



## Förord

Med detta lilla häfte berättar jag något om posten utmed en järnväg, som kom till under flera i tiden långt utsträckta perioder, sträckan Nässjö-Nybro av vad som kanske är mera bekant som järnvägen mellan Nässjö och Kalmar. Det är inte fråga om ett enda bolag utan en kombination av företag som så småningom kunde möjliggöra en direkt resa mellan Nässjö och Kalmar på normalspår. I denna skrift ägnas uppmärksamheten åt stationerna mellan Nässjö och Nybro.

Den nordliga delen tillkom senast. Sävsjöström-Nässjö Järnväg (SäNJ) fick koncession i juni 1910. Den 21 km långa delsträckan Sävsjöström-Åseda öppnades för allmän trafik den 16 januari 1914 och fortsättningen norrut, 74 km mellan Åseda och Nässjö, nästan ett år senare, eller den 12 december 1914.

Den sydliga delen, Sävsjöström-Kalmar, bestod ursprungligen av två banor, Nybro-Sävsjöströms järnväg och Kalmar Järnväg. Av dessa båda fick den förstnämnda koncession i maj 1874 och den 21 oktober 1876 öppnades den 43 km långa sträckan mellan Sävsjöström och Nybro för allmän trafik. Kalmar Järnväg övertog denna bana med 1909 års ingång. Det företaget öppnade den 8 augusti 1874 sträckan Emmaboda-Kalmar för allmän trafik och kunde från oktober 1876 knyta an järnvägen från Sävsjöström i Nybro.

Tidsmässigt är det sålunda en markant skillnad för tillkomsten av den nordliga och den sydliga delen av hela sträckan från Nässjö till Kalmar. Jag har funnit det lämpligt att dela upp den så att sträckan mellan Nybro och Kalmar berörs i en annan skrift, en planerad sådan om järnvägen mellan Emmaboda och Kalmar.

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

Flera postorter har före eller efter järnvägsepoken haft lantpoststationer. Under den tid de varit förenade med järnväg lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Järnvägens postbiträden är oftast anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personalkort.



Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Nässjö till Nybro. Någon gång berörs kort även utvecklingen för poststationer före järnvägstiden i den mån de fanns då.

Vid vårt lands förvaltningspostkontor har med något enda undantag inte förekommit förening av post- och järnvägstjänst. I denna skrift liksom i tidigare lämnar jag i konsekvens därmed inte några personaluppgifter eller någon järnvägsinformation för orter med förvaltningspostkontor, d v s Nässjö, Vetlanda och Kalmar. Förvaltningspostkontoren i Åseda, Sävsjöström och Nybro har under viss tid varit poststationer, förenade med järnväg, och berörs i resp avsnitt med bl a personaluppgifter under dessa perioder.

Växjö i februari 1999

Erik Lindgren

De ärendekopior som någorlunda täcker redovisningen av tillkomsten av den järnväg som berörs i denna skrift, har fått nr 290, 1303 och 1303 A i mitt numera vid Postmuseum förvarade arkiv. Detta nämner jag till ledning för dem som vid besök där efter det nya millenniets ingång torde ha möjlighet att efter hänvändelse till bibliotekspersonalen få studera ärendena på plats. De innehåller många detaljer som jag tror borde ha återgetts i denna skrift. Jag har tyvärr inte tillgång till dem under den tid jag arbetar med manuskriptet. Inom något år är det, optimistiskt tänkt, troligt att det finns utrymme för ett forskarrum i anslutning till Postmusei bibliotek, där besökare kan dra nytta av arkivet. Någon utlåning av ärendena på sätt som jag medgav under den tiden jag hade arkivet i Växjö, förekommer inte längre.

1914-12-12--1953-02-28

## Gissebäck

Samarbetet mellan post och järnväg löpte bra och det visade sig möjligt att samordna tågstarten den 12 december 1914 med genomförandet av postens omorganisation. Såldes kunde föreståndaren vid stationen i Gissebäck Karl Axel Wilhelm Hellberg redan samma dag ta ansvar för postservice.

I mer än två decennier var han formellt föreståndare men ersattes under senare skedet med en vikarie på grund av att han drabbades av sjukdom. Han avled den 4 januari 1936.

Vikarien var Maj Hellberg, formellt antagen till ordinarie föreståndare från den 20 januari 1936. Hon efterträddes i juni 1949 av Ally Hanna Ingeborg Höglind. Fem kvartal senare tog Sonja Viola Jonsson över. Hon fick tillnamnet Gunnarsson och upplevde poststationens indragning med februari månads utgång 1953.

Ansvar för betjäning av postkunderna överläts till lantbrevbäraren på linjen Nässjö-Gissebäck. Den omorganiserades vid indragningen av Gissebäckens poststation genom att linjerna Nässjö-Toranäs och Gissebäck-Ånhult slogs samman.

1914-12-12--1964-09-30

## Stensjön

I gränsområdet mellan Nässjö och Vetlanda kommuner ligger Stensjön, där en förenad post- och järnvägsstation blev en mer eller mindre självklar följd i samband med tågstarten den 12 december 1914. Johan Leonard Hultqvist blev föreståndare, inledningsvis med 180 kr i årsarvode. När han flyttade till Björköby i december 1931, tog Carl Reinhold Kuhlberg över. Denne hade varit föreståndare för järnvägsstationen i Västrakulla sedan 1922.

Efter Kuhlberg fick följande järnvägsmän ansvara för postservice i Stensjön: Simeon Gustafsson (1939-1955), Karl Gustaf Vilhelm Johansson (1955-1962) och Oskar Edvin Lennart Barkö (1962-1964). Poststationen ersattes med lantbrevbäring med oktober månads ingång 1964. Ett postombud med redovisning till Nässjö förstärkte lantbrevbäringen under en övergångstid på halvtannat år, fram till och med mars 1966.

1914-12-12-1953-06-30

## Rödjenäs

Även i Rödjenäs öppnades en poststation vid tågstarten den 12 december 1914. Till föreståndare antogs Janne Simonsson. Han följdes av Elsa Johansson (1932-1950), Gun Kerstin Elsa Johnsson (1951) och Eivor Inga-Lill Björklund (1951-1953). Föga anlitad kunde poststationen ersättas med lantbrevbäring redan från juli månads ingång 1953.

poststation 1914-12-12-1968-05-11  
postombud 1968-05-13-1979-05-15  
postställe 1979-05-16-1993-12-30

## Björköby

En lantpoststation med namnet Björkö öppnades i anslutning till kronobrevbäringsreformen med 1874 års ingång. Den ersattes med lantbrevbäring redan i oktober 1879. Därefter kämpade socknen vid flera tillfällen förgäves för att få poststationen tillbaka.

Man fick vänta ända tills järnvägen kom till byn. Med tågstarten öppnades den 12 december 1914 en järnvägspoststation, som fick namnet Björköby. Ernst Antoni blev dess föreståndare med 180 kr i årsarvode för själva postsysslan.

Han efterträddes i april 1920 av Gustaf Jarl Ragnar Åstrand, som flyttade till Österkorsberga i december 1931. Därefter svarade följande järnvägsanställda för posten i Björköby: Johan Leonard Hultqvist (1931-1939), Per August Tobiasson (1939-1951), Oscar Reinhold Olsson (1951-1963) och Bror Nils Valter Karlsson (1963-1968).

Poststationen ersattes i anslutning till postens nya transport- och sorteringsorganisation den 12 maj 1968 med ett postombud. Detta organiserades som ett postställe från den 16 maj 1979. ICA-affären engagerades, vars anställda Stina Sjödin formellt ansvarade för postarbetet. Poststället drogs in med 1993 års utgång.

1914-12-12-  
Namn Vetlanda 2 1968-05-12-1989-09-30  
sedan åter namn Ekenässjön

## Ekenässjön

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Ekenässjön utsågs Elias Theodor Gustavsson. Han fick vara med om tågstarten den 12 december 1914. Liksom de flesta kollegerna längs järnvägen fick han inledningsvis 180 kr om året för postarbetet. Med 1916 års ingång höjdes det till 240 kr i Ekenässjön.

I drygt 20 år blev Gustafsson vid sin post. Vid 60 års ålder efterträddes han den 1 april 1935 av Gustaf Ludvig Engdahl, som dessförinnan hade varit föreståndare vid järnvägspoststationerna i Ösjöbol, Västrakulla och Milletorp. Efter honom ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Ekenässjön: John Libert Gustavsson (1948-1950), Åke Nordin (1950-1954), Nils Sixten Nilsson (1954-1965) och Åke Gustavsson (1965-1980). Poststationens namn ändrades den 12 maj 1968 från Ekenässjön till Vetlanda 2.

Detta skulle bli en av vårt lands sista poststationer i järnvägsregi. Den skildes från järnvägen i januari 1980 och flyttades till nya lokaler samtidigt som den organiserades som ett lokalpostkontor. Anna-Greta Lantto vikarierade som postmästare och lämnade över till Irène Enquist.

Namnändringen till Vetlanda 2 hade på sin tid vållat stora protester. Det var inte speciellt för detta fall, utan på olika håll i landet vände sig inte minst hembygdsrörelsens företrädare mot postverkets sätt att utplåna ortsadresser.

Det skulle ändå dröja länge tills postledningen gick med på att ändra inställning. Den 1 mars 1989 beslöt man till sist att införa en ny policy. Den medgav att de som var måna om att få tillbaka sin orts gamla namn som postadress, kunde ansöka om detta. En försöksverksamhet hade inletts året innan. Bland de orter som då fick sina gamla namn som postadress, fanns Ålem och Timmer nabben i Kalmar län (posthistorisk skrift 363). Poststyrelsens beslut begränsade antalet årliga ändringar till tio men även den kvoteringen justerades senare.

Den 1 oktober 1989 var den dag då posten åter fick namnet Ekenässjön. Detta speglades en dryg månad i förväg, då man lördagen den 26 augusti firade samhällets 75-årsjubileum. I längden bar sig inte postkontoret utan det lämnades på entreprenad till F:a Post & Företagsservice och blev därmed ett i den långa raden av "post-i-butik".



På vår tänkta färd tar oss tåget efter Ekenässjön till Vetlanda. Som framgår av förordet lämnar jag de förvaltningspostkontor därhän, vilka inte vid något tillfälle haft post- och järnvägstjänst förenade. Den som så önskar kan ta del av litet information om Vetlanda i boken *Posten i Njudung*" (ISBN 91-970657-8-1). Det är bok nr 12 i den posthistoriska skriftserien.

Vi far snabbt vidare och kommer till

1874-01-01--1962-10-31

## Bäckседа

En lantpoststation öppnades i Bäckseda med 1874 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Vid detta tillfälle stavades poststationens namn Bexheda. Dess förste föreståndare var Maria Linell, efterträdd av David Svensson 1885, som i sin tur lämnade över 1892 till Gustaf Valfrid Svensson.

Bytena kom förhållandevis tätt; efter Svensson blev det Alfred Anderssons tur, följd av Johan August Andersson 1904 och Ernst Hjalmar Håkansson den 1 oktober 1911.

Den sistnämnde tog anställning vid järnvägen och kunde vid tågstarten flytta poststationens inventarier till järnvägsstationen. Formellt blev han entledigad från postverkets tjänst. Hans ersättning för bestyret med posten skulle betalas ut av järnvägsbolaget, som i sin tur fick ett kollektivt belopp från postverket avseende ersättning till alla poststationsföreståndare vid banan.

När Håkansson flyttade till Gullaskröv, blev Gustav Herman Axner Hultqvist föreståndare för järnvägsstationen i Bäckseda 1929, följd 1939 av Märta Elofsson. Hon hade varit föreståndare för poststationen i Varshult. Hon avled i oktober 1960 och hennes efterträdare Paulina Kristina Johanna Nordström fick uppleva poststationens indragning med oktober månads utgång 1962.

Som en tillfällig anordning under en övergångstid efter poststationens indragning fanns i Bäckseda ett postombud till och med oktober 1963.

1914-12-12--1962-10-31

## Snärle

Till de nya järnvägsstationer som utan omsvep kunde förenas med postgöromål vid tågstarten den 12 december 1914 hör också den i Snärle. Följande järnvägsanställda har ansvarat för postservice där: John Linus Emanuel Danielsson (1914-1927), Sture G E Linnér (1927-1928), Johan August Johnsson (1928-1929), Fabian Nikola-

us Arnér (1929-1935), Axner Hultqvist (1935), Hjördis Hillevi Maria Wahlgren (1935-1955), Eivor Inga-Lill Björklund (1955-1956), Paulina Kristina Johanna Nordström (1956-1961) och Ethel Bergman (1961-1962). Poststationen drogs in den 31 oktober 1962.

1874-01-01--  
Namn Korsberga 1972-10-02--

## Österkorsberga

Tåget för oss nu på den tänkta resan till ännu en poststation, som funnits länge före järnvägen. I Korsberga socken öppnades en lantpoststation med 1874 års ingång. Den fick namnet Österkorsberga för att den inte skulle förväxlas med poststationen Korsberga i Västergötland. Denna hade inrättats som en järnvägsstation den 24 november 1873. Med "förstfödslorett" var det kanske riktigt att inte ändra dess namn utan i stället låta den nya poststationen få ett prefix. På äldre datumstämpelavtryck kan man för övrigt se att namnet förekommer tecknat i två ord.

För lantpoststationen i Österkorsberga antogs handlanden Claes Johan Johansson till föreståndare. Clara Forssander övertog den 1895, följd 1904 av Anna Martina Svensson.

Med tågstarten den 12 december 1914 fick Anna Martina finna sig i att lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa inventarier till järnvägsstationen. Där fick stationsinspektör Knut Åke Selander ansvara även för postgöromålen. När han flyttade till Nybro i december 1931, kom Gustaf J R Åstrand till Österkorsberga från Björköby.

Denne efterträddes 1943 av Gustaf Adolf Larsson, varefter följande järnvägsmän ansvarade för posten: Erik Gustaf Ervik (1947-1950), Martin August Eriksson (1950-1963) och Nils Carlsson (1964-1955).

Den 20 oktober 1966 skildes post och järnväg åt och järnvägens postbiträde Ninnie Westberg tog över ansvaret. Hon fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1960. I maj 1969 kunde man flytta in i nya moderna lokaler vid torget. Rörelsen växte och Korsberga blev centrum för postdistribution inom ett stort område. Ansvaret för service till dessa övertogs av Lilly Norrlin vid Ninnie Westbergs avgång.

Trots den till synes ökade trafiken fann Posten AB det nödvändigt att lämna postkontoret på entreprenad. Därmed blev det en "post-butik" hos ICA Matmästaren.



1914-12-12--1967-05-31

## Milletorp

I Milletorp kommer vi till den högst belägna stationen på hela sträckan mellan Nässjö och Kalmar, 291 meter över havet. Stationen i Nässjö ligger två meter högre. När tågen närmade sig Milletorp från Korsberga-hållet mötte en stigning på hela 16 promille.

Vid tågstarten den 12 december 1914 öppnades en poststation i Milletorp med Albin Julius Elmqvist som ansvarig för posten. Den 20 januari 1934 flyttade han till Sävsjöström. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda också för postgöromålen: Gustaf Ludvig Engdahl (1934-1935), Per August Tobiasson (1935-1939), Gustaf Hugo Nordgren (1939-1943), Karl Oskar Adolfsson (1943-1950), Harry Josef Livard Josefsson (1950-1953), Karl Erik Reinhold Högberg (1953-1956) och Yngve Lindh (1956-1967).

Med maj månads utgång 1967 blev järnvägsstationen nedlagd. Kvar blev en obemannad trafikplats och posten måste betjäna berörda kunder med lantbrevbäring.

1914-12-12--1963-05-31

## Ösjöbol

Sist i raden av nya järnvägspoststationer, varom postdirektören i Linköping gjorde framställning till poststyrelsen i sin redovisning av järnvägsärendet till poststyrelsen den 2 november 1914, var den i Ösjöbol. Den öppnades också vid tågstarten den 12 december 1914. Axel Löfgren blev föreståndare.

I augusti 1918 övertog Carl O W Johansson sysslan, följd i juni 1921 av Gustaf Ludvig Engdahl. Denne flyttade i februari 1932 till Västrakulla, varvid Klas E Carlsson tog över. Efter två års vakans på grund av Carlssons förflyttning till Varshult tjänstgjorde Anna-Stina Nystam (1937-1944), innan S Ingeborg V Landin tog över som den siste postchefen i Ösjöbol. Hennes era varade nära två decennier. Trafiken minskade alltmera och poststationen var ingalunda bärkraftig. Den bilåkande lantbrevbäringen Åseda-Kullabo kunde utan svårighet utsträckas och införliva hushåll i Ösjöbol i sitt underlag. Detta gjordes med juni månads ingång 1963 och därmed var poststationen i Ösjöbol indragen.

1874-01-01--

## Åseda

I Åseda möter vi på vår tänkta färd en järnvägsknutpunkt. Där skär vi det långa smalspår som efter hand letade sig fram mellan Växjö och Västervik. Det började med sträckan Växjö-Klavreström med en järnvägspoststation vid dess första ändpunkt den 1 december 1895. 6½ år senare öppnades en järnvägspoststation i Åseda. Då blev föreståndaren för den dåvarande lantpoststationen Carl Julius Strandberg av med sitt kontrakt med postverket på grund av i avtalet förutsedd uppsägning. Före honom hade ansvaret för lantpoststationen vilat på Carl Emil Carlsson (1874-1892) och Emanuel Larsson Landorff (1892-1895).

Strandberg fick lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och andra inventarier till järnvägsstationen i Åseda den 21 juni 1902, där smalspårstationens föreståndare Olof Ericsson tog ansvar för posten. Han efterträddes år 1913 av Axel Evald Holmér, som fick uppleva hur normalspåret söderifrån letade sig fram till Åseda och öppnades för allmän trafik på delsträckan Sävsjöström-Åseda den 16 januari 1914.

Från Nässjö skulle den 74 km långa sträckan fram till Åseda inte öppnas förrän nära nog ett helt år senare. Det var den 12 december 1914 som den delsträckan öppnades för allmän trafik, d v s den dag då man kan tycka att de båda delsträckorna officiellt knöts samman i knutpunkten Åseda.

Det var då inte lång tid kvar tills föreningen av post och järnväg upphörde i Åseda. Detta inträffade den 1 juni 1915, då en separat lokal hyrdes för poststationen. Järnvägsstationens chef Axel Evald Holmér lämnade postinventarierna till 18-åriga Ebba Schönbeck, just ditflyttad från Ljungby. Fyra månader senare organiserades poststationen om till ett självständigt postkontor. Dess chef Fritz Cavalli-Björkman fick 15 underlydande poststationer inom sitt förvaltningsområde, däribland några belägna vid järnvägen Nässjö-Sävsjöström.

Sedan dess har något expeditionellt arbete inte varit förenat mellan post och järnväg i Åseda. Vi lämnar därmed det postkontoret därhän i enlighet med slutraderna i förordet. Mera uppgifter om posten i Åseda och dess omgivande glesbygd finns att läsa i boken *"Berättelser från glesbygd"* (ISBN 91-970657-6-5). Den har nr 9 i den posthistoriska skriftserien.



## Ekhorva

1914-01-16–1956-09-30

Det var inte så givet att alla uppväxande järnvägsstationer skulle förenas med postgöromål. I vissa fall rådde sådan tveksamhet under förberedelsearbetet med omorganisationer under pågående järnvägsbyggnation, att man tog upp statistik över förekommande post till berörd befolkning, särskilt när den redan betjänades med lantbrevbäring.

Under perioden 29 mars - 5 april 1913 hade lantbrevbäraren från Åseda utlämnat blott 30 brev, 4 brevkort, ett rekommenderat brev och ett paket till personer som bodde i Ekhorva. Från dem som bodde där hade han under samma period tagit emot blott 40 brev, tre brevkort och en tidningsrekvisition.

Postmästare Knut Högberg i Växjö ansåg ändå i sitt yttrande i maj 1913, att poststationer borde inrättas både i Ekhorva och i Varshult *"enär befolkningen skulle bliva bättre betjänad av en poststation än av den nu i orten befintliga lantbrevbäringen Åseda-Mada"*. Detta uttalande måste ses mot bakgrunden att den tidens lantbrevbärare inte på något sätt kunde mäta sig med nutidens lantbrevbärare, vilka utan överdrift kan göra skäl för epitetet "rullande postkontor".

När frågan skulle avgöras, fanns det ju ännu en järnvägspoststation i Åseda. Dess föreståndare Axel Holmér fick också ärendet på remiss. Han ville för sin del inte förorda att byta ut lantbrevbäringen mot en poststation. Men när postdirektör David Boberg i Linköping redovisade ärendet till poststyrelsen den 13 september 1913, höll han på postmästare Högbergs uppfattning.

Detta medförde att poststyrelsens beslut tre månader senare inbegrep indragning av lantbrevbäringslinjen från Åseda till Mada. Därför måste postmästaren bland annat underrätta den alldeles nyantagne lantbrevbäraren Johan August Käll om att hans kontrakt skulle upphöra från den tidpunkt, då järnvägen togs i bruk för allmän trafik. Detta inträffade den 16 januari 1914 och Käll fick blicka tillbaka på en rekordkort era som lantbrevbärare.

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Ekhorva antogs vid tågstarten den 16 januari 1914 Gustaf J R Åstrand. Han efterträddes i april 1920 av Gustaf Vilhelm Karlsson-Bergman. Denne hade varit föreståndare för järnvägspoststationen

i Varshult sedan tågstarten. När han pensionerades med 1932 års utgång, tjänstgjorde Sigrd Bergman (1933-1935) och Kerstin Arnér (1935-1938).

Den 1 augusti 1938 tog Siri Johansson över. Hon fick uppleva poststationens indragning den 30 september 1956. Ersättningen blev denna gång en effektiv, bilburen lantbrevbäring från Åseda.

1914-01-16–1952-09-30

## Varshult

Av avsnittet till vänster förstår man hur föreståndaren för järnvägs-poststationen i Åseda, Axel Holmér, var noga med den statistik som han tog upp över lantbrevbärarens verksamhet när det gällde att bedöma behovet av poststationer i Varshult och Ekhorva. Hans yttrande i remissärendet fick följande utformning: *"Orterna kring Varshult och Ekhorva äro glest befolkade och det torde vara tvevelaktigt om poststationer äro åtminstone i början behöfliga"*.

Ändå inrättades redan vid tågstarten en förenad post- och järnvägsstation i Varshult, sedan postdirektör Olof Thormark i Malmö hade biträtt förslaget från postmästare Knut Högberg i Växjö. Även postdirektör David Boberg i Linköping hade denna inställning. Poststyrelsen beslöt på grundval därav att en poststation skulle öppnas även i Varshult.

Beslutet genomfördes således den 16 januari 1914. Gustaf Vilhelm Karlsson-Bergman blev poststationsföreståndare i Varshult. Han fick förflyttning till Ekhorva i april 1920 och Fabian N Arnér tog över, följd 1929 av Johan F Petersson. Denne flyttade till Västrakulla 1934 och efterträddes av Per A Tobiasson. Personal-längden upptar därefter Klas E Carlsson (1935-1938), Märta Elofsson (1938-1939) och Ally H I Höglind (1939-1948). Anna A V Frisk tog över den 10 maj 1948 och fick efter blott litet mer än fyra år vara med om att poststationen ersattes med lantbrevbäring från Åseda. Den förändringen innebar serviceförbättring för kunderna och ägde rum den 1 oktober 1952.



## Sävsjöström

1877-01-01–1970-04-30

På vår tänkta färd kommer vi i Sävsjöström inte bara till utgångspunkten för den först byggda sträckan av järnvägen till Nässjö utan också till ändpunkten för en betydligt äldre järnväg, nämligen den med beteckningen Kalmar Järnväg. Detta företag förvärvade år 1899 aktiemajoriteten i Nybro-Sävsjöströms järnväg, som efter koncession 1874 hade öppnat den 43 km långa sträckan mellan Nybro och Sävsjöström för allmän trafik den 21 oktober 1876. Den återstående delsträckan mellan Nybro och Kalmar ingick i järnvägen från Kalmar till Emmaboda, vilken öppnades för allmän trafik den 8 augusti 1874. Det hela är således ganska komplicerat, men när det gäller Sävsjöström och stationerna på delsträckan fram till Nybro knyter vi an till tidpunkten den 21 oktober 1876.

Denna dag började den allmänna trafiken på normalspåret mellan Nybro och Sävsjöström. Då skulle enligt ett tidigare beslut av poststyrelsen förvaltningspostkontoret i Lenhovda flyttas till Sävsjöström, men detta kunde inte genomföras. Någon poststation inrättades inte heller i Sävsjöströms stationshus vid tågstarten den 21 oktober 1876. På nyåret 1877 genomfördes mot den berörde postmästare Conrad von Hauswolffs önskan flyttningen av postkontoret i Lenhovda till Sävsjöström.

Hans arbete förenades inte med järnväggöromål. Under närmare 30 år fanns det ett förvaltningspostkontor i Sävsjöström, uppenbarligen med chefer som inte trivdes på platsen. Den 1 april 1905 blev det förändring genom att förvaltningspostkontoret avvecklades och ett nytt sådant inrättades i Nybro.

Avsikten var då att förena post- och järnväggöromål i Sävsjöström med stationsföreståndaren som ansvarig för posten. Trafiken var emellertid då alltför omfattande och man beslöt efter ett uttalande av kommunalstämman i Lenhovda, att poststationen skulle vara skild från järnvägen.

Föreståndare för denna blev dåvarande poststationsföreståndaren i Tolg, postexpeditören Hildur Sofia Svensson. Hennes årsersättning på 650 kr inkluderade ersättning för posttransporter från järnvägsstationen till poststationen.

Inger Karolina Lagerström, som hade varit poststationsföreståndare i Heby och Bettna, efterträdde fröken Svensson år 1925 och två år senare tog Ellen Kleist över. Utnämnd till föreståndare för den då nyöppnade poststationen med namnet Kalmar 3 flyttade hon till Kalmar den 1 april 1938.

Nu var det dags att förena post och järnväg i Sävsjöström. Men det skedde inte utan problem. Postmästare Dage Engström i Nybro hade inom sitt förvaltningsområde bl a Sävsjöströms poststation. Han anmälde den 8 februari 1938 till postdirektionen i Linköping, att poststationslokalen i Sävsjöström var synnerligen bristfällig och att rörelsen vid poststationen visade på nedgång.

Han argumenterade kraftigt för en förening med järnvägsstationen bland annat därför att Kooperativa föreningen "Fram" och AB Sävsjöströms Lådfabrik hade begärt hos postdirektionen i ett brev den 26 november 1937 att poststationen inte skulle förenas med järnvägen.

Detta förstärktes av en petition i februari 1938 med underskrifter av snart sagt alla invånarna i Sävsjöström. De protesterade på det bestämdaste mot en förflyttning och uppgav att en sådan åtgärd "kommer att för oss endast medföra nackdelar". Följande citat hämtas ur petitionen:

*"Skall nu posten överflyttas till järnvägsstationen blir följderna, att betjäningen av posten för järnvägens personal blir en bisak, järnvägstjänsten huvudsak, och följderna gå ut över oss postabonnenter. Redan som det nu är har järnvägspersonalen på grund av inskränkning av personal vid järnvägen mycket att göra, så att betjäningen av trafikanterna kommer i andra rummet.*

*Vi kunna för övrigt ej förstå, att järnvägen till men för postbefordrande allmänheten skall göra sig en inkomst på postverket, när det finns tusental personer i vårt land, som både kan sköta och med tacksamhet skulle taga emot en befattning som poststationsföreståndare i Sävsjöström".*

Detta bet inte på postmyndigheterna. Postdirektionen följde postmästare Engströms förslag och skrev i sin framställning till poststyrelsen, att Kalmar Järnvägar önskade få poststationen förenad med järnvägsstationen och att en sådan förening var lämplig även för postverket och korrespondenterna. Avståndet mellan järnvägsstationen och poststationen var 300 meter. Man kunde alltså också spara in transporten mellan tågen och dåvarande poststationens läge. Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 14 februari 1938, att poststationen i Sävsjöström skulle förenas med järnvägsstationen från och med den 1 april 1938.



De stationsföreståndare med anställning vid Kalmar Nya Järnvägs AB, som från den 1 april 1938 ansvarade för postservice i Sävsjöström var följande: Albin Julius Elmquist (1938-1950), John Fingal Johansson (1950-1953), Erik Bernhard Forsell (1953-1955), Gotthard Mauritz Petersson (1955-1962), Folke Halvard Johnsson (1962-1967) och Karl Arvid Olsson (1967-1970). Den sistnämnde fick tillsammans med postbiträdet Stina Högström såsom reellt fungerande ansvarig för postservice uppleva, att poststationen ersattes med lantbrevbäring från Lenhovda den 1 maj 1970.

Det hade sålunda dröjt länge efter tågstarten den 21 oktober 1876 innan någon förening av post och järnväg kom till stånd i Sävsjöström. Många synpunkter på sådan verksamhet kom fram i olika sammanhang. Jag skall här passa på att citera en liten del av ett remissyttrande av postdirektionen i Malmö till poststyrelsen den 23 juni 1939, således bara drygt ett år efter frågan om förening mellan post och järnväg i Sävsjöström avgjordes:

*"Det torde ur allmän synpunkt få anses befogat, att vid sådana järnvägsstationer, där den tillgängliga arbetskraften icke helt behöver tagas i anspråk för järnvägsdriften, denna fria arbetskraft utnyttjas för det allmännas räkning. Därtill kommer också den fördel det innebär, att postgöromålen handhas av rutinerad och kompetent personal. Men en dylik anordning, som sålunda under vissa förhållanden måste anses både lämplig och önskvärd, kan naturligtvis icke utan olägenheter upprätthållas vid sådana trafikplatser, där post- och järnvägs-göromålen var för sig äro av mera betydande omfattning. Då tiden för posttrafikanternas betjänande sammanfaller med tågens ankomst- eller avgångstider, måste givetvis uppstå allvarliga svårigheter att med en ekonomisk begränsning av arbetskraften kunna tillmötesgå trafikanternas anspråk på tidsenlig expediering".*

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

## 1905. CIRKULÄR. N<sup>o</sup> XI.

21.

### *Kungörelse,*

*angående dels öppnande, dels indragning af postkontor jämte poststationer.*

Den 1 nästkommande april öppnas postkontor  
i *Sundbyberg* inom Stockholms län,  
i *Nybro* inom Kalmar län och  
i *Krokön* inom Jemtlands län,  
samtidigt hvarmed poststationerna i *Sundbyberg*, *Nybro* och *Krokön*  
indragas.

Med utgången af innevarande mars månad indrages postkontoret i  
*Sävsjöström* inom Kronobergs län,  
samtidigt hvarmed å platsen öppnas poststation, benämnd *Sävsjöström*.

1877-01-01--1971-12-31  
Postombud 1972-01-01--1976-12-31

## Målerås

På fortsättningen av vår tänkta färd har vi nu kommit in på den näst äldsta delen av spåret, öppnad för allmän trafik den 21 oktober 1876. Här väntade man med att förena post med järnväg till följande årsskifte. Den förenade poststationen i Målerås öppnades sålunda först med 1877 års ingång. Då blev stationsföreståndaren Carl Erik Broberg postansvarig med ett årsarvode på 240 kr för denna del av sysslan.

Med efter hand bättre villkor blev han kvar i nära 27 år och fick uppleva tillkomsten av den förlängda smalspårsjärnvägen från Kosta över Ideholm till Målerås. Den lilla 600 mm-banan fick egen station i Målerås på 485 meters avstånd från den ursprungliga.

För transporten mellan de båda stationerna tecknades ett kontrakt med Kosta järnvägsaktiebolag, som åtog sig att fullgöra denna för 10 kr per månad. De ökade göromålen med den s k sidoposten från smalspårsjärnvägen renderade för övrigt en löneförhöjning för Broberg med 60 kr per år.

Stationsinspektor Johan Edvard Elfving övertog den 16 november 1903 poststationen i Målerås. Med ungefär tio års intervaller följde därefter skiften på chefsposten, då följande föreståndare hanterade både järnvägs- och postärenden i Målerås: Holger Svensson, August C Löfgren, Ernst Hjalmar Håkansson och Gustav A E Forsberg.

Den sistnämnde tillträdde den 1 mars 1949 och nu blev det tätare byten. Under den följande tioårsperioden fick tre föreståndare svara för trafiken: G A H Nyström, K B A Scholander och N G E Fransson.

Poststationen ersattes i januari 1972 med lantbrevbäring från Alstermo och Orrefors. Ett postombud med Ingrid Fransson som ansvarig för skötseln underlättade övergången till lantbrevbäring. Postombudet avvecklades med 1976 års utgång.



1898-06-01–1968-05-11  
Postombud 1968-05-12–1976-10-30

## Gullaskruv

I Orrefors och Målerås hade invånarna kunnat glädja sig åt att få postservice i järnvägsstationerna från 1877 års ingång, d v s drygt två månader efter tågstarten. Mellan de båda nämnda orterna fanns en viss bebyggelse, där man också önskade få del av tågets möjligheter. När en hållplats byggdes i Villköl, vaknade intresset hos Hälleberga sockens invånare att få en poststation. De hade haft tillgång till en lantpoststation under tre år efter 1874 års ingång, men denna drogs in när järnvägspoststationen öppnades i Orrefors.

Två decennier hade förflutit sedan lantpoststationen i Hälleberga upphörde, men man hade närservicen där i gott minne, när man i juli 1897 satte sig att skriva till poststyrelsen i den angelägna frågan. Författare till brevet var bl a komminister J Rosengren och bruksförvaltaren Emil Sterner. De framhöll särskilt följande:

*"Villköl ligger centralt inom Hälleberga församling helt nära kyrkan under det att nuvarande poststationer Målerås och Orrefors äro belägna i församlingens utkanter, den förra i norr och den senare i söder. Det område, där man kommer att begagna sig av en möjligen blivande poststation vid Villköl, är därför ganska omfattande och torde enligt gjort överslag räkna en folkmängd av omkring 1000 personer, i sammanhang varmed vi bedja få påpeka att själva platsen Villköl är synnerligen bebyggd och bebodd, dels till följe av en del mindre industriella yrken, som där drivas, dels särskilt emedan å platsen i fråga ett större glasbruk tillhörande greve A E Lewenhaupt arbetar".*

I brevet framhölls också att komministern i Hälleberga hade tre kvarts mil att färdas mellan pastorsexpeditionen och den närmaste poststationen, *"vilket har till följd att handlingars expedierande fördröjes och blir väsentligen trögare"*. I ett separat brev påpekade komminister Rosengren också, *"att Hälleberga församling å sin centralt belägna plats vid kyrkan ägde förmånen av poststation före anläggningen av Nybro-Sävsjöströms järnväg"*.

Poststationsföreståndare Victor Liljegren i Orrefors, som anade konkurrens, blev tillfrågad och konstaterade - troligen i hopp om avslag på framställningen - att *"av frimärkesåtgången vid Orrefors kommer omkring 1/20-del på Villkölsområdet"*.

Inte heller postmästare Hugo Landergren i Sävsjöström föreföll tilltalad av tanken på en poststation i Villköl. Han ansåg att glasbrukets *"postala behov blivit tillgodosedda genom den lösväska, som ägaren erhållit tillstånd att avgiftsfritt få använda mellan Orrefors poststation och Villköl"*.

Men postinspektör Victor Melander i Malmö hade en annan uppfattning. Han tyckte att framställningen förtjänade avseende, bland annat därför att en poststation i Villköl *"skulle komma att betjäna ett jämförelsevis stort område med ej få korrespondenter, vilka nu äro i postalt hänseende vanlottade"*.

Någon förening av en eventuellt blivande poststation med järnvägens hållplats i Villköl kunde dock inte ske förrän byggnaden blivit utvidgad och en kompetent järnvägsföreståndare tillsatts.

Däremot kunde man låta poststationen inrymmas i den 125 meter från hållplatsen belägna förvaltarbostaden. Så blev också poststyrelsens beslut och bruksförvaltaren Emil Sterner antogs till föreståndare med 125 kr i årsarvode inklusive ersättning för transporterna mellan hållplatsen och poststationslokalen. På landskansliets förslag fick poststationen namnet **Gullaskruv**.

Beslutet trädde i kraft den 1 juni 1898, men Sterner fick behålla sitt kontrakt blott halvtannat år. Hållplatsen blev nämligen tillbyggd och poststationen flyttades dit den 1 november 1899. Stationsföreståndaren Gustaf Wilhelm Petersson blev nu ansvarig för både post- och järnvägsgöromål. Inledningsvis fick han 120 kr i årsarvode för själva postsysslan.

Poststationen blev kvar i förening med järnvägen under nära sju decennier. Den 12 maj 1968 genomfördes en mycket stor omorganisation inom postverket, varvid landsvägstransporter ersatte järnvägsbefordran av postgodset. I samband därmed gjordes stora förbättringar av distributionen till hushåll på landsbygden. För Hälleberga socken innebar detta bland annat utbyggnad av lantbrevbäringsnätet från Orrefors. Det skedde dock på bekostnad av järnvägspoststationen i Gullaskruv, vars sista verksamhetsdag blev den 11 maj 1968.



## Orrefors

1877-01-01-

En lantpoststation öppnades i Hälleberga med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Handlanden Andreas Andersson blev dess föreståndare men måste efter tre år frånträda sitt kontrakt. Hans poststation drogs nämligen in, när en järnvägs-poststation öppnades i Orrefors med 1877 års ingång.

Där fick den sedan drygt två månader redan etablerade stationsföreståndaren Oskar Liljegren ta ansvar för postservice. Hans årsarvode för arbetsinsatsen med post på 240 kr stod sig länge i det stabila penningvärdet. Inte förrän efter 19 år fick han detta höjt till 300 kr. Det blev bättre så småningom, och han lämnade över befattningen till Ernst Leth i juli 1918, var årsarvodet 600 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 420 kr.

Poströrelsens omfattning hade också ökat och det blev allt svårare för järnvägsmannen att ansvara för postarbetet, även om han hade möjlighet att anlita ett postbiträde inom ramen för det medgivna tilläggsanslaget.

Efter ytterligare ett par decennier var det nödvändigt att skilja post och järnväg åt. En postexpedition öppnades den 1 oktober 1938 vid den då genomförda skilsmässan. Dess föreståndare Olga Johansson fick posttiteln stationsmästare.

Ebba Boström och Laura Karlsson blev de två närmast följande cheferna under förhållandevis korta perioder, innan Gustav Frithjof tillträdde 1950. Han stannade i mer än två decennier och följdes 1971 av A Börjesson. Den starka utvecklingen speglas något i det faktum att en lokalutökning 1972 efter flyttning 1958 till då, som stora bedömda, lokaler följdes av ännu större behov. På sommaren 1987 invigdes sålunda nya och ännu större lokaler, nu med postmästare Mona Karlsson som ansvarig. Sedan 1986 hade ny terminologi medfört att alla fasta postanstalter med kundbetjäning kallades postkontor och deras chefer postmästare. Det var slut på den krångliga terminologin, åtminstone för en period på ca 20 år. Nu är den om möjligt ännu svårare att förstå, om man försöker ta del av den information som publikationen "Meddelande minnespoststämplar" förmedlar i nr 1998:16.

Efter A Börjesson hade Karin Felle övertagit ansvaret för posten i Orrefors 1963, följd av Mona Karlsson 1987. Med ett kundunderlag på ca 1600 hushåll, inklusive dem i Alsterbro finns det även i nya Posten AB förutsättningar för att postkontoret i Orrefors består.

1874-01-01--1876-12-31  
1877-01-05--1956-01-31

## Brånahult

Som vi sett på de närmast föregående sidorna gick det drygt två månader efter tågstart innan järnvägspoststationer öppnades utmed sträckan Sävsjöström-Nybro. För en station på samma linje, Brånahult, förlades posten dit mer än tio år efter tågstarten.

I boken "*Humlegubbar*" (ISBN 91-970657-3-0) har jag ägnat fyra sidor åt denna förhållandevis udda händelse. Här gör jag en kort sammanfattning och hänvisar i övrigt till mina humlegubbar, som har fått nr 13 i den posthistoriska serien.

Den lantpoststation som funnits i Brånahult sedan 1874 års ingång vid kronobrevbäringsreformen skulle enligt kontraktet förestås av gästgivaren Gustaf Olsson. Denne lämnade genast över till lantbrukaren N Simonsson. Han flyttade från orten två år senare och kronolänsman C A Forsell föreslogs till poststationsföreståndare med poststationen flyttad till Knalltorp.

Detta motsatte sig postmästare Janne Lagerström i Växjö som föreslog att poststationen skulle dras in. Han accepterade motvilligt poststyrelsens beslut att inspektor F Holmström blev föreståndare på poststationens ursprungliga plats.

På nytt togs frågan om poststationens vara eller icke vara när planerna gjordes upp för omorganisationen i anslutning till att järnvägen började bli färdig. Kronolänsmannen var villig att ta hand om poststationen i sin bostad i Knalltorp men måste samtidigt medge att den kunde ersättas med en lösväska. En sådan kunde utväxlas vid järnvägens hållplats i Brånahult. En torpare i Knalltorp erbjöd sig att sköta utväxlingen och transportera väskan för 25 öre per gång.

Poststyrelsen beslöt, som har framgått tidigare i denna skrift, att postbefordran på den redan i oktober 1876 öppnade järnvägen skulle börja med 1877 års ingång samt att poststationen i Brånahult skulle dras in samtidigt. Men länsstyrelsen vände sig oberoende därav till järnvägsbolaget med en förfrågan om när en sådan byggnad skulle uppföras vid Brånahults anhaltsstation, att en förenad post- och järnvägsstation skulle kunna inrättas där. Järnvägsstyrelsen svarade den 15 december bland annat, att banvakten vid Brånahult kunde ta emot och svara för utväxlingen med tåget av en postväska.

Med 1876 års utgång drogs poststationen i Brånahult in. Efter utväxling av telegram mellan poststyrelsen och länsstyrelsen blev den återinrättad den 5 januari 1877, alltjämt som lantpoststation och nu förlagd till Knalltorp. Länsman C A Forsell ansvarade för dess skötsel, avlöst av Edvard Danckwardt i maj 1879.

Efter en tioårsperiod uppfördes en stationsbyggnad i Brånahult, dit poststationen flyttades den 1 mars 1887. Järnvägsmannen Andreas Håkansson fick ta ansvar för posten och järnvägsstationens läge bedömdes vara fördelaktigt för berörda postkunder. Bebyggelsestrukturen hade hunnit ändras väsentligt under den gångna tiden.

Johan Arvid Andersson tog över efter Håkansson i januari 1903 och fem andra järnvägsmän svarade för postservicen där, innan poststationen drogs in med januari månads utgång 1956. Maj Petersson var då stationsföreståndare. Hon kunde notera att en effektiv lantbrevbärare från Nybro tog över poststationens funktion.

Komna till Nybro har vi nått fram till slutpunkten för vår tänkta resa. Som framgår av förordet, är avsikten att beröra den del av verksamheten på delsträckan Nybro-Kalmar, som var förenad med järnvägstjänst; i en särskild skrift avseende järnvägen Emmaboda-Kalmar. Här inskränker jag mig till att lämna namnuppgifter på föreståndarna vid dessa järnvägspoststationer.

1866-02-01--

#### **Nybro:**

Stationsinspektör John Albert Gottfrid Thernström (1874-1891). Poststationen skild från järnvägen den 1 april 1891 emot önskemål från Kalmar Nya Järnvägsaktiebolag.

1917-01-01--1963-05-25

#### **Västrakulla:**

Poststation öppnad i järnvägsstationen med 1917 års ingång. Carl Peter Kristian Mårtensson (1917-1922), Carl Reinhold Kuhlberg (1922-1931), Gustaf Ludvig Engdahl (1931-1934), Johan Fredrik Petersson (1934-1948), Karl Ragnvald T Gustafsson (1948-1959) och Karl-Erik Sven Gustavsson (1959-1963). Poststationen drogs in den 26 maj 1963.

1874-08-10--

#### **Trekanten:**

Poststation öppnad i järnvägsstationen den 10 augusti 1874. Carl Gustaf Söderlund (1874-1882), Jacob Wilhelm Eriksson (1882-1908), Carl Julius Gunér (1908-1938), Johan Leonard Hultqvist (1938-1947) och Carl Harald Engman (1947-1949). Poststationen skild från järnvägen den 1 februari 1949. Från den 16 april 1998 post-i-butik hos Johanssons Livs (ICA Mat-vrån) vid Gamla vägen.

Namn Tingby 1874-01-01--1874-08-09  
 Namn Smedby 1874-08-10--1972-04-29  
 Namn Kalmar 8 1972-05-01--

#### **Smedby:**

Sedan 1874 års ingång befintlig lantpoststation med namnet Tingby indragen. I stället öppnades den 10 augusti 1874 en järnvägspoststation i Smedby. Gustaf Mauritz Hammar (1874), Nils August Ekeröth (1874-1888), Edvard Carlsson (1888-1911), Knut Åke Selander (1911-1914), Johan Gustaf Åstrand (1914-1921), Nils Fredrik Carlström (1921-1935), Erik Artur Åström (1935-1949), Lambert Regenal Löf (1949-1961) och Thure Georg Julius Thurfors (1961-1957), vakans (1967-1972). Skild från järnvägsstationen den 1 maj 1972 och samtidigt namnändrad till Kalmar 8.