Han blev av med sitt kontrakt från den 23 november samma år, då poststationen flyttades till järnvägsstationen och stationsinspektor Alfred Böös fick ta över ansvaret för postservice. Denne följdes efter kort tid av Ludvig Wilhelm Alexander Svensson och från 1892 av Knut Georg Myrén.

Järnvägsepoken för posten i Lönneberga varade till maj månads utgång 1963 och ansvaret för posten låg under den perioden efter Myrén i händerna på Gustaf Adolf Andelius (1910-1912), Per Albert Wilhelm Hägerström (1912-1918), Carl Axel Leonard Servén (1918-1920), Tuve Axel Alexius Tufvesson (1920-1931), Birger Elias Bergefors (1931-1932), Jakob Karl Henrik Enedahl (1932-1934), Karl Hjalmar Lax (1934-1938), Sven Ingvar Holst (1948-1956), Bertil Karl Axel Blomqvist (1957-1961) och Astrid Maria Blomqvist (1961-1963). Den sistnämnda blev efter skilsmässan mellan post och järnväg anställd med personligt avtal med postverket som föreståndare för en icke förenad poststation under en övergångsperiod fram till dess indragning med februari månads utgång 1967. Mest känt är kanske Lönneberga genom Astrid Lindgrens författarskap men Albert Engström föddes i socknen 1869.

Silverdalen

1932-01-01--

Det skulle dröja ända till 1932 års ingång innan en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Silverdalen. Fram till skilsmässan från järnvägen den 1 juli 1966 ansvarade följande järnvägsmän för postservice: Karl Gustaf Tage Rosén (januari 1932), Jakob Axel Henrik Enedal (1932), Birger Elias Bergefors (1932-1935), Karl Erik Harald Sköld (1945-1954), Carl Walfred Hultberg (1954-1959) och Gösta Eric Bertil Israelsson (1961-1966).

Skild från järnvägen höjdes poststationen till postexpedition från den 1 juli 1966 med befattningen vakant tills Torsten Blixt utnämndes till stationsmästare 1967 den tidens chefstitel vid postexpeditionerna. Han var kvar till 1974 års utgång och efter en vakansperiod tog Ingegred Hornebrant över den 1 december 1975 och fick uppleva de generella förändringarna med bl a ny terminologi 1977. Allt mindre utnyttjande av postservicen på betalningssidan ledde till att postkontoret (som termen blev 1986) lämnades på entreprenad i projekt "Nät 92" och blev "post-i-butik" i Konsum.

Hultsfred

1874-01-01--

Det fanns en poststation i Hultsfred när järnvägen höll på att byggas. Den hade öppnats med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen och handlande P J Östh blev föreståndare. Det kunde redan i maj 1874 betraktas som klart att han skulle mista sin befattning. Postinspektör Bengt Johan Geijer skrev bl a följande den 26 maj 1874 i sin tidigare i denna skrift på sid 4-5 berörda rapport till poststyrelsen:

"Hultsfred i Vena socken 1/4 mil från nuvarande poststationen vid gästgivaregården, 2 mil från Vimmerby; anknytningspunkt för Vimmerby-Hultsfreds järnväg. Om såsom jag här nedan vågar föreslå daglig diligens härifrån kommer att utgå, torde kanske postexpedition här bliva av nöden, i alla möjliga fall bör dock nuvarande poststation hit förflyttas".

Det var den av Geijer föreslagna diligensen som bidrog till att han ifrågasatte en postexpedition (förvaltningspostkontor) i Hultsfred i stället för en järnvägsstation.

Med en sådan ändring skulle föreståndaren få tjänstemannastatus och förutsättas redan tidigare ha förvärvat kunskaper i postgöromål. Den tidens postexpeditioner var självständiga förvaltningsenheter, fullt likvärdiga med postkontor av lägre klass. Deras föreståndare kallades postexpeditörer och tillsattes av poststyrelsen, medan de större postkontorens föreståndare hade titeln postmästare och tillsattes av regeringen. Termen postexpedition kom igen 1920 i ny betydelse, då ett mellanting mellan postkontor och poststationer.

Den dag nästföljande följande posteffekten

1 St. Brevlåda

1 Skyll

1 Wäskelåda

1 per Wäskelåda

1 Sigill

1 Poststämpel med stiklar

1 Wäskelåda

1 Stämpellåda

3 Wäskelåda

1 Wäskelåda

Hultsfred d. 18 Junij 1874

Joh. Rudenschöld

Geijers tanke på en diligens från Eksjö till Hultsfred realiserades inte, men väl en diligens på delsträckan Hultsfred-Vimmerby. Den drogs dock in när järnvägen Hultsfred-Vimmerby blev öppnad för allmän trafik i augusti 1877. Geijers antydning om en möjlig postexpedition (förvaltningspostkontor) i Hultsfred realiserades inte då. Underlaget var inte tillräckligt stort och Geijer måste acceptera poststyrelsens beslut om att inrätta en förenad post- och järnvägsstation. Tre decennier senare skulle förutsättningarna vara annorlunda i Hultsfred.

Den 29 juni 1874 öppnades delsträckan Oskarshamn-Hultsfred av Nässjö-Oskarshamns järnväg för allmän trafik, men järnvägsbefälet fanns på plats tidigare. Redan den 18 juni 1874 fick J P Östh sålunda lämna datumstämpel, sigill och försändelseetiketter till järnvägstationens föreståndare, stationsinspektor Joh. Rudenschöld. Hans kvittering på detta och vissa andra inventarier återges i förminskat faksimil på föregående sida.

Rudenschöld fick redan från starten 360 kr om året för den del av arbetsinsatsen som omfattade postgöromål. Uno Tilly tog över den förenade post- och järnvägsstationen redan den 1 juli 1875. Postgöromålen tog allt större del av hans arbetstid i anspråk, men skilsmässan mellan post och järnväg genomfördes inte förrän den 1 februari 1899. Då hade också järnvägen från Västervik blivit färdigbyggd på hela sträckan fram till Hultsfred.

Efter skilsmässan blev jägmästaren Olof Willner föreståndare för lantpoststationen i Hultsfred. Han fick ett tilläggsanslag på 5 kr i månaden för transport av post från tågen till poststationen, som t v inrymdes i en outnyttjad del av stationshuset. Anslaget höjdes till 10 kr efter tre månader och inkluderade då ersättning för tömning av en vid järnvägsstationen uppsatt brevlåda.

Den 1 juli 1902 övertog Hulda Åkerhielm poststationen. Den provisoriskt inredda lokalen borde inte ha varit godkänd, något som framgår av hennes brev den 17 september 1904 till postinspektionen med begäran att få flytta den "till en nära intill järnvägsstationen liggande byggnad". Ur hennes brev har jag funnit lämpligt att citera följande rader:

"Oaktat jag har kamin som under vintermånaderna brinner hela dygnet om, kan värmen ej utestänga eller borttaga den fuktighet som uttränger från golv och väggar, som här äro av cement utan någon som helst betäckning och då utgångsdörren ligger åt nordväst utan ringaste förstuga eller skydd för väder och vind, är det ej underligt att både jag och det biträde jag har, blivit begåvade med reumatism i lederna och kylknölar på fötterna".

Postinspektör Adolf Malmgren besökte personligen Hultsfred och bekräftade Huldass uppgifter i sin framställning till poststyrelsen. Hennes hyreskontrakt med järnvägen var ställt på tre månader, varför någon flyttning inte kunde genomföras förrän med 1905 års ingång. Postlokalen inreddes i samma hus som telegrafstationen.

Nu inträffade den förändringen att Hulda blev utnämnd till föreståndare för den lantpoststation som från den 1 oktober 1906 ersatte det postkontor som hade funnits med namnet Målilla kyrkby sedan den 1 maj 1861. Regeringen hade på poststyrelsens förslag medgett att förvaltningspostkontoret i Målilla fick dras in samtidigt som ett sådant öppnades i Hultsfred i stället.

Det innebar således en rejäl statushöjning för posten i Hultsfred, där den 55 år gamle Carl Fredrik Nilsson utnämndes till chef och tillträdde den 1 oktober 1906. Han fick därefter fortlöpande lösa en del problem som hade med postbefordringen också på järnvägen att göra, men någon förening av post och järnväg har efter hans tillträde inte förkommit i Hultsfred. I detta sammanhang lämnar vi därför denna ort därhän och fortsätter på vår tänkta färd med järnvägen som vänder rakt söderut. Om den i Hultsfred korsande järnvägen Västervik-Hultsfred-Växjö har jag berättat i posthistorisk skrift 126 (*"Posten vid smalspåret"*).

1877-12-01--1963-01-31

Hagelsrum

På vår fortsatta färd kommer vi till Hagelsrum. Det fanns inte någon poststation där när järnvägen öppnades för allmän trafik, men den 30 augusti 1877 skrev ett stort antal personer under en framställning till poststyrelsen från såg-, kvarn och tegelbruksägaren L F Berglund med önskan om en poststation.

I ansökan förenade sig invånarna i Björnhults och Åsjögle byar med framhållande att avståndet för de flesta av dem till Hagelsrum var betydligt mindre än till Mörlunda. Stationsföreståndaren i Hagelsrum P J Ring förklarade sig villig att sköta poststationen.

Det blev inte något remissförfarande. Poststyrelsen beslöt utan vidare att en poststation skulle inrättas på försök i stationshuset den 1 december 1877. Postinspektionen fick i uppdrag att efter ett år *"göra anmälan om resultatet av stationens verksamhet"*.

Den 7 december 1878 rapporterade postinspektör Karl Westman, att frimärken hade sålts under årets tre första kvartal för kr 363:35 och att under första halvåret hade expedierats 1326 vanliga brev och 91 värdebrev, *"ett resultat som torde antyda att poststationen är för orten fortfarande behövlig"*.

Det tyckte poststyrelsen också. Stationsinspektör Ring hade samtidigt som poststationen inrättades fått förflyttning och den förste som fick ansvara i Hagelsrum för posten blev Johan Edvard Lundgren. Efter honom följde Karl Edvard Andersson (1911-1915), Erik Emil Frans Fransson (1915-1936) samt Margit Maria Ingegärd Sundlöf (1936-1963). Efter indragning av poststationen den 31 januari 1963 betjänas postkunderna med lantbrevbäring från Målilla.

1906-06-22--
Namn Målilla 1 från 1967-10-02

Målilla station

Det blev inte någon förenad post- och järnvägsstation i Målilla vid tågstarten. Ett förvaltningspostkontor fanns i kyrkbyn sedan början av maj 1861, varom jag har berättat i posthistorisk skrift 134 *"Aspelandspost"*. Detta avvecklades i samband med att poststationen i Hultsfred ersattes av ett förvaltningspostkontor vid månadsskiftet september-oktober 1906. Som ersättning fick de som anlitat postkontoret, en lantpoststation med namnet Målilla kyrkby från oktober månads ingång. Där blev Hulda Åkerhielm föreståndare.

Men Målilla hade ett par månader dessförinnan fått en förenad post- och järnvägsstation och det med namnet Målilla station, nämligen den 22 juni 1906. Detta skedde i samband med att järnvägen Vetlanda-Målilla togs i bruk för allmän trafik. När järnvägsträckan Oskarshamn-Hultsfred öppnades för trafik mer än 30 år tidigare, hade någon ändring såldes inte gjorts för postkontorets del, men postföringen hade ändrats genom att man tog vara på tågens kapacitet och sålunda drog in landsvägspostföringen till och från Målilla. Postmästaren fick sörja för att transporter till och från tågen fungerade.

Det var stationsinspektör Per Gustaf Teurnberg som fick ansvara för posten vid Målilla station från den 22 juni 1906. Han följdes den 1 april 1928 av Salomon Svensson.

Därefter svarade följande järnvägsmän för postservice vid Målilla station: Tuve Axel Alexius Tufvesson (1939-1948), Oskar Herbert Spång (1948-1954), Karl Erik Harald Sköld (1954-1959), Harry Josef Vitalis Jonsson (1959-1963) och Karl Erik Harald Sköld (åter 1963-1967).

Den 2 oktober 1967 byttes poststationen ut mot en postexpedition med skilsmässa från järnvägen som följd i samband med att poststationen med namnet Målilla kyrkby drogs in. Den nya postexpeditionen fick namnet Målilla 1, eftersom man samtidigt ändrade namnet på poststationen i Rosenfors till Målilla 2.

Stig Svensson blev chef för den nya postexpeditionen med namnet Målilla 1. Han följdes 1971 av Berith Grönberg, som fick ta över ansvaret för postservice till närmare 2000 hushåll.

1893-04-01--

Rosenfors

I sitt brev till poststyrelsen den 26 maj 1874 anförde postinspektör Bengt Geijer att stationen i Rosenfors skulle dras in, när stationen i Målilla blivit färdig. Nu blev det inte riktigt så, utan stationen fick vara kvar i Rosenfors, men någon poststation öppnades inte där förrän den 1 april 1893. Frågan hade dock aktualiserats tio år tidigare, då postinspektör Hugo Winroth i Malmö hade svarat den 13 april 1883 på poststyrelsens förfrågan "*rörande inrättande av poststationer vid åtskilliga å enskilda banor belägna anhaltstationer*". Av postinspektörens svar framgår att det inte var så mycket bevänt med stationshuset i Rosenfors:

"Vidkommande först anhaltstationerna Fagerhult och Rosenfors å linjen Nässjö-Oskarshamn får postinspektionen värdsamt upplysa, något behov av poststationers inrättande å sagde platser, enligt personers å de respektive orterna åsikt, ej förefinnes.

Anhaltstationen vid Rosenfors är nämligen ej belägen på längre avstånd från postkontoret i Målilla än omkring 0,2 mil, vilket avstånd än ytterligare kommer att något förkortas, om sagde postkontor skulle komma att från sin nuvarande plats förflyttas till närheten av järnvägsstationen med samma namn. Vid berörda anhaltstation finnes emellertid en person, åt vilken poststationsföreståndarebefattningen skulle kunna uppdragas, varjämte han är boende i hus, som befinner sig i närheten av det brädskjul, varuti han för järnvägens räkning har sin expeditjonslokal och uti vilket hus poststationen således skulle kunna inrymmas".

Att man inte hade någon bättre byggnad som station än det nämnda "brädskjulet" hängde samman med den ursprungliga avsikten att avveckla stationen när en sådan blev färdig i Målilla. Poststyrelsen tog vara på Winroths synpunkter och det blev således inte fråga om att öppna en poststation i Rosenfors då. Men tio år senare eller den 1 april 1893 inrättades en poststation i Rosenfors nya stationsbyggnad, som då hade ersatt "brädskjulet". Stationsinspektör Carl Oskar Hellström fick ansvaret för posten. När han avled på juldagen 1897, ryckte stationskarlen K Sevén in som vikarie och från den 1 februari 1898 anställdes Sven August Hagström. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Rosenfors: Gustaf Adolf Ericson (1918-1925), Eric Orbert Johansson (1925-1927) och Axel Harry Lundvall (1927-1963).

Den 1 juni 1963 skildes post och järnväg åt. Till föreståndare antogs Iris Harriet Dahlman som hade varit föreståndare för poststationen i Ryningsnäs 1956-1962 och därefter vikarierat några månader i skånska Uppåkra. Den 1 oktober 1967 ändrades poststationens namn till Målilla 2 och den 1 februari 1974 stathöjdes den till postexpedition. Fru Dahlmans efterträdare blev Sylvia Koch.

1874-01-01--

Mörlunda

Kronobrevbäringsreformen resulterade bland annat i att en poststation öppnades i Mörlunda med 1874 års ingång. Kronolänsman Gerhard Hedberg antogs till föreståndare. Han skrev redan den 16 januari 1874 till poststyrelsen och bad om entledigande "*enär göromålen tyckas bliva så många, att en person med förut innehavande tjänst ej gärna kan förestå båda utan att endera skall bliva åsidosatt*".

På Hedbergs förslag antogs mamsell Gustava Lundgren till poststationsföreståndare enligt ett kontrakt som postmästaren i Målilla skickade till poststyrelsen den 11 mars. Hon blev inte heller så gammal i gården, som man säger ibland. I anslutning till att delsträckan söder om Hultsfred byggdes vidare flyttades poststationen till järnvägsstationen i Mörlunda den 19 maj 1875. Gustava Lundgrens vädjan till poststyrelsen att få behålla sin befattning avslogs vid föredragning den 30 mars 1875. Stationsinspektör J Rudenschöld blev ansvarig för postgöromålen.

Bland de många ansvariga för posten i Mörlunda som följde efter Rudenschöld fanns Gunnar Alfred Gustafsson, Karl Arthur Rossini Åström, Adolf Johansson, Hjalmar Helfrid Vitalis Strömquist (1908-1917), Johan Hjalmar Ljungberg (1917-1927), Eric Odert Mauritz Mannervik (1927-1948), Karl Edvin Fritiof Fahlkvist (1948-1951), John Einar Strömbäck (1951-1960) och Johan Albert Pettersson (1960-1967).

Vid skilsmässan från järnvägen blev poststationen höjd till postexpedition. Chef blev Maj-Britt Carlsson som i sin tur lämnade över till Ann-Christin Lagergren den 1 april 1986. Såsom på snart sagt hälften av landets postkontor (generell term från och med 1986) minskade även omsättningen i Mörlunda och i projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad och blev "post-i-butik" i *Mörlunda Blomsterhandel*.

1874-06-29--1962-10-31

Ryningsnäs

Postinspektör Bengt Geijer fann vid sin resa utmed järnvägen under dess byggnadstid, att en poststation borde inrättas i Ryningsnäs. Så blev det också och den 29 juni 1874 fick stationsinspektör Salomon Svensson ta ansvar för det framväxande samhällets postservice. När han avgick efter mer än 30 år, tog Jonas Adolf Gerhard över i januari 1906 och därefter vilade ansvaret på följande järnvägsanställda: Carl Fredrik Lindgren (1911), S Svensson (1911-1914), Karl Edvin Rudolf Dehlin (1914-1921), Sure Emanuel Book (1921-1927), Gustaf Hjalmar Bernhard Örn (1927-1934), Karl Sigurd Tage Karlzén (1934-1936), Erik Ferdinand Brandt (1936-1939), Elisabeth Andersson (1939-1940), Berta Aina Maria Pettersson (1940-1943), Valborg Signe Viola Schön (1943-1948), Signe Gustafsson (1948-1949), Inga-Britta Ljunggren (1949-1955) och Iris Harriet Dahlman (1956-1962). Poststationen drogs in den 1 november 1962. Dess sista platsvakt återkom till trakten såsom föreståndare för poststationen i Rosenfors följande år.

1874-11-04--1965-10-30

Lillsjödäl

Efter Ryningsnäs börjar vi på vår tänkta resa följa spårets sväng från nära nog rakt sydlig riktning som det haft ända sedan Hultsfred till riktning sydost och kommer till Lillsjödäl. Om denna plats skrev postinspektör Bengt Geijer, att en poststation var obehövlig. Ändå beslöt poststyrelsen att en järnvägspoststation skulle öppnas i samband med tågstarten den 4 november 1874.

Stationsinspektör A W Sundberg blev ansvarig från starten. Med relativt korta perioder för var och en vilade ansvaret därefter på Adolf Johansson och Alfrid Wilhelm Hedberg samt från 1889 på Johannes Petersson. I maj 1903 tog Carl Gustaf Gustavsson över och därefter svarade följande järnvägsmän för posten till poststationens indragning med oktober månads utgång 1965: Vide Rickard Jennerstam (1922-1937), Martin Vilhelm Strömbom (1937-1943), Karl Gunnar Bertil Nilsson (1943-1952) samt Ernst Ebbe Birger Ericsson (1952-1965).

Efter Lillsjödäl rätar spåret ut sig i rakt östlig riktning och vi kommer fram till Berga, som så småningom skulle bli en järnvägsknutpunkt. Det skedde genom att Kalmar-Berga järnväg öppnades för allmän trafik den 4 december 1897.

1874-01-01--

Berga

Handlanden N A Steffansson blev föreståndare för den poststation som inrättades i Berga med 1874 års ingång. Han fick inte ut ett helt årsarvode på 150 kr, eftersom stora förändringar var på gång.

Postinspektör Bengt Geijer redovisade sitt uppdrag att informera poststyrelsen inför järnvägens tillkomst med bl a följande rader:

"Berga i Högsby socken, något över ½ mil från Staby postexpedition, endast ett stenkast från nuvarande poststationen i Berga. Flyttandet av Staby postexpedition ner till Berga station kan jag för närvarande icke förorda, emedan dels vid Staby bor länsman, kronofogde, präst m fl, dels emedan vid Berga station icke någon lokal finnes för postexpedition, utan bör Berga poststation flyttas till järnvägsstationen och Staby postexpedition få förbliva där den nu är".

Här lyser det klart igenom hur stor hänsyn man tog till behovet av tjänstepostens expediering. Hade det inte varit för kronofogdens skull, hade Staby postexpedition sannolikt flyttats till Berga.

Den omtalade postexpeditionen i Staby var sålunda ett förvaltningspostkontor i Högsby socken. Det hade öppnats redan vid 1845 års ingång och fick byta namn till Högsby den 1 juli 1899, då för att undvika förväxling med bl a det skånska Stoby. Bebyggelsestrukturen blev sådan att Geijers förslag om att inte flytta det till järnvägen visade sig riktigt, även om detta inte kunde förutses vid järnvägens tillkomst. Inte förrän den 1 april 1921 blev dess förvaltningsområde upplöst och postkontoret utbytt mot en poststation.

Geijers förslag gick sålunda igenom och lantpoststationen i Berga drogs in. Handlanden Steffansson fick sålunda lämna över vissa inventarier till stationsinspektör H J Olsson den 30 juni 1874. Av "illustrationen" på sid 20 framgår vilka inventarier som lämnades över i Hultsfred. Det var i stort sett motsvarande inventarier i Berga.

Det fanns ännu en närbelägen lantpoststation, den med namnet Bockara, som också hade öppnats med 1874 års ingång. Denna drogs in den 7 november 1874 och dess kunder blev hänvisade i postärenden till järnvägsstationen i Berga.

Stationsinspektör Olsson efterträddes i Berga av Gustaf Adolf Johansson. Därefter vilade ansvaret för posten där på följande järnvägsanställda: Richard Oskar Svante Wollert (1896-1910), Knut Georg Myrén (1910-1916) och Gustaf Adolf Andelius (1916-1918).

Med Ellen Sabelström (1918-1951) inträdde en ny era med posten skild från järnvägen. Hon hann få medaljen för nit och redlighet i rikets tjänst och var 75 år gammal, när hon avgick i oktober 1951. Vid detta tillfälle blev poststationen statushöjd till postexpedition med Majken Gustafsson som föreståndare. Efter henne fanns följande ordinarie chefer för posten i Berga tills den på grund av minskad omsättning måste lämnas på entreprenad och blev "post-butik" hos Konsum: Eyvor Nilsson (1953-1959), Herold Sköld (1959-1976), Ingrid Fredriksson (1976-1984), Ulla Johansson (1985-1988) och därefter Inger Stureson.

1874-06-29--1963-03-31

Bohult

I Högsby socken ligger också Bohult, där postinspektör Geijer i sitt brev till poststyrelsen den 26 maj 1874 ansåg att en poststation borde inrättas. Han fäste sig vid det geografiska läget "*något över en mil från kyrkan; från Bohult går väg till Bockara, Arhult och Kristdala*". Vägshål var viktiga i det gamla kommunikationsnätet.

Poststyrelsen följde förslaget och en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Bohult den 29 juni 1874. Dess förste föreståndare blev Albert Engströms far Lars Erland, som fick förflyttning till Hult 1878. Carl Wilhelm Söderqvist tog över i Berga efter honom under en lång period och övriga innehavare med förenad post- och järnvägstjänst blev Gustaf Fredrik Ström (1910-1918), Karl August Gottfrid Ljung (1918-1919), Karl Hjalmar Lax (1919-1934), Eivor Karla Maria Nilsson (1934-1946), Maj Sara Ragnhild Pettersson (1946-1955) och Magda Elisabeth Larsson (1955-1963).

Med april månads ingång 1963 ersattes poststationen med lantbrevbäring.

1898-01-01--1963-03-31

Möckhult

"Forshult ligger i Döderhults socken, ½ mil från Döderhults kyrka och by. Där bör inrättas poststation. Möckerhult finns i samma socken som föregående, men där anses poststation obehövlig".

Citatet är hämtat från postinspektör Bengt Johan Geijers i denna skrift många gånger berörda brev den 26 maj 1874 till poststyrelsen. Varför han då kallade Möckhult för Möckerhult har jag inte funderat över. Poststyrelsen accepterade hans bedömning beträffande obehövligheten av en poststation i Möckhults stationshus, men efter framställning ett kvarts sekel senare öppnades en poststation i Möckhult på vissa villkor.

Det blev ett personligt avtal mellan postverket och stationsföreståndaren Konrad Carl Andersson om att han inte skulle få någon ersättning från postverket under det första verksamhetsåret, d v s under kalenderåret 1898. Från och med 1899 fick han 180 kr för postsysslan, vilket höjdes till 300 kr 1907. Summan var inte som vid andra stationer inbakad i den lön han fick från järnvägsbolaget. En sådan anordning kallades med postens termer att poststationen var pro forma skild från järnvägen.

Från och med april 1914 ändrades detta. Postlönen bakades in i järnvägens lön och i handlingarna antecknades, att poststationen var förenad med järnvägen. I hela 40 år tjänstgjorde Andersson i Möckhult. Han avled den 9 mars 1932 och R B Bladh fick ett vakansförordnande under en övergångstid.

Från den 1 juni 1932 antecknades Sven Axel Alrick som järnvägs- och poststationsföreståndare. Efter honom vilade ansvaret på två järnvägsanställda damer till poststationens indragning den 1 april 1963: Vera Dagny Maria Karlsson-Steiver (1934-1955) och Maj-Britt Vinemark (1955-1963).

1874-06-29--1962-06-30

Forshult

Som vi kan se i början av närmast föregående avsnitt på sid 29 var Forshult en av de järnvägsstationer, där postinspektör Geijer ansåg att en poststation borde öppnas vid tågstarten. Så blev det också för tillämpning från den 29 juni 1874.

Det blev här som på många små stationer förhållandevis täta byten på befattningen som föreståndare. Innan Albin Fredrik Lagergren trädde till 1906, hade den hunnit innehas av A Johnsson, Carl Vilhelm Söderqvist, Carl Artur Rossini Åström och Peder Andersen Lundgaard.

Efter vakansen på grund av Lagergrens död i november 1913 blev Claes Emil Hellgren ansvarig för både post och järnvägsområdet från januari 1914. Han följdes vid 1922 års ingång av Ernst Fridolf Augustsson, som i sin tur avlöstes i november 1940 av Karl August Fabian Johansson, sedermera med efternamnet Jaglén. Denne blev kontorist i Berga 1949 och stationen i Forshult degraderades till hållplats. Där blev nu Harry Lennart Andersson föreståndare och efter sju år tillträdde Albin Börjesson i mars 1956. Den 1 juli 1962 ersattes poststationen med lantbrevbäring.

Möckhult var vår sista anhalt på den tänkta färden från Nässjö. Vi är därefter framme i Oskarshamn, vars anrika postkontor jag lämnar därhän i detta sammanhang. I posthistorisk skrift 146, "Landsbygds-post i Stranda härad", har jag lämnat några uppgifter om detta förvaltningspostkontor.

De återstående sidorna av denna skrift lämnas åt den i inledningen utlovade kopian av den kungaskrivelse som från 1860 reglerade vissa förhållanden mellan post och järnväg. Den infördes i Svensk Författningssamling nr 40 år 1860.

1860. Svensk № 40. Författningssamling.

(Uppslafes från Precifikolen.)

Kongl. Maj:ts nådiga Kungörelse,
angående postbefordring å Jernväg, med Angfartyg och med Diligenser;
Gifwen Stockholms Slott den 26 Oktober 1860.

Vi CARL, med Guds Nåde, Sveriges, Norriges, Göttes och Wendes Konung, gøre meterligt: det **Vi**, med upp-
häfwande af Kongl. Kungörelsen den 7 Mars 1835, angående de wilkor, hwar-
under bref må med angfartyg, seglande fartyg och diligenfer fortjaffas, funnit
skäligt i nåder stadga, som følger:

§ 1.

På nuvarande eller framdeles blifwande, enskilde tillhöriga jernvägar af sådan beskaffenhet, att tara för transporter derå af **D**ß utfärdas, skall, när wår General-Post-Styrelse sådant äskar, post befordras under de wilkor och mot den ersättning, som här nedan bestämmas:

a) För befordring af post jemte posttjensteman eller postiljon, en eller flera, uti serfildt kupé, som, då Post-Styrelsen det fordrar, genom Jernvägs-Styrelsen anskaffas och inredes, betalas af Post-Verket En Riksdaler Riksmynut milen, utan afseende å postförändelsernas tyngd.

b) Sker brefpostförsändelse i postfack eller postväska, en eller flera, allenast uti serffildt, med lås försedt fack eller afdelning i de wanliga wagnarne, erligger Post=Verket, utan afseende å postens tyngd, Ett halft öre Riksmünt milen för hwarje kubikfot, som sålunda för postbefordringen upptages.

c) Åtföljes sådan post af postiljon, erligger för honom afgift såsom för tredje klassens passagerare, enligt taran för den jernväg, hvarå forslingen sker.

d) Wid brefbefordring endast i breslåda erlægges för denna tre öre milen; men sker tillika annan postförsändning, utgår ej någon serffildt ersättning för forslingen af breslådan.

e) För paketgods, som genom Post=Verket aflemnas, erligger detta Verk frakt enligt den för Jernvägen i allmänhet fastställda tara, med beräkning efter sammanlagda wigten.

f) Transport af post eller paketgods, emellan Postkontoret och Jernvägsstationen i samma ort, ombeförjes och bekostas af Postverket.

g) Jernvägs=Styrelsen åligger tillförbinda sina tjänstemän wid stationerna att emottaga och utlemna sådana löswäffor, som närboende korrespondenter önska att få på Jernvägen befordrade från eller till närmast belägna Postkontor. Utan serffildt betalning till Jernvägen för transporten, skola dessa väffor förwaras med öfriga posten, när posttjänsteman eller postiljon medföljer, men i annat fall, och när de ej äro under posttjänstemans eller postiljons ansvarighet, wårdas af jernvägstjänstemännen. För väffornas emottagande, förwarande wid stationen och utlemnande, såsom ock för deras transporterande, när de ej föras i förening med annan post, böra väffornas egare till jernvägstjänstemännen gifwa den wedergällning, som Jernvägs=Styrelsen bestämmer.

h) Skulle, sedan emellan General=Post=Styrelsen och Jernvägs=Styrelsen öfwerenskommelse blifwit träffad om tid för postbantagens afgang, sistnämnda Styrelse finna nödigt ändra denna tid, ware Jernvägs=Styrelsen pliktig att om dylik för-

ändring meddela General=Post=Styrelsen underrättelse fjorton dagar innan ändringen går i verkställighet.

§ 2.

Med enskildes ångfartyg, som, efter tillkännagifwande i allmän tidning, medlaga passagerare, må General=Post=Styrelsen, när sådant befinnes lämpligt, låta befordra post mot ersättning från Post=Verket, beräknad sålunda:

a) för postväska eller postfack, och, derest dessa äro flera från samma Postkontor, för sammanlagda wigten, frakt efter fartygets frakttara och deri stadgade högsta beräkning, med Tjugo procents förhöjning för postgodssets wårdande;

b) för paketgods enligt fartygets frakttara, men med beräkning efter sammanlagda wigten;

c) för breslåda, å inrikes resa, tre öre för hwarje mil landväg emellan yttersta ändpunkterna för hela resan, öfwer de platser med Postkontor, som anlöpas, och för utrikes resa, två öre för hwarje sjömil, när Swenskt ort ej anlöpas, men, när å sker, lika som för inrikes resa mellan de Swenska orterna, samt efter sjömil mellan den yttersta Swenska anlöpningsorten och den utländska hamnen;

d) för transport af breslåda och postväska till Postkontoret och lådans återwårdande efter uttagandet af de bref, som skola af kontoret behandlas, tjugo fem öre för hwarje gång sådan transport sker; hwaremot afhemtning af paketgods samt öförföring till och aflemnande ombord å fartyget såwål af paketgods, som af annan post, ombeförjes af Postverket;

och iakttages i öfrigt, att, om för ångfartyg, som bestriider postförföring, bestämd setur eller afgangstid af Rederi eller Befälhafware ändras, underrättelse derom skall förut, och så tidigt sådant ske kan, meddelas Postkontoret å afgangsorten.

§ 3.

Warder till Befälhafware å sådant fartyg, som ej bestriider postförföring, till fördran aflemnadt bref, må på Befälhafwaren bero att breswet mottaga; men

ware han då pligtig att, wid ankomsten till adress-orten, detsamma till Postverket genast aflemna, och hafwe ej rätt till någon ersättning dertill af Postverket.

§ 4.

Med enskildes Diligenser, hwilka göra regelmässiga reseturer, må äfwen Post, om General-Post-Styrelsen finner sådant gagneligt, befordras, mot förbindelse för Postverket att dertill erlägga i betalning:

- a) för befordring af postwäska eller postfäc, efter wigten, i enlighet med Diligensens frakttaxa med Tjugo procents förhöjning;
- b) för paketgods, frakt för sammanlagda wigten, efter Diligensens frakttaxa;
- c) för breflåda, Sex öre milen; och
- d) för breflådans och postwäskans transport till Postkontoret och breflådans återförande, sedan de bref blifwit uttagna, som skola af kontoret behandlas, Tjugo-fem öre för hwarje gång sådan transport sker; hwaremot hemtningen af paketgods samt postförsändelsernas transport till diligenskontoret ombesörjas af Postverket genom Postkontoret.

§ 5.

Den Konduktör af jernbantåg, Befälhafware på ångfartyg eller Forman å diligens, som på annat sätt, än här ofwan bestämmes, till befordran emottager porto underkastadt bref, i wigt under 8 $\frac{1}{4}$ lod, eller hwad som i stället dertill kan komma att i ort beräknas, eller paketer af högre wigt, innehållande sammanflagna förseglade, så bestaffade bref af lägre wigt, än nyss ofwärdigt är, plikte, hwarje gång han dermed beträdes, från och med 20 till och med 150 R:dr Rmt, samt erlägga desutom till Postverket belöpande porto för hwart bref, som sålunda blifwit obehörigen befordradt.

Dyligt ansvar eger dock ej rum för befordran, från eller till jernvägstjensman, fartygsredare eller aflastare eller diligens-disponent, af sådana bref, som för resan äro af nöden.

§ 6.

Person, som åtföljer jernbantåg, ångfartyg eller diligens, men ej är att hän- a till passagerare derå, må ej medföra portobref, wid vite af 10 R:dr Rmt.

§ 7.

Försummar Befälhafware å fartyg eller Forman å diligens, som befordrar b, att iakttaga den i § 2 mom. d och § 4 mom. d meddelade föreskrift angående tens och breflådans aflemnande å Postkontoret, hwilket utan obehöfligt dröjsmål c ste genast efter fartygets eller diligensens ankomst, eller breflådans återhem- d) ide från Postkontoret, ware bot som i § 5 sagdt är.

§ 8.

Enahanda bötesansvar eger rum för underlåtenhet att meddela wederbörande n underrättelse om förändrad tur och afgangstid, som i § 1 mom. h och § 2 ta mom. föreskrifwen är.

§ 9.

Har Befälhafware å fartyg, som ej förer post, till befordran mottagit porto- ref och underlåtit, att detsamma, enligt föreskriften i § 3, till Postkontoret af- emna, plikte hwarje gång 10 R:dr Rmt.

§ 10.

Befälhafware på ångfartyg och Forman på diligens, som medförer post eller breflåda, hafwe noga wård derom och ware, likasom wederbörande wid Jernvägs- kation eller å jernbantåg, underkastade ersättningsförlidighet, om, genom försum- melse i åliggande wård, posten eller något af dess värde förloras.

§ 11.

Här ofwan ofwärdiga breflådor, som anskaffas och bekostas för jernban- tägen af Jernvägs-Styrelsen, för diligenserna af deras egare, men för ångfar-

6

— N^o 40. —

tygen af General-Post-Styrelsen, böra vara försedda med lås, dertill wederbö-
rande posttjenstemän förwarar nyckeln, samt i öfrigt så inrättade, att bref kunna
deruti inläggas, men ej uttagas utan lådans öppnande, samt anbragta så, att
hvarje dylik låda är synlig och tillgänglig för en hvar, som deruti will in-
lägga bref.

§ 12.

Wid alla Tullkammare bör tryckt exemplar af denna författning finnas att
tillgå, så att Befälhafware på ankommande eller afgående fartyg, derstädes eller
genom den tullbetjent, som finnes ombord å fartyget, må kunna erhålla under-
rättelse om författningens innehåll.

§ 13.

Likaledes bör ett tryckt exemplar häraf, wid 3 R:drs vite, vara anslaget i
väntningsrum å Jernbanstation, äfvensom i ångfartygs-salong och å diligens-
inrättnings kontor, när post genom dem befordras.

§ 14.

De enligt denna författning utgående viten tillfalla angifwaren.

§ 15.

Författningen länder till efterrättelse från 1861 års början.

Det alle, som wederbör, hafwa sig hörsamligen att efterrätta. Till ytter-
mera wißo hafwe Wi detta med Egen hand underskrifwit och med Wårt Kongl.
Sigill bekräfta låtit. Stockholms Slott den 26 Oktober 1860.

C A R L.
(L. S.)

J. A. GRIPENSTEDT.

N^o 5201
N^o 699 C. 33
inlemnadt
Osenshamm
den 29/6 1874
Al. 12 t 15 m C. m.

Kongl. Telegrafverket
Inkl den 29 juni 1874
7355
N^o
ankommet
till Stockholm
den 29/6 1874
Al. 2 t 10 m C. m.

TELEGRAM.

Tjenstemärningar:

1874 den 29 juni dyrt klymam till Osenshamm
frukt. d. s. f.
Generalpoststyrelsen
Stockholm
Bändelen Osenshamm
Kultfred idag öppnad för Gen-
contrafikt Postmästare Sjung-
qvist begär sig i af Kongl. Styrelsen för
något förtäringande med afseende å post-
stationerna efter sinien hvar den inga porto-
frimarken blifvit föreständarna tilldelade
Trafikchefen

N^o 1295

Obs. Telegrafstation beaktas inom hvarje land efter dess hufvudstadstid.

Tel. af An - Expedieradt af