

175. Oskarshamn—Älghultsby. (S J)

(Från och med den 2 september 1940.)

Fkmb		Hp	Pkp 415	Km					
Tåg 203	Hfr MCF	Tåg 209	Tåg 205						
9.30	14.42	17.00	—	Oskarshamn 172 ...	8.37	8.37	11.35		
*9.45	14.59	17.15	8	Skorpatorp	8.23		11.21		
*9.55	15.10	17.25	13	Grönskog	8.13		11.13		
10.06	15.24	17.36	20	Fliseryd (ej f).....	8.03		11.01		
*10.13	15.31	17.43	23	Finsjö (ej f).....	7.57		10.55		
*10.21	15.41	17.49	28	Ekhult	7.50		10.46		
10.30	15.52	18.00	33	Ruda 174.....	7.40	7.40	10.38		
Fkmb Hfr TtoL Tåg 9975	Fkmb Hd Tåg 213				Tåg 202 Tp V	Tåg 202 Bri			
7.55	10.40	18.10	—	Ruda			10.34		
8.07	10.47	18.18	37	Basthult			10.26		
8.19	10.55	18.26	41	Sinnerskog			10.20		
8.25	10.58	18.42	43	Allgunnen			10.01		
9.01	11.21	18.51	57	Skoghult 176			9.55		
9.22	11.22	18.52	—	Skoghult			9.55		
9.55	11.34	19.04	64	Fröseke (ej f)	9.45	17.22			
10.13	11.45	19.13	71	Rydefors	9.35	17.13			
10.35	11.50	19.20	74	Hohultslätt (ej f)	9.31	17.08			
10.50	12.05	19.35	80	Älghultsby 66.....	9.22	16.59			
					Tåg 204	Tåg 214 V			
					Pkp 415	Bri Tp			
—	15.26	(20.00)		Sävsjöström	(9.05)	16.45			

Om posten vid järnvägen

Oskarshamn - Älghultsby

Innehåll

	sid		sid		sid
Förord	1	Ekhult	9	Skoghult	16
Inledning	3	Ruda	11	Fröseke	17
Skorpatorp	7	Basthult	12	Rydefors	18
Grönskog	7	Sinnerskog	14	Hohultslätt	20
Fliseryd	8	Allgunnen	15	Åkerslund	21
Finsjö	9	Grönlid hpl	15	Älghultsby	23



I detta utdrag ur 1948 års post-, tele- och järnvägskarta noterar man bl a att namnet Älghultsby är understruket. Detta var poststationens namn tiden 9 december 1922 - 8 maj 1948, medan järnvägsstationen hade namnet Älghultsby under hela existensperioden.

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 371

Förord

Med detta lilla häfte berättar jag något om posten utmed en järnväg, som kom till under en period då järnvägsbyggandet hade börjat avta.

Oskarshamn-Älghults järnväg byggdes av två olika bolag, den östligaste delen 1904-1907 och den andra 1917-1923. De båda bolagen slogs tillsammans den 1 juli 1932 och blev då Östra Smålands järnväg. Genom spårets fortsättning västerut från Älghult i december 1922 på Östra Värends järnväg nådde det fram till Britta-torp på Växjö-Åseda-Hultsfred järnväg, varigenom det fanns en genomgående smalspårsförbindelse från Oskarshamn till Växjö.

Koncession för sträckan Ruda-Oskarshamn gavs till Ruda-Finsjö-Oskarshamns Järnvägs AB i september 1904 och den 11 januari 1907 öppnades den 33 km långa sträckan för allmän trafik.

Fortsättningen västerut, Ruda-Älghults Järnväg, fick koncession i december 1917 och i två etapper öppnades den 47 km långa sträckan för allmän trafik, Ruda-Skoghult den 14 november 1922 och Skoghult-Älghultsby den 19 augusti 1923.

Spårvidden var 891 mm, liksom på Östra Värends järnväg, dvs fortsättningen till den punkt, där förbindelse nåddes med Växjö. Några år efter sammanslagning av de båda första bolagen till Östra Smålands järnväg kom detta nya bolag att få en annan ägare, från 1936 Kalmar läns östra Järnvägs AB. Detta räddade inte lönsamheten och den 29 september 1963 lades trafiken ned på sträckan Ruda-Älghult och i juli 1966 på den östliga sträckningen. Postverket genomförde omorganisationer såväl vid järnvägens tillkomst som vid dess nedläggning.

Den uppmärksamme läsare torde notera att hänvisningar görs till postinspektionen eller postdirektionen, ibland "*i Malmö*" ibland "*i Linköping*". Det kan verka förvillande, men det beror på att Kalmar län under den tidsperiod som skriften omfattar, överflyttades, från södra till östra postdistriktet. En annan förändring under den perioden inträffade med 1910 års ingång, då de dittillsvarande postinspektionerna omorganiserades och blev postdirektioner.

Jag försöker i detta häfte liksom i 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 Oskarshamn till Älghult. Någon gång berörs kort även närliggande lantpoststationer 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 förvaltningspostkontoret i Oskarshamn.

Växjö i februari 1999

Erik Lindgren

Inledning

Den östligaste delen av den bana, vars närliggande poststationer berörs i denna skrift, var sträckan Oskarshamn-Ruda, byggd i regi av dåvarande Ruda-Finsjö-Oskarshamns Järnvägs AB. Den öppnades för allmän trafik den 11 januari 1907.

Ändrad postorganisation förbereddes under den sista perioden av byggnadstiden och järnvägspoststationer kunde öppnas samtidigt med trafikstarten i Skorpatorp, Grönskog, Finsjö, och Ekhult. Om det ursprungliga namnförslaget för den sistnämnda stationen berättas i avsnittet på sid 9.

I Fliseryd och Ruda fanns det redan poststationer som framgår av uppgifterna i respektive avsnitt för dessa. Poststationen i Ruda nämns inte i cirkuläret. Där fanns redan en järnvägspoststation vid den korsande banan Berga-Kalmar (posthistorisk skrift 363).

1

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1907. CIRKULÄR. N^R I

1.

*Kungörelse,**angående öppnandet af nya poststationer samt indragning af nuvarande poststationen Fliseryd.*

Innevarande dag, då järnvägslinjen Oskarshamn—Ruda för allmän trafik upplåtes, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda linje belägna trafikstationerna *Skorpatorp, Grönskog, Fliseryd, Finsjö* och *Ekhult* inom Kalmar län.

Samtidigt indrages däremot den nuvarande poststationen *Fliseryd*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 11 januari 1907.

E. VON KRUSENSTJERNA.

e. t.

A. M. Hjorth.

Längre västerut än till Ruda vid den korsande järnvägen mot Kalmar kom man inte då i den i tiden långt utdragna processen med att fylla ett vakuum för järnvägar i den småländska skogsbygden. I Kronobergs län hade Östra Värends järnväg planerats på papperet efter erhållen koncession i juni 1909 på en delsträcka och i juni 1912 på ännu en delsträcka. Här skulle det dröja ända till december 1922 innan den järnvägen öppnades för allmän trafik.

Byggnation av den direkta fortsättningen västerut från Ruda kom att i tiden ganska nära sammanfalla med den nyssnämnda Östra Värends järnväg. Efter erhållen koncession i december 1917 kunde den 24 km långa bandelen Ruda-Skoghult öppnas för allmän trafik den 14 november 1922 och den 23 km långa bandelen mellan Skoghult och Älghultsby den 22 december 1923.

Liksom för sträckan mellan Oskarshamn och Ruda föregicks den postala omorganisationen av täta kontakter mellan postens olika nivåer och järnvägsförvaltningen. I ett brev den 13 juni 1922 redovisade postdirektör David Boberg i Linköping sina sammanfattande förslag till postens omorganisation. Visserligen hade han haft kontakter med järnvägsbolaget men ändå åberopade han inte dessa utan inledde sitt drygt fyra foliosidor maskinskrivna brev med dessa rader:

"Enligt uppgift i pressen torde Östra Värends och Ruda-Älghults järnvägar komma att fullbordas i följande ordning: bandelen Britta-torp-Sävsjöström till den 1 december 1923, bandelen Sävsjöström-Älghult till den 1 december 1923 och bandelen Ruda-Älghult tidigast den 31 december 1922".

Man kan fråga sig var pressen fått dessa tiduppgifter från. Järnvägsbolaget var mycket ungefärlig i sina uppgifter till postverket, något som också speglas i rubriken till tidtabellen på sid 6. Postdirektören nämnde delsträckan Brittatorp-Sävsjöström mycket kort. Den berörde inte östra postdistriktet och ligger utom ramen för denna skrift, eftersom "vårt tåg" bara tar oss till Älghultsby, grannstationen till Sävsjöström på Östra Värends järnväg.

För sträckan Ruda-Älghult kunde postdirektören namnge sex stationer och fem hållplatser med deras avstånd från varandra sinesemellan. Han tillade att *"stations- och trafikplatsnamnen äro ännu ej bestämda, men Järnvägsbolaget har föreslagit dessa namn hos Kungl. Maj:t"*.

Poststationer fanns då i Ruda och Älghult. Järnvägsstationen i Älghult, som var under uppförande, ägdes av Östra Värends järnvägsaktiebolag. De övriga stationerna och hållplatserna byggdes av Ruda-Älghults Järnvägs AB.

Vi känner inte igen de av postdirektören uppräknade stationsnamnen såsom postnamn. Det berodde delvis på att de av järnvägsbolaget till Kungl. Maj:t föreslagna namnen ännu inte var avgjorda. I riktning från Ruda rörde det sig om Elmhultsbro hpl, Sinnerbo stn, Skurebo hpl, Björkelund hpl, Skoghult stn, Kronofors stn, Rydefors hpl, Hohult stn, Åkerslund hpl och Älghult stn.

Postdirektionen ansåg att poststationer behövdes i Sinnerbo, Kronofors och Hohult och hade förhandlat med järnvägsbolaget om skötsel av poststationer där. Omkring 2,5 km från den redan befintliga lantpoststationen i Fröseke byggdes Kronofors' järnvägsstation. Postdirektionen ansåg det *"vara förmånligast, om poststationen i Fröseke indrages och korrespondenterna få nytta av de fördelar, en poststation vid järnvägsstationen otvivelaktigt innebär"*.

I Hohult byggdes en järnvägsstation ca 500 meter från lantpoststationen Björkdala. Här ansåg postdirektionen att *"en flyttning av poststationen i Björkdala till järnvägsstationen i Hohult bör vara endast till fördel för korrespondenterna i orten"*. Förening av post och järnväg i Älghult ansågs lämpligt för postens del, men förhandlingarna hade strandat, då järnvägsförvaltningen hade avböjt detta förslag.

I syfte att förbättra postförhållandena för dem som bodde avsidet från de planerat flyttade resp nytilkomna poststationerna föreslog postdirektionen inrättande resp omorganisation av vissa lantbrevbäringslinjer, som framgår av citat ur slutframställningen nedan.

Postdirektionen redovisade med en enkel kalkyl att omorganisationen skulle medför minskade utgifter för postverkets del. Tanken väcktes också på en poststation i Rydefors, redovisad som hållplats. I en slutlig sammanfattning i ett brev den 30 juni 1923 av de förestående förändringarna berördes bl a Rydefors. Tf postdirektör N Wilander bad då om poststyrelsens beslut bl a *"att poststation icke för närvarande skall inrättas vid Rydefors anhaltstation"*. Mera om detta finns att läsa i avsnittet om Rydefors på sid 18.

Under den tid som hade förflutit mellan redovisningarna till poststyrelsen den 13 juni 1922 och den 30 juni 1923 hade bl a namnfrågorna klarnat. I sin slutplädering hemställde postdirektören bl a, **att poststationer i förening med järnvägsstationer skulle inrättas i Fröseke och Hohultslätt med indragning av lantpoststationerna med samma namn,**

att lantbrevbärarna på linjerna Hohultslätt - Fröseke och Älghultsby - Hohultslätt skulle dras in samt

att lantbrevbärning skulle inrättas mellan Fröseke poststation och Gødeshult.

Oskarshamn-Ruda-Älghults och Östra Värends Järnvägar.

Tidtabell gällande fr. o. m. den dag bandelen Skoghult-Älghultsby öppnas för allmän trafik.

Oskarshamn-Älghultsby							Oskarshamn-Ruda-Älghults järnvägar							Älghultsby-Oskarshamn						
Läsa upptrån och nedåt.														Läsa nedifrån och uppåt.						
Godtg nr 75 II, III	Personlig nr 76 II, III	Personlig nr 77 II, III	Personlig nr 78 II, III	Personlig nr 79 II, III	Personlig nr 80 II, III	Personlig nr 81 II, III	Stationer	Personlig nr 70 II, III	Personlig nr 71 II, III	Personlig nr 72 II, III	Personlig nr 73 II, III	Personlig nr 74 II, III	Personlig nr 75 II, III	Personlig nr 76 II, III	Personlig nr 77 II, III	Personlig nr 78 II, III	Personlig nr 79 II, III	Personlig nr 80 II, III		
	7,10	9,45	11,30	4,00	7,05	8,00	—	80	9,15	12,00	3,30	6,15	11,15							
	7,20	10,01	11,45	4,15	7,20	8,15	—	78	9,00	11,40	3,10	6,00	11,00							
	7,30	10,12	12,00	4,30	7,30	8,25	—	76	8,45	11,25	2,55	5,45	10,45							
	7,40	10,22	12,14	4,45	7,40	8,35	—	74	8,30	11,15	2,45	5,35	10,35							
	7,50	10,32	12,24	4,60	7,50	8,45	—	72	8,15	11,05	2,35	5,25	10,25							
	8,00	10,45	12,31	4,75	8,00	8,55	—	70	8,00	10,55	2,25	5,15	10,15							
							—	68												
							—	66												
							—	64												
							—	62												
							—	60												
							—	58												
							—	56												
							—	54												
							—	52												
							—	50												
							—	48												
							—	46												
							—	44												
							—	42												
							—	40												
							—	38												
							—	36												
							—	34												
							—	32												
							—	30												
							—	28												
							—	26												
							—	24												
							—	22												
							—	20												
							—	18												
							—	16												
							—	14												
							—	12												
							—	10												
							—	8												
							—	6												
							—	4												
							—	2												
							—	0												

En blick på tidtabellen på vidstående sida visar att vi passerar hållplatsen Sörbo efter att vi lämnar Oskarshamn på vår tänkta färd utmed den nu sedan länge nedlagda järnvägen till Älghultsby via Ruda. När vi därefter kommer till Skorpetorp, befinner vi oss ännu i Döderhults socken, det namn som postkontoret i Oskarshamn hade från starten den 1 april 1834 till och med april 1856. När köpingen fick stadsrättigheter den 1 maj 1856, ändrades postkontorets namn.

Skorpetorp ligger i socknens södra utkant. Den nya postorganisationen var klar i god tid och med tågstarten den 11 januari 1907 kunde en poststation öppnas i Skorpetorps järnvägsstation. Förestandaren Karl Ivar Alexius Bäckström fick ta ansvar även för postservice. Efter honom vilade detta på följande järnvägsanställda: Erik Valfrid Olsson (1918-1928), Tore Valter Karl Gustaf Lind (1928-1941), Torsten Axel Erlius Carlsson (1941-1944), Vera Ingegärd Nilsson (1944-1946) och Karin Gunborg Karlsson (1947-1962). Poststationen drogs in med utgången av juni 1962.

Grönskog

Helt odramatiskt fick enligt de ursprungliga planerna Grönskog en järnvägsstation vid tågstarten den 11 januari 1907. På vidstående tidtabell, som tillämpades från den 19 augusti 1923 utan att det anges i rubriken, är Grönskog visserligen markerat som en hållplats, men dess status av poststation fanns kvar.

Den förste förestandare Karl Gustaf Hilding Karlsson fick i detta sammanhang vid järnvägens förlängning till Älghultsby lämna över verksamheten med både post och järnväg till Eugenia B Karlsson (1923-1932). Hon följdes av Ruth Olga Jenny Karlsson (1932-1937), Sven Erik Lind (vakansvikarie 1937), Elfira Maria Elisabet Karlsson (1937-1953) och Britta Alfsol Svensson (1953-1956). Poststationen drogs in med 1956 års utgång.

Tiden från och med kl. 0,2 eftermiddagen till och med kl. 5,22 förmiddagen angives genom understruken minutsiffra.
Tecken x betyder att tåget stannar endast för resandes på- eller avstigning.
Resande, som vid hållplatserna vilja påstå tåg, giva signal till tåget medelst den på plattformen beaktliga "upphållssignalen", och de, som vilja avstå tåg därsteds, skola därom göra anmälan hos konduktören i tåget före dess avgång från närmast föregående station.
Direkta vagnar Oskarshamn-Brittatorp och omvänt i tågen 73 och 76.

Fliseryd

Vårt nästa tåguppehåll sker i Fliseryd. Där fanns en lantpoststation av gammalt datum, öppnad redan den 1 april 1866 med kontor Victor August Oscar Napoleon Wennerström som föreståndare. Enligt en källa skulle poststationen ha varit i verksamhet en månad tidigare, men jag har inte funnit belägg för detta.

När järnvägen byggdes, kom förslaget upp att lantpoststationen skulle få finnas kvar, medan järnvägsbolaget önskade få sköta den. Postmästare Carl Niclas Lange i Oskarshamn vitsordade, att Wennerström *"stadsse skött poststationen i Fliseryd på ett förtjänstfullt sätt och med aldrig sviktande nit och intresse"*. Det positiva utlåtandet finns i ett intyg den 22 augusti 1906, vilket också framhöll att *Fliseryds poststation kan tjäna som mönster för övriga stationer, ty alla redogörelser där äro förvarade i mönstergill ordning"*.

Som framgår av cirkuläret på sid 3, hjälpte inte detta. Där står att "samtidigt indrages däremot den nuvarande poststationen *Fliseryd*" När detta trycktes, hade Wennerström efter 40 års oförvitlig tjänst måst skriva på ett erkännande om beslutet att hans förordnande skulle upphöra samtidigt med att en poststation öppnades i Fliseryds järnvägsstation.

Ändringen ägde rum med tågstarten den 11 januari 1907. Då blev stationsföreståndaren Gustaf Arthur Ström ansvarig för postservice i Fliseryd. Han blev en trojänare på sitt sätt under mer än 30 år. I mars 1941 följdes han av Oscar Manfred Geiring.

Tio år senare gick ansvaret över på Karl Henning Forsander (1951-1958). Denne flyttade till Skene 1958 och Nils Lars Erik Staaf tog över. Under den sista delen av järnvägsepoken för posten i Fliseryd var det Karl Moddy Verner Karlsson, som ansvarade för verksamheten under mars-augusti 1966.

Den 1 september 1965 skildes posten från järnvägen och Gunnar Tindeby blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Tre månader senare statushöjdes poststationen till postexpedition och Gunnar fick posttiteln stationsmästare. Med under 1970- och 1980-talen ändrad terminologi lämnar vid tjänste- och postanstaltsbenämningarna därhän. Maj-Britt Harrysson fick ta över ansvaret för service till ca 570 hushåll med postadress Fliseryd.

De på 1990-talet inledda omorganisationsplanerna enligt projekt "Nät 92" omfattade tanken att överföra postservicen i Fliseryd på entreprenad. Det blev värre än så den 2 juni 1998, då postkontoret i Fliseryd ersattes med lantbrevbäring från Mönsterås.

Finsjö

En av de nya snart sagt självskrivna poststationerna vid tågstarten den 11 januari 1907 öppnades i järnvägsstationen i Finsjö. Stationens föreståndare Adolf Fredrik Ohlsson blev ansvarig för posten. Han flyttade till Blomstermåla 1917 och efterträddes av Jarl Heimar Lindvall.

Från och med juli 1931 fick han ett kontrakt direkt med postverket om att svara för postgöromålen. Då genomfördes nämligen en sk proforma-skilsmässa. Det innebar att poststationen fick vara kvar i stationshuset och skötas av järnvägspersonalen, men ersättningen för själva postsysslan bakades inte längre in i lönen från järnvägsbolaget utan betalades direkt av postverket. Avräkningen mellan postverket och järnvägsbolaget innefattade hyra av lokalen samt ersättningen för postbefordran enligt gällande grunder.

Proforma-skilsmässan hävdades med 1940 års utgång, då Lindvall ännu var kvar. Han flyttade till Sandbäckshult den 1 oktober 1941, varefter följande järnvägsanställda ansvarade för postgöromålen i Finsjö: Ragnar Sixten Johannesson (1941-1945), Allan Konrad Andersson (1945), Nils Ingemar Victor Nelson (1946-1963) och Hilma Elin Linnéa Möller (1963-1966).

Poststationen drogs in vid halvårsskiftet 1966. Under en övergångsperiod till och med juni 1968 förstärktes den ersättande lantbrevbäringen med ett postombud. Detta redovisade till postexpeditionen i Fliseryd.

Ekhult

Ruda-Finsjö järnvägsaktiebolag begärde i sin framställning till Kungl.Maj:t år 1906, att stationerna vid järnvägen som då var under anläggning skulle få benämnas Skorpatorp, Grönskog, Fliseryd, Finsjö och Smålands Bankeberg. Efter Järnvägsstyrelsens granskning fick bolaget komma med ett nytt förslag på namn för den sistnämnda stationen, eftersom *"namnet Smålands Bankeberg lätteligen kunde kom att föranleda förväxling med den vid södra stambanan belägna stationen Bankeberg"*.

Med det därefter föreslagna namnet Ekhult fann poststyrelsen också förväxlingsrisker, nämligen vid slarvigt skrivna adresser på försändelser till Elmhult, Edshult, Elghult och Esphult, men förslaget accepterades ändå.

Både post- och järnvägsnamnet blev alltså Ekhult och poststationen öppnades i järnvägsstationen samtidigt med tågstarten den 11 januari 1907. Per Edward Pilblad blev ansvarig för post och järnväg. Han efterträddes i april 1923 av Ida Otilia Möller och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Ekhult: Naemi Josefina Johansson (1934-1938), Ida Otilia Möller (andra perioden 1938-1942), Linnea Viola Möller (tf 1942-1943) samt Hilma Elin Linnea Möller (1943-1963). När poststationen drogs in den 28 september 1963 vid nedläggning av bandelen Ruda-Älghult-Brittatorp, fick fru Möller förflyttning till Finsjö och fick där senare uppleva även den poststationens indragning.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS
ALLMÄNNA CIRKULÄR



24 september 1963

390

Poststationerna *Allgunnen, Brunby, Dädesjö, Ekhult, Gullberg, Krapperup, Maspelösa, Norrgårda, Näsbykulla, Skoghult, Strandbaden, Varv, Vårendseke* och *Älvan* indras med utgången av den 28 september 1963.

Poststationerna *Askesta, Björnsjö, Bläningsmåla, Dockmyr, Ekeberga, Gottne, Grundtjärn, Håkansö, Knåda, Kåremo, Loning, Långvattnet, Mokorset, Mångbyån, Rön, Sandbäckshult, Ullfors, Valvörs* och *Västerensta* indras med utgången av innevarande september månad.

Efter indragningen skall posten expedieras enligt följande:

Postanstalt som indras	Posten expedieras till	Postanstalt som indras	Posten expedieras till
Allgunnen	Högsby	Långvattnet	Junsele
Askesta	Söderala	Maspelösa	Vretakloster
Björnsjö	Björna	Mokorset	Söderala
Bläningsmåla	Tving	Mångbyån	Lövånger
Brunby	Nyhamnsläge	Norrgårda	Våxjö
Dockmyr	Nyhem	Näsbykulla	Lenhovda
Dädesjö	Braås	Rön	Junsele
Ekeberga	Lessebo	Sandbäckshult	Blomstermåla
Ekhult	Ruda	Skoghult	Alsterbro
Gottne	Moliden	Strandbaden	Höganäs
Grundtjärn	Junsele	Ullfors	Tierp
Gullberg	Vretakloster	Valvörs	Gunnarsbyn
Håkansö	Norrfjärden	Varv	Fågelsta
Krapperup	Nyhamnsläge	Vårendseke	Braås
Knåda	Ovanåker	Västerensta	Tierp
Kåremo	Rockneby	Älvan	Fornåsa
Loning	Indal		

390 Postanstalts-
ändringar

1897-12-08--

Ruda

Komna till Ruda på vår låtsasfärd har vi nått fram till den nordligaste järnvägspoststationen på den korsande linjen mellan Berga och Kalmar. Dess poststation öppnades redan den 8 december 1897 i samband med trafikstarten på denna järnväg, på den tiden redovisad beträffande postens engagemang i en utredning som postinspektör Victor Melander i Malmö avgav till poststyrelsen i ett brev den 20 september 1897. Han föreslog däri bland annat, att förenade post- och järnvägsstationer skulle öppnas vid tio trafikstationer utmed järnvägen mellan Berga och Kalmar, däribland en i Ruda.

Denna förlades under förvaltningspostkontoret i Staby, som från den 1 juli 1899 fick namnet Högsby. Järnvägens stationsmästare Nils Fredrik Löfgren fick ta ansvar för posten i Ruda från och med den 8 december 1897. Han efterträddes redan i november 1898 av Frans Theodor Hagström. I januari 1904 fick Olof Fredrik Axelsson ansvaret för järnväg och post. Denne flyttade ett år senare till Sandbäckshult och fick då Gustaf Herman Bladh till efterträdare, men 1913 kom Axelsson tillbaka. Han blev denna gång nära två decennier i Ruda.

Efter Olof Fredrik Axelssons andra sejour i Ruda ansvarade följande järnvägsanställda för posten där: Karl Arvid Lindahl (1932-1952), Sven Harald Emanuel Strandberg (1952-1961), Hilding Germund Rutger Nyberg (1961-1965) och Ernst Ebbe Birger Eriksson (1965-1967).

Med 1968 års ingång upphörde föreningen mellan järnväg och post, detta i huvudsak beroende på att persontrafiken samtidigt upphörde på järnvägen mellan Berga och Kalmar. Då ersattes järnvägspoststationen i Ruda med en sk postexpedition. Chef för denna med posttiteln stationsmästare blev Ingrid Fredriksson, följd 1977 av Bertil Tindeby. Åtta år senare tog Britt Åbinger över och fick med titeln postmästare i den nya terminologin ta ansvar för service till drygt 700 hushåll. Genom en ny distriktsindelning överfördes norra delen av Kalmar län till region Jönköping 1992. Andra regionförändringar har skett sedan dess.

I projekt "Nät 92" lämnades posten i Ruda på entreprenad men drogs därefter in redan med maj månads utgång 1993.

1923-09-01-1957-08-31

Basthult

Vår tänkta färd fortsätter nu på den linjedel som öppnades för allmän trafik mellan Ruda och Skoghult den 14 november 1922. Första anhalten är Basthult. Där öppnades inte någon poststation förrän den 1 september 1923.

Förseningen, om man nu skall kalla det så, hängde samman med vad som kom fram vid utredningen av en framställning om denna poststation. En petition med ett 50-tal numnunderskrifter kom med önskemål om en poststation vid Elmhultsbro

I sitt yttrande menade postdirektören i östra distriktet att den önskade poststationen skulle få ett alltför litet underlag. I enlighet med postdirektörens önskan beslöt poststyrelsen då att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd.

En ny framställning ledde till att poststyrelsen den 15 december 1922 begärde yttrande från postdirektionen om *"postförbindelsen till Basthult skulle kunna nöjaktigt ordnas genom utväxling av lösväska med Ruda eller Sinnerskogs poststationer, befordrad fram och åter med de postförande tågen"*.

Postdirektionen vidhöll uppfattningen att en poststation var obehövlig i Basthult men tillade följande i sitt yttrande den 16 juni 1923:

"Postanordningarna i orten äro synnerligen billiga för postverket och denna omständighet kan möjligen tala för inrättande av poststation i Basthult ävensom vid möjligen andra småstationer vid linje Ruda-Skoghult."

"Om emellertid poststation inrättas i Basthult, anser postdirektionen sig böra förutskicka, att korrespondenternas krav på inrättande av poststation i Allgunnen och möjligen även i Rydefors vid samma järnvägslinje svårigen kunna tillbakavisas".

Redan en månad senare underrättade poststyrelsen Ruda - Älghults järnvägsaktiebolag om sitt beslut att poststationer skulle öppnas den 1 september 1923 vid Allgunnen och Basthult samt att poststationerna skulle förenas med järnvägsstationerna. I en samtidig skrivelse till postmästaren i Mönsterås fanns också beslut om att en poststation skulle inrättas i Björkedal i Fagerhults socken vid samma tidpunkt (posthistorisk skrift 369).

I Basthult blev E Maria Elisabeth Karlsson föreståndare för järnvägspoststationen. Hon avlöstes 1937 av Anna S A Johansson.

Ännu en järnvägsanställd fick ansvara för posten i Basthult, innan poststationen avvecklades, nämligen Marianne Inga Ottosson (1950-1957). Med september månads ingång 1957 ersattes poststationen med modern och effektiv lantbrevbäring.



KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

CIRKULÄR A.

1923

29 augusti

Nr 33

I:o

Poststationer komma att den nästa 1 september öppnas vid de inom Kalmar län belägna, likabenaämnda järnvägsstationerna, nämligen: vid **Allgunnen** i Högsby socken, **Basthult** i Långemåla socken, **Björkedal** i Fagerhults socken, **Flaten** i Gårdveda socken, **Hultarp** i Virserums socken och **Ödhult** i Mälilla socken.

Öppnande av nya postanstalter m. m.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

ALLMÄNNA CIRKULÄR



20 augusti 1957

286-293

286 Poststationerna *Basthult, Hjärtsäter, Hunnestad, Lerbo* och *Lommaryd* indragas med utgången av innevarande augusti månad. (Dt 906, 1185, 1033, 604 och 538. 57.)

Postanstaltsändringar

Med dessa utdrag ur postens cirkulärsamling blir både "födelse och död" belysta för poststationen i Basthult.

Tidigt hade man övervägt indragning av poststationen i Basthult. Den var en av 23 poststationer inom östra distriktet som vid en undersökning av lönsamheten år 1932 visade sig ha mindre än 500 kronor i årlig frimärksförsäljning. Den gången blev det ingenting av med de flesta ifrågasatta indragningarna, till stor del beroende på att den ekonomiska svackan i 1930-talets början gick över. Det utpräglade lönsamhetstänkande som finns i Posten AB på millenniets sista år var främmande på den tiden.

Sinnerskog

Ett antal personer i Sinnerbo gjorde år 1898 framställning om att få en egen poststation. Under ärendets gång framhöll poststationsföreståndaren i Ruda, att trakten i fråga hade dåliga kommunikationer och tillstyrkte att en poststation skulle inrättas i Sinnerbo. Postmästaren i Staby, där det då fanns ett förvaltningspostkontor, förordande antingen en poststation i Sinnerbo eller lantbrevbäring dit från Ruda. Postmästaren i Kalmar, tillfrågad, ansåg inte någon poststation behövlig i Sinnerbo, men att det fanns skäl att inrätta lantbrevbäring dit från Ruda.

På postinspektionens tillstyrkan beslöt poststyrelsen, att lantbrevbäring skulle inrättas. Denna drogs in efter drygt 20 år i samband med järnvägens tillkomst. Lantbrevbäringens kunder fick då börja utträta sina ärenden vid den järnvägsstation som låg närmast till för dem. För de flesta var detta den med namnet Sinnerskog.

Som framgår av järnvägsbolagets egen tidtabell på sid 6 är Sinnerskog markerat som fullständig station till skillnad från Basthult och Allgunnen. Det tycktes inte heller ha rått någon tvekan om att en poststation skulle öppnas i Sinnerskogs järnvägsstation, när den postala omorganisationen kunde genomföras. Detta var möjligt den 1 december 1922, drygt två veckor efter att den 24 km långa bandelen Ruda-Skoghult hade öppnats för allmän trafik. I postens cirkulär kungjordes det så, som framgår av utdraget nedan.

Däremot fick så snart efter tågstarten de som bodde närmast de samtidigt inrättade hållplatserna Basthult, Allgunnen, Sjönäs och Grönlid inte någon postservice. Som framgår av respektive avsnitt dels på sid 12 och på sid 15 härintill, öppnades dock efter relativt kort tid poststationer även i Basthult och Allgunnen. I Grönlid sökte man däremot förgäves om samma förmån, liksom vid Åkerslund, hållplatsen längre västerut mellan Hohultslätt och Älghultsby.

Gustaf Fredrik Ahl blev föreståndare i Sinnerskog. När han förflyttades till Fröseke den 1 april 1925, tog Gotthard Mauritz Petersson vid. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Sinnerskog: Helge Herman Ohlsson (1934-1935), Edvin Georg N Karlsson (1935-1941) och Agda E Johansson (1941-1957). Poststationen drogs in den 1 oktober 1957.

Den 1 nästkommande december öppnas poststationer, med benämning **Näckten** invid den å järnvägslinjen Brunflo—Sveg belägna hållplatsen Näckten inom Näs socken, Jämtlands län, och med benämning **Sinnerskog** vid den å järnvägslinjen Ruda—Skoghult belägna järnvägsstationen Sinnerskog inom Högsby socken, Kalmar län.

Poststationen i Raftsjön namnförändras vid samma tidpunkt till **Björvallen**.

Öppnande av nya poststationer m. m.

Allgunnen

Som framgår av föregående avsnitt fick de boende vid hållplatserna närmast Sinnerskog vänta nära nog ett års tid efter tågstarten den 14 november 1922 innan de fick tillgång till postal närservice. I Allgunnens järnvägsstation öppnades efter överenskommelse med järnvägsbolaget en poststation den 1 september 1923.

Denna baserades på en framställning, daterad den 28 januari 1923. Till denna var postdirektionen i Linköping positivt inställd under remissbehandlingen och poststyrelsen beslöt då att inrätta poststationer såväl i Allgunnen som i Basthult och Björkedal. Motiveringen var ovanlig, nämligen att postverkets kostnader i området var ganska låga.

Bara tre ordinarie av järnvägsbolaget anställda hade ansvar för postservice i Allgunnen, nämligen Sigrid A G Karlsson (1923-1948), Signe Toll (1948-1957) och Sally A K Sabel (1957-1963).

Poststationen i Allgunnen blev drygt 40 år gammal. Den drogs in den 29 september 1963 i anslutning till nedläggning av tågtrafiken på linjedelen Ruda-Älghult. I det stora omorganisationsärendet för posten i anslutning till detta visade det sig rationellt att låta en lantbrevbärare från Högsby betjäna området.

Postombud 1928-01-01–1961-05-31

Grönlid

I ett brev till postdirekören i Linköping den 23 oktober gjorde ett antal personer i trakten av Grönlids hållplats framställning om en poststation där. Efter poststyrelsens avslag gjordes ytterligare ett försök förgäves 1926.

Det var först efter en resolution av länsstyrelsen i Kalmar som det blev framgång för de sökande. Landskansliet överlämnade den 20 juli 1927 till poststyrelsen en ny framställning med tillstyrkande av bifall. Visserligen avstyrkte postdirektionen men föreslog i stället att en stationär lantbrevbäring skulle anordnas. Beteckningen stationär lantbrevbäring byttes senare ut mot ordet postombud.

Poststyrelsen biföll denna lösning och på så sätt blev Grönlid en av landets primörer när det gällde denna enkla form för fast postanordning. Postombudet öppnades med 1928 års ingång men fick stark kritik på ledarplats i Oskarshamns-Tidningen. Det ansågs ha för liten befogenhet i jämförelse med poststationer. Det bestod ändå till maj månads utgång 1961, varefter lantbrevbäring tog över.

Skoghult

På vår tänkta färd möter vi i Skoghult ett annat smalspår, nämligen järnvägen Mönsterås-Fagerhult (posthistorisk skriftserie 369). Namnet på anhaltstationen där för Mönsterås-Åseda järnväg var ursprungligen fastställt till (Övre) Hinshult. När en järnvägspoststation öppnades där den 21 september 1912, blev namnet Bölemåla. Föreståndaren Johan Emrik Linus Joakim Johansson fick ansvaret för postgöromålen. Efter något mer än ett år fick han byta ut datumstämpel, 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. 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 av "vår järnväg" 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 vår bandel Ruda-Älghult.

Fröseke

Från knutpunkten Skoghult fortsätter vi västerut på den 23 km långa del av järnvägen mellan Skoghult och Älghultsby som öppnades för allmän trafik den 22 december 1923. Den första station vi möter där, har ett mycket tidigare födelsedatum. Den fanns som lantpoststation sedan den 1 december 1898.

Tidigare i detta häfte har nämnts att järnvägsbolaget föreslog namnet Kronofors på stationen närmast lantpoststationen i Fröseke. Det blev emellertid lantpoststationens namn som konserverades även av järnvägen. Om hur berörda korrespondenter fick kämpa för att få lantpoststationen till stånd har jag beskrivit på sid 65-67 i boken *"Berättelser från glesbygd"* (ISBN 91-970657-6-5).

Lantpoststationens föreståndare var från starten den 1 december 1898 handlanden Emil Meijer, följd år 1903 av änkan Vendla Mathilda Meijer. Efter hennes avgång 1920 sköttes poststationen av Leander Gustafsson, tills den flyttades den 22 december 1923 2,5 kilometer söderut till järnvägsstationen.

Där hann fyra järnvägsanställda avlösa varandra som postansvariga, innan det blev skilsmässa mellan post och järnväg den 1 juli 1931. Detta var pro forma på samma sätt som i Finsjö (sid 9). Med 1941 års ingång blev det återförening mellan post och järnväg till dess att nedläggning av trafiken den 29 september 1963 framtvängde en ändring.

Poststationen i Fröseke var fortsatt behövlig och dess sista föreståndare under järnvägstiden Sally Sabel fick anställning i posten. Poststationen fanns kvar vid järnvägen i drygt sex år efter att tågen hade slutat gå. Den flyttades därifrån till nya lokaler 1970 och organiserades om till ett postställe den 1 april 1979. I samband med att nya lokaler togs i bruk i Alstermo den 1 juni 1982 drogs poststället in. Kunderna i Fröseke började då betjänas med lant-brevbäring från Alstermo.

Rydefors

Det framgår av kommentarer till ett brev från postdirektionen i Linköping den 30 juni 1923 om de förestående förändringarna inför tågstarten att bl a Rydefors berördes. Tf postdirektör N Wilander kommenterade den samtidigt föreliggande framställningen från kommunalstämмоordföranden i Älghult om en poststation där. Han ansåg då att en sådan syntes *"knappast vara av behovet påkallad, i synnerhet som lösväskbefordran ju utan nämnvärd olägenhet kan äga rum. Avståndet mellan Rydefors glasbruk, vars innehavare mest ivrat för poststation i Rydefors, och blivande poststationen i Hohultslätt är endast 3500 meter. Avståndet mellan Rydefors glasbruk och Rydefors hållplats torde vara omkring 2000 meter.*

Postdirektionen har emellertid verkställt vanlig utredning ifråga om behovet av poststation i Rydefors. Enligt uppgift från pastors-ämbetet skulle 214 personer över och 113 personer under 15 år få nytta av en sådan poststation. Det är dock att märka, att ett stort antal av dessa personer bliva lika bra betjänade genom en blivande poststation i Hohultslätt".

Efter fortsatt motivering bad postdirektören om poststyrelsens beslut bl a *"att poststation icke för närvarande skall inrättas vid Rydefors anhaltstation".*

Några år senare lyckades glasbruket på platsen utverka att en poststation öppnades. I en framställning till postdirektionen i Linköping tryckte glasbrukets ledning på det faktum, att postgången hade blivit sämre med tillkomsten av järnvägen. Vid postens omorganisation då hade gångposten från Målerås dragits in, vilken till dess passerade Rydefors. Bruket måste därför hämta posten i Hohultslätt, *"vilket är mycket besvärligt och blir ganska dyrbart, i synnerhet under den del av året man ej kan anlita cykelbud".*

I ett senare brev direkt till poststyrelsen uppgav bruksledningen, att man *"ryktesvis erfarit att stationsföreståndaren i Hohultslätt m fl personer därstädes arbeta emot förslaget, emedan de frukta att stationsföreståndarens skrivbiträde blir indraget".* Det återgivna ryktet var troligen sant och utgör ett av många exempel på hur varje ort värnade om det egna reviret.

Postdirektionen fick detta brev på remiss från poststyrelsen och kunde kommentera det samtidigt som den tidigare framställningen från glasbruket redovisades till poststyrelsen. Postdirektionen skrev *"att förbättringar av ortens postala anordningar påkallats av förhållandena".*

Ärendet omfattar ett 20-tal sidor och innehåller åtskilliga poänger. Poststyrelsens beslut gick i glasbrukets favör, även om det fanns många i närområdet, som hellre önskade förbättring av lantbrevbäringen än tillgång till en fast poststation.

Järnvägspoststationen öppnades den 1 mars 1926 med Signe Kristina Karlsson som ansvarig. Hon följdes 1943 av Knut V S Rydén och ett år senare av Anny Ingrid Nyström. Hon fick uppleva poststationens indragning den 31 maj 1959. Poststationen ersattes av lantbrevbäring i förening med en postväska till glasbruket. Denna expedierades från poststationen i Hohultslätt. Det visade sig 15 år senare, att även postväskan kunde avvecklas utan men. Lantbrevbäringen hade byggts ut till postkundernas belåtenhet.



KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS CIRKULÄR A.

1923

21 februari

Nr 7

I : 0

Öppnande av
nya postan-
stalter m. m.

Postkontoret i **Torshälla** indrages med innevarande februari månads utgång och ersättes från nästa mars månads början med poststation. Vid sistnämnda tidpunkt öppnas därjämte poststation, benämnd **Tegnefors**, inom Björkviks socken, Södermanlands län, varjämte namnet å poststationen i *Björkdala* förändras till **Hohultslätt**.

Illustrationen ovan avser nästa sida.

Det var inte bara järnvägen som framkallade ändringar av poststationers namn. Lantpoststationen i Björkdala fick heta Hohultslätt från den 1 mars 1923, mer än fem månader innan bandelen Skoghult-Älghultsby öppnades för allmän trafik.

Namn Björkdala 1914-01-01--1923-02-28
 Namn Hohultslätt 1923-03-01--1968-05-31
 Namn Alstermo 1968-06-01--

Ej poststation

Hohultslätt

Efter omfattande utredningar om postförhållandena i östra delen av Älghults socken inrättades med 1914 års ingång en lantpoststation med namnet Björkdala. Det kunde ha skett på bekostnad av den då 16 år gamla poststationen i Fröseke, men som framgår av föregående avsnitt fick denna vara kvar.

I Björkdala blev handlanden Ivar Berg föreståndare, följd i oktober 1918 av Anna Berg. Under knappt tio år fanns poststationen kvar med sitt ursprungliga namn. Detta ändrades den 1 mars 1923 till Hohultslätt, som framgår av cirkulärutdraget på föregående sida.

Med järnvägens tillkomst flyttades poststationen till järnvägsstationen den 19 augusti 1923. Per Edward Pilblad fick ta ansvar för postärendena. Sedan 1910 hade han förestått poststationen i Ekhult. Under hans tid skildes poststationen pro forma från järnvägen på samma sätt som t ex i Finsjö och Fröseke. Han hade sålunda kvar sin järnvägstjänst men ett separatavtal med postverket. Proformaskilsmässan upphörde med 1940 års utgång.

Vid 63 års ålder överlämnade Pilblad i mars 1943 poststationen till K A H Gustafsson som i sin tur fick se S H E Strandberg som sin efterträdare i juni 1949. Med 1953 års ingång tillträdde Sture Georg Hjelmér. Rörelsen blev alltmer omfattande och innan tanken på nedläggning av järnvägen hade vuxit fram, skildes post och järnväg den 1 juli 1955. Samtidigt höjdes poststationen till postexpedition.

Efter en vakansperiod blev Birgit Andersson chef 1957 med posttiteln stationsmästare. Hon fick vara med om att postexpeditionen bytte namn från Hohultslätt till Alstermo den 1 juni 1968. Med 1970- och 1980 talens omorganisationer infördes termen postkontor i två etapper. Ann-Helen Nilsson övertog befattningen som postmästare år 1986, när Birgit Andersson flyttade till Nässjö.

Åkerslund

Tidigare i detta häfte kan man läsa om försöket att få en poststation i Grönlid med resultatet att man lyckades få service i form av ett postombud. Landsfiskal Ernst Kjellerstedt skrev den 24 juli ett brev i liknande syfte till poststyrelsen, vilket också undertecknades med instämmande av ett antal personer i trakten.

Han började sitt brev med följande rader: "*Sedan undertecknad, landsfiskal i Lenhovda distrikt, försport att nyanlagda järnvägen Ruda-Älghult under de närmaste dagarna skall öppnas för allmän trafik ävensom att Åkerslund anhaltstation å denna järnväg icke skall bli postanstalt, får jag på egna och här boende posttrafikanters vägnar härmed värdsamt anhålla att Kungl. Styrelsen ville taga i övervägande huruvida dylik postanstalt skulle kunna anordnas vid denna anhaltstation.*"

Skälen för denna ansökning äro att Älghultsby poststation är flyttad omkring tre kilometer längre bort från Åkerslund än den ursprungliga Älghults poststation eller närmare sex kilometer från Åkerslund. Till anhaltstationen här är väglängden knappt en kilometer".

Efter remissbehandling redovisade postdirektionen i Linköping ärendet till poststyrelsen den 29 augusti 1923 på sätt som framgår av nedan och på nästa sida återgivna förminskade faksimile. Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 7 september 1923 inte ärendet "*böra för närvarande föranleda någon Styrelsens åtgärd*".

I bilagda till Kungl. Generalpoststyrelsen ställda skrifvelse har landsfiskalen i Lenhofda distrikt, som är bosatt i Åkerslund, och öfriga i trakten boende korrespondenter hemställt, att poststation måtte inrättas vid Åkerslunds anhaltstation å Ruda - Älghults järnväg.

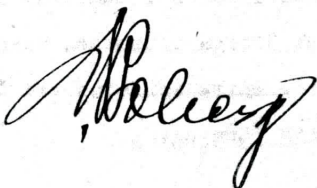
Pdir. i Ö.D., i anledning af framställning om poststations inrättande vid Åkerslunds anhalt å Ruda - Älghults järnväg.

Åkerslund ligger endast 2 km. från Hohultslätts och 4 km. från Älgultsby poststation. På grund däraf och då trakten är gles befolkad, har postdirektionen vid afgifvande af tidigare förslag om omreglering af postanordningarna i orten icke ansett sig böra ifrågasätta inrättande af poststation i Åkerslund. I dagarna verkställd utredning har visat, att endast 36 personer öfver och 20 personer under 15 år skulle få nytta af en dylik poststation. Verkställd räkning af posten till de korrespondenter, som skulle komma att betjänas af en poststation i Åkerslund, har visat, att från en blifvande poststation där skulle i medeltal per dag utdelas 4 bref och 5 tidningar. Något skäl för inrättande af poststation i Åkerslund eller landtbrefbäring dit föreligger således icke.

Enligt bilagda meddelande från postmästaren i Nybro har landsfiskalen sedermera förklarat, att han kan få sin post afhämtad i Älgultsby genom banvakten i Åkerslund.

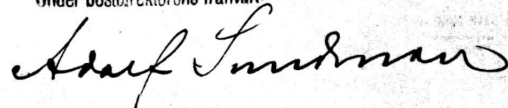
Hemställes att framställningen icke måtte föranleda till någon Kungl. Generalpoststyrelsens åtgärd. Linköping den 29 augusti 1923.

1 framställning.
1 skrifvelse.
2 utredningar.
1 uppgift.
1 karta.



Åkerstället till Kungl. Generalpoststyrelsen. Sökanden är underriktad.

Under postdirektörens frånvaro



Älgultsby

Älgult var en av det femtiotal socknar i Kronobergs län, vilka fick egna poststationer med 1874 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Handlanden Rodrick Rönqvist blev föreståndare och fick uppleva flera olika chefer genom att Älgults poststation flyttades mellan förvaltningsområdena under en föränderlig period (Växjö, Lenhovda, Sävsjöström och Nybro).

Urmakaren Abraham Karlsson efterträdde Rönqvist 1890, följd av skraddaren Karl Edvard Johansson 1912. När Östra Värends järnväg öppnades för allmän trafik mellan Sevedstorp (strax intill Brittatorp) och Älgult den 9 december 1922, flyttades poststationen till järnvägsstationen och fick slutändelsen -by.

Nu ansvarade järnvägens folk för posten, i tur och ordning Johan Emil Pålsson, Bror Hjalmar Landqvist, Adolf Fredrik Berggren, Gunnar Egron Robert Wedin, Oskar L V Cedell och Tore V Åberg. Den sistnämnde hade allt större kännning av ökad trafik och befridades från postgöromålen med oktober månads ingång 1956. Då höjdes poststationens status till postexpedition och skildes från järnvägen. Roland Johansson blev dess föreståndare med posttiteln stationsmästare, efterträdd av Gun-Britt Nordh.

Postnamnet ändrades från Älgultsby till Älgult redan från den 9 maj 1948. Älgults socken hade under perioden efter kronobrevbäringsreformen haft flera poststationer men de hade dragits in efter hand, något som också drabbade den med socknens namn genom avvecklingen den 1 oktober 1993.

Vi har med Älgult nått slutpunkten av vår tänkta tågresa. Förbindelsen med Växjö gick med Östra Värends järnväg via Sevedstorp och Växjö-Hultsfred-Västerviks järnväg. Den västra ändpunkten för Östra Värends järnväg är känd som den förenade post- och järnvägsstationen i Brittatorp. Anknypningspunkten låg i Sevedstorp, betydligt närmare Värendseke än Brittatorp.

2:o

Från och med den 9 maj 1948 namnförändras poststationen i Älgultsby till Älgult. (I b 1236. 47.)

Ändring av
poststations
namn.