

Erik Lindgren

# Något om posten vid Järnvägen Växjö-Ronneby

Delsträckan Växjö - Tingsryd - Blekingegränsen

## Innehåll

	sid
Inledning	2
Tegnaby	9
Ingelstad (Sjöbol)	10
Uråsa	12
Snappahem	15
Väckelsång	17
Kvarnamåla	19
Tingsryd	21
Hensmåla	22
Konga	23
Tattamåla (Räfsmåla)	24

Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 338

## Förord

När jag läste postgeografi för att förvärva tillräckliga kunskaper för sortering ombord på postkupéer läste jag bland alla 1940-talets järnvägslinjer också in sträckan Växjö-Ronneby. Jag hade dittills inte studerat svensk post- eller järnvägshistoria i någon nämnvärd omfattning och visste inte mycket om bakgrunden till någon av de många linjerna. Inte visste jag det heller när jag vid ett långt senare tillfälle valde postkupén på järnvägen Växjö-Ronneby bland en av dem som jag skulle besöka för att få en bild av hur högrafiken fungerade under en julmånad. Detta var en av de stående uppgifterna för yngre assistenter vid den tidens postdirektion i Malmö. Stationerna var inte svårare att rabbla som en minnesramsa än andra, men inte så mycket har stannat kvar till "gamla dagar". Men just denna järnväg är en av dem som jag "tagit till mig" och finner anledning att ägna ett häfte i skriftserien, som nu går in på sitt nionde år. Södra delen av järnvägen har jag redan behandlat i en skrift, för övrigt den första i serien sedan jag funnit det omöjligt att "på eget förlag" ge ut böcker som skulle levereras av ett tryckeri. De krävde i teorin ett alltför högt styckepris med den låga upplaga som visat sig bli efterfrågad. I verkligheten fick jag i stället höga kostnader för ett stort antal osålda böcker.

Tillverkning i egen regi med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda och en liten kopiator var möjlig genom att jag avsatte ett kapital för dessa hjälpmedel som sammanlagt var betydligt lägre än det pris jag måste betala för en enda bok av de dittills utgivna. Visserligen blev skrifterna nu begränsade i sidantal och deras utförande måste lämna en del övrigt att önska. Jag förstod snart nog att läsarna satte stort värde på att få läsa resultatet av min forskning, även om det presenterades på ett enkelt sätt. Av varje förlaga behövde jag bara tillverka det antal exemplar som efterfrågades. Det har hittills rört sig om ett genomsnitt på 15 exemplar. Av vissa utgåvor har endast tre exemplar tillverkats, av andra upp till 40.

Jag försöker i detta liksom andra häften ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. I enstaka fall saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårtolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat.

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.

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 Växjö till Tingsryd. Sträckan söder därom har jag behandlat i post-historisk skrift 101, utgiven 1989.

Ett varmt tack till Postmuseum för hjälp med att låna mig handlingar ur mitt år 1995 till centralarkivet överlämnade arkiv med överskottsmaterial från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum. Thure Karlsson vid Postens centralarkiv har tidigare tålmodigt hjälpt mig men mina där förvarade handlingar har i september 1997 överförts till Postmuseum.

Växjö den 5 mars 1998.

*Erik Lindgren*

## Inledning

På den sydliga delsträckan mellan Ronneby och Tingsryd via anknypningspunkten i Bredåkra hade tågen tuffat fram under mer än ett år efter öppningsdagen den 15 september 1896, innan man tog ställning till kommande förändringar i posttrafiken. Åtskilliga förändringar hade genomförts i Postens organisation på Blekingedelen av järnvägen och fler följde, när förbindelsen fram till Växjö var klar.

Postföringen mellan Växjö och Djuramåla som i september 1896 hade avkortats till Tingsryd, blev nu helt indragen och avtalet med förre riksdagsmannen Sven Wieslander i Ingelstad om åtagandet som postföringsentreprenör upphörde. Utbyggnaden av järnvägsnätet medförde också att postföringslinjen mellan Sjöbol och Vissefjärda via Älmeboda drogs in, liksom postföringen på linjen mellan Växjö och Ryd via Jät. (Sjöbol var då namnet på poststationen i Östra Torsås socken). I entreprenörernas kontrakt fanns en klausul om att postföringen skulle kunna upphöra utan föregående uppsägning, om en järnvägsanläggning i närheten av postföringslinjen skulle kunna användas för postbefordran.

Förutom Wieslander blev därför följande personer av med sina postföringskontrakt den 28 november 1897, när tågen började gå regelbundet: hemmansägarna Carl Petersson och P M Gustafsson i Broaryd samt Gustaf Andersson och C J Johansson i Vinnamåla. De hade ansvarat för postföringen på linjen Sjöbol-Älmeboda-Vissefjärda. Uppsagda blev också inspektorn Johan Wieslander i Vederslöv och hemmansägaren Johannes Nilsson i Jät, som tillsammans hade svarat för postföringen mellan Växjö och Ryd.

Den sistnämnda landsvägsposten drogs in genom att posten kunde nå de mellanliggande lantpoststationerna via tvärsöver-linjer från järnvägen. I konsekvens därmed inrättades gångposter med fyra turer i veckan fram och åter mellan Ingelstad och Vederslöv över Tävelsås och Dänningelanda samt mellan Uråsa och Kalvsvik via Jät.

För postföringen mellan Ingelstad och Vederslöv skrevs kontrakt med hemmansägaren August Wilhelm Carlsson Nygren från Östra Torsås. Hans ersättning blev kr 1:25 per tur fram och åter. Drängen Gustaf Jansson från Åkerö under Jätsberg fick kontrakt om postföring mellan Uråsa och Kalvsvik mot samma ersättning.

I stället för den indragna postföringen mellan Sjöbol och Vissefjärda, vilken bara hade fullgjorts med två turer i veckan, öppnades en kärrpostföring med fem veckoturer från Ingelstads järnvägsstation till Älmeboda via Nöbbeled, Broaryd och Linneryd. Förre riksdagsmannen S Wieslander fick också det kontraktet. Det gav honom kr 3:25 per tur fram och åter. Sannolikt förde han aldrig själv posten men det framgår inte av handlingarna vem som i verkligheten fullgjorde det på hans ansvar.

I detta sammanhang kan nämnas att man långt senare planerade att bygga en fortsättning av den mycket smalspåriga järnvägen mellan Nättraby och Älmeboda fram till Ingelstad, planer som inte fullbordades. En av orsakerna var dålig aktieteckning. Schaktningsarbetena hade hunnit påbörjas, något som ännu kan spåras på en sträcka nära landsvägen mellan Ingelstad och Linneryd.

Under arbetet med järnvägen förekom täta kontakter mellan järnvägsbolaget och Posten. De ledde till att postinspektör Victor Melander i Malmö kunde redovisa sitt förslag till omorganisation i ett brev till poststyrelsen den 7 oktober 1897. Han lämnade då också uppgift om hur stor frimärksförsäljningen hade varit vid de berörda lantpoststationerna, detta för att kunna motivera att de skulle finnas kvar. Det var annars vanligt att lantpoststationer i rimlig närhet till en järnvägslinje blev indragna när tågen började gå.

Så blev det också med två lantpoststationer vid detta tillfälle, den i Uråsa och den med namnet Snärshult några kilometer söder om Väckelsång. Helt ny blev järnvägspoststationen i Ingelstad. Den dittills befintliga poststationen i Ingelstad hade namnet Sjöbol och låg sedan juni 1887 i skolhuset söder om kyrkan. Den hade flyttats dit efter att ha varit belägen på två olika platser i Sjöbol sedan tillkomsten 1874.

Poststyrelsen godkände det förslag som postinspektören hade lämnat. Den tio år gamla lantpoststationen i Uråsa flyttades till järnvägsstationen med bibehållet namn och poststationen i Snärshult drogs helt sonika in. Det fanns sedan juli 1887 en poststation i Väckelsång, vilken nu flyttades till järnvägsstationen och dessutom tillkom en ny järnvägspoststation i Kvarnamåla. En järnvägsstation med post inrättades i Tegnaby och efter drygt ett halvår också en i Snappahem. Postanstalterna låg tätt på den tiden.

Tillkomsten av järnvägen rönt stor uppmärksamhet och den nya kommunikationsleden prisades. Smålandsposten berättade bl a följande den 29 november 1897:

"Det var en glad och festlig stämning på det invigningståg, vilket vid halvtiotiden på förmiddagen avgick å den nya banan.

Från Växjö följer den nya järnvägen omkring 3,0 kilometer Karlskrona-Växjö järnväg på ett avstånd av 4,2 meter mellan spåren. Banan har då passerat Kampen samt Växjö Hospital och sjön Trummen, allt på höger hand - - - samt inkommer så på Tingsryds station, ungefär 45½ kilometer från Växjö.

Här mötes man, fast ännu i Småland, av vacker Blekingenatur, och det lilla samhället, som ännu räknar blott 300 invånare, vilkas antal snart torde fördubblas, ligger mycket vänt och fagert vid Tikens strand. Stationshuset är här solitt och rymligt samt uppfört av tegel liksom de övriga, mindre stationer å Bredåkra-Tingsryds järnväg. Det var dagen till ära prytt med gröna girlander och flaggor".

Nog utvecklades Tingsryd i positiv riktning, även efter järnvägens nedläggning som ägde rum den 30 maj 1965 för persontrafiken och den 1 mars 1971 för godstrafiken.

I det följande lämnas uppgifter för var och en av poststationerna utmed järnvägen vid en tänkt resa från norr mot söder. Även närliggande lantpoststationer berörs.

(Från den 28 november 1897.)

Plk. Tåg 16.	<sup>1)</sup> Brl. Tåg 18.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
5,40	3,15	<b>Vexjö</b> .....	9,25	7,0
5,59	3,34	Tegnaby .....	9,7	6,42
6,18	3,53	Ingelstad .....	8,50	6,25
6,35	4,10	Uråsa .....	8,30	6,5
6,52	4,27	Väckelsång .....	8,13	5,48
7,9	4,44	Qvarnamåla .....	7,58	5,33
7,25	5,0	Tingsryd .....	7,40	5,15
7,40	5,15	Tingsryd .....	7,26	5,1
7,53	5,28	Hensmåla .....	7,14	4,49
8,7	5,42	Konga .....	7,2	4,37
8,38	6,13	Hallabro .....	6,36	4,11
8,51	6,26	Backaryd .....	6,15	3,50
9,7	6,42	Ettebro .....	5,59	3,34
9,21	6,56	Bredåkra *) .....	5,45	3,20
9,24	6,59	Bredåkra *) .....	5,42	3,17
9,30	7,5	Djupadal *) .....	5,37	3,12
9,40	7,15	Ronneby *) .....	5,25	3,0
			Tåg 15. Brl.	Tåg 17. Plk.

Detta är den tidtabell som tillämpades från tågstarten den 28 november 1897. Med svart inrutade uppgifter avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 ("nattid").

**Jernvägspostbefordran:**

Från och med den 28 innevarande november månad, då bandelen *Vexjö—Tingsryd* öppnas för allmän trafik, skall postbefordran å hela jernvägslinien *Vexjö—Tingsryd—Bredåkra—Ronneby* ega rum i postiljonskupé med ett tåg dagligen, i hvardera riktningen, äfvensom i brevlåda jemväl med ett tåg dagligen, i hvardera riktningen.

**Postföring:**

Ny:

Från och med den 29 dennes underhålles postföring dels med häst och åkdon fem gånger i veckan, fram och åter, å en linie *Ingelstad—Elmeboda* (184) samt sex gånger i veckan, fram och åter, å en linie *Ryd—Urshult* (187, II), dels ock med gående bud fyra gånger i veckan, fram och åter, å en linie *Ingelstad—Vederslöf* (183) och å en linie *Uråsa—Kalfsvik* (187).

Indragen:

Postföringen med häst och åkdon två gånger i veckan, i hvardera riktningen, å linierna *Vexjö—Tingsryd* (183) och *Sjöbol—Elmeboda—Vissefjärda* (184) samt tre gånger i veckan, i hvardera riktningen, å linien *Vexjö—Jät—Ryd* (187) indrages efter fullbordade postfärder den 26 resp. 27 dennes.

Utsträckt:

Förutom den postföring med gående bud, som för närvarande med två turer i veckan, fram och åter, eger rum å linien *Emmaboda—Långasjö* (184, II), skall från och med den 1 nästinstundande december postföring å nämnda linie underhållas med häst och åkdon tre gånger i veckan, fram och åter.

Utgifvet den 27 november 1897.

Stockholm,  
K. L. Beckmans  
Boktryckeri,  
1897.

Detta är redovisningen i poststyrelsens cirkulär till postmästarna för information om förändringar i bl a landsvägspostnätet i anslutning till att norra delsträckan av järnvägen Växjö - Ronneby togs i bruk för allmän trafik.

11821

Gen. DC?  
Exp. DC?  
N: 5861.

 TELEGRAM.  
Generalpoststyrelsen  
Sthlm

skrift 338 7

KONGL. TELEGRAFVERKET.


Klass	Inlämnadt	DC?	Exp.	Ag.	Patron	St.	Fun. eller Sm.
S.	Malmo	25/11	26/11	27/11	28/11	29/11	

Stationsnamn

*Vexjö—Tingsryds jernväg öppnas, med tillstånd för dess upplåtande för allmän trafik läser ännu ej hafva erhållits Postinspektören*

1218

Gen. DC?  
Exp. DC?  
N: 5861.

 TELEGRAM.  
Generalpoststyrelsen  
Sthlm

Kongl. Generalpoststyrelsen  
Inkom den 27 NOV. 1897

KONGL. TELEGRAFVERKET.

Lit. B.

Klass	Inlämnadt	DC?	Exp.	Ag.	Patron	St.	Fun. eller Sm.
S.	Malmo	29/11	30/11	1/12	2/12	3/12	

Stationsnamn

*Den 27 Nov. anm. till Vp: Och exp. till till för: Vexjö och Ronneby samt till: (Sj. och till: Vexjö—Tingsryds jernväg öppnas för allmän trafik måndag söndag*

*Postinspektören*

N: 1033.  
Exp. af 2.12

Osäkerheten om den blivande öppningsdagen för allmän trafik speglas bl a i dessa telegram

I posthistorisk skrift 101, "Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra", börjar berättelsen på den första stationen närmast söder om gränsen mellan Småland och Blekinge. För att inte "mörklägga" de sista stationerna norr om smålandsgränsen har jag valt att i denna skrift även beröra de postanstalter som ligger inom Kronobergs län på den första delsträckan från Tingsryd och söderut, d v s Hensmåla, Konga och Tattamåla (Fagerfors). Förändringarna i detta område genomfördes den 15 september 1896, d v s i tiden mer än ett år före de förändringar som speglas i huvuddelen av denna skrift.

### *Kungörelse,*

*angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.*

Den 15 innevarande september öppnas poststation vid en hvar af de å järnvägslinien Bredåkra—Tingsryd belägna trafikstationerna *Ettebro*, *Backaryd* och *Hallabro* inom Blekinge län samt *Konga*, *Hensmåla* och *Tingsryd* inom Kronobergs län.

Samtidigt härmed indragas deremot de nuvarande poststationerna *Backaryd* inom Blekinge län samt *Konga* och *Tingsryd* inom Kronobergs län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 14 september 1896.

**E. VON KRUSENSTJERNA.**

Detta är en kopia av kungörelsen i Poststyrelsens cirkulär om vissa förändringar i postanstaltsbeståndet till följd av att den södra delen av järnvägen Växjö - Ronneby kunde öppnas för allmän trafik den 14 september 1896.

1897-11-28—1964-12-31

### **Tegnaby**

På vår tänkta färd söderut från Växjö passerar vi först hållplatsen i Bramstorp. Där har inte funnits någon fast postanstalt, men bebyggarna i trakten har fått betjäning genom lantbrevbäring.

Strax söder därom kommer vi till Tegnaby. Redan vid tågstarten den 28 november 1897 öppnades där en poststation med järnvägsbolagets föreståndare Johannes Alfred Nordin som ansvarig. Han efterträddes i början av 1902 av Johan August Holmér, som blev kvar mycket länge på platsen. I december 1936 blev nästa ombyte. Då fick platsvakten Anna Matilda Mattsson svara för postgöromålen och när hon två år senare flyttade till Flybo, fick Semi Martina Pettersson ta vid. Efter henne tjänstgjorde under ett halvt år Ada Annie Marie Sjöstén. Hennes efterföljare Astrid Anna Viola Gustafsson blev den förenade post- och järnvägsstationens sista föreståndare. Den ersattes vid årsskiftet 1964/65 av lantbrevbäring från Ingelstad.

Namn Sjöbol 1874-01-01--1897-11-27  
 Namn Ingelstad därefter

## Ingelstad (Sjöbol)

Vid Sjöbol alldeles söder om Ingelstads samhälle förenade sig landsvägspostföringslinjerna från Växjö på så sätt att en linje gick söderut via Mårdslycke mot Karlshamn och en gick över Broaryd och Älmeboda mot Karlskrona via Ronneby.

En poststation med namnet Sjöbol hade öppnats nära intill vägskälet med 1874 års ingång. Om dess skiftande öden berättas i boken "Kongaposten". När järnvägen byggdes låg poststationen i samhällets skolorhus, alltjämt med namnet Sjöbol. Detta ändrades till Ingelstad i samband med att poststationen flyttades från skolan till järnvägsstationen den 28 november 1897.

Skolläraren Sven Andersson, som hade varit föreståndare sedan poststationens flyttning till skolan den 1 juni 1887, blev uppsagd från sin befattning. I järnvägsstationen fick stationsinspektör Per Thimanson ansvara för posten. I poststyrelsens cirkulär tillkännagavs ändringen på så sätt att poststationen med namnet Sjöbol drogs in och en ny poststation öppnades vid trafikstationen Ingelstad.

Thimansons arvode blev till en början 240 kronor om året för själva postsysslan. Han fick det höjt till 360 kronor år 1899 och kunde tillgodoräkna sig betydligt bättre villkor 1903. Då genomfördes en ny allmän reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer. Förutom en höjning av det fasta årsarvodet till 600 kr fick han ett fast biträdesanslag på 420 kr. Senare tillkom ett särskilt biträdesanslag på 180 kr.

Thimanson hade tidigare varit föreståndare vid poststationerna i Bjärnum, Vittsjö, Emmaljunga och Rottne. Endast 48 år gammal avled han i november 1914. Han efterträddes av Ola Hentz, som hade förestått poststationen i Kvarnamåla under 17 år, d v s sedan trafikstarten på delsträckan mellan Växjö och Tingsryd. Åtskilliga sk sidoposter, d v s postföringar landsvägsledes, som utgick från Ingelstad, bidrog till att Hentz från mars 1916 fick ett särskilt anslag på 15 kronor i månaden för omexpediering av post till och från de poststationer som var belägna utmed postlinjerna Ingelstad-Linneryd och Ingelstad - Vedersöv.

Ola Hentz pensionerades den 1 april 1926 och från Väckelsång flyttade nu stationsinspektör Knut Helmer Maximilian Källström till Ingelstad. Han hade tidigare förestått poststationen i Norrgårda.

Posten skildes från järnvägen i Ingelstad den 1 juli 1932 men blev kvar i stationshuset. Källström slutade sin anställning i järnvägens tjänst och fick ett personligt avtal med postverket om att ansvara för posten i Ingelstad, som enligt då gällande terminologi hade fått en "lantpoststation", om än t v belägen i stationshuset. Beteckningen användes oavsett läget för de poststationer som inte var formellt förenade med järnvägsstationer. De sistnämndas föreståndare fick sin postlön inbakad i ersättningen från järnvägsbolagen.

Vid 63 års ålder slutade Källström i november 1936 sin tjänst i postverket. Anders Johan Fabian Magnusson, som hade varit föreståndare för poststationen i Uråsa sedan 1915, blev Ingelstads nye postchef, men med 1942 års ingång förenades poststationens arbete åter med järnvägsområdet. Magnusson lämnade sålunda sin tjänst och Frithiof Vilhelm Emborg blev den återförenade järnvägs-poststationens nästa föreståndare. Han flyttade till Ingelstad efter 16 års erfarenhet som föreståndare för poststationen i Väckelsång. Han följdes i maj 1948 under en period på fyra månader av Gustaf Emanuel Magnusson, varefter Per Martin Karlsson tog vid. Denne blev inte heller så länge vid de förenade post- och järnvägs-området, för den 1 maj 1949 skildes post och järnväg åter åt.

Lantbrevbäraren Ivan Helmer Fridman Pettersson från Vissefjärda blev nu föreståndare för lantpoststationen i dess nya skepnad och fick uppleva dess höjning till postexpedition den 1 oktober 1951. Andra har tagit vid efter honom, Kerstin Einarsson och Christer Johansson, båda med titeln postmästare efter en generell omorganisation 1977. Inklusivt hushållen i Väckelsång och Värends Nöbbele har posten i Ingelstad ett underlag på ca 2400 hushåll.

1887-02-01--1965-05-29

## Uråsa

En av de socknar i Kronobergs län, som blev utan poststation vid planering av omorganisationen på grund av 1874 års kronobrevbäringsreform, var Uråsa. Grannsocknen Väckelsång hade däremot fått en poststation, dock inte belägen i kyrkbyn. Den hade i stället förlagts till kronolänsmannen J A Löndahls bostad i Snärshult och fått detta namn.

Det fanns naturligtvis behov av en poststation i Uråsa för alla dem som bodde i området mellan Sjöbols poststation i norr och Snärshults i söder. Tolv år efter kronobrevbäringsreformen gjordes en kraftansträngning för bättre postförhållanden. I mars 1886 skrev ordföranden i Uråsa sockens kommunalnämnd A G Gustafsson ett brev till poststyrelsen, undertecknat av flera andra representanter för socknen. De framhöll bl a att de

*"med anledning av det betydliga avståndet från våra hem till vilkendera som helst av dessa stationer sett oss nödsakade att hava vår post på Växjö postkontor. Då nu post på denna linje endast två gånger i veckan avsändes från Växjö till Ronneby och lika ofta från Ronneby till Växjö, hava vi naturligtvis endast två gånger i veckan mottagit post från in- och utlandet och endast två gånger i veckan kunnat avsända våra postförsändelser".*

I citatet anger sökandena att de nödgats ha sin post på Växjö. Detta skall inte tolkas som om de begav sig till Växjö i postärenden utan blott att de valt att ha Växjö som postadress i stället för endera av de båda närmare belägna poststationerna i Snärshult eller Sjöbol.

I sin framställning underströk sökandena behovet av en poststation i Uråsa socken och avslutade sitt brev med en vördsam anhållan

*"att Kungl.Generalpoststyrelsen ville låta inrätta en ny poststation vid Uråsa kyrka ävensom låta flytta Snärshults poststation i Väckelsångs socken till närheten av Väckelsångs kyrka. Uråsa kommun förbinder sig att under närmaste trenne år bidra med 25 kronor årligen till den begärda poststationen inom socknen".*

Postmästare Janne Lagerström i Växjö hade aldrig varit vän av den alltför ofta förekommande kombinationen av länsmän som poststationsföreståndare. Detta bidrog till att han ställde sig positiv

till ansökan och menade i sin kommentar till poststyrelsen bl a att korrespondenterna skulle vinna avsevärda fördelar av en poststation i Uråsa och av flyttning till Väckelsång av *"den vid enstaka gården Snärshult förlagda poststationen"*.

Landshövding Gunnar Wennerberg i Växjö tillstyrkte behovet av en poststation i Uråsa men gick emot postmästaren i vad avsåg flyttning av poststationen i Snärshult. Han motiverade detta bl a med följande ord:

*"Då efter ordinarie kronobrevbärings avskaffande poststation till ersättande härav år 1874 inrättades inom Väckelsångs kommun, förlades densamma vid Snärshult såsom varande den lämpligaste platsen icke blott i och för tjänsteförsändelsernas behöriga fortskaffande utan även med hänsyn till den enskilda brevväxlingen. Några nämnvärda förändrade förhållanden i avseende å odling, bebyggande, folkmängdsökning, väganläggningar, handel eller industri hava ej sedan dess inträffat inom Väckelsångs kommun, vadan Kungl.Styrelsen lärer finna framställningen om förflyttning av poststationen därstädes icke förtjäna avseende".*

Min uppfattning är att länsstyrelsen hade rätt i påpekandet att någon nämnvärd förändring i angivna förhållanden inte hade skett under de tolv åren, men man underlät kommentera om man hade valt rätt plats år 1874. Det torde snarare ha varit så, att någon undersökning i det avseendet inte gjordes, sedan länsmannen väl erbjudit sig att bli föreståndare för den då beslutade poststationen.

Poststyrelsen fäste ofta avseende vid länsstyrelsernas uppfattning. Följden blev att Snärshults poststation fick ligga kvar i sitt sydliga läge i Väckelsångs socken och att en poststation öppnades i Uråsa sockens kyrkby, detta från den 1 februari 1887. Folkskolläraren Sven Daniel Olsson blev föreståndare.

I Väckelsång var man missnöjd med beslutet att den sockens poststation skulle behållas i Snärshult. Fler uppgifter om detta lämnas under rubriken Väckelsång på sid 17.

Med tillkomsten av järnvägen blev Sven Daniel Olsson av med sin befattning som poststationsföreståndare i Uråsa. Poststationen flyttades nämligen från kyrkbyn till den nyuppförda järnvägsstationen den 28 november 1897. Stationsinspektör Sven Jonas Svanström fick ta ansvar för både post- och järnvägsområdet.

Det var inte populärt i kyrkbyn att poststationen skulle flyttas till järnvägsstationen. Tidigt försökte man hindra detta.



Rallarna var i full gång när man tog upp postfrågan i Uråsa vid en extra kommunalstämma den 7 februari 1897 under ordförandeskap av Henrik Taube. Församlingen var beredd att bidra med 50 kronor om året till poststationen, om den fick ligga kvar i kyrkbyn. I den följande framställningen till poststyrelsen den 24 mars 1897 anfördes bl a:

*"Om Uråsa poststation skulle indragas, uppstå ganska stora svårigheter för större delen av församlingens korresponderande allmänhet, alldenstund den inom socknen blivande järnvägsstationen - där väl även poststation kommer att inrättas - är belägen strax intill gränsen av ett annat härad. Och då dessutom Uråsa socken är bra långsträckt, blir nyssnämnda poststation för flertalet av församlingens invånare betydligt obekvämt. Vår anhållan blir därför att postlinjen Sjöbol-Vissefjärda måtte indragas samt ersättas med linjen Uråsa-Vissefjärda".*

Här torde man ha tänkt sig att en poststation skulle öppnas i järnvägsstationen, även om Uråsa lantpoststation fick finnas kvar. Posten till poststationerna på vägen till Vissefjärda skulle komma med järnväg till Uråsa och därifrån lastas på landsvägsskjutsen mot Vissefjärda, en skjuts som också skulle ta med posten till den - som man hoppades - kvarvarande lantpoststationen i Uråsa. Så torde man ha tolkat framställningen, när den behandlades av postinspektionen i Malmö. Chefen där, postinspektör Victor Melander, hemställde hos poststyrelsen att framställningen inte skulle bifallas. Han ansåg att korrespondenterna i Uråsa by borde *"tillgodoses medelst lantbrevbäring; skolande jag ej underlåta att framdeles, därest jag anser skäl föreligga, till Kungl. Styrelsen inkomma med förslag om lantbrevbäring mellan Uråsa järnvägsstation och Uråsa kyrkoby"*.

Poststyrelsen beslöt sålunda att lantpoststationen i Uråsa skulle dras in samtidigt med att en järnvägsstation öppnades inom socknen. Det väntade beslutet om lantbrevbäring från stationen till kyrkbyn uteblev och församlingen tog upp frågan vid den ordinarie kommunalstämman den 30 oktober 1902. Då utsågs ordföranden Henrik Taube att tillsammans med godsägaren S Krüger på Högnalöv Storegård och förre poststationsföreståndaren Sven Daniel Olsson att *"ombesörja åstadkommande av lantbrevbäring"*. Beslutet om ansökan kungjordes i Uråsa kyrka den 2 november 1902 genom att C G V Prinzell läste upp det från predikstolen.

Framställningen avsåg en ca 20 kilometer lång ringlinje med lantbrevbäring från järnvägsstationen i Uråsa. Postmästaren i Växjö ansåg linjen bli till stort gagn för befolkningen.

Med postinspektionens tillstyrkan biföll poststyrelsen och godkände ett kontrakt med torparen Magnus Gustaf Håkansson från Norratorp om att fullgöra lantbrevbäringen mot en ersättning som motsvarade 62,5 öre per mil. Han avled i maj 1904 och jordbruksarbetaren Peter Olof Magnusson i Östra Lund under Uråsa Södergård tog över mot oförändrade villkor.

Önskemålen om att få ha kvar lantpoststationen i Uråsa fick sålunda inte något gehör och det blev inte heller någon ersättande poststation inom socknen i anslutning till nedläggningen av persontrafiken på järnvägen den 30 maj 1965. Poststationen i järnvägsstationen drogs helt sonika in på kvällen dessförinnan och lantbrevbäringslinjen ändrades att utgå från Väckelsång.

Det hann ändå bli åtskilliga järnvägsmän som svarade för posten efter Sven Jonas Svanström som hade tillträtt den 29 november 1897. Raden av dennes ordinarie efterträdare upptar namnen Axel Teodor Johansson Hedberg (1902-1915), Anders Johan Fabian Magnusson (1915-1936), Johan August Holmér (1936-1942) och Otto Georg Valentin Kambring (1942-1965).

1898-06-01-1959-05-31

## Snappahem

Någon poststation i Snappahem fanns inte med vid planering under tiden för byggnad av järnvägen mellan Växjö och Tingsryd. Redan den 14 december 1897, således bara ett par veckor efter tågstart, gjorde godsägare Henrik Taube och komminister C P Wijkmark jämte några andra personer i Väckelsång en framställning om att få komplettera poststationsbeståndet.

De tryckte på att Lidhems gård *"enskilt uppoffrat betydliga penningebelopp för erhållandet av de fördelar en järnväg har att erbjuda, men ingalunda för att få olägligare i en så viktig sak som post, än man hade före järnvägens tillkomst"*.

Efter kontakt med järnvägsbolaget hemställde postinspektionen i Malmö i ett brev till poststyrelsen att den önskade poststationen skulle få komma till stånd. Den öppnades den 1 juni 1898. Hjalmar Wijnbladh blev föreståndare och hans årsarvode blev 180 kr. Hans begäran i mars 1899 om ökning av arvudet bifölls för tillämpning från den 1 oktober 1899 trots att postinspektionen ansåg

*"att med reglering av arvodet för poststationens skötande bör anstå ännu någon tid, exempelvis tills upplysning kan vinnas rörande posttrafiken vid stationen under hela innevarande år".*

Postmästare Janne Lagerström hade tillstyrkt ansökan på grund av att sidoposter kunde utgå från Snappahem fyra gånger i veckan. Dessa sidoposter bestod i postföring till Jät och Kalvsvik inom det västerut belägna Kinnevalds härad. Färdvägen till dessa orter var kortare från Snappahem än från det något nordligare belägna Uråsa.

Järnvägspoststationsföreståndaren Hjalmar Wijnblad i Snappahem följdes i januari 1901 av banvakten Frans Algot Dahl. Han pensionerades 1929. Efter en tids vakans ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Snappahem: Johan Ture Danielsson (1931-1936), Amanda Sofia Sjösten (1936-1938), Klas Sjösten (1938-1939) och Ruth Gunhild Ingeborg Green (1939-1959). Poststationen hörde till de olönsamma och drogs in med maj månads utgång 1959. De berörda hushållen betjänades därefter med lantbrevbäring från Väckelsång.

Det ursprungliga läget för poststationen i Snappahem förändrades den 1 februari 1939. Då flyttades poststationen 1,5 kilometer söderut till den plats vid järnvägen, där hållplatsen Lidhem var belägen. I detta sammanhang begärde trafikchefen vid Växjö-Tingsryds järnvägsaktiebolag att få namnet ändrat från Snappahem till Lidhem, men Kungl.Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen fann inte skäl att medge en sådan ändring.

1887-07-01-

## Väckelsång

En i avsnittet om Uråsa nämnd framställning om att poststationen med namnet Snärshult i södra delen av Väckelsångs socken skulle flyttas till närheten av Väckelsångs kyrka avlogs i samband med beslutet att en poststation skulle få öppnas i Uråsa 1887. Detta avslag medförde missnöje inom Väckelsångs centrala delar och kom till synes vid en extra kommunalstämma den 12 februari 1887. Stämmans behandling av ärendet resulterade i en framställning till poststyrelsen, undertecknad av friherre G Taube på Lidhem, som var stämmans ordförande. Önskemålen gick nu ut på att en poststation skulle öppnas vid Väckelsångs kyrka med bibehållande av den i Snärshult. Ur motiveringen hämtas följande:

*"Inom socknen finnes visserligen redan förut en poststation, men denna är belägen i den vidsträckt socknens södra del, för vars postförbindelser den torde vara av vikt. I den norra delen av socknen däremot, där kyrkan och prästgården äro belägna, är avståndet till Snärshult så betydligt, att de där boende personer, som hava större korrespondens, nödgas hava sin postgång på det ca 2½ mil norr om sockengränsen belägna Växjö postkontor, oaktat post därifrån endast två gånger i veckan ankommer och avgår. I händelse den föreslagna poststationen bleve upprättad, skulle dessa personer kunna erhålla sin post fyra gånger i veckan".*

Här speglas ortens postförhållanden. Postskjutsen till Ronneby (den som kom att avvecklas vid järnvägens tillkomst i november 1897) passerade Väckelsång fyra gånger i veckan, två gånger på sydgående och två gånger på nordgående. När den kom norrifrån, medförde den post från och via Växjö. De som väntade post, kunde få brev och tidningar i samband med det följande gudstjänstbesöket eller på något annat överenskommet sätt.

Om en poststation fanns på platsen, skulle postsäckar göras i ordning regelbundet såväl av postkontoren i Ronneby som Växjö och post komma till Väckelsång med varje skjuts. Postadressen Växjö skulle inte längre behöva användas av dem som bodde i socknens större del. De skulle få lika frekvent postgång som de personer som utnyttjade poststationen i Snärshult söderöver.

Utan att på nytt begära indragning av poststationen i Snärshult tillstyrkte postmästare Janne Lagerström i Växjö framställningen från Väckelsångs-borna. Länsstyrelsen fick också ett ord med i laget innan poststyrelsen gick till beslut och kunde återöppna ett samtal som förts med generalpostdirektören vid dennes tidigare besök i Växjö. Länsstyrelsen skrev bl a

*"att skolläraren H Strand i Väckelsång på gjord förfrågan förklarar sig villig att i händelse en poststation komme att förläggas jämväl vid kyrkan därstädes, sköta densamma mot ett årligt arvode av 120 kronor".*

Poststyrelsen biföll framställningen och den andra poststationen inom Väckelsångs socken öppnades intill kyrkan den 1 juli 1887 med organisten H Strand som föreståndare. Hans årsarvode blev 125 kronor från postverket. Dessutom fick han 25 kronor om året, ett belopp som kommunen förband sig att betala under de tre första åren *"till stationens underhåll"*.

Strands lön förbättrades genom ett nytt avtal i oktober 1891, men sex år senare blev han uppsagd från sin befattning. Orsaken var järnvägens tillkomst och poststationen flyttades den 28 november 1897 till järnvägsstationen.

Här fick stationsinspektör Carl Borg handlägga postgöromålen. I april 1899 övertog Knut Helmer Maximilian Källström chefskapet. Dennes efterträdare drygt ett kvarts sekel senare blev år 1926 Frithiof Vilhelm Emborg. Han fick uppleva att post och järnväg skildes åt den 1 juli 1932. Han blev då kvar i postens tjänst enligt ett personligt avtal. Därigenom fick han sin lön direkt från postverket i stället för att den som tidigare var inbakad i lönen från järnvägsbolaget. Poststationen låg kvar i stationshuset och kunderna märkte troligen inte någon skillnad mot vad de varit vana vid sedan tågstarten.

Den 1 januari 1942 gick post och järnväg åter samman. Emborg blev på nytt föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen. Tre månader senare flyttade han till Ingelstad och efter en tids vakans blev trafikbiträdet Simon Helge Valdemar Johansson ansvarig poststationsföreståndare i Väckelsång. När han avgick med pension vid april månads utgång 1964, uppehölls befattningen på vakans tills det åter blev dags för skilsmässa mellan post och järnväg.

Orsaken till detta var att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 juni 1965. Den nye chefen, Göte Johansson, kom närmast från Häradsbäck, där han hade varit föreståndare för lantpoststationen.

1977 års generella omorganisation över hela landet medförde bland annat ny terminologi. Många mindre postexpeditioner blev "lokalpostkontor", däribland den i Väckelsång. Med 1984 års ingång ändrades benämningen på så sätt att alla postanstalter med kundbetjäning, oavsett storleken, kallades postkontor.

1990-talets kraftiga press på lönsamhet i anslutning till minskad användning av postkontoren för betalningsärenden har framtvingat överlämning av åtskilliga postkontor på entreprenad, framför allt till lokala affärer och kiosker. Detta har också drabbat postkontoret i Väckelsång, där Arne Lundins livsmedelsaffär tog över.

## Kvarnamåla

Med namnet Snärshult öppnades i södra delen av Väckelsångs socken en poststation vid kronobrevbäringsreformen med 1874 års ingång. Den låg utmed den redan befintliga postföringslinjen mellan Växjö och Karlshamn. I avsnitten om Väckelsång och Uråsa har jag kort berättat om tidiga men misslyckade försök att flytta poststationen från Snärshult till sockenkyrkans närhet.

Föreståndaren för poststationen i Snärshult, kronolänsmannen J A Löndahl, fick emellertid tryggt sitta kvar med poststationen på sitt länsmansboställe. Det var först med tillkomsten av järnvägen mellan Växjö och Tingsryd som det blev ändring i detta förhållande. Den 28 november 1897 öppnades en poststation i Kvarnamåla järnvägsstation och dagen innan var sista gången som Löndahl fullgjorde sitt värv som poststationsföreståndare.

De av hans kunder som inte valt att utträta ärenden vid poststationen i Väckelsångs kyrkby kunde nu vända sig till Kvarnamåla järnvägsstation. Där svarade inledningsvis stationsinspektör Ola Hentz för postgöromålen. Han fick uppleva hur Kvarnamåla förändrades till en järnvägsknutpunkt genom att järnvägen mellan Kvarnamåla och Norrabyd togs i bruk för allmän trafik den 22 oktober 1900.

Detta medförde i sin tur att Hentz fick mer att göra, bl a med omexpediering av värdeförsändelser och överflyttning mellan tågen av tidningsväskor och s k insatslådor.

Han skrev om detta i ett brev till poststyrelsen den 6 december 1900 och framhöll utöver på föregående sida nämnda fakta bl a att *"tillfölje tågmöten mellan Växjö - Tingsryds och Hönshylte - Kvarnamåla järnvägs tåg göromålen för järnvägens räkning äro så omfattande under den tid tågen uppehålla sig å stationen, att postutväxlingen icke kan under denna tid av mig själv utföras, utan måste jag härför anlita särskilt biträde, som hittills av mig härför åtnjutit samt fortfarande åtnjuter ersättning"*.

Postinspektionen i Malmö var förstående för problemet och tillstyrkte Hentz' begäran att få årsarvodet höjt från 240 till 360 kr, något som poststyrelsen accepterade. Däremot avstyrkte postinspektionen en framställning från Hentz i augusti 1904 om särskild biträdesersättning med 25 kr i månaden. När postinspektionen vid skriftväxling med postmästare Knut Högberg i Växjö försökte få Hentz att återta sin framställning, svarade denne bl a:

*"Skulle Kungl. Generalpoststyrelsen anse sig icke kunna lämna någon ersättning för postens överflyttande från det ena tåget till det andra, får jag naturligtvis hädanefter som hittills bekosta detsamma med egna medel"*.

Hentz fick så småningom rättelse och från oktober 1910 utgick ett särskilt biträdesanslag på 120 kr om året, samtidigt som hans eget årsarvode höjdes till 420 kr. I januari 1915 efterträddes han av Axel Theodor Hedberg, som dessförinnan hade varit föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Uråsa under 13 år.

I Kvarnamåla skildes post- och järnvägs göromålen åt den 1 juli 1932, men poststationen låg kvar i stationshuset och Hedberg fick sin avlöning för själva postarbetet direkt från postverket i stället för från järnvägens kassa. Han pensionerades i december 1936 och Jonas Rudolf Jonasson trädde till. Denne fick uppleva återförening mellan järnväg och post med 1942 års ingång.

Efter Jonassons pensionering i april 1962 ansvarade Sven Erik Hellgren ett år för postens skötsel och därefter Karl Verner Karlsson från oktober 1963 till poststationens indragning med maj månads utgång 1965.

Från Kvarnamåla utgick två cykelreglerade lantbrevbäringslinjer (till Linnermåla och Söftesmåla), vilka i samband med poststationens indragning organiserades om. Flertalet berörda hushåll betjänas därefter av lantbrevbärning från Väckelsång.

## Tingsryd

1868--

I Tingsryd når vi ändpunkten av den järnvägsdel som öppnades för allmän trafik den 28 november 1897 och samtidigt startpunkten för den södra delen av järnvägen mellan Växjö och Ronneby, öppnad för allmän trafik ett drygt år tidigare, eller den 15 september 1896.

Sistnämnda datum medförde en väsentlig ändring för lantpoststationen i Tingsryd, som hade öppnats så tidigt som den 1 maj 1868 med Augusta Roos som föreståndare. Hennes sista dag som föreståndare för posten i Tingsryd blev den 14 september 1868, eftersom omorganisationen vid järnvägens tillkomst bl a innehöll beslutet att poststationen i Tingsryd skulle förenas med järnvägsstationen. För den något stormiga utvecklingen under de första åren efter poststationens tillkomst hänvisar jag till sid 12 - 20 i boken "Kongaposten".

Med postens flyttning till järnvägsstationen i Tingsryd den 15 september 1896 fick fru Roos lämna från sig sigill och datumstämpel samt vissa andra inventarier och förbrukningsartiklar till stationsinspektör Vilhelm Cederstedt. Denne blev ansvarig för både post- och järnvägs göromål. För själva postsysslan uppbar han till en början 360 kr om året. Han fick dessutom ett tillägg på fem kr i månaden som anslag till biträde vid expedition av landsvägs poster på linjen Tingsryd - Växjö. Villkoren förbättrades förhållandevis snabbt.

Cederstedt efterträddes i september 1907 av Gustaf Hjalmar Ekholm, som redan i mars 1908 fick lämna över ansvaret till Martin Alfred Karlsson. Denne hade varit föreståndare för poststationen i Ettebro under ett års tid.

Carl Henrik Sandgren, som hade varit föreståndare för den förenade poststationen i Hallabro under 20 år, efterträddes Karlsson i oktober 1918 men flyttade efter kort tid tillbaka till Hallabro. Därför blev Johan Heijne Krysén den nye post- och järnvägschefen i Tingsryd 1919. Ökade göromål speglades i efter hand höjda arvoden. Till sist gick det inte att ha post och järnväg förenade. Poststationen flyttade 400 meter från järnvägsstationen och järnvägsfolket befriades från extrasysslorna.

För den utflyttade poststationen blev förre handlanden Hilding Gerhard Larsson föreståndare den 11 maj 1921. Han hade basat för poststationen i Visseltofta sedan den 1 oktober 1918.

Efter mindre än tre år lämnade Larsson också befattningen som postchef i Tingsryd. Posttrafiken hade expanderat så mycket att poststationen kunde statushöjas till postexpedition med mars månads ingång 1924. Nu fick Tingsrydsposten en föreståndare med status som tjänsteman i stället för avtalsanställning. Särskild postal utbildning krävdes också.

Titeln för denna nya typ av postchefer, som då bara hade funnits under fyra år, var stationsmästare. Ida Mathilda Ahlberg, född i mars 1882, utnämndes på befattningen. När hon pensionerades 1945, efterträddes hon av Hans G Jansén. Till dennes efterträdare räknas Ragnar Hallerborn, Maj-Britt Ericson, Sune Jonsson och Berit Salomonsson i nu nämnd ordning.

Som anges före illustrationen på sid 8, har jag valt att i denna skrift även beröra de postanstalter som ligger inom Kronobergs län på den första delsträckan från Tingsryd och söderut, d v s Hensmåla Konga och Tattamåla. Förändringarna i detta område liksom i Tingsryd genomfördes den 15 september 1896, d v s i tiden mer än ett år före de förändringar som speglas i huvuddelen av denna skrift. I det följande lämnas sålunda några uppgifter om de tre nämnda stationerna i den ordning de kommer vid fortsatt färd från Tingsryd.

1896-09-15--1962-05-26

## Hensmåla

Från Tingsryd fortsätter vi på vår tänkta järnvägsresa i en sväng österut innan spåret efter Konga åter vänds mot söder. Första anhalt efter Tingsryd ligger i Hensmåla, där en poststation öppnades i stationshuset vid tågstarten den 15 september 1896. Till föreståndare antogs Knut Adolf Petersson med 120 kr i årsarvode. År 1904 tillträdde Johan August Franzén och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Hensmåla: Johan August Carlsson Lundén (1909-1942) och Milly Jönsson (1942-1962). Poststationen drogs in den 27 maj 1962. Ersättningen blev lantbrevbäring från Tingsryd.

Denna efter hand utökade lantbrevbäring innehades från 1955, medan poststationen i Hensmåla ännu fanns kvar, av John Nilsson, bosatt i Djuramåla. Med epitetet "den filmande lantbrevbäraren" är han känd över hela vårt land för sina dokumentära filmer, ofta med inträngande skildringar av sociala förhållanden men också flera mycket vackra naturfilmer.

## Konga

1889-07-01--

En omfattande omorganisation av postförhållandena i Södra Sandsjö socken ledde bl a till att en lantpoststation kunde öppnas med namnet Konga den 1 juli 1889. De omfattande turerna kring denna förändring redovisas i boken "Kongaposten" på sid 89 - 92. Utan avlöning från postverket antogs handelsbokhållaren Carl Gustaf Jansson till föreståndare. Hans efterträdare blev i tur och ordning förre fanjunkaren Frans Fredrik Rooth, civilingenjören Bernard Nilsson, änkefru Evelina Andersson och disponenten W Waern, alla under den korta tid som återstod innan poststationen kunde flyttas till järnvägsstationen den 15 september 1896.

Stationsinspektör Johan Alvar Platen blev nu ansvarig för både post- och järnvägsområdet, följd den 1 december 1898 av stationsinspektör Thorvald Fredrik Wahlgren. Denne blev kvar till sommaren 1926, varefter följande järnvägsmän ansvarat för posten i Konga: Johan Heine Krysen (1926-1928), Per Algot Nilsson (1929-1946), Bror Gunnar Ohlsson (1946), Carl Emil Lundin (1946-1949), Gustaf Vilhelm Liljeberg (1950-1953), Frans Ejnar Natanael Nyqvist (1953-1955), Karl Gustaf Nilsson (1955-1962) och Ivar Arvid Lennart Israelsson (1962-1965).

Med juni månads utgång 1965 var det slut på föreningen mellan post och järnväg i Konga. Poststationen statushöjdes till postexpedition med Lizette Gustafsson som chef, till en början med posten kvar i stationshuset. Bernt Olof Axelsson följde henne och 1973 blev Willie Ottosson chef. Hennes titel stationsmästare ändrades till "lokalpostmästare" drygt fyra år senare.

En av centralbyråkraterna i Stockholm framtvungad ändring av postexpeditionens namn medförde att den i stället för Konga fick heta Tingsryd 2 från april månads ingång 1973. Efter påtryckningar från bl a hembygdsrörelsen har postverket fått backa från det envisa manipulerandet med ortsadresser och den 1 oktober 1991 återinfördes postnamnet Konga.

Allt mindre utnyttjande av postkontoret, särskilt i vad gäller betalningsärenden, har medfört att det ersatts med lantbrevbäring.

## Tattamåla (Räfsmåla)

Tidtabellen för Bredåkra-Tingsryds järnväg upptog tidigt en station med namnet Räfsmåla fyra kilometer söder om Konga. Med en asterisk framför tiduppgifterna i den först utgivna tidtabellen angavs att *"tåget stannar ett ögonblick, endast då resande skola av- eller påstiga"*.

Man var inte nöjd med detta i den trakt som skulle ha nytta av Räfsmåla station. Representanter för området skrev den 5 november 1900 till postinspektionen i Malmö och uttryckte förundran över att stationsföreståndaren J E Svensson inte fick befatta sig med postens göromål. De var hänvisade till poststationerna i Hallabro i Blekinge eller Konga i Småland för sina postärenden och bad att få en poststation i Räfsmåla.

Bland postala instanser rådde det delade uppfattningar om behovet. Postmästaren i Ronneby ansåg att det skulle vara fördelaktigt för trakten om en poststation inrättades antingen i Räfsmåla eller i Vermanshult något längre söderut. De flesta och största gårdarna låg omkring Vermanshult, men hållstugan där saknade lämplig lokal för en poststation. Å andra sidan sköttes Räfsmåla anhaltstation av en banvakt, som vissa tider under dagen vistades på järnvägslinjen.

Även postmästaren i Växjö tillstyrkte bifall till en poststation och postinspektionen i Malmö fick vid kontakt med järnvägsbolaget uppgiften att hållplatsens föreståndare kunde åta sig att sköta en blivande poststation. En sådan borde benämnas Tattamåla *"efter den i Kronobergs län belägna byn med samma namn"*.

Poststyrelsen beslöt om poststationens inrättande från den 1 juli 1901 med Johan Erik Svensson som föreståndare. Han fick inledningsvis 120 kr i årsarvode. Detta höjdes i etapper och efter 1914 års allmänna reglering kunde Svensson kvittera ut det tredubbla årsarvodet.

Poststationens namn ändrades från Tattamåla till Fagerfors den 15 juni 1942 och ersattes med lantbrevbäring den 27 maj 1962. All tidtabellsreglerad trafik på bansträckan Konga - Bredåkra upphörde den 30 maj 1965.