

Postdirektören avstyrkande motiverades med en lång argumentering. Den sammanfattades i handläggarens promemoria vid föredragningen med få ord: "Pd ÖD avstyrker, dels emedan Elgström icke skött pst tillfredsställande, dels emedan hon begärt ersättning för posttransporter som skulle komma att uppstå efter banans öppnande".

Det låg i järnvägsbolagets intresse att förena poststationen. Det förefaller som om personalvårdstänkande avgjort poststyrelsens beslut att inte förena Fagerhults poststation med järnvägsstationen. Fru Elgström kom på så sätt att vara lantpoststationens föreståndare under drygt 30 år. Hon avgick med 1925 års utgång.

Ännu längre blev tjänsteperioden för hennes efterträdare Annie Johansson-Lejon (1925-1965). Hon fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition med oktober månads ingång 1958. I februari 1965 tog Inger Johansson över och fick vara med om 1970-talets ändringar som bl a innebar att benämningen postexpedition ändrades till postkontor. I planeringen enligt organisation "Nät 92" diskuterades möjligheten att låta en entreprenör ta över detta, men lösningen blev indragning av postkontoret den 26 februari 1993. Lantbrevbäring blev ersättningen.

Erik Lindgren

Om Posten vid järnvägen Mönsterås - Fagerhult

Innehåll

	sid		sid		sid
Förord	1	Vackerslätt	12	Kråksmåla	17
Inledning	3	Knivingaryd	13	Flatehult	18
Tålebo	9	Alsterbro	13	Grönskåra	20
Sandbäckshult	10	Skoghult	15	Björkedal	22
Abbetorp	11	Fröskelås	16	Kianäs	24
				Fagerhult	24



Av ett utdrag ur 1904 års post- och järnvägskarta framgår att järnvägen hade planerats mellan Mönsterås och Åseda. Den nådde i verkligheten bara fram till Fagerhult.

Copyright Erik Lindgren

Förlagan tillverkad 1999
Detta är kopia nr

Posthistorisk skrift 369

(3) 176. Mönsterås—Fagerhult. (S J)
(Från och med den 2 september 1940.)

Bri V Buss	Fk Buss	Fkmb Tåg 233	Km						
6.25 6.40	10.35	16.55	—	Mönsterås	7.50	11.32	17.05	18.00	
6.55 7.10	—	17.14	8	Tälebo	7.40	11.18	16.50	—	
	t Alem (11.75)	17.23	12	Sandbäckshult 174...	7.20	11.08	16.20	—	
Bri Tp Hfr Ttöl Tåg 9977					Buss Fk		Buss Tp V	fr Alem Buss Tp Hd	
7.10		17.35	—	Sandbäckshult		10.57	(16.50)	(16.50)	
7.55		18.01	24	Abbetorp		10.35	—	—	
8.19		18.16	31	Vackerslätt		10.22	—	—	
8.32		18.25	34	Knivingsaryd		10.15	—	—	
8.57		18.38	39	Alsterbro (ej f)		10.05	†15.15	—	
9.11		18.49	44	Skoghult 175		9.56	—	—	
Fkmb V Tåg 9977 ¹⁾	Fkmb Hd Tåg 231								
10.00	12.25	18.52	—	Skoghult	9.54	—	—	—	
*10.11	*12.30	18.56	46	Fröskelås	9.46	—	—	—	
*10.23	*12.37	V 19.04	49	Kräksmåla (ej f)	9.42	—	—	—	
*10.43	*12.49	19.15	55	Flatehult	9.30	—	—	—	
*10.56	*12.58	19.26	59	Grönskåra	9.22	†13.48	—	—	
*11.08	*13.05	19.29	62	Björkedal	9.13	—	—	—	
*11.14	*13.12	19.33	65	Kianås	9.09	—	—	—	
11.28	13.22	V 19.50	70	Fagerhult (ej f)	9.00	13.10	13.10	—	
					Tåg 232	Tåg 9978 Ej bak Hfr Ttöl Fk	Tåg 9978 Hfr Ttöl Bri		

1) Hfr MOF dressin.

Förord

Med detta lilla häfte har jag valt att berätta något om posten utmed smalspåret Mönsterås-Fagerhult. Det har sitt speciella intresse som ett exempel på järnvägsplaner vilka inte kunde fullföljas i sin helhet på grund av svikande ekonomi. Målsättningen var att binda samman Åseda med östkusten och ett företag bildades ned beteckningen Mönsterås-Åseda Järnvägs AB.

Koncession beviljades för hela den planerade sträckningen i mars 1899 och den 17 oktober 1902 kunde den första delsträckan öppnas för allmän trafik. Det var det 12 km långa spåret till Sandbäckshult, där det mötte Berga-Kalmar järnväg.

Efter ytterligare drygt två år kunde den andra etappen på 27 km från Sandbäckshult till Alsterbro öppnas för allmän trafik. Därefter blev det kärvare. I tre små etapper öppnades sammanlagt 31 km mellan Alsterbro och Fagerhult för allmän trafik den 20 september 1912, den 4 juni 1913 och den 24 november 1916. Längre kom man inte. Under mellantiden hade bolagsbildningen förändrats flera gånger. Från 1910 blev Mönsterås-Åseda Nya Järnvägs AB ett dotterbolag till Kalmar läns östra Järnvägs AB.

I flera akter i Postens centralarkiv har jag länge före dess överlämnande till Riksarkivet i Arninge haft tillfälle att studera olika överväganden som gjorts på lokal, regional och central nivå för att ordna bäst möjliga postförbindelser i anslutning till den nya järnvägen. Det är handlingar ur dessa akter som i förening med poststyrelsens tryckta cirkulär bildar underlag för berättelsen i denna skrift.

Jag försöker i denna 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 felaktigt utformat.

De berörda postanstalterna existensperioder redovisas. Om de finns ännu, nämner jag något om deras nuvarande status. Flera av dem har före eller efter järnvägsepoken funnits som lantpoststationer.

Under den tid som poststationerna 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 järnvägens tjänst. Biträden är oftast anonyma för postverket, anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personkort.

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 Mönsterås till Fagerhult. Någon gång berörs även utvecklingen för poststationer före järnvägstiden i den mån de fanns då, liksom för järnvägen närliggande lantpoststationer. Detta gäller särskilt sådana som på grund av järnvägens tillkomst fått postföringen dit och därifrån ändrad genom att landsvägspostföringen anpassats till nya förhållanden på grund av järnvägen.

Utgångspunkten för järnvägen är det dåvarande förvaltningspostkontoret i Mönsterås. Vid sådana postanstalter förekom med något enda undantag inte någon förening av post- och järnvägs-tjänst. Därför torde Mönsterås inte vara av något intresse för mina järnvägsintresserade läsare. Jag hänvisar dem som har det till nr 146 i den posthistoriska skriftserien, "Landsbygdspost i Stranda härad".

Växjö i februari 1999

Erik Lindgren

Mönsterås — Sandbäckshult.

Br. Tåg 3.	Fk. Br. Tåg 5.	Fk. Br. Tåg 7.	Br. Tåg 9.	Km.					
8 ¹⁰	11 ³⁵	3 ²⁰	6 ²⁵	—	Mönsterås	9 ³⁵	12 ¹⁵	4 ³⁵	7 ⁵⁵
8 ³¹	11 ⁵²	3 ³⁷	6 ¹⁶	7	Tålebo	9 ¹⁷	12 ²⁹	4 ¹⁹	7 ³⁷
8 ⁴¹	1 ²⁰	3 ¹⁵	6 ⁵³	11	Sandbäckshult 43	9 ⁶	12 ²⁰	4 ¹⁰	7 ²⁶
						Tåg 4. Br. Br.	Tåg 6. Fk. Br.	Tåg 8. Fk. Br.	Tåg 10. Br. Br.
10 ³⁶	—	5 ¹⁵	—		Borga	—	11 ⁵	—	5 ⁴⁰
—	1 ⁵⁰	—	9 ²		Kalmar	6 ⁵⁰	—	2 ³⁰	—

Tålebo tillfördes posttidtabellen den 17 oktober 1902.

Inledning

Kommunikationen mellan posten och järnvägsföretaget visar inte på några särskilda problem för den första etappen av banan. Det föll sig naturligt att öppna en poststation i den mellanliggande järnvägsstationen Tålebo. Vid skärningspunkten med järnvägen mellan Berga och Kalmar tolv kilometer från Mönsterås var det också naturligt med en poststation, inte minst för utväxlingen av post till de i andra etappen tillkommande stationerna västerut.

Posttidtabellen för den första delsträckan återges i avsnittet om Tålebo. Utbyggnaden västerut medförde en ny tidtabell, i tiden samordnad med bandelens öppnande för allmän trafik den 22 januari 1905. Den återges nedan.

Mönsterås—Alsterbro.

Br. Tåg 1.	Fk. 1) Br. Tåg 3.	Plk. 144 Tåg 5.	Fk. Br. M. T. O. Th. F. L. Tåg 9.	Km.					
6 ⁴⁵	11 ³⁰	3 ⁴⁰	8 ³⁵	—	Mönsterås	8 ¹⁶	12 ³⁵	4 ⁵⁰	9 ⁴⁰
7 ⁶	11 ⁴⁶	3 ⁵⁶	8 ⁵²	8	Tålebo	7 ⁵⁹	12 ²⁰	4 ³⁴	9 ²⁵
7 ¹⁵	11 ⁵⁵	4 ⁵	9 ⁰	12	Sandbäckshult 51	7 ⁵⁰	12 ¹¹	4 ²⁵	9 ¹⁶
	12 ¹⁰	4 ²⁰		—	Sandbäckshult	7 ⁵	Tåg 4.	4 ⁵	Tåg 10.
		4 ⁵⁴		23	Abbetorp	6 ⁴¹	Fk. Br.	—	Th. F. L.
	1 ²⁰	5 ³⁰		34	Knifvingaryd	6 ¹⁵		3 ⁸	M. T. O.
	1 ³⁵	5 ⁴⁵		38	Alsterbro	6 ⁰		2 ⁵⁰	Fk. Br.
						Tåg 2. Plk. 144		Tåg 6. Fk. 1) Br.	

1) Fack endast från Mönsterås till Tålebo och Sandbäckshult, från Tålebo till Sandbäckshult och Mönsterås, från Sandbäckshult dels till Tålebo och Mönsterås dels ock till Knifvingaryd och Alsterbro samt från Alsterbro och Knifvingaryd till Sandbäckshult.

De undersökningar angående omläggning av landsvägspostföringen som föregick framställningen till poststyrelsen hade emellertid föranlett reaktioner från åtskilliga kunder. Dessa speglas delvis i ett brev från postinspektionen i Malmö den 10 december 1904 med en sammanfattning av förändringarna och en hemställan om poststyrelsens godkännande av dem.

I andra etappen blev det fråga om att insätta en postkupé. Tidtabellen på sid xx för tillämpning från den 17 oktober 1902 visar att posten mellan Mönsterås och Sandbäckshult sändes med fack. Nu föreslog postinspektionen *"att postbefordran måtte anordnas å hela linjen Mönsterås-Sandbäckshult-Alsterbro i postiljonskupé, med benämning n:r 144, med högst 4 kvadratmeters golvyta i ett tåg om dagen i vardera riktningen, samt i övrigt i fack med brev-låda"*. Vidare föreslogs järnvägspoststationer i Abbetorp, Knivingaryd och Alsterbro, de båda förstnämnda helt nya, medan det redan fanns en lantpoststation i Alsterbro. Denna föreslogs bli indragen. Därvarande föreståndare, fröken Hulda Ida Sjöstedt hade förklarat sig villig att utan föregående uppsägning frånträda sitt kontrakt med postverket av den 5 april 1888 om poststationens skötsel.

Det fanns en landsvägslinje med karrpostföring mellan Läckeby och Lillsjödäl, vilken föreslogs bli indragen på delsträckan mellan Läckeby och Alsterbro. Även här hade erforderlig uppsägning av berörd personal skett. För hemmansägaren Carl Gustaf Theodor Andersson i Bäckebo bifogades i framställningen ett bevis om att han var villig att frånträda kontraktet den 2 november 1897 om postföring mellan Bäckebo och Läckeby. För Johan Alfred Vilander i Kråksmåla gällde att hans kontrakt den 13 april 1894 om postföring på sträckan Bäckebo-Alsterbro-Kråksmåla av linjen Läckeby-Lillsjödäl upphörde *"på grund av kontraktets ordalydelse vid den tidpunkt, då tillfälle beredes att få posten i mer eller mindre mån befordrad å för allmän trafik öppnad järnbana"*.

För tillkommande nya postlinjer, som blev en följd av omläggning av landsvägspostföringen bifogades nya förslagskontrakt för poststyrelsens godkännande. Brevet innehöll också den i dessa sammanhang ofta förekommande förklaringen om anställningsförhållandena. Postinspektionen formulerade sig denna gång på följande sätt:

"Mönsterås-Åseda Järnvägsaktiebolag har i skrivelse meddelat, att järnvägsstyrelsen beslutat att tillförbinda blivande föreståndare vid järnvägens stationer, att med de skyldigheter, som i allmänhet åligger poststationsföreståndare, handhava post- och postsparbanks-görömmål mot åtnjutande av arvoden från Postverket, som Kungl. Generalpoststyrelsen bestämmer och som regleras efter de allmänna grunder, vilka gälla vid bestämmande av avlöningen åt poststationsföreståndare, som tillika är järnvägsstationsföreståndare".

Det hela fungerade från början. Nu skulle emellertid drygt sju år förflyta innan det var dags för den tredje etappen av järnvägen.

Denna gång var det inte postinspektionen i Malmö som redovisade ändringsförslaget till poststyrelsen utan postdirektionen i Linköping. En justering hade skett i landets indelning av postdistrikt och dessutom hade med 1910 års ingång postinspektionerna organiserats om och fungerade som postdirektioner, en beteckning som i stort sett bibehölls ehuru med upprepade geografiska förändringar fram till 1998 års utgång.

Den 23 april 1912 aviserade postdirektör Adolf Malmgren i Linköping sin avsikt att *"så snart ske kan avgiva förslag till postbefordran å järnvägssträckan Alsterbro-Kråksmåla"*. Vad som då hade anmälts var att bandelen Alsterbro-Kråksmåla skulle öppnas för allmän trafik *"under den närmaste tiden, men bandelen Kråksmåla-Grönskåra först under nästa höst"*. Verkligheten skulle visa en tidsförskjutning på åtskilliga månader för bägge sträckorna.

I sitt brev gick postdirektören bl a in på namnfrågorna. Han uppgav att *"stationerna bliva Hinshult, Fröskelås och Kråksmåla"*. Poststyrelsen ansåg *"att inrätta poststation både i Hinshult och Fröskelås på ett avstånd från varandra av allenast omkring 1½ kilometer synes ej åtminstone för närvarande böra ske"*. Han konstaterade också att han vid besök i orten hade *"funnit, att Hinshult är den lämpligaste platsen för en poststation i trakten, samt att något behov av poststation i Fröskelås åtminstone icke för närvarande kan anses föreligga"*.

I fråga om Kråksmåla föreslog postdirektören att lantpoststationen skulle bli kvar med fru Eugenia Gustafva Ström som föreståndare och sålunda inte förenas med järnvägsstationen.

Brevet föranledde poststyrelsen att kommunicera direkt med järnvägsbolaget. Jag har funnit järnvägsföretagets svar den 13 maj intressant, inte minst för att det speglar namnfrågorna och järnvägens syn på allmänhetens behov av kommunikationer. Därför återger jag detta brev i förminskat faksimil på följande sidor (8-9).

Frågan om valet mellan Hinshult och Fröskelås läckte ut under förberedelserna och förorsakade åtskillig skriftväxling med synpunkter från två olika läger. Detta togs upp redan i Kråksmåla kommunalstämma den 19 november 1911. Enligt protokollet tillstyrktes *"på det livligaste inrättandet av poststation i Hinshult"*.

Även om alla förberedelser hade gjorts blev det bråttom i sluttampen. Det var i det längsta ovisst vilken dag järnvägen formellt skulle öppnas för allmän trafik på delsträckan Alsterbro-Kråksmåla. Det blev den 20 september 1912. Detta fick postdirektionen veta samma dag och den nya postföringen kunde således inte börja förrän dagen efter. Telegram till poststyrelsen sid 8.

I 6 835

MONSTERÅS NYA
JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

K. Generalpoststyrelsen.
nr 15114 1912

I 6 835
XIII C

Kungl. Generalpoststyrelsen,

118 den 21 maj 1912 K. M. Stockholm.
Generalpoststyrelsen och uppställ

12 den 28 maj 1912 K. M. Kungl. Poststyrelsen och uppställ
K. M. Kungl. Poststyrelsen och uppställ
Med anledning af Kungl. Styrelsens skrivelse I, b 835 den 3 o.s.

få vi härmed äran meddela, att från vår sida är ingenting att erinras i anledning af Kungl. Styrelsens beslut att öppna poststation i förening med den å nya Järnvägsdeelen Alsterbro-Grönskåra belägna Järnvägsstationen benämnd Bölemåla. Namnet hade vi dock tänkt ändra till Hinshult. Sedan Postdirektören emellertid påpekat namnlighet med en annan poststation Hinshult, har järnvägsstyrelsen beslutat ingå till Kungl. Maj:t med begäran om godkännande af namnet "Öfre Hinshult", mot hvilket namn Postdirektören ingenting anmärkt. Beträffande frågan om inrättande af poststation i Fräskelås, så tillhör det visserligen icke Järnvägsbolaget att därom afgifva yttrande, men vi tillåta oss nämna att trakten där icke är så gles befolkad, samt att en lifligt trafikerad väg från Elghults socken här stöter till. Ortsbefolkningen har särskildt bekostat anläggningen af denna station under förhoppning att där efven skulle bli poststation, och järnvägsstyrelsen har förbundet sig bygga sådant stationshus, att poststation där kan inrättas. Direkta afståndet mellan Fräskelås och Hinshult är visserligen icke mera än ca 2 km, men såsom vägarna gå blir det betydligt längre. Järnvägsbolaget väntar sig också en liflig trafik på denna plats ända ifrån Elghults socken, och därför vore det för allmänheten synnerligen önskvärdt att få poststation där.

I fråga om poststationen i Kråksmåla så hade järnvägsstyrelsen aldrig tänkt sig annat, än att poststationen skulle förenas med järnvägsstationen, sedan denna, som ursprungligen förlagts mera än 1 km ifrån byn i en alldeles öde trakt, nu i stället förlagts intill kyrkoby. Om stationen lagts på den förut bestämda platsen, hade det varit förklarligt om Ortsbefolkningen velat bibehålla poststationen på sin

nuvarande plats, och det har tydligen varit denna tanke, som gjort att kommunalstämman på sin tid hemställt, att poststationen skulle bibehållas där den nu är. Härtill har kanske också bidragit personlig hänsyn till nuvarande poststationsföreståndarinnan.

För Kungl. Postverket skulle det emellertid ställa sig billigt och för allmänheten ur flera synpunkter lämpligare att poststationen i Kråksmåla förenades med järnvägsstationen.

Kalmar den 13 Maj 1912.

För Monsterås Nya Järnvägsaktiebolag
E. Malmgren

Den fjärde etappen, Kråksmåla-Grönskåra, en bara 10 km lång sträcka liksom Alsterbro-Kråksmåla, föranledde också åtskillig skriftväxling. Postdirektör Adolf Malmgren sammanfattade i ett brev till poststyrelsen den 14 oktober 1912 huvuddelarna av vad som dittills hade framkommit. I realiteten skulle det då förflyta närmare åtta månader till tågstart, men han visste ju inte detta när han skrev: "Sistnämnda järnvägssträcka torde inom den närmaste framtiden komma att öppnas för allmän trafik och stationerna å sträckan bliva Flatehult och Grönskåra".

Uppfattningen om behovet av en poststation i Flatehult var delad, men inte minst på tillstyrkan av postmästaren i Kalmar hemställde postdirektören om att den skulle få komma till stånd. I Grönskåra ville han undvika förening av poststationen med järnvägen av hänsyn till lantpoststationens föreståndare. I brevet anmäldes också, att kontraktet med Elias Nilsson i Kråksmåla om landsvägs-postföring på linjen Kråksmåla kunde upphöra "på grund av dess ordalydelse utan föregående uppsägning samtidigt med järnvägs-postbefordrans vidtagande å sträckan Kråksmåla-Grönskåra".

Även i detta fall blev det bråttom i slutet, men telegrammet till poststyrelsen, inlämnat i Linköping den 3 juni 1913 kl 18.15, kunde ändå formuleras så här: "Järnvägspostföringen Kråksmåla-Grönskåra börjar i morgon. Poststationen Flatehult öppnas således i morgon".

Efter ett uppehåll på tre år kommer vi nu till slutetappen av detta ovanliga järnvägsärendet. Den station som det rådde tveksamhet om i detta fall, var den som planerades med namnet Strömma men fick det ändrat till Kianäs. För dess behov talade AB F O Gleisner & Co samt i en särskild petition ett antal personer som bodde i trakten. Någon annan station fanns inte då mellan de båda nya ändpunkterna. Den i Fagerhult belägna lantpoststationen hade tillkommit ovanligt tidigt, redan den 1 september 1864. Den föreslogs bli förenad med järnvägsstationen, men poststyrelsen lät den förbli som lantpoststation. Även här var omorganisationen för postens del så väl förberedd att det inte mötte några svårigheter att genomföra den samma dag som järnvägen togs i bruk för allmän trafik, den 24 november 1916.

Järnvägstrafiken lades ner den 1 september 1959 på huvuddelen av banan, Sandbäckshult-Fagerhult, nedan persontrafiken på den östligaste biten, Mönsterås-Sandbäckshult fortsatte till och med januari 1963. Med början på sid 9 följer vi järnvägen på en tänkt resa i riktning från Mönsterås.

855

Journal nr 54450

TELEGRAM.
K. Generalpoststyrelsen
Ink 20 SFT 1912

Generalpoststyrelsen

Stockholm.

KUNGL. TELEGRAFVERKET.

App. nr >

Kl.	Inflygnstid	Pl.	Ö.	Ö.	Datum	Jr.
1024	1024	1024	1024	1024	1912	11.11.12

Upp. av >

*Järnvägspostförsingerna
i sträckan Åstebro
Präkonnala börjar imor-
gon tidigt med Skrifve-
ke härifrån den 22 juli
poststationerna i Bålema
och Fröskelås öppnas sa-
mtidigt imorgon*

Postdirektören

Upp. av >

Central, Sthlm. Nr 12. 4/1912

1902-10-17-1954-06-30

Tålebo

Under vår tänkta färd på smalspåret kommer vi närmast till Tålebo, när vi har lämnat Mönsterås. Det mötte inte några svårigheter att samordna dagen för den första järnvägssträckan öppnande för allmän trafik, den 17 oktober 1902, med dagen för genomförande av postens omorganisation. Därför inrymdes i den mellanliggande stationen Tålebo en poststation samma dag.

Oskar Werner Vallentin Nilsson blev ansvarig för både post och järnväg under de första fyra åren. Efter honom ansvarade följande järnvägsanställda till dess poststationen drogs in med utgången av juni 1954: Johan Fredrik Thörnqvist (1906-1913), Ernst Gottfrid Olsson (1913-1915), Valfrid Svärd (1915-1920), Oscar Vilhelm Petersson (1920-1922), Per Elof Nilsson (1922-1923), Karl Robert Boström (1923-1926 och 1927-1939), Jenny Boström (1926), Inga Brita Petersson-Svärd (1939-1941 och 1942-1944), Karl Torsten Harry Svärd (1942) samt avslutningsvis åter Karl Robert Boström (1944-1954).

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1902. CIRKULÄR. N^o XII.

(XXX. Tilldelas jemväl poststationerna.)

51.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 17 innevarande månad öppnas poststation vid den inom Kalmar län belägna trafikstationen Sandbäckshult å järnvägslinien Kalmar—Berga samt vid den inom samma län å bansträckan Mönsterås—Sandbäckshult belägna trafikstation, hvars benämning blir Tålebo, så vida detta namn af Kongl. Maj:t i nåder fastställes. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 16 oktober 1902.

E. VON KRUSENSTJERNA.

På detta sätt kungjordes tillkomsten av poststationerna i Tålebo och Sandbäckshult i poststyrelsens cirkulär, som speglar starten för den första etappen av Mönsterås-Åseda järnväg.

Sandbäckshult

Järnvägsknutpunkten Sandbäckshult fick en järnvägsstation först nära fem år efter att trafiken hade kommit i gång på den korsande järnvägen Berga-Kalmar. Kungörelsen om dess tillkomst speglas i illustrationen på föregående sida.

Olof Fredrik Axelsson fick ta ansvar för järnvägspoststationen i Sandbäckshult från dess inrättande den 17 oktober 1902. Hans årsarvode var inledningsvis 240 kr för själva postsysslan. Den 11 mars 1905 begärde han högre ersättning. Detta togs välvilligt upp av postinspektionen i Malmö som i sin redovisning till poststyrelsen bl a skrev följande:

"Poststationen, som är belägen vid järnvägsknutpunkt, har alla dagar med undantag av söndagar att expediera post till eller mottaga post från 14 postförande bantåg. Söndagar expedieras post till och mottages post från 12 bantåg.

Särskilt med hänsyn därtill, att poststationen förmedlar fackpost-utväxlingen mellan postiljonskupéerna å linjen Berga-Kalmar och fyra postanstalter å linjen Mönsterås-Alsterbro, äro göromålen vid poststationen särdeles betungande. I denna postutväxling förekommer större delen av året, i regel tre gånger i veckan, post jämväl till resp. från Öland".

Utväxlingen av s k fackpost tillkom den 22 januari 1905, då postbefordran hade börjat på fortsättningen västerut av "vår bana", dvs delsträckan Sandbäckshult - Alsterbro. Efter postinspektionens förslag gick poststyrelsen med på Axelssons begäran om bättre villkor på grund av det merarbete som förlängningen av järnvägen medförde genom de tillkommande poststationerna i Abbetorp, Vackerslätt och Knivingaryd. Hans årsarvode för arbetet med posten höjdes till 360 kr. Senare fick han också ett biträdesanslag.

Axelssons efterträdare blev Verner Valentin Gustaf Hagström och fram till poststationens indragning den 30 september 1963 ansvarade därefter följande järnvägsmän för postservice i Sandbäckshult: Enock Stefano Theodor Waldemar Karlsson (1932-1941), Jarl Helmer Lindvall (1941-1948), Carl Birger Westman (1948-1954) och Karl Ferdinand Rydberg (1954-1963).

Efter poststationens indragning fanns ett postombud i Sandbäckshult under tiden 1 oktober 1963 - 31 mars 1966. Dess verksamhet var tämligen ringa och berörda hushåll kunde utan svårighet anknytas till lantbrevbäringen.

Abbetorp

Samordningen mellan post och järnväg fungerade bra även för den andra delsträckan av banan, även om det framgår av det nedan återgivna informerade cirkulärets tryckdatum, att postanstalterna runt om i landet sannolikt inte kände till förändringen förrän den var genomförd.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1905. CIRKULÄR. N^R. II.

3.

Kungörelse,

angående dels öppnandet af nya poststationer, dels indragning af nuvarande poststationen Alsterbro.

Den 22 innevarande månad, då bansträckan Sandbäckshult—Alsterbro af Mönsterås—Åsheda järnväg för allmän trafik upplåtes, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda bansträcka belägna trafikstationerna *Abbetorp*, *Knivingaryd* och *Alsterbro* inom Kalmar län.

Samtidigt indrages däremot den nuvarande, inom samma län belägna poststationen *Alsterbro*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 21 januari 1905.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Victor Melander.

Utgifvot den 21 januari 1905.

Stockholm,
K. L. Beckmans
Boktryckeri,
1905.

Amandus Teodor Högner blev ansvarig för post och järnväg i Abbetorp från starten under tolv år. Han efterträddes i april 1917 av Karl Arvid Hilding Gustafsson. Sedan denna flyttat till Hornsö i januari 1920, ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Abbetorp till järnvägens nedläggning den 1 september 1959: Johan Einar Emanuel Andersson (1920-1927), Artur Albin Leonard Johansson (1927-1929), Sven Olof Gunnar Söderlund (1929-1930),

Johan Fabian Theodor Strand (1930-1941), Siri Vega Sofia Rolf (1941-1945) och Inga Ester Clarry Alexsson (1945-1959). Efter järnvägsnedläggningen blev fru Alexsson direktanställd av postverket med poststationen kvar i stationshuset. Den ersattes med lantbrevbäring från Rockneby den 1 september 1965.

1905-01-22-1957-09-30

Vackerslätt

1919-09-01-1957-09-30

Det blev inte någon poststation i Vackerslätt vid tågstarten. I ett brev till poststyrelsen den 20 november 1905 med ett 40-tal namnunderskrifter påtalades att alla stationer vid "Mönsterås-Åseda-järnvägen" utom Vackerslätt hade fått postutdelning. Man tyckte det var orättvist eftersom person- och godstrafiken hade varit större i Vackerslätt än i Knivngaryd. Där hade en poststation ju öppnats vid tågstarten den 22 januari 1905.

Under den följande remissbehandlingen ansåg poststationsföreståndaren i Knivngaryd, att en poststation i Vackerslätt vore "välbehövlig och lämplig", medan postmästaren i Kalmar däremot ansåg den obehövlig. I postmästarens uppfattning instämde postinspektionen i Malmö och poststyrelsen fann vid föredragning den 16 mars 1906, att framställningen inte borde bifallas.

Ett nytt försök i oktober 1913 med kronojägaren Ernst Nyberg som tillskyndare och första namn på en petitionslista behandlades med till synes större allvar. Skogsavverkningar i Uddevallshyttan i Kornsö kronopark var en bidragande orsak till ökad trafik. Sedan postdirektionen i Linköping bl a påpekat, att avståndet från Uddevallshyttan till Knivngaryd inte var mycket längre än till Vackerslätt, ansåg sig poststyrelsen inte böra bifalla framställningen.

En ny framställning fem år senare stöddes av landskansliet i Kalmar och ledde till poststyrelsens beslut att en poststation skulle öppnas i Vackerslätts järnvägsstation den 1 september 1919. Under dess förhållandevis korta existensperiod på 38 år förestods den av Karl Oskar Ludvig Lindholm (1919-1930), August Hilding Johansson (1930-1938) och Aina Margit Svensson (1938-1957).

Redan under Johanssons tid som föreståndare hade det varit på tal att dra in poststationen i samband med en besparingskampanj. Under 1932 granskades ett hundratal poststationer med högst 500 kronor i årlig frimärksförsäljning. Bara ett fåtal av dem drogs in i detta sammanhang, men den i Vackerslätt fanns kvar till september månads utgång 1957.

Knivngaryd

Med tågstarten öppnades en poststation i Knivngaryds järnvägsstation den 22 januari 1905. Förmodligen var man osäker på om en fullvärdig station skulle bli lönsam och flera år uppehölls befattningen på vakans tills Henrik Strömqvist placerades som ordinarie föreståndare. Han efterträddes i november 1916 av Oskar Nilsson, som under drygt ett år hade varit poststationsföreståndare i Flatehult. Bilden känns igen från andra järnvägsföretag - stationsföreståndarna förordnades för tjänstgöring på olika stationer vid järnvägen under anställningsperioden, ibland också på andra samarbetsande järnvägsföretag.

År 1923 tog Per Elof Nilsson över i Knivngaryd för en treårsperiod och därefter ansvarade Anna Emelia Nilsson för verksamheten 1926-1927. Per Elof kom igen 1927, nu fram till 1940, varefter Anna Emelia Nilsson fullföljde sin andra period fram till 1957. Med oktober månads ingång 1957 ersattes poststationen med lantbrevbäring i den omorganisation som också medförde indragning av grannpoststationen i Vackerslätt.

1885-01-01-

Alsterbro

Om hur kampen för en poststation i Alsterbro började redan den 31 augusti 1874 berättas i posthistorisk skrift 44, "Något om posten i Handbörds härad". Här skall jag inskränka mig till att en framställning från A C Scheutz vid Alsterbro glasbruk så småningom ledde till att en lantpoststation öppnades där vid 1885 års ingång med just Scheutz som föreståndare. Hulda Sjöstedt efterträdde honom den 1 december 1885 och var den som fick uppleva järnvägens tillkomst.

Hon blev uppsagd och fick den 22 januari 1905 lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och en del andra inventarier till järnvägsstationen, där föreståndaren Oscar Verner Valentin Nilsson fick ta ansvar för postgöromålen.

Detta vilade därefter på Johan Fredrik Thörnqvist (1907-1916), Henrik Strömqvist (1916-1946), Martin August Eriksson (1946-1950), Otto Georg Rhodin (1950-1953), Karl Ludvig Kroneng (1953-1957) och Tage Eugen Thulin (1957-1958).

Som postbiträde på järnvägsstationen tjänstgjorde sedan maj 1957 Inga-Britt Gunnarsson. Hon skulle ha blivit övertalig vid nedläggning av järnvägssträckan Sandbäckshult-Fagerhult den 1 september 1959, om inte postverket hade funnit det riktigt att behålla en postanstalt i Alsterbro. För denna blev hon anställd som föreståndare.

Posttrafiken visade bli så kraftig ökning att poststationens omsättning räckte till för att organisera den som postexpedition från den 1 oktober 1963. I ny terminologi blev den ett lokalpostkontor 1977, från 1986 med förleden lokal struken. Birgit Karlsson övertog detta postkontor med ansvar för service till ca 700 hushåll, men med svikande kundunderlag, särskilt på betalningssidan fann Posten AB denna serviceenhet olönsam. Den lämnades den 2 maj 1994 på entreprenad till Alsterbaren HB.

Vi lämnar nu på vår tänkta färd den del av järnvägen som utgjorde den 27 km långa sträckan mellan Sandbäckshult och Alsterbro, dvs andra etappen av den i tiden senare långt utdragna byggnationen av den järnväg som förgäves siktade på Åseda.

Som framgår av inledningsavsnittet aviserade i ett brev till poststyrelsen den 23 april 1912 sin avsikt att *"så snart ske kan avgiva förslag till postbefordran å järnvägssträckan Alsterbro-Kråksmåla"*. Vad som då hade anmälts var att bandelen Alsterbro-Kråksmåla skulle öppnas för allmän trafik *"under den närmaste tiden, men bandelen Kråksmåla-Grönskåra först under nästa höst"*. Verkligheten skulle visa en tidsförskjutning på åtskilliga månader för bägge sträckorna. Om hur han i sitt brev gick in på namnfrågorna framgår av inledningsavsnittet. Det som jag närmast skall beröra är namnet på den första stationen, vilken jag inte har berört där. Det rör sig om den plats som senare skulle bli knutpunkt, när bandelen Ruda - Älghult av järnvägen mellan Oskarshamn och Brittatorp fullbordades på 1920-talet.

Den nya järnvägssträckan på 10 km fram till Kråksmåla öppnades för allmän trafik den 20 september 1912 och den nya postorganisationen började dagen efter. Den första stationen på denna sträcka hade namnet **Bölemåla**, men den redovisas i nästa avsnitt under rubriken Skoghult. Anhaltstationen på platsen i fråga hade från början fått namnet (Övre) Hinshult. Nog kan det bli komplicerat ibland i den postala namnfloran.

Skoghult

Vid Hinshults anhaltsstation öppnades den 21 september 1912 en järnvägspoststation med namnet Bölemåla. Stationsföreståndaren Johan Emrik Linus Joakim Johansson fick ansvaret för postgöromålen. Efter något mer än ett år fick han byta ut datum, sigill och försändelseetiketter. Detta berodde på att stationen döptes om till Skoghult den 1 oktober 1913.

Detta namn hade inte förts på tal vid den inledande diskussionen om namnet. Styrelsen för Mönsterås Nya Järnvägsaktiebolag berörde frågan på sätt som framgår av faksimilkopian på sid 6-7. Trots detta blev namnet Bölemåla vid starten. Handlanden Elis Göransson i Fröskelås var emot att poststationen inrättades. Han var rädd för att 'hans' närliggande samhälle skulle bli utan station vid det tillfället och skrev i maj 1912 följande till poststyrelsen:

"Där Hinshults station är förlagd, kommer huvudsakligen Hinshults gård och Torshults by att använda sig av densamma vad beträffar godstrafik, och är det föga troligt att posten där under normala förhållanden kommer att bli av någon nämnvärd betydelse".

Stationsföreståndare Johansson verkade ytterligare tre år efter att hans poststation hade ändrat namn från Bölemåla till Skoghult. Därefter vilade ansvaret för posten på följande järnvägsmän: Erik Valfrid Olsson (1916-1918), Karl Robert Boström (1918-1922) och Amandus Theodor Högman (1922-1930).

Den 14 november 1922 började Skoghult fungera som järnvägs-knutpunkt genom att bandelen Ruda-Skoghult då öppnades för allmän trafik. Fortsättningen 23 km västerut därifrån till Älghultsby öppnades för provisorisk godstrafik den 22 februari 1923 och för allmän trafik den 19 augusti 1923, vilket sålunda inföll under Högmans tid som föreståndare.

Efter honom vilade ansvaret på John Fritiof Palmér (1930-1937), Torsten Karlsson (1937), Johan Bernhard Åström (1937-1948), John Gustaf Alfred Lindqvist (1948- 1951), August Ferdinand Isacsson (1951-1956), Bertil Axel Höglund (1956-1959), Stig Ivan Elof Fransson (1959-1962) och Valter Karlsson (1962-1963). De båda sistnämnda tjänstgjorde efter att bandelen Sandbäckshult-Fagerhult var nedlagd. Poststationen drogs in den 29 september 1963 i anslutning till nedläggning av trafiken på den korsande bandelen Ruda-Älghult-Brittatorp.

1912-09-21-1952-04-30

Fröskelås

Det var som framgår av föregående avsnitt, mot alla odds, som poststationer öppnades både i Bölemåla (Skoghult) och i Fröskelås den 21 september 1912. Den oro som handlanden Elis Göransson i Fröskelås uttalade för att endera stationen skulle falla bort i sammanhanget, skulle visa sig obefogad, även om tillväxten blev större i Skoghult, när järnvägen mellan Ruda och Älgshult drogs förbi där. Men även postdirektören var tveksam. Nedan har jag funnit lämpligt att i faksimil återge postdirektörens kommentar till tvekan om behovet av en poststation i Fröskelås.

Återställles värdsammaast till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Jag byser visserligen fortfarande den uppfattning, att en poststation i Fröskelås icke, åtminstone för närvarande, kan vara af något större behof särskildt med hänsyn till närbelägenheten af den ifrågasatta poststationen i Öfre Hinshult (åberopas postdirektionens skrifvelse i ärendet den 23 sistlidne april).

Då emellertid såväl tillförne som i Kungl. Generalpoststyrelsens förevarande remissakt framställningar gjorts om poststations inrättande i Fröskelås, hvilket synes tyda på att en del korrespondenter ha synnerligen stort intresse af en poststation på platsen, och då det med säkerhet kan beräknas, att utgifterna för en poststation i Fröskelås komma att täckas af inkomsten utaf rörelsen, har jag intet att erinra däremot, att i sammanhang med postbefordrans vidtagande å järnvägsströkan Alsterbro - Kråksmåla poststation inrättas — förutom i Öfre Hinshult — jämväl vid den inom Kråksmåla socken af Kalmar län belagna Fröskelås' järnvägsstation att handhafvas af järnvägsstationens föreståndare mot årsafvode af 180 kronor.



Adolf Malmgren

Järnvägspoststationen i Fröskelås öppnades sålunda den 21 september 1912, dagen efter tågstarten. Gustaf Manfred Franzén blev föreståndare, följd i december 1916 av Per Rudolf Nilsson. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten: Karl Renius William Isaksson (1923-1926 och 1927-1938), Hanna Isaksson (1926-1927), August Hilding Johansson (1938-1940) och Sigrid Annette Johansson (1940-1952).

Redan under R W Isakssons andra period fördes indragning av poststationen i Fröskelås på tal. Den hörde nämligen till det hundratal poststationer som visade på en lägre frimärksförsäljning än 500 kronor per år enligt under 1931-1932 upptagen statistik. För sådana poststationer skulle man bedöma om de skulle bibehållas, dras in eller bytas ut mot stationära lantbrevbärningar (postombud). Poststyrelsen gick varsamt fram trots då rådande depression och för Fröskelås blev det inte någon ändring då.

Det blev det däremot länge före järnvägsnedläggningen. Poststationen ersattes nämligen med lantbrevbärning med maj månads ingång 1952. Som stöd för lantbrevbäraren fanns ett postombud i Fröskelås till 1959 års ingång. Det utväxlade posten med Skoghult via lantbrevbäraren.

1874-01-01-1959-12-31

Kråksmåla

Det fanns en lantpoststation i Kråksmåla sedan 1874 års ingång. Den hade haft tre olika föreståndare under tiden innan järnvägen kom till byn. För dess skötsel ansvarade då Eugenie Gustafva Ström. Hon begärde skriftligen att få kvarstå vid sin befattning även efter järnvägens tillkomst, i denna önskan backades hon upp av Kråksmåla kommunalstämma, som framhöll att poststationens läge ca 300 meter från järnvägsstationen var bättre för den korresponderande allmänheten än järnvägsstationens läge. Postdirektör Adolf Malmgren i Linköping tog detta till intäkt i förening med fru Ströms goda arbetsprestationer för att hemställa hos poststyrelsen att få bibehålla lantpoststationen.

Detta accepterade poststyrelsen och i posttidtabellen angavs beteckningen (*ej f*) efter stationsnamnet Kråksmåla. Efter fru Ströms död i januari 1930 blev dottern Ebba Sofia föreståndare. En begäran från järnvägsbolaget 1933 att få överta postgöromålen ledde inte till någon ändring. Ebba Ström blev kvar som föreståndare till poststationens indragning med 1959 års utgång.

1913-06-04—1957-05-31

Flatehult

Från Kråksmåla byggdes järnvägen vidare mot nordost och den 10 km långa biten därifrån till Grönskåra öppnades för allmän trafik den 4 juni 1913. Postbefordran började samtidigt som framgår av telegramcitaten nederst på sid 7. *"Järnvägspostföringen Kråksmåla-Grönskåra börjar i morgon. Poststationen Flatehult öppnas således i morgon"*.

Det var således den enda mellanliggande stationen på bandelen Kråksmåla-Grönskåra, vilken öppnades för allmän trafik den 4 juni 1913. Och det var inte så självklart att denna skulle förenas med postgöromål.

Under remissbehandlingen ansåg poststationsföreståndare Eugenia Ström i Kråksmåla behovet av en poststation i Flatehult *"ej synnerligen stort"*. Till samma tanke anslöt sig hennes kollega Alma Grönqvist i Grönskåra. Hon konstaterade, att utom Flatehults gård skulle den önskade poststationen *"komma att betjäna trafikanterna i Mjöhults prästgård, Djuphult. Tämshult (länsmansboställe), Höboda och Gällaryd"*.

Kronofogden ansåg i sitt yttrande den 26 augusti 1912, *"att med inrättandet av poststation i Flatehult må tills vidare anstå"*. Normalt brukade kronobetjäningens synpunkter väga tungt, men postmästare Fredrik Björkman i Kalmar delade inte kronofogdens uppfattning. Han skrev bl a följande till postdirektionen i Linköping:

"Efter vad jag inhämtat är vid Flatehult under anläggning en såg och en andra dylik planeras, varjämte under närmaste tiden kommer att öppnas handelsbod på platsen. Rörelsen på orten beräknas följaktligen efter järnvägens öppnande komma att göra ett så avsevärt uppsving att inrättandet av poststation i Flatehult anses av behovet påkallat".

Konstigt nog argumenterade postmästaren också på ett sätt som ofta återfanns efter kronobrevbäringens upphörande hos prästerskapet och civilstatsbetjäningen, men som inte hade uttalats av kronofogden:

"I närheten av Flatehult äro boende såväl kyrkoherden i Kråksmåla församling som kronolänsmannen i Hanbörds härads västra distrikt, vilka för sin korrespondens komma att begagna sig av en blivande poststation i Flatehult. Genom indragning i och med järnvägens öppnande för trafik av postföringen å linjen Kråksmåla-Grönskåra, vari ingår avlämning och avhämtning av post vid läns-

mansbostället i Tämshult, kommer nämnda postutväxling att upphöra och kronolänsmannen i Hanbörds västra distrikt att, därest poststation icke inrättas i Flatehult, för sin korrespondens bliva hänvisad till poststationen i Grönskåra, dit han har tre kilometer längre väg än till Flatehult".

Man kan tycka det var underligt att kronofogden inte berörde detta i sitt yttrande. Postmästarens motivering höll vid prövning i poststyrelsen, som sålunda beslöt efter postdirektionens förslag, att en poststation skulle öppnas i Flatehults järnvägsstation. Någon betydelse hade väl också uttalandet av järnvägsbolagets trafikchef, vilket återges nedan.

Järnvägens stationsföreståndare Walfrid Svärd fick sålunda postansvaret från tågstarten den 4 juni 1913. I september 1916 efterträddes han av Johan Emrik Linus Joakim Johansson. Från november 1922 tog Augusta Maria Johansson över. Hon blev kvar till poststationens indragning. Med juni månads ingång 1957 ersattes den med lantbrevbäring.

*Hon Kronofogden i Asplund och
Hanbörds Härads fogden.*

*Sedan stationen Flatehult nu
blifvit förlagd intill Flatehults gård
och vägen från Djuphult,
Tämshult, Hanboda m. fl. ställen
sammanfatta, anser jag för
nmi del att det var lämpligt om
poststation inrättades därestas
Kalmar d 24 aug 1912
A. Svärd*

1874-01-01–1968-06-29
 Postombud 1968-07-01–1980-04-22
 Postställe 1980-04-23–1993-12-30

Grönskåra

I Grönskåra fanns en poststation sedan kronobrevbäringsreformen 1874. Sergeanten J F O Ljungqvist var dess föreståndare från början och höll sig trots konkurrens om det jobbet kvar till sin död i januari 1905. Efter en kort period med hans änka som föreståndare övertog Alma Elise Grönqvist befattningen den 1 april 1906.

Det låg i järnvägsbolagets intresse att förena posten med järnvägsstationen vid tågstarten på delsträckan Kråksmåla - Grönskåra den 4 juni 1913, men flera krafter motsatte sig detta. Redan i december 1911 daterades en petition till poststyrelsen med ett stort antal underskrifter av berörda postkunder. De ville att "Grönskåra poststation måtte fortfarande förestås av nuvarande föreståndaren fröken Alma Grönqvist, som mot korrespondenter alltid varit tillmötesgående och även skött posten i 6 år som vi antaga till överordnades belåtenhet". Ur petitionen citeras vidare ett avsnitt som belyser ett vanligt problem när det gäller samordning av post- och järnvägstjänst, så som det upplevdes av kunderna:

"Skall postgöromålen skötas på järnvägsstationen kommer alltid järnvägsstöromålen i första hand att ombestyras och då blir det svårare för oss korrespondenter att passa på den, för oss kanske knappt tillräckligt tiden för våra postärenden. Poststationen är nu centralt belägen vid 4 sammanstötande lands- och häradsvägar, men järnvägsstationen kommer antagligen att förläggas 1 kilometer därifrån och då blir avståndet för flertalet ännu längre".

Som framgår av nedre delen på sid 8 ville postdirektören i sin framställning till poststyrelsen undvika förening av poststationen med järnvägen av hänsyn till lantpoststationens föreståndare. Till sin redovisning bifogade han hennes egen önskan, vilken återges i förminskat faksimile på vidstående sida. Poststyrelsen beslöt i enlighet därmed.

Efter fröken Grönqvists död i maj 1932 uppehölls befattningen på vakans tills poststationen förenades med järnvägen den 1 oktober 1932. Harry V F Magnusson fick sköta bägge sysslorna, följd 1941 av Torsten Lillieborg. Sist på plan, som man säger ibland, blev Stig E Fransson (1953-1959). Efter nedläggningen av järnvägstrafiken den 1 september 1959 blev Ester Sjö föreståndare för den ersättande lantpoststationen.

Hon hade vana vid postgöromål efter åtskilliga år som postansvarig i Björkedal och Kianäs och blev ett exempel på hur postverket sökte hjälpa järnvägsbolag med att ta hand om övertalig personal.

Den 1 juli 1968 ersattes poststationen i Grönskåra med lantbrevbäring i förening med ett postombud. Detta flyttades efter drygt två år till gamla apotekshuset. Postombudet fick större befogenheter i och med att det organiserades som ett postställe i april 1980. Ändrad terminologi medförde att benämningen blev postkontor med 1986 års ingång. Men detta var olönsamt och avvecklades i jakten på de små enheterna. Det drogs in med 1993 års utgång.

Som till undertecknads kännedom kommit att Kungl. Generalpoststyrelsen anfordrat utens Kronofogeds och Kronolänsmans utlåtande om lämpligaste platser för poststationer på den under byggnad varande delen Ålsterbro-Grönskåra af Mönsterås järnvägen, får jag, med anledning af bilagde kommunalstämmeprotokoll och ansökan från ett antal korrespondenter vid härvarande poststation, förklara mig villig att fortfarande bestrida den poststationsbefattningen i Grönskåra jag i 6 år innehafvt på vilken Kungl. Generalpoststyrelsen anser lämpligt förskrifva.



Grönskåra den 15 Januari 1912.

*Värdsammaste
 Alma Grönqvist*

Vår låtsasfärd går efter Grönskåra in på den sist byggda delsträckan fram till Fagerhult. Den öppnades för allmän trafik den 24 november 1916 då enligt poststyrelsens beslut den mellanliggande stationen Kianäs förenades med postgöromål öppnades. Vi möter emellertid först en senare tillkommen station i Björkedal.

Björkedal

1923-09-01-1968-05-29

Järnvägsspåret snuddade gränsen mellan Kalmar och Kronobergs län vid Björkedal några kilometer väster om Grönskåra. På andra sidan gränsen låg grannbyn Pikaböl. När disponent Ragnar Lindvall vid Björkshults glasbruk gjorde framställning om en poststation i Björkedal, blev det avslag därför att det vid hållplatsen inte fanns någon lämplig person att sköta posten.

Järnvägsbolaget medgav efter begäran att Björkedal skulle få en fullständig trafikstation, om trafikanterna själva bekostade och uppförde ett godsmagasin. När ett sådant var färdigt, skrev Ragnar Lindvall på nytt till poststyrelsen i november 1922. Han framhöll att det var ganska stora olägenheter för allmänheten att hämta posten i Grönskåra och att underlaget för den önskade poststationen var Pikaböls by, ca 70 personer, Björkshults glasbruk med 75 arbetare samt Björkshultsby med ett tiotal gårdar och ca 100 personer.

Postdirektionen i Linköping sände med tillstyrkan ärendet vidare till poststyrelsen, som begärde närmare utredning om posttrafikens omfattning. Därvid föddes i ett brev från postmästare David Sundstedt i Mönsterås tanken på att dra in poststationen i Kianäs, där omsättningen var låg. Postdirektionen lät järnvägsbolaget uttala sig om detta och fick ett starkt avrådande svar, som återges på vidstående sida. Oroade korrespondenter i Kianäs skrev bl a följande till poststyrelsen i mars 1923:

"Enligt vad ryktet här förmäler skall posten flyttas från Kianäs till Björkedal. Undertecknade, som äro beroende av Kianäs station, få häremot inlägga vår gemensamma protest. Vi ha alla efter förmåga gjort uppoffringar för att få järnvägs- och poststation vid Kianäs och nu önska vi därför även få behålla dessa förmåner".

När postdirektionen också utan resultat undersökt möjligheterna att inrätta en enklare postanordning än en poststation i Björkedal, biföll poststyrelsen framställningen och poststationen öppnades den 1 september 1923. Anna Emilia Johansson blev kombinerad platsvakt och postföreståndare, följd av Kristian Johansson (1927-1940). Därefter tjänstgjorde Anna Emilia under ytterligare åtta år, innan Ester Sjöo tog över 1948. Hon flyttade till poststationen i Grönskåra 1959. Innan poststationen i Björkedal ersattes med lantbrevbäring från Fagerhult med juli månads ingång 1968, ansvarade dessutom Inger K Stern för den (1959-1963) och Ella Bern (1963-1968).

KALMAR—BERGA, KALMAR—TORSÅS
OCH MÖNSTERÅS JÄRNVÄGAR
TRAFIKCHEFEN

Postdirektionen i Östra Distriktet,

Linköping.

Till svar å Direktionens skrivelse av 5 dns (D-n:r 2463/22) får meddela, att en förflyttning av poststationen från Kianäs till Björkedal säkerligen komme att mötas med starkt missnöje från ortsbefolkningens sida, som därigenom skulle få avsevärt längre och obekvämare postförbindelser. Ehuru jag icke på något sätt vill förringa betydelsen av en poststation i Björkedal, utan tvärtom på allt sätt understryka vikten av en sådan, måste jag likväl framhålla att denna i första hand endast får till uppgift att betjäna invid stationen boende eller Björkshults Glasbruk m.fl. i första rummet. Däremot betjänar nu Kianäs längre bort belägna posttrafikanter såsom de i byarna Kianäs, Irhult och vid Björkå Glasbruk boende. Det är nog alltid så, att en nyöppnad post- och järnvägsstation de första åren har en obetydlig rörelse, men att denna tillväxer år från år. Jag har all anledning att antaga så blir förhållandet även vid Kianäs, sedan nu Björkå Glasbruk bl.a. med all säkerhet kan antagas komma att förlägga all sin trafik till denna station. Kalmar den 16 mars 1923.

Brauner

1916-11-24-1952-09-30

Kianäs

Kianäs järnvägsstation fick från tågstarten den 24 november 1916 en poststation med Karl Robert Boström som ansvarig för båda funktionerna. När han i oktober 1918 flyttade till Skoghult, fick Per Emil Nilsson ta över ansvaret. Denne flyttade i sin tur till Tålebo 1922 och följdes i Kianäs av Johan Fabian Theodor Strand.

Under de båda sistnämndas tid som föreståndare undersöktes möjligheten att dra in poststationen, eller som det hette, flytta den till Björkedal på sätt som framgår av de två föregående sidorna. Det blev en lycklig lösning av frågan, troligen delvis tack vare att järnvägens trafikchef i sitt på föregående sida återgivna brev pekade på att trafikunderlaget för Kianäs omfattade kunder i en större omgivning, "trafikanter, såsom de i byarna Kianäs, Århult och vid Björkä glasbruk boende".

Johan Fabian Theodor Strand följdes som stationsföreståndare i Kianäs av Oscar Reonard Petersson 1925. Knappt ett år senare tog Alida Josefina Karlsson vid (1926-1927). Fram till dess att poststationen ersattes med lantbrevbäring den 1 oktober 1952 ansvarade efter Josefina följande järnvägsanställda för postservice: Albert Vilhelm Karlsson (1927-1931), Carl Oskar Borg (1931-1935), Karin Ester Ingegerd Sjöo (1935-1948) och Martha Karlsson (1948-1952).

1864-09-01-

Fagerhult

Den västra ändpunkten på järnvägen kom att hamna på en plats, där en av Smålands tidigaste lantpoststationer fanns. Fagerhult hade begåvats med denna den 1 september 1864, om vars tillkomst i kamp med befolkningen kring den drygt tre år äldre poststationen i Näshult berättas i posthistorisk skrift 44.

Folkskolläraren Carl Johan Rudvall blev den förste poststationsföreståndaren i Fagerhult, följd efter tio år av kollegan Nils Gustaf Elgström. Hans änka tog över 1895 och svarade för ruljangsen under lång tid och ännu medan järnvägen byggdes. Då beslutade kommunalstämman att förorda att hon fick svara för poststationen även efter omorganisationen (protokollsutdrag på vidstående sida).

I sin fem sidor långa redovisning av järnvägsärendet till poststyrelsen den 5 april 1916 (diarienummer 1 b 1016/1916) motsatte sig postdirektör David Boberg i Linköping detta men fick inte gehör vid den slutliga föredragningen.

I. b. 2917

Nr I. b. 2917	
GRUPP	II
INOM	2

K. Generalpoststyrelsen.
Lmk 22 JAN. 1916

Överlämnas till postdirektionen i Östra distriktet för att beviljas övriga handlingar i ärendet den 28 december 1915. Årskoden Kungl. Brevet den 22 januari 1916.

Postdirektionen i Östra distriktet
M. K. 23 JAN 1916
Dnr 2222

Utdrag af Protokoll hållet vid ordinarie kommunalstämma med Sv. gubnets församling i sockentugan den 28 december 1915.

§ 12.

Kommunalstämman beslutade att hos Kungl. Generalpoststyrelsen förorda det fru Jenny Elgström i Fagerhult får förordas poststationen där. Stådes ejvår efter den tid då posten kommer att befordras i den nu under byggnad varande handelen från Trönkära till Fagerhult samt att efter den tid då posten kommer att befordras på järnvägen och så länge fru Elgström förestår handelen och under tiden att poststationen där förläggas, kommunen till denna hysespitt uppbåtar den länshat som hon nu enlat beg. ha betor i sockentugans äfvervånig.

Som öfver
A. Elgström.

Justerat den 31 december 1915.
Joh. Em. Almqvist, A. Elgström.
Kungjörat i Fagerhults kyrka söndagen
den 2 januari 1916 intyggar Aug. Ryberg.
Dett utdraget intyggar
A. Elgström
Kommunalstämmans öfverförat