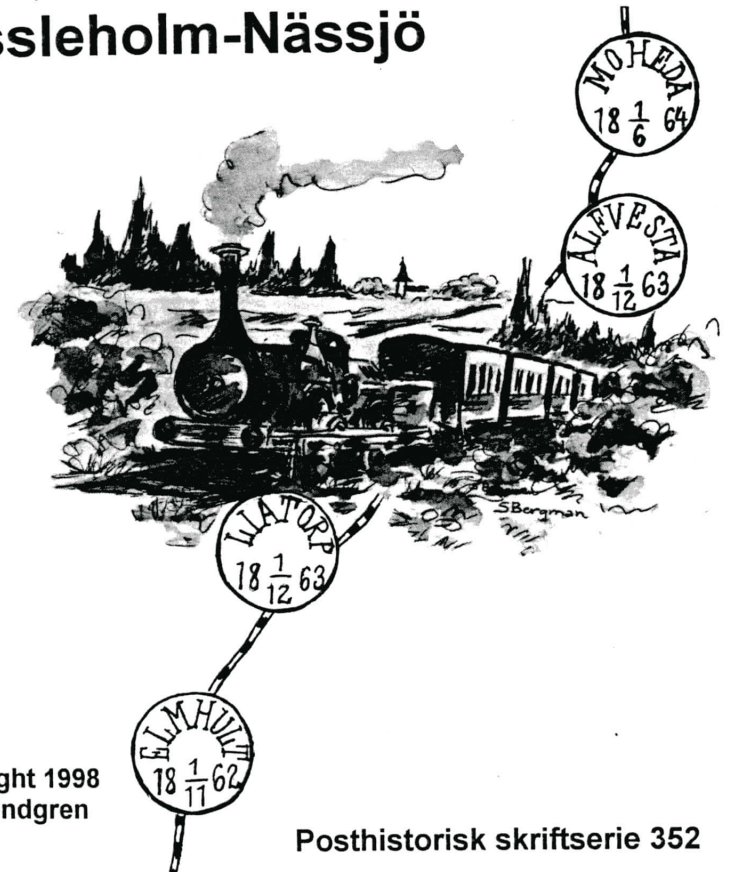
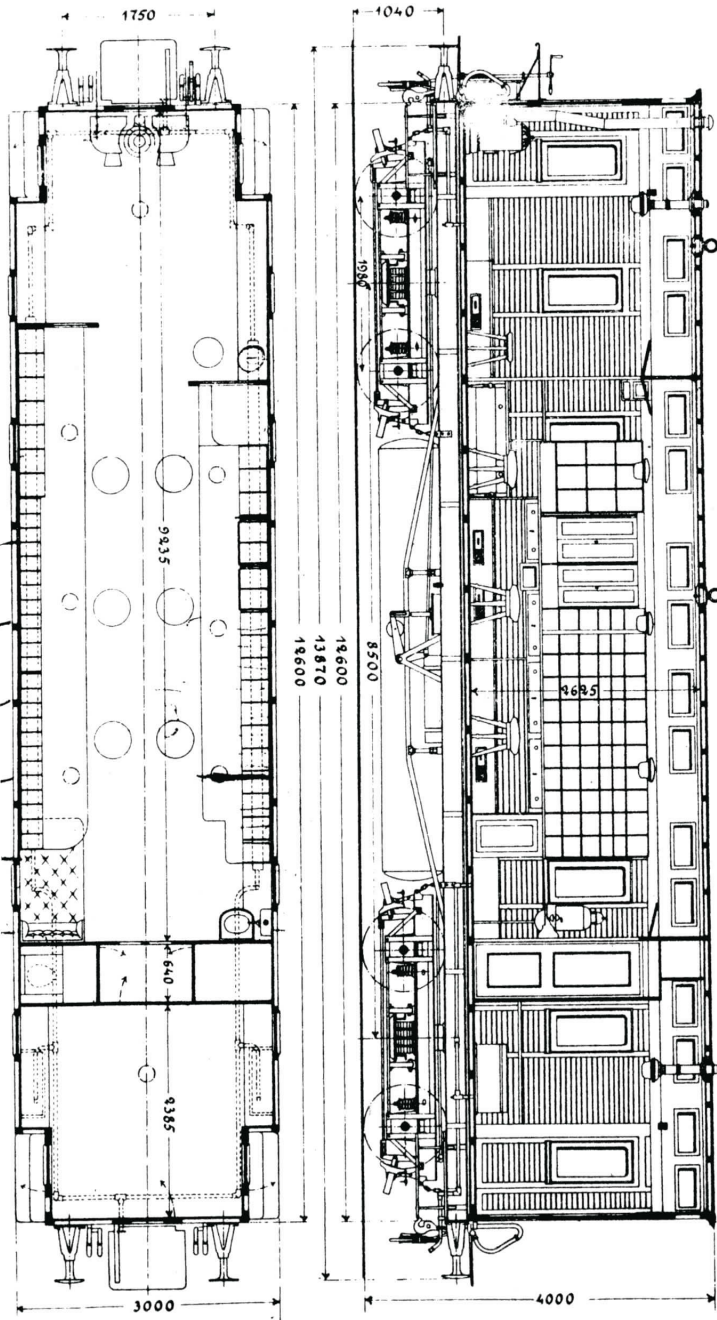


Erik Lindgren

Posten vid  
**Södra stambanan**  
del 2, sträckan  
Hässleholm-Nässjö

År 1888 byggdes tre kombinerade post- och resgodsboogievagnar av denna typ, ltt Dfo2, och ytterligare en 1891, nummer 1108 - 1111.



Copyright 1998  
Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 352

# Innehåll

skrift 350 1

	sid		sid
Inledning	3	Moheda	36
Ballingslöv	9	Torpsbruk	37
Hästveda	10	Lidnäs	37
Osby	14	Ugglehult	38
Killeberg	16	Lammhult	38
Älmhult	19	Rörvik	40
Möckeln	21	Stockaryd	41
Diö	23	Sävsjö	43
Liatorp	24	Sandsjö	
Enerйда	26	(Bodafors)	45
Vislanda	27	Grimstorp	46
Blädinge	29	Bästhult	46
Alvesta	30	Nässjö	48
Gåvetorp	32		
Grännaforса	34		

## Förord

Med detta häfte fortsätter jag mina berättelser om posten i anslutning till svenska järnvägars tillkomst. Jag ger exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller även i några fall kortfattade uppgifter om lantpoststationer som funnits i järnvägens närhet.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. Svårigheten att lämna sådana uppgifter har ökat i och med att mitt arkiv inte längre finns tillgängligt i Växjö.

Jag har försökt redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och, i de fall de ännu finns, även nämna något om deras nuvarande status. Perioder, då postanstalter inte varit förenade med järnvägsstationer, berör jag endast flyktigt. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Någon gång anger jag poststyrelsens diarienummer för ärenden ur vilka uppgifter kan hämtas om utvecklingen. För dem som önskar fördjupa sig underlättas därmed vidare forskning vid besök på Riksarkivet i Stockholm (Täby-Arninge), dit Postens centralarkiv flyttades 1997.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Vissa fakta har jag funnit i 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. Efter inledningsavsnittet berättas om berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Hässleholm till Nässjö. För förvaltningspostkontoren (Osby, Älmhult, Alvesta, Lammhult, Sävsjö och Nässjö) lämnar jag i allmänhet uppgifter endast i de fall eller under perioder då järnvägsmän varit ansvariga för den lokala postexpeditionstjänsten.

Växjö i november 1998

Erik Lindgren



Malmö—Stockholm, från och med den 15 Maj 1875.

Antal Mil fr. Malmö	Afgifter från Malmö för en person				Snälltåg.	Persontåg och Blandade tåg.				Godståg.			
	med snälltåg		med blandadt tåg			M 60 (P).	M 74.	M 92.	M 76.		M 132.	M 144.	
	I	II	I	II									
0,5	—	0,50	0,30	0,20	M 12.	5,50 f. m.	5,36 e. m.	10,5 f. m.	7,17 f. m.	M 132	12,30 f.	M 144	8,10 f.
0,8	—	0,60	0,40	0,25	M 2.	7,13 »	5,51 »	10,18 »	7,37 f. m.	M 132	12,51 f.	M 144	8,33 f.
1,5	1,20	1,12	0,75	0,45	»	7,27 »	6,0 »	10,27 »	7,49 »	M 132	1,6	M 144	8,48
2,4	1,90	1,80	1,20	0,70	»	7,33 »	6,14 »	10,30 »	8,9 »	M 132	1,26	M 144	9,9
3,1	2,40	1,80	2,32	1,55	»	7,54 »	6,23 »	»	8,21 »	M 132	1,50	M 144	9,29
4,0	—	—	3,00	2,00	»	8,8 »	6,44 »	»	8,55 »	M 132	2,27	M 144	10,3
5,0	4,00	3,00	3,75	2,50	»	8,26 »	7,18 »	»	9,50 »	M 132	2,48	M 144	10,24
5,9	—	—	4,42	2,99	»	8,46 »	7,36 »	»	10,18 »	M 132	3,44	M 144	10,54
6,3	—	—	4,72	3,15	»	9,12 »	7,59 »	»	10,55 »	M 132	4,19	M 144	11,27 f.
7,7	6,10	4,60	5,77	3,85	»	9,33 »	8,19 »	»	11,21 »	M 132	5,1	M 144	12,4 f.
8,5	—	—	6,37	4,25	»	9,45 »	8,30 »	»	11,39 »	M 132	5,31	M 144	12,34 f.
9,4	7,50	5,60	7,05	4,70	»	10,13 »	8,54 »	»	12,14 f.	M 132	5,51	M 144	12,58
10,5	8,40	6,30	7,87	5,25	»	10,23 »	9,8 »	»	12,43 f.	M 132	6,29	M 144	1,36
11,7	—	—	8,77	5,85	»	10,40 »	9,25 »	»	1,13	M 132	6,49	M 144	2,0
12,5	10,00	7,50	9,37	6,25	»	10,59 »	9,42 »	»	1,48	M 132	7,16	M 144	2,30
13,9	—	—	10,42	6,95	»	11,23 »	10,5 »	»	2,24	M 132	7,50	M 144	3,6
15,6	12,40	9,30	11,70	7,80	»	11,47 »	10,28 »	»	2,59	M 132	8,35	M 144	4,3
15,9	13,50	10,10	12,67	8,45	»	12,2 e. m.	10,42 »	»	3,19	M 132	9,17	M 144	4,45
					»	12,8 »	»	»	3,34	M 132	9,41	M 144	6,41
					»	12,36 »	»	»	4,16	M 132	—	M 144	7,37
					»	1,12 »	»	»	5,8	M 132	—	M 144	8,37
					»	1,35 »	»	»	5,40	M 132	—	M 144	9,13

## Inledning

Södra stambanan hör till de tidigaste järnvägarna i vårt land. Den fullbordades två år efter att västra stambanan hade kunnat tas i bruk för allmän trafik. Delsträckan mellan Malmö och Lund öppnades för allmän trafik den 1 december 1856. Den sträcka, som berörs i denna skrift, från Hässleholm till Nässjö, blev färdig för trafik den 1 december 1864.

I början sträcktes södra stambanan från Malmö via Hässleholm och Nässjö till Falköping, där den anslöts till västra stambanan. Från Katrineholm vid västra stambanan utgick östra stambanan söderut och anslöts först i november 1874 till dåvarande södra stambanan i Nässjö. Därmed ingick östra stambanan i södra stambanan, sådan som vi uppfattar dess sträckning i dag. Om östra stambanan har jag berättat i posthistorisk skrift 283.

Till Hässleholm växte stambanan fram söderifrån och blev öppnad för allmän trafik på delsträckan Sösdala - Hässleholm den 1 december 1860. Vidareväxten norrut från Hässleholm, som i stort sett sammanföll med postala omorganisationer, ser ut så här:

Hässleholm - Älmhult 1 augusti 1862

Älmhult - Liatorp 1 december 1862

Liatorp - Alvesta 1 oktober 1863

Alvesta - Lamnhult 1 juni 1864

Lamnhult - Sandsjö 1 oktober 1864

Sandsjö - Nässjö - Jönköping 1 december 1864

Delsträckan mellan Jönköping och Falköping var klar dessförinnan genom att delen mellan Falköping och Mullsjö öppnats den 8 november 1862 och mellan Mullsjö och Jönköping den 1 december 1863.

Denna uppdelning återspeglas inte i det följande utom i vad gäller startdatum för de olika järnvägspoststationerna och någon enstaka gång genom utdrag ur skriftväxlingen mellan järnvägs- och postmyndigheterna.

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka anges på nästa sida med byggstart- och öppningsdatum:



1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 -- 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 -- 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 -- 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 -- 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 -- 1864-12-01

Jag har valt att dela upp Södra stambanan i tre delar, en mellan Malmö och Hässleholm, en mellan Hässleholm och Nässjö samt en mellan Nässjö och Falköping. Uppdelningen beror på att jag med min enkla tekniska utrustning har stora svårigheter för att tillverka häften på mer än 40 sidor.

Jag vill gärna ägna några ord åt stambanorna i sin helhet. Greve Adolf von Rosen lade år 1845 fram en plan för ett järnvägsnät i stora drag. Planen omfattade stambanan Stockholm - Göteborg som den första anläggningen. Hans idé var från början att den skulle löpa söder om Mälaren, men han fick inte gehör för detta utan skissade då på att sträcka banan från Stockholm över Västerås och Köping. Där skulle den anknytas till den privata järnvägen Köping - Hult (posthistorisk skrift 286) och från Svartå sträckas över Falköping och Alingsås till Göteborg.

Inte heller denna skiss förverkligades men riksdagen antog i november 1854 ett justerat grundförslag. Det innebär bl a att tanken på stambanorna Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö skulle förverkligas med omgående start. Man ändrade åter sträckningen av västra stambanan på så sätt, att den gick söder om Mälaren. För den ändringen svarade Nils Ericson med en ny skiss sedan han hade blivit utsedd till ledare för järnvägsbyggnaderna.

Syftet med denna skrift är att lämna några uppgifter som exempel på den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena utmed järnvägen. På de större orterna förekom inte något lokalt samarbete i form av förenade post- och järnvägstjänst. Jag lämnar sådana orter därhän eller berör dem mycket flyktigt. I allmänhet rör det sig om städer, vilka i viss utsträckning har fått sin posthistoria skildrad av andra, t ex hembygdsvänner eller av tidningar med posttjänstemäns hjälp vid olika jubileumstillfällen.

Något samarbete mellan post och järnväg speglas inte i poststyrelsens cirkulär under stambanornas första år. Viss sådan verksamhet hade dock pågått på privatbanor.

Tidigt började sålunda postbefordran på Gävle - Dala järnväg utan att personal medföljde posten för bevakning eller sortering. Om detta har jag bl a berättat i posthistorisk skrift 351.

Redan på hösten 1859 fattade poststyrelsen beslut om att inrätta en "ambulatorisk postexpedition" på västra stambanans då färdigbyggda sträcka mellan Göteborg och Töreboda. En tidig uppfattning om att sådana "ambulans-expeditioner" bara skulle kunna komma i fråga "vid de allra största strykande postlinjer" var en felbedömning. Det skulle efter hand visa sig, att postkupéer med sorterande personal inrättades till och med på riktigt små linjer, även på smalspår. Först under efterkrigstiden började antalet postkupéer minska påtagligt. Samarbetet mellan post och järnväg i vad gäller befordran av postkupéer med sorterande personal ombord under tågens gång upphörde helt med mars månads utgång 1996. Befordran av post med tåg fortsätter, om än i långt mindre omfattning än tidigare. Två akademiker, Sören Jansson och Lotte Lindqvist, har i boken "**Järnvägsposten - en kamp mot tiden**" på ett intressant sätt lyckats spegla arbetet och miljön i postkupéerna (Boken ingår som nummer 39 i serien Meddelanden från Postmuseum, ISBN 91-971567-3-6).

Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan motsvarande organisation till nuvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

*"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället".*

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. De i detta häfte berörda skånska järnvägspoststationerna Osby och Hästveda hade öppnats den 15 november 1862. I Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man den absoluta pionjären när det gäller förenade post- och järnvägsstationer.

Så småningom blev tågen det dominerande transportmedlet. Det var med spänning och entusiasm som man lät sig berättas om planer på nya järnvägar i bygderna. Men i poststyrelsen saknades denna entusiasm under järnvägarnas första år. Det faktum att risken för överfall av posttransporter var mindre på tåg än på landsväg bidrog dock till det första beslutet om postföring på tågen. Ändå utnyttjade man dem till en början bara för posten just till de orter, där stationen låg och inte för post som skulle vidare, d v s transitera någon del av järnvägen.



En attitydförändring från poststyrelsens sida kan spåras till den tid, då den blivande generalpostdirektören Wilhelm Roos tillträtt den lediga sekreterarbefattningen i poststyrelsen och hunnit sätta sig in i problemen. Han fullföljde 1860 års regeringsbemyndigande om poststationer.

Utan det medgivandet skulle det ha varit mera komplicerat att inrätta poststationer i järnvägsstationer, där järnvägsfolket tilläts sköta postärenden. Det gick ändå tre år efter regeringsbemyndigandet om poststationer, innan förenade post- och järnvägsstationer blev verklighet. Under flera år hade samarbetet med det nya kommunikationsmedlet inskränkts till att sända brev med vissa tåg.

Motståndet i vad gäller statsbanorna tycks i första hand ha kommit från chefen för Statens Jernvägsbyggnader Nils Ericson. Denne meddelade i ett brev den 26 mars 1861 till poststyrelsen,

*"att föreningen af en Stations-Inspectors åliggande med befattningen af poststationsföreståndare möter betänkliga svårigheter derutinnan, att Stations-Inspectorer hafva sin mest ansträngande sysselsättning med passagerare- och godstrafiken närmast före och vid bantågens afgang från stationerne eller just på samma tid, då äfven den sednare befattningen skulle taga deras uppmärksamhet och tjenstgöring i anspråk, hvarföre jag i denna del icke anser mig kunna bifalla Kungl.General-Post-Styrelsens förslag".*

I stället erbjöd sig Nils Ericson att biträda med att få fram lämpliga poststationsföreståndare *"bland dem, vilka som bokhållare, restauratörer, kommissionärer eller för andra ändamål komma att bosätta sig, åtminstone invid de större järnvägsstationerna"*. Det blev så småningom en helt annan överenskommelse, så att säga stick i stäv med den uppfattning som Nils Ericson företrädde.

Den överenskommelsen bottnade i ett ursprungligt förslag från poststyrelsen till chefen för statens järnvägsbyggnader om att järnvägstjänstemän på orter, där det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition, skulle få antas till poststationsföreståndare med 200 riksdaler i årsarvode. Nils Ericson var inte odelat med på den lösningen utan förklarade i ett brev till poststyrelsen den 14 november 1862, att stationsinspektörerna fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare, om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen, så att järnvägens arbete inte försumrades. I samma brev föreslog han att stationsinspektörerna i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping skulle antas till poststationsföreståndare. I Hästveda och Osby hade de förenade poststationerna öppnats två dagar innan Ericsons brev föredrogs i poststyrelsen.

I Gnesta, Laxå och Floda öppnades förenade stationer med 1863 års ingång. I Vårgårda hade en poststation öppnades ett helt år tidigare med stationsinspektorn Fr Sundler som formellt ansvarig föreståndare.

Om Nils Ericson inte hade var särskilt positiv till att järnvägens folk skulle handha postärenden, var han förutseende i vad gäller behovet av nya postkontor (postexpeditioner). Ett av honom undertecknat brev den 24 maj 1862 till poststyrelsen börjar med hans anmälan att västra stambanan skulle öppnas för allmän trafik i sin helhet mot slutet av året. Han redovisar Hallsberg som en viktig knutpunkt med förbindelser mot norr och söder samt fortsätter:

*"Jag har ansett mig på förhand böra underrätta Kungl.General Poststyrelsen om en sådan blivande anordning av de såkallade snälltågen, med vilka icke allenast de östra och västra utan även, såsom jag här nedan skall visa, de till och ifrån södra orterna avgående och ankommande poster torde med största skyndsamhet kunna befordras, ehuru järnvägen genom Småland ännu icke är fullbordad.*

*Den post, som med bantåg varje morgon avgår från Stockholm, torde, efter de olika bestämmelseorterna böra avsändas från Sparreholm, där en postexpedition måhända kommer att inrättas, till Nyköping och Malmköping; och från Katrineholm, där likaledes en postexpedition torde böra finnas, söderut till Norrköping och vidare. Postkontoret i Åsen inom Nyköpings län torde bliva förflyttat till den endast 1/8 mil därifrån belägna Vingåkers järnvägsstation. Då posterna från Stockholm, Göteborg och södra orterna på eftermiddagen sammanträffa i Hallsberg, kunna de därstädes särskiljas för att med bantåg norrut genast befordras till Örebro, Nora och Arboga samt med vanlig postskjuts söderut över Lerbäck till Askersund och Motala.*

Nils Ericson blev sannspådd i mycket. Hallsberg blev knutpunkt för tågtrafiken söderut långt senare. Landsvägspost användes därifrån och Falköping fick vara järnvägsknutpunkt söderut intill östra stambanan var färdig från Katrineholm till Nässjö i november 1874.

De mindre mellanliggande stationerna mellan Hässleholm och Nässjö öppnades ganska lång tid efter att järnvägen var färdig för trafik. Vid öppnandet på hela denna sträcka fanns stationerna Hästveda, Osby, Liatorp, Vislanda, Moheda, Stockaryd och Sävsjö. Vi möter dem i avsnitt efter avsnitt efter hand som vi i det följande gör en tänkt resa mellan Hässleholm och Nässjö. Utan avseende på deras "födelsestid" möter vi även de senare tillkomna stationerna i den ordning de kommer vid en sådan resa.



De första postkupéexpeditionerna inreddes i en del av andra klassens passagerarevagnar. Under flera år försiggick arbetet under mycket primitiva förhållanden. Jag har inte tillgång till någon berättelse om en upplevd resa på södra stambanan i gammal tid. I "nutid" har jag själv upplevt många turer på postkupé mellan Mjölby och Malmö och flera andra sträckor men jag väljer att återge en bild av en del av besvärligheterna på västra stambanan i dess början. Jag har funnit en sådan i den återblick, som tidningen *"Postala Notiser"* gav år 1876, dvs närmare halvtannat decennium efter starten:

*"Någon eldstad fanns ej under första vintern. Uppvärmningen försiggick till en början på det sätt, att ett rödglödgat pundklot kort före tågets avgång insattes på en ställning av järn. När tåget framkommit till Foglavik, som var mittpunkten på den då trafikerade bandelen, skulle lodet ånyo glödgas. När detta ordentligt verkställdes, erhöles en måttlig temperatur, men som detta eldningssätt förorsakade vederbörande bland järnvägsbetjäningen allt för stort besvär, utfunno de ett medel att befria sig därifrån genom att låta lodet kvarligga i lokomotivugnen så länge, att det så småningom förtärdes och sålunda blev obrukbart, varefter uppvärmning alls icke ägde rum förr än påföljande vinter, då en mindre kamin, lämplig att underhålla erforderlig värme, blev anskaffad".*

En mindre kamin fanns också i den postkupéexpedition, som trafikerade södra stambanan, när denna gradvis sträcktes norrut till Älmhult, till Alvesta, till Lammhult och till Sandsjö för att den 1 december 1864 slutligen bli sammanbunden med den från Falköping utgående bandelen.

Postkupén fick namnet *"postkupéexpeditionen å S.S.B."* En av pionjärerna från västra stambanan, Bengt Mauritz Holm, blev dess föreståndare. Han ersattes den 15 juli 1865 med en resepostinspektör i Malmö, kontrollören E E Ehrenholm från Helsingborg. När denne år 1872 befordrades till postinspektör i Kristianstad, övertogs ledningen av B J Geijer, vars revir följande år benämndes Södra järnvägspostdistriktet. På sid 41 lämnas i avsnittet om Stockaryd ett udda exempel på arbetsuppgifter för Ehrenholm.

Bengt Maurits Holm hamnade så småningom i Karlshamn, där han var postmästare från 1875 till sin död 1899 vid 71 års ålder. Han var farbror till Teodor Holm, som efter tjänstgöring på järnvägs-posten mellan Västervik och Hultsfred samt vid östra distriktets postinspektion blev postmästare i Liljeholmen och senare på Stockholm 5. Holm har blivit mest känd som en mycket framstående posthistoriker. Mycken tid ägnade han åt att i Riksarkivet skriva av handlingar ur postarkivet, delvis återgivna i hans författarskap.

## Ballingslöv

Det första stationshållet efter Hässleholm blev Ballingslöv, dock inte i samband med att järnvägen öppnades för allmän trafik. När en station uppförts där vid 1873 års ingång, fick stationsmästaren Anders Larsson Ströander ansvaret för postgöromålen med 120 kr i årsersättning för själva postsyslan.

Postinspektör Bengt J Geijer i Malmö uppgav i november 1874, att postgöromålen i Ballingslöv var *"långt ifrån de minsta"*. Uttalandet kom i en kommentar till poststyrelsen, när Ströander hade begärt högre arvode. Detta höjdes nu till 300 kr om året. Hans efterträdare Per Oscar Rydstedt och Nils Olsson Holm kunde också glädja sig åt den förbättringen, den sistnämnde dessutom åt en höjning till 420 kr efter 1903 års allmänna reglering av postarvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer. Han hade tidigare haft motsvarande tjänst i Lidnäs.

Carl Conrad Carlsson tog över i april 1906 och fick uppleva hur trafikökningen framtvängde skilsmässa mellan post och järnväg. Denna genomfördes den 1 oktober 1921, då poststationen inrymdes i en särskild lokal ca 200 meter från järnvägsstationen. Carl Conrad Carlsson slutade sin anställning vid SJ och fick teckna ett personligt avtal med posten. Han blev kvar som föreståndare för lantpoststationen i Ballingslöv till sin död i 83 års ålder i juni 1941.

Chef för poststationen i Ballingslöv blev då Sigrd Kristina Olsson, efterträdd i april 1973 av Karin Magnhild Lindström. Poststationen organiserades om en postexpedition den 1 oktober 1974 och kallades tre år senare med ny terminologi för lokalpostkontor med förleden "lokal" slopad vid 1986 års ingång.

Den 1 september 1991 drogs postkontoret in, men ortsadressen Ballingslöv fick behållas. Serviceformen blev nu s k Närpost, varom kontrakt tecknades mellan posten och F:a Nacksvinget.



## Hästveda

En förenad post- och järnvägsstation öppnades i Hästveda i nära anslutning till tågstarten, eller noga räknat 3½ månader efter att sträckan mellan Hässleholm och Älmhult hade öppnats för allmän trafik. Det var Nils Ericson själv som i ett brev till poststyrelsen den 14 november 1862 föreslog att stationsinspektorena i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping skulle antas till poststationsföreståndare.

Innan poststyrelsen tagit ställning till detta, hade stinsarna i Hästveda och Osby redan fått ta ansvar för posten, lustigt nog dagen efter att Ericson daterat sitt brev. Att så kunde ske berodde på att båda stinsarna hade uppfyllt villkoren om att anlita biträden. Ericson hade nämligen förklarat i sitt nyssnämnda brev, att stationsinspektorena fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare, om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen, så att järnvägens arbete inte försumrades. De inspektorer som ansökte om att få ansvara för posttjänsten, skulle till ansökan bifoga intyg från någon som ville åta sig att vara biträde. Denne måste personligen vara närvarande varje gång som post ankom eller avgick från stationen.

I Moholm hade ännu tidigare prövats en variant av denna lösning för samgående, nämligen redan den 1 oktober 1861, och i Vårgårda blev stationsinspektör Fr Sundler ansvarig för posten från den 1 januari 1862. Om de båda sistnämnda stationerna har jag berättat på sid 30-33 i boken "*Humlegubbar*" (ISBN 91-970657-3-0).

I Hästveda och Osby var man, bortsett från nämnda specialfall, "före sin tid", under tre månader. Från den 15 februari 1863 tillämpades generellt den överenskommelse med styrelsen för Statens Järnvägstrafik, som presenterades med följande lydelse i utdrag:

*"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället"*.

Denna text infördes i ett cirkulär, som bland många uppgifter också lämnade dem som återfinns i reproduktion på vidstående sida.

1863.

CIRKULÄR.

N<sup>R</sup> 2.

*Till samtliga Postförvaltare i Riket,*

*angående postbefordringen å järnväg.*

Från och med den 16 nästinstundande februari komma att inträda åtskilliga förändringar i sättet för posternes befordran å jernbana.

Med undantag endast för Södertelje öfre station äfvensom alla de orter, å hvilka finnes postkontor eller postexpedition, blifva vid samtliga Statens järnvägsstationer äfven inrättade poststationer, hvilka i allmänhet och der ej särskildt annorlunda förordnas, förestås af stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället.

Å Vestra Stambanan kommer, såsom förut, postbefordringen att verkställas medelst särskilda postkupéer för hvardera af linierne Stockholm—Halsberg och Halsberg—Göteborg, hvilka kupéer emedlertid blifva fullständiga postanstalter och benämnas, den förra »**postexpeditionen å W. S. B. N:r 1**» och den sednare »**postexpeditionen å W. S. B. N:r 2**».

Alla' de försändelser, vare sig bref- eller paketpost, hvilka med fördel kunna befordras å någon del af Vestra Stambanan, skola af postanstalterne i Riket tillsändas vederbörande postkupé öfver någon af de vid linien belägna postkontor eller postexpeditioner.

Hästveda och Osby kan alltså med undantag av nämnda försök i Moholm och Vårgårda sägas vara landets primörer, sedan kombinationen post-järnväg blivit legaliserad. Stationsinspektör Henrik Wilhelm Kockum blev först med ansvar för posten i Hästveda. I verkligheten fick han syssla med postgöromål två veckor innan den officiella föreningen. Järnvägen var ju tidigare öppnad för allmän trafik och utan någon i arkiv funnen samordning hade poststyrelsen beslutat, att postvagnen på landsvägen mellan Växjö och Kristianstad skulle dras in med oktober månads utgång 1862.



Denna rationalisering fick konsekvenser. Postmästare Erik Johan Ode i Hässleholm anmälde i ett brev till poststyrelsen den 6 november 1862, att han "varit nödgad till de tillämnade föreståndarna för poststationerna i Osby och Hästveda översända den ganska betydliga löspost, som från Kristianstad hit ankommit, adresserad till orter, där den med denna månads ingång indragna Växjö-Kristianstad-posten framgått, och som blivit tjänstvilligt mottagen till utdelning. Genom den sena ankomsten av underrättelsen om Växjö-Kristianstads-postens upphörande kunde ej de vid vägen mellan Älmhult och Kristianstad boende korrespondenter själva bliva i tillfälle att föranstalta om sin brevväxling; jag har därför ansett mig skyldig befordra den på förenämnda sätt och får ödmjuktigen hemställa om Kungl. Generalpoststyrelsen ej skulle finna skäl tillerkänna poststationsföreståndarna i Hästveda och Osby det för denna befattning bestämda arvode från den 1 innevarande månad".

Poststyrelsen biföll ansökan genom brev den 13 november 1862 till postmästarna i Hässleholm och Älmhult. Detta kunde ha gjorts med få rader, men man valde att i beslutsskrivelsen ge hela bakgrunden. Som ett exempel på den tidens kurialstil citeras nedan i sin helhet medgivandet för postkontoret i Hässleholm. Föreståndaren tituleras här inte med postmästare utan postexpeditör, den formella titeln vid postkontor i de fyra lägre klasserna. I citatet har jag moderniserat stavningen enligt vad jag anger i häftets förord.

*"Enär postexpeditören, i anseende till ordinarie postens å linjen Kristianstad-Växjö indragning vid sistlidne oktober månads utgång, och då anstalt icke hunnit fogas om handhavandet av det större antalet lösväskor å denna väg, alltsedan innevarande månads början i detta avseende måst anlita de såsom poststationsföreståndare i Hästveda och Osby anställda personer, vilka ock med lösväskornas expedierande beredvilligt gått tillhanda, har postexpeditören i skrivelse den 6 dennes hemställt, om ej dessa bägge föreståndare, vilka eljest icke torde få uppbära något arvode förrän från mediet av november, då poststationerna komma att öppnas, kunde tillerkännas avlöning att från samma månads början utgå.*

*Kungl. Styrelsen lämnar bifall härtill och meddelar sådant postexpeditören till iakttagande i avseende på avlöningen till poststationsföreståndaren i Hästveda".*

Poststationen i Osby lydde under postmästaren i Älmhult. Denne fick motsvarande bemyndigande.

Stationsinspektör Kockum i Hästveda följdes redan 1863 av Lars Nylander. Efter dennes befordran till Osby 1866 blev det flera skif-

ten på befattningen, J Andersson i december 1873 och Gustaf Johan Rosvall i mars 1874. Cheflängden upptar under sista åren av 1800-talet också Gustaf Groth, Carl Tollstadius och Karl Axel Revel. År 1903 tillträdde Nils Reinhold Georg Siegbahn och därefter ansvarade under perioden 1909-1918 Axel Herman Åkerblom för postservice i Hästveda.

Nu hade trafiken ökat så mycket, att post och järnväg inte kunde vara förenade. De skildes åt den 16 november 1918 och Oscar Edvard Paulsson blev föreståndare för poststationen som flyttades till en lokal ca 150 meter från järnvägsstationen. Han efterträddes i juli 1920 av Mathilda Tufvesson.

Hon avgick, 68 år gammal, den 30 juni 1945 och tillerkändes ett så kallat årligt underhåll på 640 kr. Något ordnat pensionssystem fanns då ännu inte för postens avtalsanställda personal. Ingegerd Hallberg tog över efter Mathilda Tufvesson och fick uppleva att poststationen upphöjdes till postexpedition den 1 mars 1948. Gerda Viola Persson blev 1951 utnämnd till stationsmästare, som chefs-titeln var på den tiden vid postexpeditionerna.

Bernt-Olof Axelsson tog senare över chefskapet och med 1970- och 1980-talens stora förändringar byttes också terminologin. Sedan 1986 kallas alla fasta postanstalter med kundbetjäning för postkontor. Det i Hästveda ger service åt ca 1200 hushåll.

I projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad till Café Karlavagnen. Om detta skrev tidningen Norra Skåne bl a:

**HÄSTVEDA.** Gunnar Svensson tar ut pengar hos postkassörskan

Birgitta Brodén-Nilsson, 43. System Rose-Marie Brodén, 36, serverar kaffe till Ulla Svensson. Post och fik i ett, Karlavagnen har rullat i gång.

– Jättebra att posten blir kvar, och så mysigt och gemytligt att här även finns fikamöjlighet och försäljning av presentartiklar, säger Ulla Svensson som låter sig väl smaka av kaffebrödet.

– Bra lösning att lägga ut postservice på entreprenad, tycker Gunnar Svensson. Vi i Hästveda behöver verkligen vår post. Den vill vi inte vara utan.

**"BÄTTRE ÖPPETTIDER"**

Den kombinerade posten ("all service kvar, fast i mindre format men med bättre öppettider", säger systern Brodén), kafét och pre-

sentboden premiäröppnade på måndagen, under samlingsnamnet Karlavagnen, i den tidigare post-lokalen.

– Jag var anställd som lantbrevbärare i Hässleholm men efter augusti var jag överflödig, berättar Rose-Marie, för dagen bakom serveringsdisken.

Kön till Birgitta bakom postluckan är lång, men hon hinner säga något mellan varven:

– Här är fullt upp, mer än vanligt. Vi tror helt klart att det här blir lönsamt.

**ETT FAMILJEFÖRETAG**

Rose-Marie räknar med att uppemot 200 besökare har tittat in för det ena eller andra under dagens lopp. Karlavagnen är något av ett familjeföretag. De bägge systerarnas moder, Alva Brodén, är på plats.

– Förr arbetade jag som lokalvårdare här, nu hjälper jag till bakom kulisserna i starten, säger hon.

– Posten ville lägga ut verksamheten på entreprenad, så redan i våras beslutade Birgitta, som länge jobbat på posten här, och jag att försöka med detta, fortsätter Rose-Marie.

Rose-Marie berättar att fadern gör träsaker, en bekant näverslöjd och att systemns svägerska med kompanjon gör halmslöjd till försäljningen.

"Lycka till med Karlavagnen och posten", "Alla vi på Ettan i Hässleholm", står att läsa på kortet till en blomsteruppsättning. Även postkollegor i Osby har skickat blommor.

Norra Skåne 1994-10-04



## Osby

1862-11-15--

I tidigare avsnitt (sid 6 och 10) har den 15 november 1862 angetts som startdag för poststationerna i Hästveda och Osby. För Hästvedas del var det fråga om en helt ny tillkommen poststation, medan det redan fanns en poststation i den omedelbara närheten av Osby. Det var poststationen med namnet Marklunda, som hade öppnats den 1 maj 1861 med kronolänsmannen Adam Bergschöld som föreståndare. Denna poststation drogs in samtidigt som järnvägs-poststationen i Osby öppnades. Därmed har vi en parallell till lantpoststationen i Bästhult, vilken drogs in när postkontoret i Nässjö öppnades (sid 46 och 48 i detta häfte).

För Marklundas del är läget dock något annorlunda, eftersom länsman Bergschöld begärde entledigande den 15 augusti 1862 på grund av avslag på sin framställning om att hans årsarvode skulle ökas från 200 till 300 kr. Före officiell öppningsdag för poststationen i Osby kom därför dess föreståndare att syssla med postgöromål. Enligt uppgift av länsman P Pehrsson hade nämligen generalpostdirektör Stael von Holstein en söndag i september 1862 "vidtalat stationsinspektorn Jonsson i Osby att åtaga sig berörde befattning, vilken Jonsson enligt uppgift sig åtog".

Detta var ju också praktiskt möjligt, eftersom järnvägen var öppen för allmän trafik sedan den 1 augusti 1862 på delsträckan mellan Hässleholm och Älmhult. Arkiven avslöjar emellertid inte vilken dag som stationsinspektör Olof Jonsson började ägna sig åt posttjänst. Postinspektör John Reinhold af Klercker bekräftade för poststyrelsen att Jonsson var med på noterna, som man säger ibland, detta under förutsättning att styrelsen för Statens Järnvägstrafik lämnade sitt bifall. Jag lämnar åt andra forskare uppgiften att om möjligt precisera från vilken dag Marklunda-borna fick bege sig till den närbelägna stationen i Osby för att utträta postärendena.

För hembygdssamlade filatelister gäller tills vidare den 15 november som officiell startdag för poststationen i Osby. Där användes inte någon datumstämpel för posten utan en s k strålstämpel utan datumsiffror. Intill dess postkupén inrättades 1864 tilläggstämplades avgående post vid postkontoret i Älmhult, som hade öppnats den 1 mars 1861. Tilläggsstämpling är teoretisk tänkbar även vid postkontoret i Kristianstad.

Stationsinspektör Olof Jönsson efterträddes av Lars Nylander, som hade varit föreståndare för järnvägspoststationen i Hästveda under tre år. För honom inträffade den lilla malören att poststations-skylten försvann i samband med att stationshuset renoverades på eftersommaren 1874. Saknaden av skylten noterades av postinspektör Bengt Johan Geijer, när denne inventerade poststationen i Osby den 30 september 1874. Nylander erbjöd sig betala den, vilket i sin tur ledde till fortsatt skriftväxling. Denna resulterade bl a i uppgiften att skylten "antagligen är över tio år gammal och i inköp kostade sju riksdaler 50 öre".

Postinspektör Geijers inventering av poststationen gjordes i anslutning till dess indragning. Regeringen hade nämligen medgett genom ett kungligt brev den 23 juni 1874, att ett postkontor skulle få öppnas i Osby. Detta beslut genomfördes den 1 oktober 1874 och därmed var sagan all för järnvägspoststationen i Osby.

Förändringen samordnades med att postkontoret i Markaryd degraderades till en poststation. Postmästaren i Markaryd, Carl Axel Theodor Esselius, fick förflyttning till Osby och befordrades sju år senare till Hässleholm.

Med förändringen i Osby den 1 oktober 1874 avslutades det lokala samarbetet mellan post och järnväg i vad gäller expeditionsgöromål. Postkontoret flyttades till en lokal i stationshusets närhet och den 1 november 1875 till ett hus med större utrymme "omkring 70 alnar från denna lokalen men med samma avstånd och på samma sida om jernbanestationen som hittills". En ytterligare förflyttning fem år senare "till ett nybyggt hus norr om järnvägsstationshuset och på 550 fots avstånd från detsamma" föranledde postmästare Esselius att göra nedan återgiven framställning till poststyrelsen. Den bifölls. I enlighet med uppgiften sist i förordet lämnar jag här posten i Osby därefter och reser vidare norrut på vår tänkta färd.

*På grund af några personers anhållan för jag i största ödmjukhet framställa begäran om anbringande af en breflåda vid järnvägsstationens huset härstädes. Detta därför att postexpeditionen blifvit förflyttad något längre från stationen än den var förut. Osby postexpedition den 10 december 1880.*

*C. A. Esselius*



## Killeberg

1872-03-01--

Det skulle dröja nära tio år efter tågstart innan en poststation öppnades i Killeberg, där någon "station" inte anordnades i samband med anläggningen av järnvägen. När en sådan kom till stånd, betecknade dess föreståndare, stationsmästaren E Ericsson denna som hållplats enligt hans egen uppgift i 1873 års personaluppgift till poststyrelsen och i ett tre år senare brev till järnvägsstyrelsen.

Årsarvodet för själva postsysslan fastställdes från poststationens öppnande den 1 mars 1872 till 240 kr, ett belopp som Ericsson ingalunda var nöjd med. Det kan man också förstå, när man tar del av hans ovannämnda brev den 15 mars 1876 till Styrelsen för Statens Jernvägstrafik. Däri anför han bl a följande:

*"Vid Södra Stambanan finnas Poststationer, tillkomna samtidigt med eller senare än denna, men vars avlöning i förhållande till göromålen är högre än här. Balingslöfs Poststation t ex, med mindre lokalpost än här, avlönas med 25 kronor i månaden; varemot jag icke åtnjuter mer än 20 kronor för lika tid. Redan detta torde förtjäna att fästa uppmärksamheten på, men så kommer härtill, att på förra stället finnes alldeles ingen transitopost, varemot här är övergång till och från icke mindre än åtta Poststationer, nämligen Hallaryd, Göteryd, Traheryd, Gunghult, Räfte, Lidhult, Wrå och Odensjö, och vid betraktandet av en så stor olikhet i göromålen, blir avlöningens ojämna fördelning ännu mera påfallande.*

*Med alla förenämnda Poststationer utväxlas post fyra gånger i veckan, nämligen två avgående och två ankomne; vilken post genom stationen förmedlas till och från Postkupéerna. All denna post får jag handlägga lika med postanstalter av högre ordning, eller införa i ankommande och avgående journalerna, kartera och redovisa i utskrivne exemplar, samt därjämte stå den vanliga risken och ansvaret för handhavandet därav.*

*På ömse sidor av denna station är Älmhult och Osby, båda Post-expeditioner, med som jag tror omkring 2000 kronors avlöning vardera under olika benämningar, per år, men ingendera av dessa postanstalter hava så stor övergångspost som här är. Att de var för sig hava större utsträckning i sin verksamhet, det medgives, men postens storlek och handhavandet i övrigt är lika ansvarighet här som för dem; härav torde jämväl synas en väsentlig olikhet i avlöning för arbete och risk, då jag endast åtnjuter 240 kr per år.*

---  
*I tvenne skrivelser till Kungl. Generalpoststyrelsen, insända till Postinspektören i Distriktet, har jag gjort framställning om löneförhöjning men ej erhållit svar. Det är därför på detta sätt jag vågar framställa min ödmjuka anhållan med hopp om Kungl. Trafikstyrelsens bemedling till det bästa.*

*Killebergs hållplats den 15 Mars 1876, E. Ericsson".*

Orsaken till att Ericsson inte fått något svar på sina framställningar till poststyrelsen i lönefrågan vågar jag inte gå in på. Samtidigt förelåg flera andra liknande framställningar. I södra järnvägspost-distriktet sammanförde postinspektör Bengt Geijer framställningen från Killeberg med den från Moheda. I sitt brev till poststyrelsen den 13 april 1876 förordade han bådadas ansökningar *"så till vida, att arvodet till stationen Killeberg bleve 400 och till Moheda finge från innevarande års början utgå med 480 kronor"*.

Styrelsen för Statens Jernvägstrafik hade samtidigt avgjort motsvarande framställningar från andra distrikt, avseende poststationer i Fors och Vittinge.

Arvodet blev efter hand bättre och kunde så småningom göras mera rättvist, sedan man tog hänsyn till sk sidoposter (varav Ericsson hade åtta) genom regelbundet återkommande allmän reglering av arvoden. Sålunda gav 1903 års reglering höjning till en av Ericssons efterträdare, stationsmästaren Carl Gustaf Joh:son Melin, retroaktivt till 600 kr om året från den 1 juni 1902. Därtill kom ett biträdesanslag på 360 kr. Dessförinnan hade Carl Petter Ahlqvist fungerat som kombinerad post- och järnvägschef i Killeberg under tio år från 1892.

Melins efterträdare var under en kort period Karl Ferdinand Holm. Den 9 april 1909 tog Axel Konrad Wilhelm Eriksson över efter att dessförinnan ha varit föreståndare för poststationen i Kingelstad under nära fem år. Han blev förflyttad till Stehag 1/6 1914 och efter en tids vakans tillsattes Johan August Nilsson Ask från den 1 september 1914, då 54 år gammal.

Trafiken ökade mer och mer, vilket ledde till svårigheter att förena post- och järnvägstjänst. Som biträde anlätade Johan August tidvis Elly Maria Ask, och det blev hon som efter några år fick ta över ansvaret för posten på egen hand. En formell skilsmässa mellan de båda trafikföretagen genomfördes i Killeberg den 16 november 1918.

Poststationen inrymdes tills vidare i stationshuset och ett personligt avtal upprättades mellan posten och Elly Maria Ask.



Hennes årsarvode var inledningsvis 1080 kr, vartill kom ett dyrtids-tillägg på 120 kr samt anslag för sidoposter på 120 kr och för posttransporter (till och från tågen) på 300 kr. Poststationen flyttades efter kort tid från järnvägsstationen till en lokal på ca 200 meters avstånd därifrån.

Under perioden januari 1930 - juni 1939 vikarierade Oskar Vilhelm Nilsson som föreståndare för poststationen i Killeberg. Han hade tidigare varit lantbrevbärare på linjen Löberöd-Södertou. Han utnämndes som chef för postexpeditionen i Munkaljungby från den 1 mars 1947.

Ny föreståndare i Killeberg blev då Anna-Lisa Jonsson, biträde vid poststationen sedan 1938. Hon kunde glädja sig åt fortsatt god utveckling. Den ledde till att poststationen statushöjdes till postexpedition från den 1 oktober 1951.

Formellt behövdes tilläggsutbildning för dem som skulle ansvara för postexpeditionerna. Sådan saknade Anna-Lisa och bland kvalificerade sökande fanns Herta Viola Moberg, som utnämndes till chef med titeln stationsmästare, senare med efternamnet Andersson.

Andra chefer fick ta vid och uppleva den generella förändring som drabbat många svenska postanstalter, förvandling från postexpedition till lokalpostkontor 1977, och med förändrad terminologi till postkontor 1986. Under 1990-talets ökade konkurrensförhållanden, framför allt inom betalningsrörelsen, fick också posten i Killeberg lämnas på entreprenad och blev s k "post-i-butik".

## Älmhult

Efter "vårt besök i Killeberg" passerar tåget inte långt från Loshults kyrka gränsen till Småland och vi kommer fram till Älmhult. Denna plats var vid 1860-talets början bara en by med fyra gårdar. Dit blev järnvägen klar för allmän trafik den 1 augusti 1862. Formellt skulle postanstalten ha kunnat öppnas relativt kort tid därefter, eftersom poststyrelsen hade fått bemyndigande i ett kungligt brev den 11 juli att inrätta en postexpedition i Älmhult, när trafiken på södra stambanan utsträcktes dit. "Kungabrevet" i fråga är antecknat som inkommet till poststyrelsen den 8 augusti 1862.

Ur detta tio sidor långa brev till poststyrelsen har jag funnit lämpligt citera följande (med moderniserad stavning):

*"Samtidigt med järnvägstrafikens utsträckning, på sätt förut blivit anmält, haven I ansett bliva behöfligt att inrätta nya postexpeditioner vid järnvägsstationerna Sparreholm, Katrineholm, Hallsberg, Finnerödja, Mullsjö och Älmhult, om öppnande å vilket sistnämnda ställe av postanstalt särskild famställning blivit hos Eder gjord uti en Edert underdåniga memorial jämväl bifogad skrift; Och då vid dessa expeditioner, komme att avsändas och emottagas post, åtminstone två gånger om dagen, samt i övrigt tjänstgöringen vid desamma sannolikt komme att bliva mera ansträngande, än vad den i allmänhet är vid de flesta andra postexpeditioner, haven I, som icke trott Eder böra för dessa underdånigst föreslagna nya expeditionernas föreståndare begära enahanda avlöningsförmåner, tillsammans 1.400 Rdr, som vore anslagna vardera av postexpeditionerna vid järnvägsstationerna i Töreboda och Hässleholm, dock trott Eder böra i underdånighet hemställa, att de postexpeditörer, som kunna komma att anställas i Sparreholm, Katrineholm, Hallsberg, Finnerödja, Mullsjö och Älmhult, måtte utom de postexpeditörer i allmänhet tillkommande förmåner - nämligen årligt arvode 500 Rdr samt anslag till kontorshyra och expenser 100 Rdr - äga att i likhet med nuvarande postexpeditören uti Ramundeboda, uppbära i årligt anslag till skrivarebiträde 200 Rdr vardera.*



*Vad I sålunda uti förevarande Memorial underdånigst hemställt och föreslagit hava VI funnit gott till alla delar gilla och bifalla, varjämte VI velat i nåder anbefalla Eder taga under övervägande, huruvida icke jämväl diligensförbindelse emellan städerna Kalmar och Halmstad över Växjö må kunna tillvägabringas, i vilket avseende I äger att med underdånigt yttrande till OSS inkomma.*

*Vi befalle Eder Gud Allsmäktig nådeligen. Stockholms Slott den 11 juli 1862.*

Carl

*Till GeneralPostStyrelsen, angående de förändringar i avseende på postbefordringen m m som böra vidtagas samtidigt med öppnandet av åtskilliga nya järnvägslinjer. "*

Från 1882 års ingång kallades postexpeditionerna åter postkontor. Jag använder av praktiska skäl genomgående den beteckningen även under perioden 1850-1881, då de mindre postkontoren kallades postexpeditioner enligt gällande terminologi.

Den förste stationsinspektorn i Älmhult var P Liljedahl. Han behövde inte ägna sig åt posttjänst, eftersom postkontoret öppnades med av poststyrelsen tillsatt föreståndare enligt kungligt medgivande. Poststyrelsen var tillsättningsmyndighet för postexpeditörer (föreståndare för de små "postkontoren"), medan regeringen tillsatte chefer för övriga postkontor.

Till postmästare i Älmhult utnämndes Magnus Assarsson, vid ansökningstillfället tf postinspektör i Visby. Han fick mycket att beställa redan från start. En postdiligens förband Älmhult med Mullsjö via Växjö. Ett komplicerat expeditionssystem användes för diligensposten och bara tjänstemän, som hade utbildats för arbete vid postkontor, hade kunskaper och befogenhet att klara sådan expedition.

Vid tidpunkten för tillkomsten av postkontoret i Älmhult tog snällposten landsvägsledes mellan Malmö och Stockholm via Halmstad-Jönköping inte särskilt mycket längre tid än den post som nu kunde sändas mellan Malmö och Stockholm via Älmhult-Växjö-Jönköping-Falköping-Stockholm. En viss uppsnabbning blev det, när postkontoret i Alvesta öppnades den 1 december 1863 och omlastning från tåg till diligens sålunda kunde ske längre norrut och i motsatt riktning längre söderut efter hand som sträckan mellan Falköping och Nässjö förlängdes.

Då krävde posten från Malmö till Stockholm bara 32 timmar, medan landsvägens snällpost via Halmstad och Jönköping tog 60 timmar (2½ dygn), om väglaget var bra. Snabbare blev järnvägsför-

bindelsen mellan söder och norr efter hand som den kompletterande diligenslinjen avkortades i takt med järnvägens fullbordande. Efter Alvesta tog Lammhult över rollen som diligenslinjens södra ändpunkt den 1 juni 1864, medan Sandsjö (Bodafors efter namnändring) fick den uppgiften från den 1 oktober 1864.

Från den röde hanens härjningar rapporteras att Älmhults station brann ner till grunden julafton 1878. Brandkåren kunde inte komma fram, eftersom ett tåg som stannat för eldsvådans skull, spärrade vägövergången. Följande år var det nya stationshuset klart. Efter om- och tillbyggnad, bl a 1921, fick stationshuset sitt nuvarande utseende.

Älmhult hör till den grupp av större samhällen, där förvaltningspostkontor inrättades. Som framgår av förordets sista rader, ägnar jag i denna skrift inte någon särskild uppmärksamhet åt dessa orter utan förenad post- och järnvägstjänst. Därför lämnar vi nu Älmhult därhän. Intresserade läsare hämtar flera uppgifter från sid 33-44 i boken "Kommunikation i Allbo".



Järnvägsstationen i Älmhult omkring 1910.



1906-01-01–1970-06-30

## Möckeln

Strax norr om Älmhult tar tåget oss på den tänkta resan till Möckeln, där man fick vänta mer än fyra decennier på att få postservice i samhället. Ett brev till poststyrelsen, undertecknat av 75 personer i september 1902, innehöll bl a följande rader:

*"Under nuvarande förhållanden är vi hänvisade till att avlämna och avhämta vår post vid Älmhults postkontor beläget 3 kilometer från hållplatsen, samtidigt som vi se det ena tåget efter det andra dels fara förbi och dels göra uppehåll vid platsen".*

Brevet föranledde inte någon åtgärd från poststyrelsens sida, men frågan togs upp på nytt, nu vid en extra kommunalstämma i Stenbrohults sockenstuga den 12 oktober 1902. Även denna gång agerade man förgäves, men när disponenten vid Möckelns ångsågs AB Carl Hedin i augusti 1905 erinrade om de tidigare framställningarna, gick det bättre. Han framhöll stora industriell verksamhet i Möckeln och nämnde att under 1904 hade 1.218 järnvägsvagnar lossats och lastats med *"diverse gods, såsom sågade och huggna trävaror, torvströ, sten och kol"*.

Sedan postinspektionen förordat bifall, beslöt poststyrelsen att den förenade poststationen skulle öppnas med 1906 års ingång. Platsvakten Johan Magnus Johansson antogs som föreståndare med 180 kr i årsarvode. Han var kvar till 1918, då Alexander Julius Davidsson tog över. Därefter har följande järnvägsfunktionärer ansvarat för posten i Möckeln: C A B Månsson (1930-1942), J H Ambjörnsson (1942-1957), Å E K Bergman (1958-1960) och Viding Olofsson (1960-1970).

Under den tid, så jag i mitten av 1950-talet tjänstgjorde vid postdirektionens trafikavdelning, ifrågasattes indragning av poststationen i Möckeln. Hushållsunderlaget var mindre än det som enligt då gällande normer fordrades för att den skulle få bibehållas. Under en tjänsteresa följde jag med som biträde åt dåvarande överkontrollören Lorentz Bjurman och en företrädare för poststyrelsen vid ett sammanträde med företrädaren för Möckelns största industri. Poststationen räddades den gången för en tidsperiod på mer än ett decennium, mycket tack vare att industrimannen framhöll sin lojalitet gentemot SJ men att han ville övergå till billigare landsvägs transporter, om poststationen blev nedlagd.

Den 30 juni 1970 gick poststationen i Möckeln ändå sitt öde till mötes. Den ersattes med brevbäring från Älmhult.

1888-06-01--

## Diö

När järnvägen öppnats för allmän trafik, fick de fåtaliga Diö-borna som ville åka tåg, stiga av eller på detta i Liatorp, såvida de inte fann det bekvämare att välja Älmhult. I Diö anlades en hållplats för godslastning, något som kom Gemla leksaksfabrik till godo, sedan den flyttats dit 1884. Då fanns det bara några få hus i Diö.

Ett av dessa var *Henriettero*, eller "Fröknarna Lundbergs", som den lilla stugan också kallades. Där inrättades den 1 juni 1888 den första poststationen. Anna Lundberg blev föreståndare och transportör. För årsarvode 120 kr skulle hon dels sköta poststationen och bestå lokal och uppvärmning samt nödvändiga skrivutensilier och dessutom fullgöra transporterna mellan järnvägens hållplats och Henriettero.

Ett litet stationshus byggdes, när den ursprungliga godstrafiken kompletterades med persontrafik. Det ersattes med en större byggnad år 1916. Men någon posttjänst kom inte till stånd där, och Diö var sålunda en av de relativt fåtaliga stationer vid södra stambanan, vilka inte förenades med posten.

Anna Lundberg, som visserligen fick en liten förhöjning av arvode, tröttnade och sade upp sig. Ny föreståndare blev från den 1 juli 1905 skogsförvaltaren Johan Axel Blomgren. Hans efterträdare blev Elsa M J Andersson från den 1 juli 1933. Hon fick tjänstemannastatus, när poststationen höjdes till postexpedition den 1 mars 1948. Tio år senare efterträddes hon av Solveig Haak, som fick uppleva 1970-talets omvälvande förändringar med bl a ny terminologi, lokalpostkontor och från 1986 utan förleden lokal-



En tidig bild från den första hållplatsen vid Diö. Någon poststation inrymdes inte där.



1863-12-01--

## Liatorp

Den 16 km långa delsträckan Älmhult-Liatorp av södra stambanan öppnades för allmän trafik den 1 december 1862. O Tornberg var då chef vid stationen i Liatorp. Det var också denne som ett år senare fick ansvar för posten, när hans station förenades med postgöromål den 1 december 1863.

Föreningen var emellertid inte solklar från postens sida, eftersom inrättandet av en poststation utan samöre med järnvägen hade kunnat tänkas. Den 24 juli 1863 fick poststyrelsen ett brev från klockaren och kantorn i Stenbrohult, J E Lagerblad. Denne ville bli poststationsföreståndare och anförde följande bland sina meriter:

*"Under 15 år har jag tjänstgjort som ordinarie klockare vid Stenbrohults församling och under denna tid icke varit från en enda gudstjänst frånvarande; under samma tids förlopp har jag varit hugnad av Sundhetskollegium med belöning tvenne gånger för befrämjad vaccination och för tredje gången detta år av Kungl. Maj:t belönad med medalj att bäras på bröstet för samma ändamål. Den sökta befattningen åsyftar endast en stillhet på en framskriden ålder, helst jag har en examinerad son till förrättande av min tjänst i kyrkan".*

Lagerblad var född 1806. Han hade under drygt 13 år av den poststationslösa tiden (sedan 1850) hade skött mottagning och utdelning av post från och till församlingsmedlemmarna i Stenbrohult, post som sändes med en lösväska till och från Växjö. Till hans ansökan togs ingen hänsyn, eftersom det redan fanns en överenskommelse med järnvägen. Man kan i de sista raderna av hans ansökan notera hans optimistiska uppfattning om att tjänsten som poststationsföreståndare skulle vara föga betungande.

Eric Ericsson efterträdde Tornberg och i januari 1897 blev Joseph Oscar Rydstedt efter Ericsson stationsinspektör och poststationsföreståndare i Liatorp. Han kom från Ballingslöv och sökte sig till Liatorp för att få bättre lön. Ericssons årsarvode för posten i Liatorp var 540 kr, medan det blev 420 kr i Ballingslöv först efter 1903 års allmänna reglering av postarvodena vid järnvägspoststationer.

Rydstedt skulle emellertid upptäcka att han hoppat i galen tunna, som man säger ibland. Efter 1903 års allmänna reglering bar det sig nämligen inte bättre än att utfallet visade sämre siffror än de var i Liatorp vid hans ansökan om att få tjänsten där.

Arvodet sjönk redan vid sekelskiftet till 480 kr. I ansökan den 2 juni 1900 om återgång till det förra löneläget skrev han bl a: *"Hade jag vid min transport till härvarande järnvägsstation vetat, att någon avprutning i poststationsföreståndarearvodet kunde ifrågakomma, skulle jag ganska säkert ej sökt mig hit".*

Postmästaren i Älmhult hade av misstag låtit avlöna Rydstedt efter samma lön som hans närmaste företrädare, ett för högt belopp efter klassificeringen. Rydstedt bad att få slippa återbetala mellanskillnaden. Vid prövning i poststyrelsen beslöts att Rydstedts begäran inte borde *"till vidare åtgärd föranleda"* och detta trots att postmästaren hade uttalat sig till Rydstedts förmån.

Ungefär samtidigt gjorde ett antal korrespondenter framställning om att poststationen skulle skiljas från järnvägen. Liatorps fyra handlande ansåg att postarbetet utgjorde en "bisak" för järnvägsstationens föreståndare.

Handlanden J Nilsson erbjöd sig att upplåta lokal för poststationen och sköta den mot samma ersättning som Rydstedt fick. Efter ett negativt beslut från poststyrelsen kom sökandena med en ny framställning i september 1901. Nu var motiveringen att de behövde tillgång till posten tidigare än när järnvägens funktionärer kunde lämna ut den. Något avseende vid framställningen fästes inte heller nu. Däremot fick stationsinspektorn gehör för sin begäran år 1902 om biträdesanslag på grund av ökade göromål, fem kronor per månad från den 1 juni 1902.

I januari 1906 efterträdde Rydstedt av Nils O:son Holm. Han hade liksom företrädaren ansvarat för posten i Ballingslöv, nio år där, och fem år i Lidnäs. Trafiken ökade och det blev skilsmässa mellan post och järnväg också i Liatorp. Den genomfördes den 1 mars 1919, men poststationen inrymdes tills vidare i stationshuset.

Ett personligt avtal tecknades mellan postverket och Oscar Frick, som gav denne ett årsarvode på 1200 kr jämte 900 kr i dyrtidstilllägg. Ett särskilt anslag för sidoposter utgick med 120 kr om året och för transporter till och från tågen fick han 420 kr om året. Till SJ fick han betala 500 kr om året i lokalhyra, en summa som kändes mindre betungande från 1921, då han fick ett bidrag från posten på 290 kr till hyran.

Poststationen utvecklades därefter normalt, blev postexpedition den 1 oktober 1951 och fick uppleva 1970-talets organisations- och terminologiförändringar. Efter skilsmässan från järnvägen torde postens utveckling inte vara av större intresse för läsarna av denna skrift. Ytterligare och mera detaljerade uppgifter finns i boken "Kommunikation i Allbo".



1908-05-01--1980-11-29

## Enerйда

I Enerйда fick man vänta länge på lokal postservice. Den 23 mars 1903 skrev Virestads kommunalstämмоordförande B G Mattsson till poststyrelsen och begärde postföring från Liatorp till Enerйда samt en poststation i Enerйда. Man hade väntat så länge i tron att behovet skulle lösas av sig självt genom anläggning av en järnvägsstation. Nu visste man att det skulle dröja:

*"Behov av densamma har länge varit påkallat, men på grund av att järnvägsstation vid Hörda varit ifrågasatt, som nu vid Riksdagen avslagits, har denna vår ansökan tills nu uppskjutits. Enskilda personer hava länge själva bekostat postgången, men som posten alltjämt ökats, hoppas vi att styrelsen bifaller denna vår anhållan; uppsyningsvis meddelas att ensamt tidningar hit utgör 52 exemplar."*

Postmästaren i Älmhult avstyrkte framställningen och ansåg bl a, att *"vederbörandes fordringar ställa Kungl. Styrelsens gunstbenägna tillmötesgående på allt för svårt prov"*.

Kronolänsmannen tillstyrkte postföring med tre turer i veckan mellan Liatorp och Enerйда och postinspektionen föreslog att lantbrevbäring skulle inrättas med tre turer i veckan från Liatorp. Detta accepterade poststyrelsen, men någon poststation öppnades inte förrän den 1 maj 1908 vid lantbrevbäringslinjens ändpunkt. Där blev lantbrevbäraren, Anders Wilhelm Bengtsson, själv oavlönad föreståndare. Han kombinerade postarbetet med sin tjänst som småskollärare till oktober 1914, då han under två månaders tid följdes av Jakob Hansson Friis.

Denne var stationskarl och därmed förenades post- och järnvägstjänst. Stationskarlen Axel Åkerlund efterträdde honom med 1915 års ingång och från den 1 november samma år ansvarade Emanuel Svensson Rosén för både post och järnväg under hela tio år. Han förflyttades till Flisby och efterträdde av Sven Johan Palm Lindskog (1925-1933), Axel Edvin Carlsson (1933), Sven Jönsson (1933-1940), Bror H Hjalmar Berg (1940-1943), Johan Aron Johansson (1943-1945), Ture Ewald Larsson (1945), Alfred Larsson (1945-1951), Bror H Blomberg (1951-1954), Erik Artur Strand (1954-1957), Evert Axel Andersson (1957-1959) och Bengt Valdemar Granlund (1959-1970). Därefter skildes post och järnväg men poststationen blev kvar i stationshuset, som postställe från den 1 juli 1979, vilket i december 1980 ersattes med lantbrevbäring.

1863-12-01--

## Vislanda

I ett brev den 18 augusti 1863 skrev styrelsen för Statens järnvägstrafik till poststyrelsen att *"tvenne nya stationer å Södra Stambanan, båda tillhörande 3:dje trafikdistriktet, den 1ste nästkommande september, till allmänhetens begagnande upplätas, nämligen Wieslanda, belägen 1,7 mil från Liatorp, eller 16,6 mil från Malmö, och Alfvesta, belägen 3 mil från Liatorp, eller 17 mil från Malmö."*

Man kunde möjligen tänka sig att en förenad poststation efter detta besked skulle öppnas i Vislanda den 1 september, men detta dröjde till den 1 december 1863. Stationsinspektorn Nils Nilsson fick ansvara för posttjänsten under de första tio åren. Därefter övertog stationsinspektorn J Andersson chefskapet.

Vislanda blev knutpunkt genom tillkomsten av järnvägen till Karlshamn den 29 juni 1874 och till Bolmen den 4 oktober 1878. Detta medförde så stor ökning av arbetsbördan för järnvägspersonalen att post och järnvägsgöromål måste skiljas åt. Detta skedde dock först 1877, då läroverksadjunkten Christian Groth antogs till föreståndare. Han byttes redan följande år ut mot Emma Öhrström.

Förre handlanden Carl Axel Bergdahl tog över 1884 men avled 1890, varefter hans änka Hanna fick överta ansvaret. Hon anlät Anders Emil Olsson Broberg som biträde. I realiteten fullgjorde han chefsgöromålen. Efter Hannas död 1893 hemställde några mera kända Vislanda-bor, bland dem kyrkoherde L Sjöborgh, kapten Claes Grönhagen, fabrikör Carl Johan Lindgren samt ägaren av Oby gods, hos poststyrelsen att Broberg skulle få bli ordinarie föreståndare

*"till följe av de goda egenskaper, som bemålde A E O Broberg ådagalagt under sin tjänstgöring härstädes, och det odelade förtroende av allmänheten han tillvunnit sig till följe av sin punktlighet vid utövandet av sin tjänst och det tillmötesgående och humana sätt att betjäna allmänheten som alltid ådagalagts. ---"*

*Undertecknade hava sig bekant att lönen vid härvarande postanstalt är liten och kanske otillräcklig för en person med något utvecklade levnadsvanor, men Herr Broberg, som i alla avseenden är anspråkslös och sparsam, skulle med tacksamhet finna sig nöjd och tillfredsställd".*

Poststyrelsen beslöt den 6 mars 1893 att Emil Broberg skulle bli ordinarie poststationsföreståndare med 600 kr i årsarvode.



Som järnvägsknutpunkt krävde Vislanda stora arbetsinsatser med transiterande poster. På grund därav fann sig Broberg föranlåten att i ett brev den 1 juni 1897 be om extra ersättning utöver de 75 öre per dag som han hade utanför den kontraktsevenliga lönen för att ombesörja posttransporterna. I sin blygsamhet begärde han bara ett anslag på tio kronor i månaden till ett biträde. Postinspektören i Malmö intygade i sitt yttrande till poststyrelsen att Broberg hade visat "synnerligen stort nit" men prutade ändå på Brobergs önskemål och föreslog "ett arvode av sju kronor 50 öre i månaden för bekostande av biträde vid göromålen å poststationen och vid posttransporterna". Poststyrelsen gick med på detta och senare fick Broberg även ett litet anslag under vintertid för expediering av nattposter.

När Broberg avled den 7 december 1902, upprättades ett förslagskontrakt med hans änka Anna Magdalena Emma Elisabet Broberg. Hon fick samma arvode, som Emil haft för de ordinarie göromålen, dvs 600 kr om året. I ett brev från poststyrelsen den 21 juni 1905 beordrades postmästaren i Alvesta att säga upp kontraktet med henne. Bakgrunden var ett regeringsbeslut enligt ett kungligt brev den 21 december 1904, som innebar att ett förvaltningspostkontor skulle öppnas i Vislanda. Detta genomfördes den 1 oktober 1905.

Därmed inträdde en ny fas i Vislandapostens historia. Postkontoret fick en grundligt utbildad chef samt ett underställt förvaltningsområde som omfattade poststationer i Grimslöv, Lönashult, Torne, Ulvö och Målaskog samt sex lantbrevbäringslinjer. I enlighet med mina uppgifter sist i förordet lämnar jag nu Vislanda därefter.



Järnvägen gjorde det möjligt att etablera tunga industrier i Vislanda. Detta är en bild tagen utanför Vislanda Mekaniska Verkstad under 1900-talet andra decennium. Min far är femte man från vänster i bakre raden.

1920-02-01--1970-03-31

## Blädinge

Invånarna i Blädinge kunde hämta sin post vid postkontoret i Alvesta från den 1 december 1863. Några valde att besöka poststationen i Vislanda i samma ärende. Deras postförhållanden förbättrades 1908 genom tillkomsten av lantbrevbärningen mellan Alvesta och Oby. På Blädinge skolhus sattes en brevlåda upp till tjänst för dem som inte hade tillfälle att lämna post till lantbrevbäraren.

Önskemålen om en poststation med möjlighet till direkt värdepustutväxling gick i uppfyllelse den 1 februari 1920. En poststation öppnades då i järnvägsstationen, utan att göromålen förenades. Poststationsföreståndaren Gertrud Gustafsson fick betala 60 kr i årshyra till SJ. Hon efterträddes den 1 november 1929 av Märta Karolina Johansson.

Den 1 april 1933 förenades post- och järnvägs-göromålen och SJ-anställda Nils Johansson blev föreståndare. Han följdes av Peter Emil Wennberg (1938-1942), Jacob Friis (1942-1945), Carl Gottfrid Alm (1945-1949), Gustaf Herbert Carlsson (1949-1953), Uno Sigvard Maurits Bogren (1954-1955), Bertil Karl Albert Blomkvist (1955-1957), Knut Kuno Eberhart Franzén (1957) och Arne Ove Georg Christoffersson (1957-1963).

Den 1 juni 1963 skildes postgöromålen från järnvägs-göromålen och Marie-Louise Jenssen blev vakansvikarie till poststationens indragning den 31 mars 1970. Även efter skilsmässan blev poststationen kvar i järnvägens byggnad.



Stationshuset i Blädinge efter poststationens indragning. Foto i maj 1971 av Knut Svensson.



1863-12-01--

## Alvesta

Även om mycken forskning har bedrivits kring de första postkupéernas tillkomst, råder det tveksamhet om starten för en del av dem. På södra stambanan kan starten dock fastställas till december 1863. Enligt ett kungligt brev den 22 maj 1863 bemyndigades poststyrelsen

*"att till den tid under innevarande år, då nämnda utsträckning av södra stambanan äger rum, vidtaga följande åtgärder, nämligen:*

*att å denna bana ordnas postexpedition, samt för sådant ändamål anställa tre Postexpeditörer, därav en därjämte skulle vara expeditionsföreståndare, mot enahanda avlöningsförmåner, som för likartade befattningar å västra stambanan finnas genom innevarande års i Nåder gillade stat bestämda; med tillika lämnad rättighet för Eder att, om personalen skulle finnas för postens ändamåls-enliga behandling otillräcklig, få till två extra postexpeditörer disponera, jämte stadgat traktamente, ett belopp till dem motsvarande halvt arvode eller 500 Riksdaler;*

*att i Alvesta inrätta en postexpedition med vanliga löneförmåner för postexpeditören, men med rätt att, i likhet med vad som Nådigst blivit övriga postexpeditioner invid järnbana medgivet, dessutom undfå till skrivarehjälp 200 Rdr,*

*samt att indraga postdiligensfarten mellan Öhrs gästgivaregård och Älmhult, men i stället utsträcka densamma från Öhr till Alvesta, ävensom att efter allt företeende omständigheter tillvägbringa antingen särskild daglig diligensförbindelse mellan Växjö och Alvesta eller sådan förändrad riktning, att diligensen mellan Öhr och Alvesta tager vägen över Växjö".*

I "Minnesskrift vid invigning av nya lokaler för postkontoret i Alvesta den 26 februari 1968" har min chef Lorentz Bjurman under en del av min tid vid postdirektionen i Malmö berättat bl a följande:

*"När personalen i postkupéexpeditionen på södra stambanan steg av tåget i Alvesta efter premiärresan den 1 december 1863, kunde man konstatera att en pionjärtur också var avslutad. Man hade nämligen fullbordat den första postkupéturen inom det dåvarande Södra postdistriktet. Fem timmar hade resan tagit och troligen hade de timmarna behövts väl. Postkupén var också utväxlingspostanstalt för grannländerna och medförde dessutom mycket post från Skåne och Blekinge för omsortering.*

*Den omsorterade posten skulle skickas vidare med diligensen till Jönköping, varifrån den sändes vidare med tåget till Falköping för vidare befordran på västra stambanan. En del av posten sändes till Växjö med diligens från Alvesta och från början av 1865 fick man också expediera post tre gånger i veckan med diligensen från Alvesta till Halmstad över Ljungby. Då behövde man inte längre göra i ordning post till någon diligens mot Jönköping, för södra stambanan var fullbordad".*

Postkontoret i Alvesta kom således till som resultat av södra stambanans vidare utsträckning norrut i enlighet med det citerade utdraget ur det kungliga brevet. Någon förening av postal expeditionstjänst med järnvägens har inte förekommit där, men såväl postmästaren i Alvesta som hans närmaste man har under årens lopp haft mycket bestyr med transporter mellan järnvägen och postkontoret och i stor utsträckning med transitposter från stambanans tåg till tåg vid anslutande linjer, till Göteborg respektive Kalmar och Karlskrona.

I enlighet med mina uppgifter i förordets sista rader lämnar jag emellertid här Alvesta och tänker mig vidare på färden norrut. Sid 45-56 ägnas åt Alvesta i boken "Kommunikation i Allbo".



## Gåvetorp

1886-08-01--1954-03-31

Underlöjtnanten vid Smålands grenadjärbataljon, ägaren av Gåvetorp, Aaby Ericsson, hemställde i ett brev till poststyrelsen den 11 september 1882 att få en poststation vid Gåvetorps hållplats. Det skulle inte medföra någon extra kostnad för postverket, eftersom hållplatsens föreståndare skulle sköta posten mot "av orten lämnad ersättning".

Efter remiss från poststyrelsen gjorde postinspektör Hugo Winroth ett besök på platsen och konstaterade i sitt svar att post till och från Kronobergshed och Grännaforsa troligen inte skulle komma att hämtas och lämnas i Gåvetorp, "enär vägen från Kronobergshed och Grännaforsa löper om Dansjön och är nära lika lång som vägen till Alvesta, varemot från Kronobergshed och Grännaforsa går en genväg till Moheda, som är ej obetydligt kortare". Däremot ansåg han att bl a Åängs kvarn och Dansjö bränneri skulle ha fördel av en poststation i Gåvetorp. En sådan borde inrättas på försök:

*"Det torde likväl ej böra lämnas obeaktat att vid hållplatsen i Gåvetorp ej finnes någon stationsbyggnad utan endast ett mindre träskjul, som visserligen lämnar stationskarlen expeditionsrum under dagen, men under inga förhållanden kan anses lämpligt att nattetid tjäna som förvaringsrum för kvarliggande värdeförsändelser, vilka således jämte på kredit erhållna frimärken varje kväll torde böra uppföras av stationskarlen till dennes vid Gåvetorps gård belägna bostad, där åter svårligen poststationen kan inrättas, då stationskarlen om dagen måste för sina järnvägsgörömmål befinna sig vid hållplatsen".*

Man kan kort säga att det bristfälliga stationshuset fällde poststationens tillblivelse den gången. År 1886 kom de berörda hushållen igen med en framställning, förstärkt av löjtnant Aaby Ericssons uppgift om att vissa tåg "få icke allenast sakta farten utan göra regelbundna kortare uppehåll i och för utväxling av post".

Som ett skäl för en poststation nämnde Aaby Ericsson att ett större mejeri hade anlagts i Gåvetorp, dit mjölk fördes från fem olika församlingar. Poststyrelsen beslöt på postinspektör Winroths förslag, att en poststation skulle inrättas i Gåvetorp den 1 augusti 1886. SJ:s platsvakt fick ett årsarvode på 180 kr för sitt arbete med posten. Från de postförande tåg som inte stannade vid stationen, blev posten kastad från den 1 oktober 1886, när tåget passerade.

Poststationen kom att under den cyklande lantbrevbäringens blomstringstid bli en liten central för postdistribution till den omgivande trakten. Utökad bilisering i förening med större befogenheter för lantbrevbärarna ledde till att lantbrevbäringen kunde ändras att utgå från Alvesta, något som gjorde poststationen mindre behövlig. Den drogs in den 31 mars 1954.

De sista järnvägstjänstemän, som ansvarade för posten i Gåvetorp, var Gustaf Vilhelm Lengqvist (1899-1909), John Johan Johansson Jolin (1910 -1913 - förflyttad till Sandsjö 1/10 1913), Johan Conrad Carlsson (1913-1922), Per Wilhelm Ehrenberg (1922-1929), Claes Wilhelm Berndt (1931-1933), Bror Gustaf Melin (1933-1936) Per Herman Elm (1936-1951), Nils Gustaf Vincent Alm (1951-1953) och Maggie A Johansson (1953-1954).



Den förenade post- och järnvägsstationen i Gåvetorp



postombud 1941-06-01–1955-06-30

## Grännaforsa

Genom brev i maj 1901 underrättade chefen för SJ:s tredje distrikt postinspektören i Malmö om att fyra tåg under juni, juli och augusti regelbundet skulle göra korta uppehåll vid Grännaforsa hållplats. Därmed kunde man tillgodose ett önskemål av ägaren till Grännaforsa brunnsinrättning M Hagman. Han hade kontaktat postmästare Cervin i Alvesta med begäran att en brevlåda skulle få sättas upp vid anhaltstationen för att brunnsгästerna skulle kunna skicka iväg sina brev med lätthet.

Postmästare Cervin begärde postinspektionens medverkan för att tågen skulle

*"åtminstone hejda farten så pass mycket, att den tjänstgörande stationskarlen kunde medhinna lägga ned den ur brevlådan upphämtade brevposten i tågens brevlåda, varigenom denna befördran bleve dagligen regelbunden. Då karlen vid sådana tillfällen alltid ser, var vagnen med postkupéexpeditionen är lättast åtkomlig för nämnda nedläggning, så kan detta åstadkommas även under tågets sakta passerande, varigenom den minsta möjliga rubbning i tågets gång förorsakades, och torde någon ändring i järnvägens tidtabell om tågens passerande vid Grännaforsa därför icke heller vara behövlig".*

Det låter äventyrligt, men brevlådan rekvirerades och sattes upp. Framför sig ser man kanske att den stackars "karlen" halkar och faller under tåget. Men Grännaforsa hade fått högre status. Med Carl Fröberg tecknades ett avtal om fyra kr i månaden för att han tömde lådan fyra gånger om dagen och såg till att breven kom med tågen. Det gjorde han, men inte på det äventyrliga sättet. I realiteten åkte han med posten till Moheda och lät den skickas vidare därifrån. Hans barn gick i skola och kunde ibland biträda honom med postgången. En av sönerna, Axel Fröberg, blev kantor och poststationsföreståndare i Slätthög. Han har berättat för mig om hur verkligheten skiljer sig från vad dokument säger.

Det formella avtalet om brevlådtömning i Grännaforsa upprepades 1902 att gälla redan från den 16 maj till och med september på grund av "beväringmötet å Kronobergshed". Följande år accepterades utan någon särskild motivering att brevlådan fanns uppsatt fem månader och år 1904 kompletterades anordningen med lantbrevbäring på en linje mellan Moheda och Grännaforsa, ca 3 km.

Carl Fröberg fick ett nytt kontrakt, vilket gav honom 18 kr i månaden, varav 15 ansågs vara gottgörelse för lantbrevbäringen. Denna var bara en form av postföring och skulle inte fullgöras i maj och september. Under dessa månader fick Fröberg fyra kronor för brevlådtömningen. Prutningen till tre kronor under den tid han också körde posten är ett exempel på den tidens sparsamhet från arbetsgivarens sida.

I realiteten körde Fröberg posten på järnvägen till Moheda med sin "rallevagn". Han stod upprätt och höll i en svarvad stake, som han sköt sig fram med. "Rallevagnen" var en tralla, vars trähjul var beslagna med stålringar.



Arbetet vid stationen i Grännaforsa var betungande, när tågen börjat stanna i allt större omfattning. Carl Fröberg hade för mycket järnvägsgöromål för att kunna ägna tid åt posten. Lantbrevbäringen övertogs av en annan.

År 1941 fick Grännaforsa högre poststatus. Då inrättades ett postombud, vars föreståndare fick 240 kr om året av postverket, "däri inräknat ersättning för postavlämning och avhämtning vid vederbörande postkupélägenheter". Ersättningen höjdes successivt och uppgick år 1954 till 1.312 kr. Med den motoriserade lantbrevbäringens övertagande av arbetet upphörde postombudet med utgången av juni månad 1955. Stationshuset i Grännaforsa har förvärvat av den museiförening, som energiskt driver smalspårsbanan mellan Osbruk och Bor. Det är nu stationshus i Osbruk.



Grännaforsa station år 1975. Foto Knut Svensson.



1864-06-01--

## Moheda

Den första poststationen i Moheda inrättades den 1 juni 1864, dvs samma dag som den 31 km långa bandelen Alvesta-Lammhult öppnades för allmän trafik. Föreståndare blev stationsinspektorn och löjtnanten Otto Wilhelm Oscar Nordenstjerna. Under hans och de följande chefernas tid utvecklades poststationen gynnsamt. Ett exempel på den stigande trafiken finner vi i stationsinspektör A J Hanssons framställning den 15 juli 1887 om högre postarvode. Detta var då 420 kronor per år för hans del. Han skrev bl a:

*"Såsom exempel på postgöromålens mängd och successiva ökning kan anföras, att härifrån avsända värdeförsändelser, som år 1878 utgjorde 1740 st, utgjorde 1883 2190 och år 1886 2335 st. Antalet avsända postanvisningar, som år 1878 utgjorde 59 st, hade för år 1883 stigit till 221 och för 1886 till 371 st. Att stationens göromål ökas år från år synes även av tidningsprenumerationerna. År 1878 utgjorde tidningsmedlen ca 1000 kronor, men de har de senare åren uppgått till mellan 1300 och 1400 kronor. Utom den lokala trafiken har stationen transiterande kärrepost till 6 stationer, linjen Moheda-Värnamo, samt gångpost till 2 stationer och 3 kommuner, linjen Moheda-Rottne".*

Så småningom visade det sig omöjligt att förena järnvägs- och postgöromål. Efter Nordenstjerna och Hansson hade även stationsinspektör David O Montelin ansvarat för järnvägspoststationen, följd i september 1905 av stationsmästarna Carl August Möllerstén och Karl Karlsson, den senare från december 1913. Han blev den siste ordinarie järnvägsmannen som också ansvarade för posten. Från oktober månads ingång 1918 upphörde föreningen av post- och järnvägstjänst. Rut Karlsson fick ta ansvar för den från järnvägen skilda poststationen, senare gift Lindström.

Poststationen gick samma utveckling till mötes som flertalet av de stora poststationerna efter avflyttning från järnvägsstationen, blev postexpedition den 1 februari 1946 och fick under 1970- och 1980-talen genomgå förändringar i bl a terminologiskt avseende.

1929-02-01--1979-08-16  
sedan postställe -- 1991-03-28

## Torpsbruk

Vid tillkomsten av poststationen i Torpsbruk den 1 februari 1929 hade ett avtal tecknats med Tore Johan Carlsson på en blankett med rubriken "Avtal om lantpoststation". Benämningen för poststationer, som inte var förenade med järnvägsstationer, var lantpoststation. Ändå låg Torpsbruks poststation från början i stationshuset.

Den 10 januari 1930 skrev postdirektionen i Malmö till postmästaren i Alvesta att SJ från det nya årets ingång hade övertagit hållplatsen Torpsbruk, "som dittills ägts av enskilt bolag". Från den 1 februari 1930 övertog sålunda SJ ansvaret för poststationen och Tore Carlssons kontrakt hävdes. Han var platsvakt i Torpsbruk och fick i den egenskapen fortsätta att sköta posten, blott med den skillnaden att han nu avlönades av SJ efter de grunder som fanns i en överenskommelse mellan de båda trafikverken.

Den 1 maj 1936 tog H K Ståhl över och därefter var L A Karlsson, K G B Hammargren, G K L Lindberg, Alva Andersson och Hanna Pettersson föreståndare. Under den sistnämndas tjänsteperiod skildes posten från järnvägen den 1 oktober 1965. SJ lade då ned tågtrafiken vid hållplatsen. Tågen började rusa förbi.

Så småningom ordnades nya lokaler för posten i samhället, och poststationen genomgick 1970- och 1980-talets organisationsförändringar och hann fungera som s k postställe innan detta avvecklades den 28 mars 1991.

1887-03-01--1967-05-27

## Lidnäs

En järnvägspoststation öppnades i Lidnäs den 1 mars 1887. Stationsföreståndaren Nils O:son Holm var troligen den förste med ansvar för posten där. När han flyttade till Ballingslöv i april 1897, tog Carl Eklundh vid, varefter bl a följande stationsmästare ansvarat för den lokala postservicen i Lidnäs: Johan Axel Swarts, Petter August Norrbom, Johan Emil Thåström, J H Olsson, A T Tellgren, C A H Svanberg, R K Zeiner, K G Storck, S E F Svensson. I Y Delgård, A M Pettersson, A R Lindström och Erik Thor. Poststationen drogs in den 27 maj 1967.



1925-01-01–1962-06-30

## Ugglehult

Hållplatsen i Ugglehult förenades vid 1925 års ingång med en poststation. Stationskarlen Anders Johan Björklund blev föreståndare. Han avgick 1934, varvid Sara Björklund tog över. Det blev därefter tämligen täta byten, Hugo Alfred Björklund 1936 och därefter Greta Karin Persson (1941-1943), Gunhild Alice Strandell (1943-1944), Svea Dolly Gunborg Carlsson (1944-1949) och Signe Gustafsson (1949-1951).

Den siste poststationsföreståndaren i Ugglehult, Carl Viktor Jonsson, trädde till i mars 1951 och blev kvar längre än någon av de tidigare. När poststationen drogs in med juni månads utgång 1962, hade han befordrats till chef för postexpeditionen i Grimslov. Bakgrunden till indragningen av poststation var ett brev från trafiksektionen i Nässjö i november 1962 till Lammhults kommunfullmäktige att järnvägstrafiken i Ugglehult konstaterats vara *"av så ringa omfattning att det inte längre vore ekonomiskt försvarbart att hålla platsen bemannad"*.

1864-06-01–  
stavades Lammhult t o m 1951-12-31

## Lammhult

I ett brev till poststyrelsen den 29 april 1864 uppgav styrelsen för Statens järnvägstrafik, att trafiken på södra stambanan skulle utsträckas till *Lammhult* från den 1 juni 1864. Det gav poststyrelsen anledning att anlita den förlängda sträckan för postföring och därmed avkorta diligenslinjen mellan Alvesta och Jönköping så att den utgick från Lammhult.

Ändringen förutsatte att ett postkontor inrättades vid den nya slutpunkten, d v s i Lammhult. Det kunde poststyrelsen inte göra utan regeringens medgivande, men ett beslut om detta daterades samtidigt med järnvägsstyrelsens nyssnämnda brev. Beslutet finner vi i ett kungabrev med bl a bemyndigandet för poststyrelsen *"att med nästkommande juni månads början öppna en postexpedition i Lammhult, vilken anstalt, i den mån järnvägstrafiken å Södra Stambanan vidare utsträckes, må till ändpunkterna å banan förflyttas, samt då banan blivit fullbordad, alldeles upphöra."*

Postexpeditören Janne Lagerström blev chef för postkontoret. Det existerade bara under fyra månader och flyttades till Sandsjö, när järnvägen blev färdig så långt den 1 oktober 1864. När postkontoret flyttades 39 km längre mot norr, inrättades i stället en förenad post- och järnvägsstation i Lammhult.

Stationsinspektör Anders Knockenhauer fanns redan på plats och fick nu ta ansvar för postgöromålen. Från den 1 april 1896 fick Frans Oskar Lager ta ansvaret för posten efter att ha förestått poststationen i Undersåker under 15 år. Ungefär lika länge blev han på sin nya plats, d v s fram till sin pensionering.

Han följdes den 1 november 1912 av Carl Oscar Lindholm. Denne hade tidigare varit föreståndare för poststationerna i Skottorp och Norrvidinge (i Skåne). Posttrafiken hade under mellantiden ökat så mycket att det blev aktuellt med skilsmässa mellan post och järnväg.

Denna genomfördes den 21 november 1918 och poststationen inrymdes i 2:a klass väntsal i stationshuset. Där fick den nya föreståndaren Dana Hilda Magnusson visa att hon lärt sig posthanteringen under den tid hon tjänstgjort som biträde vid den förenade poststationen.

Därmed var järnvägseran slut för posten i Lammhult. Det finns en hel del dokumenterat om de följande föreståndarna, kanske något att läsa för dem som är intresserade av personhistoria. Åtskilliga sidor i boken *"Mitt i Småland"* (ISBN 91-970657-7-3) har ägnats åt postförhållandena i Lammhult. Den boken trycktes 1989. På de drygt nio år som gått sedan dess, har förhållandena ändrats i Lammhult. De senaste förändringarna berör beslutet att lämna postkontoret på entreprenad.

Om detta informerade produktionschefen Gunilla Wallentin vid en sammankomst den 11 november 1998 med ett 50-tal företagare och föreningsrepresentanter, samlade i Folkets Hus i Lammhult. Enligt Smålandspostens referent menade Gunilla att förändringen skulle innebära att servicen blir bättre för kunderna med bl a längre öppettider. Hon sade också: *"Jag har full förståelse och respekt för om ni tycker att det är ledsamt att vi flyttar postskylten från ett hus till ett annat, men servicen kommer att bli bättre, och det kan ju inte vara en nackdel"*.

Utdelningsansvariga Inga-Britt Andersson sade (enligt referenten): *"Om vi inte hittar en lokal som motsvarar det vi behöver får vi i värsta fall flytta sorteringen till Rottne eller Växjö. Men vårt mål är att vara kvar här"*.



1916-07-01--

1864-10-01--

## Rörvik

På vår tänkta färd norrut passerar vi nu gränsen mellan Kronobergs och Jönköpings län och kommer till Rörvik. Där öppnades en järnvägsstation för trafik med 1914 års ingång. Efter utredning förordade postdirektionen i Linköping att en poststation skulle inrättas där. Problem, bl a med organisation av områdets lantbrevbäring, gjorde att ärendet drog ut på tiden.

När det problemet närmat sig sin lösning, visade det sig att järnvägsstyrelsen inte kunde *"åtaga sig handhavandet av postgöromål vid nämnda plats på grund av ändrade personalförhållanden"*. Behovet av en fast postanordning var stort och nu skrev ett antal representanter för trakten till poststyrelsen och föreslog att en poststation skulle inrättas utan järnvägens medverkan.

Efter genomförd utredning beslöt poststyrelsen att en lantpoststation skulle öppnas i Rörvik, Handlanden Gustaf Robert Teodor Andersson fick kontrakt om denna, som öppnades den 1 juli 1916. När kontraktet upphörde den 1 oktober 1918, flyttades poststationen från affären till järnvägsstationen, där personalfrågan hade blivit löst under mellantiden.

Conrad Emanuel Lundberg fick inledningsvis svara för både järnvägs- och postgöromål. Efter honom var sex andra järnvägsanställda ansvariga för posthanteringen, innan det på grund av alltför stor trafik blev nödvändigt med skilsmässa mellan järnväg och post den 1 februari 1949.

Därefter har lantpoststationen följt det mönster som man känner igen under 1900-talets tre sista decennier, hunnit få status av postexpedition 1951 och förvandlats till lokalpostkontor 1977 med förleden "lokal" struken från 1986 års ingång. Dålig lönsamhet, framför allt på betalningssidan framtvingade beslutet att lämna postkontoret på entreprenad. Det blev s k "post-i-butik" hos ICA-Glimten.

## Stockaryd

I Stockaryd förenades postverksamheten med järnvägsgöromålen redan från tågstarten på den 39 km långa delsträckan mellan Lammhult och Sandsjö den 1 oktober 1864. Stationsinspektör Carl Olsson blev ansvarig för båda funktionerna. Han ville inte acceptera tillämpad princip att föreståndare för poststationer vid denna tid av egna medel måste bekosta de förskott av frimärken som kunde behövas vid försäljning till allmänheten.

Detta anmälde resepostinspektör E E Ehrenholm i ett brev till poststyrelsen den 22 augusti 1865, vari han uppgav att Olsson hade hotat *"att låta inkommande brev kvarligga oexpedierade, därest desamma icke finge i postkupéerna inlämnas utan frimärken"*. Ehrenholm ansåg inte, att poststationsföreståndarnas förskotterande av kontanter för frimärken skulle vålla något besvär, då *"var och en av dessa föreståndare vid början av varje kvartal erhåller sitt arvode förskottsvis i frimärken och sådana därefter alltid äro att tillgå på rekvisition hos resepostinspektören"*.

I den förklaring som poststyrelsen avfordrade Olsson passade denne på att också begära årsarvodet på 200 kronor höjt. Han tillade att han nödgades avsäga sig poststationsansvaret om det blev avslag.

Postinspektör Ehrenholm tog då kontakt med lanthandlaren Sven Magnus Johansson i Stockaryd, som var både villig och lämplig att sköta en från järnvägen skild poststation. Då återtog Carl Olsson sina anspråk på högre arvode och fann sig också i de gällande bestämmelserna om förskottering av belopp för frimärken.

Carl Olsson fick uppleva en eldsvåda under den femårsperiod som han tjänstgjorde i Stockaryd. I ett brev till poststyrelsen den 13 juni 1867 anmälde postinspektör Ehrenholm bl a följande:

*"Häri genom får jag ödmjukast rapportera, att stationshuset å Stockaryds station natten mellan den 11 och 12 dennes alldeles nedbrunnit. Av järnvägens effekter gingo därvid de flesta förlorade; och av Kungl. Postverkets tillhörigheter kunde de rekommenderade breven, däribland ett större penningebrev, med möda räddas, varemot åtskilliga med den föregående dagens poster ankomna orekommenderade brev och tidningar, ävensom poststationens inventarier, till största delen blevo förstörda. Stationen är tills vidare inhyt uti en å järnvägstrafikstyrelsens vägnar förhyrd lokal i närheten av det förra stationshuset och varest även posten kan expedieras."*



Carl Henrik Bergman övertog poststationen i Stockaryd 1869. Under dennes sjukdom två decennier senare vikarierade stationskarlsförman Carl Sjösten för honom till oktober 1891, då Sven Magnus Friberg övertog vikariatet. Denne blev ordinarie stationsinspektor med ansvar för poststationen den 1 november 1895. I anslutning till hans pensionering den 1 april 1916 skildes post och järnväg åt och dispositionsbiträdet Sigrd Rebecca Beckman tog ansvar för posten. Efter två kvartal lämnade hon över lantpoststationen till Ellen Maria Carlsson. Andra tog vid efter henne och samhället fick vara med om postens fortsatta kamp mot minskat anlitande i olika avseenden. Det ledde till att även i Stockaryd lämnades postkontoret på entreprenad, här till firma *Matmästaren*.

N<sup>o</sup> 2054 Inb. d. 13 Juni 1867.  
Form. N<sup>o</sup> 310.  
STATENS JERNVÄGSTRAFIK.  
N:o      Ord. 310

Inlemnadt **TELEGRAM** Ankommet  
den 12/6 1867 den 13/6 1867  
kl. 8 t. 30 m. fm från kl. 8 t. 45 m. fm  
1867 den 13 Juni anm. i Högst.  
och skulle vara rapport i Sävsjö Station.

Obs. Sätens Jernvägstrafik kläder sig nitet ansvar i handläsa detta telegram, genom nånstund, dröjsmål, fästning, eller andra oförutsedda omständigheter skulle förlida sin bestämmande. Tjänstemännen vid Sätens Jernvägstrafik äro icke ansvariga.

Generalpoststyrelsen  
Stockholm  
Utti branden i Stockaryd  
räddades särordlige rekommenderade  
derade brof, hvaremat  
åtskinniga rekommenderade  
junte effekter handlingar  
och tillgångar förlorades  
Chrenholm

Emottaget vid Stockholm Station af:  
Erg

Obs. Skulle ofvansående telegram innehålla anmärkningen "svar betaldt", bör emottagaren, då han inlemnar det förut betaldta svaret, uppvisa detta telegram å stationen.

## Sävsjö

Även i Sävsjö inrättades en poststation i järnvägsstationen samtidigt med att bandelen mellan Alvesta och Sandsjö öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1864. Stationsinspektoren och poststationsföreståndaren J N Lindhé fann snart nog att det var mycket att bestyra. Han skrev till poststyrelsen den 11 juni 1865 att "*posten vid Sävsjö är av den betydighet att, vid gjord jämförelse, näppeligen någon 'Expedition' vid Södra Stambanan har så stor poströrelse*".

Särskilt tryckte han på sina omfattande göromål med transitposter, nio landsvägsposter i vardera riktningen varje vecka. Han begärde löneförhöjning och avslutade sitt brev med följande rader:

"Skulle Kungl. Styrelsen ej finna fog vara att min anhållan villfara, får jag på grund av Chefens för Statens Jernvägars skrivelse av 11 november 1862, innehållande antydning om rättighet men ej skyldighet för stationsinspektor att med denna tjänst förena den av stationsföreståndare, ödmjukast anhålla om avsked från denna befattning; då jag till fullo antager det ej kunna vara Kungl. Styrelsens mening att en sådan befattning skall vara förenad med direkt förlust för innehavaren".

Brevet oroadde poststyrelsen som skrev till styrelsen för Statens Jernvägstrafik den 19 juni 1865. Där framhölls hur svårt eller kanske omöjligt det skulle vara "att få dylika befattningar lämpligen besatta, därest andra eller flera av järnvägens tjänstemän påfordrade att därifrån frikallas". Man ville nu veta "hurvida ej vid antagandet av stationsinspektorer och stationsmästare vid Statens järnvägar fästats eller göres förbehåll om skyldighet för dem att poststationsföreståndarebefattningen å platsen därjämte utöva, eller om icke i detta hänseende något reglemantariskt stadgande förefinnes eller kunde tillvägbringas".

I sitt svar erinrade järnvägsstyrelsen om utfärdade föreskrifter för dess "Intendenter" den 11 februari 1863. Dessa föreskrifter innebar bl a att om "alla vid stationen anställda tjänstemän skulle avsäga sig ifrågavarande befattning, vederbörande intendent skall därom göra anmälan till generalpoststyrelsen men emellertid föranstalta om befattningens upprätthållande, intill dess annan person därtill hinner utses".

Avslutningen av brevet från järnvägsstyrelsen bör inte förbigås:



*"Styrelsen anser sig dessutom böra uttala den övertygelse, att, enär Stationsinspektoreernas löneförmåner vid Statens järnvägstrafik icke äro större än att varje sådan tjänsteman i allmänhet måste anse önskvärdt att kunna genom någon tillökning i ansvar och arbete förskaffa sig större inkomster, poststationsföreståndarebefattningarna även äro av stationsinspektorena eftersökta, så framt med dessa befattningar förenade ansvar och arbeten stå i lämpligt förhållande till därmed förenade löneförmåner, men för så vitt Trafikstyrelsen kunnat med dessa förhållanden göra sig bekant, äro postgöromålen vid Sävsjö station vidlyftigare än att stationsinspektoren därstädes kan medhinna desamma utan biträde, som han måste särskilt avlöna".*

Föreståndaren för postkupéexpeditionen vid södra stambanan Mauritz Holm, hade redan före poststyrelsens förfrågan hos järnvägsstyrelsen föreslagit, att Lindhé skulle beviljas begärd befrielse från postgöromålen. I Sävsjö fanns en lanthandlare Pettersson som var villig att bli poststationsföreståndare.

Resepostinspektör E E Ehrenholm kontaktade Pettersson och fann att hans lokal var något avlägsen från järnvägsstationen. En ny lokal skulle kunna beredas i ett hus närmare stationen, men samtal med Lindhé gav vid handen, att denne var *"beredvillig att på hittills bestämda villkor nämnda befattning fortfarande bestrida"*. Därmed avgjordes frågan, som för övrigt fick en vacker epilög genom att poststyrelsen på Ehrenholms förord tilldelade Lindhé en gratifikation *"för de förökade göromålen, vilka kunna anses fullt jämförliga med göromålen å mången postexpedition"*.

Linhé avlöstes i september 1866 av stationsinspektoren Carl Ludvig Wilhelm von Greiff. Snart nog visade det sig att det inte var lämpligt med en förenad post- och järnvägsstation i Sävsjö, när tariffiken ökade oavbrutet. Regeringen beslöt den 21 oktober 1871, att ett förvaltningspostkontor skulle öppnas i Sävsjö, samtidigt som postkontoret i Vrigstad deklarerades till en poststation.

Skilsmässan mellan post och järnväg genomfördes med 1872 års ingång och dåvarande postmästaren i Charlottenberg Carl Gustaf Hellqvist befordrades till den nya tjänsten i Sävsjö. Därmed var det slut på det förenade expeditionsarbetet i Sävsjö.

Med olika chefer fick postkontoret behålla sin höga status i något över 90 år. Vid april månads ingång 1962 byttes det mot en postexpedition och miste sitt förvaltningsområde.

## Bodafors

Under två månader fanns ett förvaltningspostkontor i **Sandsjö**. Det var en följd av ett "kungabrev" i maj 1864, enligt vilket man skulle *"med nästkommande juni månads början öppna en postexpedition i Lamhult, vilken anstalt, i den mån järnvägstrafiken å södra stambanan vidare utsträcker, må till ändpunkterna å banan förflyttas samt, då banan blivit fullbordad, alldeles upphöra"*.

Som nämnt i avsnittet om Lammhult, hade Janne Lagerström accepterat att bli chef för posten där. När järnvägen blev färdig fram till Sandsjö den 1 oktober 1874, var det dags för honom att flytta på sig i enlighet med kungabrevets formulering. Han anmodades att till *"Sandsjö avresa och dit förflytta alla de postverkets tillhörigheter, vilka finnas vid postexpeditionen i Lamhult, med undantag endast för sigillet, vilket bör överlämnas till föreståndaren för Södra Stambanans postkupéexpedition"*.

Efter två månader för Lagerström i Sandsjö fick han flytta sitt postkontor igen, nu till Nässjö den 1 december 1864. Södra stambanan var nu sammanknuten och postdiligensen hade spelat ut sin roll som ett komplement till södra stambanan. Tågen från Malmö till Stockholm gick då via Nässjö-Falköping på 27 timmar, däri inberäknat ett nattuppehåll på 10 timmar i Jönköping. I riktning söderut gjordes inte något nattuppehåll. Postkontoret i Malmö kunde därför börja behandla stockholmsposten drygt 17 timmar efter att tjänstemän i huvudstaden hade lastat de sista säckarna.

När postkontoret flyttades från Sandsjö till Nässjö inrättades en förenad post- och järnvägsstation i Sandsjö med stationsinspektör Nils Nilsson som ansvarig. Axel Wilhelm Tullström, som hade varit föreståndare för järnvägsstationen i Moheda under närmare två år, förordnades som järnvägs- och postchef i Sandsjö den 1 april 1867. Under en kort period återvände Nils Nilsson, innan Per Albert Ölin tillträdde i juni 1862 för att stanna i Sandsjö mer än 30 år.

Johan Johansson Jelin tillträdde 1913. Han skrev till SJ:s 9:e trafiksektion att han inte kunde tillfredsställande upprätthålla de förenade befattningarna och åberopade en muntlig överenskommelse med generaldirektör Juhlin vid dennes besök på sommaren 1918 om att häva föreningen. Den åsyftade skilsmässan kunde genomföras den 1 november 1918 och järnvägseposten för Sandsjöposten var därmed slut. Dess namn ändrades till Bodafors i januari 1922.



1875-05-01--1967-05-31

## Grimstorp

I ett brev den 30 mars 1875 informerade Statens järnvägstrafik poststyrelsen om att en ny järnvägsstation med namnet Grimstorp skulle upplåtas för allmän trafik den 15 april. Poststyrelsen beslöt på grundval av detta, att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas i Grimstorp den 1 maj 1875.

Ola Nilsson blev föreståndare med 240 kr i årsarvode för bestyret med posten. Han blev platsen trogen och efterträddes först med 1903 år ingång av Carl Jonsson Blom. I december 1910 blev Olof Kristenson chef. Han avled efter halvtannat år och i november 1912 tillträdde Johan August Stjärna. När han flyttade till Bankeryd 1920, följdes han av Knut Albin August Kjellin.

År 1934 tog Johan Ernst Lilja över och därefter har följande järnvägsanställda ansvarat för posten i Grimstorp: Gustaf Magni Johansson (1939-1945), Bror Anton Davidsson (1945-1955), Karl Henry Gustafsson (1955-1958), Gösta Magnus Hallengren (1958-1960) och Tage Valentin Björklund (1960-1967).

Poststationen drogs in med maj månads utgång 1967, då SJ gjorde järnvägsstationen obemannad. De som tidigare fått sina postärenden uträttade i järnvägsstationen, blev nu anslutna till lantbrevbäringslinjen från Bodafors.

1863-07-01--1864-11-30

## Bästhult

På initiativ av ryttmästaren Malcolm Löwenadler och handlanden G A Risling beslöt poststyrelsen att en poststation skulle inrättas i Bästhult den 1 juli 1863 vid diligenslinjen mellan Jönköping och Västervik. Risling blev föreståndare men det var inte länge som hans poststation existerade. Det hängde samman med stambanan.

Med förut omnämnd flyttning av postkontoret i Lammhult till Sandsjö den 1 oktober 1864 kom också bl a följande besked till postkontoret i Jönköping i ett brev den 22 september 1864 från poststyrelsen:

*"I stället skall diligensförbindelse underhållas emellan Jönköping och Sandsjö järnvägsstation med två postkalescher dagligen från vardera ändpunkten".*

I ett brev från poststyrelsen den 21 november 1864 kom så de beslut som behövde tillämpas från den 1 december 1864 i och med att södra stambanan var helt färdig för trafik på sträckan Malmö-Nässjö-Jönköping-Falköping. I brevet den 21 november hette det bland annat följande:

*"Enär med nästa december månads ingång återstående delen av södra stambanan blir till allmänt begagnande upplåten, förordnar Kungl. General-Poststyrelsen härmed:*

*att såväl postdiligensfarten som den särskilda paketpostbefordringen å linjen Jönköping-Sandsjö skall inställas efter det de resor blivit fullbordade, som företagas från Jönköping tisdagen den 29:de och från Sandsjö onsdagen den 30 innevarande månad - - -, att poststationen i Bästhult skall indragas med innevarande månads utgång och de vid denna station befintliga postverket tillhöriga effekter insändas till allmänna postpersedelsförrådet; börande likväl stationsföreståndarens arvode till honom utgå intill innevarande års slut."*

Därmed var epoken med trafik på en av vårt lands någonsin mest frekventerade diligenslinjer till ända, samtidigt som en av de minst dokumenterade poststationerna fick stryka på foten. I poststyrelsens cirkulär redovisades detta bl a på detta sätt:

**Postexpeditioner.** Ny postanstalt af dylikt slag öppnas den 1 december vid *Nässjö* järnvägsstation i Jönköpings län. Till och från detta ställe få äfven försändas paketer; och tillämpas dervid den å sid. 224 in-tagna afståndstabell.

Den 1 december utsträcker den å *Södra Stambanan* framgående postkupéexpedition till och från Falköping.

Vid samma tid indrages n. v. postexpeditionen i *Sandsjö*.

**Poststationer.** Postanstalter af detta slag öppnas den 1 december vid järnvägsstationerne *Sandsjö*, *Forserum* och *Tenhult*, alla i Jönköpings län. Dessa stationer skola lyda under och direkt utväxla post med Södra Stambanans postkupéexpedition.

Under denna expedition komma från samma tid att lyda äfven poststationerne *Habo*, *Sundhem* och *Wartofta*.

Poststationen *Falköping-Ranten* skall från och med den 1 december utväxla post direkt jemväl med förbemälda postkupéexpedition.

Poststationen i *Bästhult* indrages med november månads utgång.

**Poster.** Diligens- och paketposten å linien *Jönköping-Sandsjö* upphör med november månad; och vid samma tid indrages diligensposten Jönköping--Westervik å vägen *emellan Jönköping och Nässjö*.



## Nässjö

Om man studerar Yngve Nylanders bok "Sveriges fasta postanstalter genom tiderna", finner man en fotnot för Båsthult med orden "Sedan Nässjö". Detta skall inte tolkas så, att den år 1863 inrättade poststationen Båsthult namnändrades till Nässjö. Den drogs helt sonika in när förvaltningspostkontoret i Nässjö inrättades i samband med att södra stambanan fullbordades.

Det var snarare postkontoret i Sandsjö som flyttades till Nässjö den 1 december 1864 och därmed även dess chef, postmästare Janne Lagerström. Det var en stridbar man, omtalad i alla mina hittills utgivna böcker om småländsk posthistoria och i åtskilliga av de mindre häftena.

Som nämnts på annan plats i detta häfte låg bakom postkontorets flyttning till Nässjö ett "kungabrev" till följd av en framställning från poststyrelsen den 21 april 1864. I "kungabrevet" bemyndigades poststyrelsen "att med nästkommande juni månads början öppna en postexpedition i Lamhult, vilken anstalt, i den mån järnvägstrafiken å Södra Stambanan vidare utsträcker, må till ändpunkterna å banan förflyttas, samt då banan blivit fullbordad, alldeles upphöra.

Det där med att "alldeles upphöra" var inte genomförbart, för det måste ju efter hand finnas ett postkontor i Nässjö som en blivande knutpunkt bland annat när östra stambanan löpte in där i november 1874, ävensom vid tillkomsten av järnvägen till Oskarshamn redan i maj 1872.

Uttrycket "alldeles upphöra" eliminerades för övrigt genom kungabrevet den 11 november 1864, vars första sida återges i förminskat faksimil på häftets inre omslagssida till höger.

Postkontoren i Lamhult, Sandsjö (eller Sandsjöryd som det hette i vissa handlingar) samt Nässjö tillhörde den grupp som formellt kallades postexpeditioner under perioden 1850-1881. Terminologin i postverket är snårig, men sedan 1986 kallas alla fasta postanstalter med kundbetjäning för postkontor.

Janne Lagerströms problem under Nässjö-tiden bestod till stor del av att meddela nya föreskrifter för diligensposter för att anpassa dem till väder och vind samt ändrade tågtider. Han och hans efterträdare har inte haft någon expeditionstjänst förenad med järnväggörömmål. Vi lämnar därför Nässjö därhän enligt mina slutrader i förordet.

1864-12-01-

# CAKIL, med GUDS Nåde, Sveriges, Norrrikes, Göthes och Wendes Rikning.

skrift 353 49

Vår givast och Nådiga benägenhet med Gud Allsmäktig,  
Finne, Friherre, General Post Direktör, f. d.  
Stats Råd, Kommandör med stora korset af Vår  
Kongstjernes Orden samt af Vår Konseils St. Olafs  
Orden, så och Departements Chefen. Med för-  
måten, hvarom den vid Södra Stambanans nuva-  
rande norra ändpunkt belägna Postexpeditionen  
Sandsjöryd jemväl föreskrift i Vårt Kung. Bref  
den 29. märtilidne april borde vid nämnda Stambans  
hvar förestående fullbordade upphöra,  
hafven i Vårt Kung. Bref den 13. märtilidne  
oktobris, samt jemväl vid ofruktbara förpunkter,  
den postdiligensförbindelsen, hvilken nu underhålles  
emellan Westervik och Jönköping borde inskän-  
kas till linien Westervik - Nässjö samt af sidan  
anledning angeläget vore att fullständig post-  
anstalt hvaras å sistnämnda ort, hvarst och  
ja i öfrigt en icke obetydlig rörelse borde va-  
ra att i en nära framtid emote, undertryckt hem-  
färd, så, vid Södra Stambanans fullbordan,  
må ja till Nässjö förflyttas nuvarande post-  
expeditionen i Sandsjöryd.

Och som V. M. M. hvarst guds att hvarst lämna  
Vårt Kung. Brief, meddelat i V. M. M. Eder det hvarst  
litt för och underdänig eftermåttelse; Befälens  
Eder Gud Allsmäktig Vårdeligen. Hvarst hvarst  
Stads den 11. November 1864

Carl