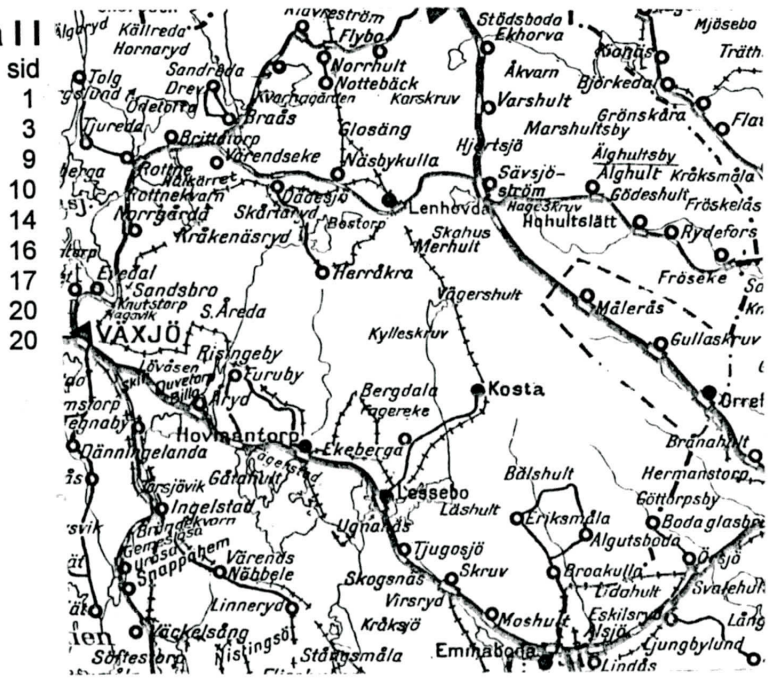


Erik Lindgren

Om posten vid Östra Värends Järnväg

Innehåll

Förord	1
Inledning	3
Älghults(by)	9
Sävsjöström	10
Lenhovda	14
Näsbykulla	16
Dädesjö	17
Värendseke	20
Sevedstorp	20



I detta utdrag ur 1948 års post-, tele- och järnvägskartan noterar man bl a att namnet Älghultsby är understruket. Detta var poststationens namn tiden 9 december 1922 - 8 maj 1948.

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 372

Östra Värends Järnvägar.

Tidtabell gällande fr. o. m. den dag bandelen Skogshult—Älghultsby öppnas för allmän trafik.

Älghultsby—Brittatorp				Östra Värends Järnväg				Brittatorp—Älghultsby			
Bandet tåg nr 71	Bandet tåg nr 75	Personåk nr 73	Personåk nr 77	Kilometer	Stationer	Kilometer	Bandet tåg nr 72	Personåk nr 76	Bandet tåg nr 74	Personåk nr 78	Personåk nr 79
4.15	10.20	—	2.55	0	Älghultsby	Ank 43	9.35	2.10	7.45	—	7.45
6.08	11.10	—	3.15	11	Sävsjöström	Avg 32	9.15	1.30	7.22	—	7.22
12.10	—	—	9.20	—	Lenhovda	Avg 6	6.38	—	5.07	—	5.07
10.35	—	—	8.55	—	Näsbykulla	Avg 11	10.35	—	8.45	—	8.45
5.45	8.20	—	—	—	Dädesjö	Avg 11	12.19	—	9.20	—	9.20
5.07	6.38	—	—	—	Värendseke	Avg 6	—	—	8.45	—	8.45
5.18	1.12	—	3.17	11	Sävsjöström	Ank 32	8.55	1.49	6.54	—	6.54
5.20	1.30	—	3.33	19	Lenhovda	Ank 24	8.30	1.13	6.31	—	6.31
6.11	1.46	—	3.48	27	Näsbykulla	Ank 16	8.07	1.15	6.08	—	6.08
6.31	1.57	—	3.59	39	Dädesjö	Ank 11	7.53	1.00	5.48	—	5.48
6.40	12.20	—	4.10	37	Värendseke	Ank 6	7.40	12.38	5.20	—	5.20
7.01	—	—	4.20	43	Brittatorp	Avg 0	7.40	12.48	5.11	—	5.11
—	—	—	—	—	Älghultsby	Avg 0	—	—	5.07	—	5.07
—	—	—	—	—	Brittatorp	Avg 0	—	—	4.35	—	4.35
—	—	—	—	—	Älghultsby	Avg 0	—	—	3.35	—	3.35
—	—	—	—	—	Brittatorp	Avg 0	—	—	2.35	—	2.35
—	—	—	—	—	Älghultsby	Avg 0	—	—	1.35	—	1.35

Brittatorp—Vaxjö				Vaxjö—Älghultsby				Vaxjö—Brittatorp			
Bandet tåg nr 54	Personåk nr 51	Personåk nr 53	Personåk nr 55	Kilometer	Stationer	Kilometer	Bandet tåg nr 52	Personåk nr 54	Bandet tåg nr 56	Personåk nr 58	Personåk nr 59
7.42	12.38	—	4.34	0	Brittatorp	Ank 25	6.42	12.37	7.40	—	7.40
8.50	1.30	—	5.27	25	Älghultsby	Ank 0	6.30	11.45	7.30	—	7.30
—	—	—	—	—	Brittatorp	Ank 0	—	—	6.00	—	6.00
—	—	—	—	—	Älghultsby	Ank 0	—	—	5.00	—	5.00
—	—	—	—	—	Brittatorp	Ank 0	—	—	4.00	—	4.00
—	—	—	—	—	Älghultsby	Ank 0	—	—	3.00	—	3.00
—	—	—	—	—	Brittatorp	Ank 0	—	—	2.00	—	2.00
—	—	—	—	—	Älghultsby	Ank 0	—	—	1.00	—	1.00
—	—	—	—	—	Brittatorp	Ank 0	—	—	0.00	—	0.00

Copyright Erik Lindgren
Förlagan tillverkad 1999

Tiden från och med kl. 6.00 eftermiddagen till och med kl. 5.29 förmiddagen angives genom understrukna minussiffror.
Tecknet x betyder att tåget stannar endast för resandes på- eller avstignande.
Resande, som vid hållplatserna vilja påstå tåg, giva signal till tåget medelst den på plattformen befintliga „upprellningsguden“ och de, som vilja avstå tåg dröjslides, skola dröja
60 s annåhan hos konduktören å tåget före dess avgång från närmast föregående station.
Direkta vägar Ökarshamn—Brittatorp och omvänt å tågen 73 och 76.

Förord

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

Oskarshamn-Ålghults 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. Redan innan den östra delen av Oskarshamn järnväg var färdig, hade Östra Värends järnväg spår byggts västerut från Ålghult i december 1922 och nådde då fram till Brittatorp på Växjö-Åseda-Hultsfred järnväg. Därigenom fanns det en genomgående smalspårsförbindelse från Oskarshamn till Växjö ett år senare när Oskarshamn-Ålghults järnväg hade nått fram till Ålghult.

Spårvidden var 891 mm för båda järnvägsföretagen. 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-Ålghult och i juli 1966 på den östliga sträckningen. Postverket genomförde omorganisationer såväl vid järnvägens tillkomst som vid dess nedläggning. Även trafiken på Östra Värends järnväg lades ner den 29 september 1963.

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 Älghult till Brittatorp. 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. För Sävsjöström och Lenhovda är förhållandena alldeles speciella, eftersom dessa orter haft förvaltningspostkontor under mycket korta perioder. Därför lämnar jag i denna skrift information om dessa postanstalter under hela deras existens.

Med början på sid 9 berättas om berörda poststationer i den ordning de skulle komma vid en tänkt färd med tåget i riktning från Älghultsby.

Växjö i mars 1999

Erik Lindgren

66. Älghultsby—Brittatorp. (Östra Värends j.)

Brl V	Fkmb Hd	Pkp 415 fr Ohn	Km		f Ohn		
Tåg 71	Tåg 73 y	Tåg 79					
7.35	15.10	19.45	—	Älghultsby 175	1) 9.20	9.50	16.58
—	15.26	(20.00)	11	Sävsjöström 178	1) (9.05)	9.34	16.45
					Tåg 78 Pkp 415		
—	15.37	.....	—	Sävsjöström	1) 7.39	9.19	16.43
8.03	15.52	.....	19	Lenhovda	7.28	9.03	16.33
8.12	16.04	.....	27	Näsbykulla	7.15	8.38	16.22
8.22	16.16	.....	32	Dädesjö	7.07	8.28	16.15
8.29	16.27	.....	37	Värendseke	6.56	8.12	16.07
8.38	16.40	.....	43	Brittatorp 65	6.45	8.00	15.58
					Tåg 72 Fkmb Hd	Tåg 76 Fkmb V	Tåg 74 y Fkmb

1) Post till Sävsjöström och orter öster därom dirigeras via Nässjö—Kalmar, då detta kan ske utan försening.

Detta är 1940 års posttidtabell för tågen på järnvägen mellan Älghultsby och Brittatorp

Inledning

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, men ändå blev den delen färdig innan spåret från Oskarshamn var klart för trafik hela sträckan fram till Älghult.

Byggnation av den direkta fortsättningen västerut från Ruda av järnvägen mellan Oskarshamn och Älghult kom ändå att i tiden ganska nära sammanfalla med 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. Men omkring ett år tidigare var spåret mellan Älghult och Brittatorp sålunda klart för trafik.

Liksom för sträckan mellan Oskarshamn och Älghult föregicks den postala omorganisationen av täta kontakter mellan postens olika nivåer och järnvägsförvaltningen. I ett brev den 11 maj 1922 till poststyrelsen redovisade postdirektionen i Malmö ett sammanfattande förslag till postens omorganisation. Det baserades på kontakter med järnvägsbolaget. Postdirektionen i Linköping berörde i sin ett år senare redovisning till poststyrelsen delsträckan Brittatorp-Sävsjöström mycket kort. Denna del av Småland låg nämligen inte inom östra distriktet, där Linköping då var förvaltningsort.

Järnvägsstationen i Älghultsby, föreningspunkten mellan de båda järnvägsbolagen, ägdes av Östra Värends järnvägsaktiebolag. Älghultsby var både poststationens och järnvägsstationens namn under perioden från den 9 december 1922 till den 8 maj 1948.

I det nyssnämnda brevet från postdirektionen i Malmö speglades den ganska vanliga optimismen om att järnvägsbyggnationen skulle gå snabbt. Sålunda inleddes det med följande Text:

"Östra Värends Järnväg, linjen Brittatorp - Älghult, *med gemensamt spår med Växjö-Virserums järnväg intill Sevedstorp, beläget mellan Brittatorps och Braås stationer, beräknas komma att öppnas för allmän trafik under nästkommande juli månad".

Det blev en tidsförskjutning på fem månader i jämförelse med vad postdirektionen kunde förutse i maj 1922. Inom området fanns då de tre lantpoststationerna i Dädesjö, Lenhovda och Älghult samt järnvägsstationerna Brittatorp och Sävsjöström. Järnvägsstationer planerades dessutom i Varendseke och Näsbykulla och landsfiskalen i Lenhovda ansåg att poststationer behövdes också där, men att vissa landsvägspostlinjer kunde dras in i anslutning till att sådana öppnades och järnvägstrafiken började.

Älghults lantpoststation låg en kilometer från den under byggnad varande järnvägsstationen och landsfiskalen ansåg det nödvändigt att flytta den till järnvägsstationen vid tågstarten.

Vissa oklara detaljer i maj 1922, t ex frågan om sättet för befordran av post med tågen, undersöktes efter hand och i ett brev i november 1922 avgav postdirektionen slutredovisning. Detta resulterade i det beslut som återspeglas i poststyrelsens brev den 24 november 1922 till postmästaren i Växjö. Detta återges i förminskad reproduktion på vidstående sida. Därav kan man bl a se, att det vid detta tillfälle ännu inte fattats något beslut om förändring för lantpoststationen i Älghult. Det kom några dagar senare och vid tågstarten den 9 december 1922 flyttades lantpoststationen i Älghult till den nya järnvägsstationen och fick ändra namn till Älghultsby. I poststyrelsens cirkulärsamling redovisades förändringen på det enkla sätt som framgår av nedan reproducerade utdrag. Här kan man notera att det man i cirkulären hade frångått det kring sekelskiftet använda systemet att ange alla berörda poststationer på så sätt att järnvägsstationer angavs som nyöppnade och lantpoststationerna som indragna. I denna cirkulärnotis berörs sålunda inte alls poststationerna i Dädesjö och Lenhovda, vilka flyttades till järnvägsstationerna i samband med tågstarten. Berörda föreståndare för dessa lantpoststationer fick liksom poststationsföreståndaren i Älghult sluta sitt arbete för posten.

Flyttning av lantpoststationer till järnvägsstationer brukade ofta vålla bekymmer av lika anledningar. Ofta berodde det på att kunderna vant sig vid betjäningen på den plats där lantpoststationen fanns och ibland på att man ville skydda sin poststationsföreståndare från uppsägning från arbetet i postens tjänst. Landstättjänstemännen hade i allmänhet inte några känslomässiga synpunkter, något som bl a framgår av det brev som jag valt att återge i förminskat faksimil på sidorna 6-7.

2:o

Den 9 innevarande december öppnas, i samband med järnvägslinjens Brittatorp— Älghult upplåtande för trafik, poststationer benämnda **Näsbykulla** samt **Varendseke** vid järnvägsstationerna med samma namn, båda inom Dädesjö socken, Kronobergs län. Poststationen i Älghult namnförändras vid samma tidpunkt till **Älghultsby**.

Öppnande av
nya postan-
stättier m. m.

Kungl.
Generalpoststyrelsen.



Till Postmästaren i Växjö.

Kungl. Generalpoststyrelsen har beslutat, att vid tidpunkten för järnvägslinjens Brittatorp - Älghultsby öppnande för allmän trafik nedanstående förändringar skola genomföras beträffande ortens postanordningar.

Körrpostföringen Braås - Lenhofda och gångpostföringen Säfsjöström - Lenhofda samt lantbrevbäringen Braås - Haga indragas. Poststationerna i Dädesjö och Lenhofda förenas med järnvägsstationen å resp. platser. Nya poststationer, benämnda Varendseke och Näsbykulla, öppnas vid järnvägsstationerna med samma namn. Samtliga här nämnda poststationer skola innefattas i mellan Generalpoststyrelsen och vederbörande järnvägsförvaltning träffad överenskommelse rörande handhavande av postgöromål vid Östra Värends järnvägsstationer, och kommer fördenskull ersättningen för poststationernas skötande att utbetalas från postverkets huvudkassa. Stockholm den 24 november 1922.

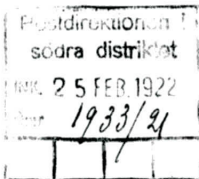
KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSEN

Julius J. J. J.
J. J. J.

Herman

Dnr I b) 780. Angående omreglering av postanordningarna i samband med järnvägslinjens Brittatorp - Älghult öppnande.

Herr Postmästaren Uno Sjöberg,
Mäljö.



Föreläsning av Eker skedd den 3:e till den 3:e
september med begäran om utträde såväl
samma ändringar i postförhållandena på grund
av Östra Mälrens järnvägs tillkomst för jag i saken
är en meddelat följande.

Enligt Östra Mälrens järnväg blir färdig för
trafik, som ju blir inreviderad av, såväl det i saken
avser tiller till bäst att för poststationerna vid
Krofnässtationerna Eker och Näsbykeusa. Utanför
blir det ej fullt så bekvämt för befolkningarna utmed
de nämnda linjerna, som ju därigenom måste
färdas dessa. Men de allmänheten ofta måste
besöka närmaste järnvägsstationer såväl för trans-
porter av varor och produkter som vid resor, både
den ifrågasatta ändringen ej bli således obekvämt
för mig.

Postföretaget i linjerna Braås - Leckeds, Mälrens -
Mälrens, Leckeds - Sjösjöström och Braås - Eker by -
Haga måste ju bestå i och med att järnvägen öpp-
nas för trafik, särskilt om poststationer öppnas
vid de trafikstationerna, där poststationer inte finns

finnas.

Med angiv postföretaget till Bjärlede poststation,
såväl som denna inte kunna beståas järnan Rudas - Mäl-
rens ja in väg blir färdig, såväl som denna inte kunna bli inre-
viderad av, utan även jag, att daglig postföretag
mellan Mälrens och Bjärlede till riket är nödvändig.

Postföretaget själva Mälrens poststation, som nu är
belägen i Leckeds från den blivande järnvägsstationen,
ad det är nödvändigt att denna förflyttas till Mälrens
i närheten av järnvägsstationen. Ändå blir det för
långt att transportera posten och det blir det också
för obekvämt för allmänheten att ha posten för
långt till en icke bevänt plats.

Mälrens i Leckeds distrikets landföretagskontor
den 20 februari 1922.

Uno Sjöberg

Överlämnas vordsamt
till postdirektionen i S. D.
Uno Sjöberg



Namn Älghult 1874-01-01–1922-12-08
Namn Älghultsby 1922-12-09–1948-05-08
Namn Älghult 1948-05-09–1993-10-01

Älghultsby

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

Urmakaren Abraham Karlsson efterträdde Rönngqvist 1890, följd av skraddaren Karl Edvard Johansson 1912. När Östra Värends järnväg öppnades för allmän trafik mellan Sevedstorp (strax intill Brittatorp) och Älghult 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 befriades 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 Älghultsby till Älghult redan från den 9 maj 1948. Älghults 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.

1877-01-01--1970-04-30

Sävsjöström

I Sävsjöström finner vi ett bland åtskilliga exempel på hur en järnväg kunde påverka läget för ett förvaltningspostkontor. När ett sådant inrättades i Lenhovda den 1 april 1876 i stället för den där då drygt fyra år gamla poststationen, framgick det av beslutet i kungabrevet (12 november 1875), att det nya postkontoret skulle flyttas till Sävsjöström, när järnvägslinjen hade öppnats dit.

Med järnvägslinjen avses här Nybro-Sävsjöströms järnväg, som efter koncession i maj 1874 kunde öppnas för allmän trafik den 21 oktober 1876. Flyttningen av postkontoret ägde dock inte rum förrän med 1877 års ingång. Innan dess fanns inte någon fast post-service i Sävsjöström.

Järnvägsföretaget hade räknat med postverkets stöd för att öka trafiken på järnvägen från Nybro. Detta hade varit tänkbart om postverket inrättade diligensbefordran till lämpligt belägna orter. Sålunda begärde ordföranden i direktionen för Nybro-Sävsjöströms järnvägsaktiebolag, landshövding G J Edelstam, hos poststyrelsen 1876 att få till stånd en postdiligensförbindelse mellan Sävsjöström och Vetlanda över Nottebäck *"och möjligen även Åseda"*.

Vid remissbehandlingen framhöll kronofogden A Lindergren, att kostnaderna för en diligenslinje mellan Sävsjöström och Vetlanda sannolikt inte skulle motsvara den nytta en sådan trafik kunde ge, sedan järnvägarna Karlskrona-Växjö och Kalmar-Emmaboda hade blivit öppnade för trafik. Detta hade skett två år tidigare (posthistoriska skrifter 361 resp 370).

Därmed torde kronofogden ha menat, att resande som sökte sig till trakterna norröver och kanske också till Vetlanda i första hand skulle välja att ta tåget till Alvesta och fortsätta med stambanan därifrån. Det skulle spara tid i förhållande till en resa med diligens från Sävsjöström.

Samma tankar återspeglas i remissyttrandet från landskansliet i Jönköping. Där ville man dock inte förneka nyttan av den föreslagna diligensförbindelsen. Man ansåg sig emellertid *"böra upplysa, att åtminstone hittills all rörelse ifrån ifrågavarande ort nästan uteslutande vänt sig åt statsbanan vid Sävsjö"*. Med *"ifrågavarande ort"* avsåg landskansliet det område som fanns utmed den föreslagna diligenslinjens sträckning.

Den var avsedd att gå från Sävsjöström över Lenhovda, Nottebäck, Nöbbeleds och Stocketorps gästgivaregårdar och vidare via Österkorsberga till Vetlanda. Ordet ort betydde på den tiden inte bara en bestämd plats utan ett helt område.

Poststyrelsen var inte helt avvisande. Ärendet utvecklades så långt, att man höll entreprenadauktioner avseende forslingen av ett diligenskipage. De som bjöd lägst, stannade vid kr 2:25 resp 2:05 per häst och mil. Efter auktionen fick länsstyrelsen i Jönköping ett skriftligt erbjudande med underbud, men priset låg ändå en bra bit över det belopp som postverket då betalade genomsnittligt till dem som ställde hästar och kuskar till förfogande för att dra diligenser.

Drömmen om att få en postdiligens från Sävsjöström till Lenhovda och Nottebäck samt vidare norrut förföll därmed. Det skulle dröja närmare fyra decennier, innan järnvägen mellan Nybro och Sävsjöström fick anknytning norrut. Sträckan mellan Sävsjöström och Åseda öppnades för trafik i januari 1914 och den återstående sträckan mellan Åseda och Nässjö via Vetlanda i december 1914 (posthistorisk skrift 366). Med tillkomsten av Östra Värends järnväg blev Sävsjöström åtta år senare en järnvägsknutpunkt.

Sävsjöström var således mycket länge ändpunkten för en järnväg med beteckningen Kalmar Järnväg. Detta företag förvärvade år 1899 aktiemajoriteten i Nybro-Sävsjöströms järnväg, som efter koncession 1874 hade öppnat den 43 km långa sträckan mellan Nybro och Sävsjöström för allmän trafik den 21 oktober 1876. Den återstående delsträckan mellan Nybro och Kalmar ingick i järnvägen från Kalmar till Emmaboda, vilken öppnades för allmän trafik den 8 augusti 1874. Det hela är således ganska komplicerat, men när det gäller Sävsjöström och stationerna på delsträckan fram till Nybro knyter vi an till tidpunkten den 21 oktober 1876.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1870-02-01-

Lenhovda

Regeringen bemyndigade i mars 1860 poststyrelsen att utan särskilt medgivande inrätta poststationer på landsbygden såsom "speditionskontor" åt postmästarna. Det fanns dithills inte någon annan form av fasta postanstalter än postkontor (postexpeditioner), vid detta tillfälle totalt 175 i hela landet.

Regeringens bemyndigande till poststyrelsen formulerades på så sätt att *"å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition"*.

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Länsstyrelsernas allmänna kungörelser lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut. Under premiäråret för poststationer 1861, ett år efter regeringsbeslutet, inrättades fyra sådan i Småland, nämligen i Säby den 15 februari, i Näshult och Skillingaryd den 15 juni samt i Traryd den 1 oktober.

Det skulle emellertid dröja länge innan en sådan förändring ägde rum inom området för den järnväg som berörs i denna skrift. En framställning ledde emellertid till poststyrelsens beslut att en poststation skulle öppnas i Lenhovda den 1 februari 1870.

Till denna "förtätning" av det fasta postnätet i Kronobergs län var postmästaren i Växjö mycket negativt inställd redan när frågan fördes på tal i ett brev den 19 februari 1869 till poststyrelsen från ordföranden i Lenhovda sockens kommunalstyrelse, apotekaren N B Wallén. Om någon skulle "drabbas" genom tillkomsten av en ny poststation, var det postmästaren Erik Fredrik Wrangel. Han skulle löpa risken att förlora en del av sina sportlerinkomster. I sitt remissyttrande till länsstyrelsen den 30 mars 1869 ansåg han att *"den ifrågavarande inrättningen skulle befinnas lika mycket eller lika litet behöfelig för Lenhovda som för länets övriga socknar, såsom Vissefjärda, Algutsboda, Åseda m fl, vilka även begärt poststationer"*.

Wrangel fäste också uppmärksamheten på det förhållandet, *"att Växjö postkontor redan nu utväxlar direkt post med sex stationer, eller flera än något annat postkontor i hela riket"*. Med syftning på den tidens bokföringssätt för brev befarade han också ännu en personlig nackdel.

Han trodde nämligen att det skulle bli nödvändigt att öppna ett förvaltningspostkontor på linjen mellan Växjö och Kalmar, om fler poststationer inrättades. Sådana fullständiga postkontor med utbildad personal behövdes för kartering av post till de olika poststationerna. Ett nytt förvaltningspostkontor skulle kunna nagga hans eget område i kanten, varigenom flera inkomstförluster kunde komma i fråga.

Wrangel torde ha känt sig lättad, när han fick veta att länsstyrelsen inte ansåg det lämpligt att inrätta någon poststation i Lenhovda. Motivet för denna inställning var emellertid att avvakta en pågående vägförbättring. I yttrandet till poststyrelsen från landskansliet skrevs bl a *"att sedan vägen från Växjö förbi Lessebo till Kalmar, som är kortare än vägen från Växjö till Kalmar över Lenhovda, efter nu pågående anläggningsarbeten bliver synnerligen förbättrad, ändring i hittills vidtagna anordningar för postforslingen mellan Växjö och Kalmar kommer att äga rum. Konungens Befallningshavande anser det icke för närvarande vara lämpligt att inrätta poststation i Lenhovda"*.

Men poststyrelsen gick emot såväl postmästaren som länsstyrelsen och beslöt att en poststation skulle öppnas i Lenhovda den 1 februari 1870. Till föreståndare utsågs en av poststationens tillskyndare, apotekaren Nils Bernhard Wallén, med 200 riksdaler i årsarvode. Han blev uppsagd efter mindre än sex år, eftersom ett fullständigt förvaltningspostkontor skulle inrättas i Lenhovda den 1 april 1876, enligt vad postmästare Wrangel hade befarat fem år tidigare, fast han inte då kunde ana att det var den då önskade poststationen som blev centrum för förvaltning av sex underlydande poststationer, nämligen Älghult, Herråkra, Nottebäck, Åseda, Brånahult och Hälleberga.

Chef för postkontoret och detta förvaltningsområde blev Conrad von Hauswolff. Han var son till postmästaren Henrik Olivier von Hauswolff i Båstad och skulle så småningom komma att efterträda sin far i Båstad efter att ha varit postmästare i Lenhovda, Sävsjöström och Osby under sammanlagt något mer än sex år.

Det kungliga brev, som reglerade utbytet av poststationen i Lenhovda mot ett förvaltningspostkontor, innehöll en passus om att postkontoret skulle flyttas till Sävsjöström *"så snart järnväg dit blivit för allmän trafik upplåten"*. Flyttningen ägde rum något senare än vad som angivits. Järnvägstrafiken mellan Nybro och Sävsjöström hade varit i gång mer än två månader, när postkontoret flyttades till Sävsjöström på nyåret 1877. Postmästare von Hauswolff försökte förgäves skjuta upp flyttningen ännu längre i brist på bostad.

I Lenhovda blev Nils Bernhard Wallén åter poststationsförståndare med 1877 års ingång efter ett avbrott på blott tre kvartal. År 1884 tillträdde folkskollärare Joel Carlsson och när han begärde sitt entledigande, blev fröken Ellen Karolina Svensson föreståndare med början den 1 april 1900.

Nästa skifte på föreståndarebefattningen gjordes inte för att fröken Svensson ville det, utan därför att järnvägen kom till Lenhovda. Den 9 december 1922 flyttades poststationen sålunda till järnvägen och stationsinspektör Karl August Petersson blev ansvarig för både post och järnväg.

Till skillnad från små förenade post- och järnvägsstationer i närområdet utvecklades trafiken bra i Lenhovda. Poströrelsen växte så mycket att det blev nödvändigt med skilsmässa från järnvägen. Detta inträffade 1947 och Iréne Kronberg blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Den 1 mars 1948 höjdes denna till postexpedition.

Efter Irénes död övertogs befattningen 1974 av Bo Carlsson, som tidigare varit lantbrevbärare. När denne blev postmästare i Rottne 1985, övertogs postkontoret, som då var beteckningen enligt ny terminologi, av Björn Jonsson. Andra har tagit vid och i förändrad organisation finns nu ca 2000 hushåll inom postkontorets ansvarsområde, inklusive dem med postadress Sävsjöström, Norrhult och Klavreström.

1922-12-09-1963-09-28

Näsbykulla

I inledningsavsnittet har jag berört ett brev från postdirektionen till poststyrelsen den 11 maj 1922. Där framhölls att ordföranden i Dädesjö kommunalnämnd hade anfört, *"att det för vederbörande korrespondenter skulle medföra stora svårigheter och missräkningar, om ej poststation öppnades vid Näsbykulla, då såväl kommunen som enskilda gjort stora uppoffringar för att få poststation såväl vid Varendseke och vid Näsbykulla"*. Postdirektionen hade ett halvår tidigare förhört sig med postmästaren i Växjö om behovet av en poststation och fått beskedet att det var behövt.

Järnvägsstationen med namnet Näsbykulla anlades inte långt från det i tidig posthistoria kända posthemmanet Asby. Där öppnades samtidigt med tågstarten en poststation. Erik Uno Karlsson blev ansvarig för bägge funktionerna. Han följdes av Karl Ferdinand Rydberg. (1925-1933), Rut Gunhild Ingeborg Gren (1933-1939), Anna Hilda Linéa Svensson (1939-1943), Brita Gunvor Söderberg (1943-1945), August Gottfrid Svensson (1945-1951) och Emma Gulli E Karlsson (1951-1963).

När poststationen drogs in den 29 september 1963 på grund av tågtrafikens nedläggning, anslöts berörda hushåll till den bilåkande lantbrevbäringen Lenhovda-Herråkra. Omorganisationen genomfördes utan olägenhet för kunderna, som snart nog kom underfund med att service genom lantbrevbäring var en utmärkt ersättning.

1874-01-01-1963-09-28

Dädesjö

I Dädesjö fanns sedan 1874 års ingång en lantpoststation. Det var en av 50-talet sådana som hade kommit till i anslutning till kronbrevbäringsreformen i Kronobergs län. Föreståndare blev mamsell Ebba Tillström. Hon efterträddes den 1 oktober 1879 av änkefru Anna Gustava Linderholm. I förhållandevis tät följd vandrade förordnandet över till Klara Maria Linderholm 1882 och till Eva Katarina Linderholm 1884.

Den sistnämnda skulle förmodligen ha blivit länge i tjänst, om inte järnvägen hade kommit till byn. Tågstarten ägde ju rum den 9 december 1922 och till dess hade fröken Linderholm blivit uppsagd. Hon hade flera kolleger som drabbades av sådan friställning i anslutning till tågstarten, nämligen poststationsföreståndaren i Lenhovda (vidstående sida) och tre postförare, som framgår av det på nästa uppslag återgivna brevet från postdirektionen i Malmö till postmästaren i Växjö. Jag reproducerar det i sin helhet, eftersom det också visar på vissa detaljer som postmästaren hade att iakttä inför tågstarten.

Järnvägens stationsföreståndare Bror Hjalmar Landquist blev sålunda ansvarig för postservice i Dädesjö från den 9 december 1922, följd av en lång rad järnvägsanställda. Gulli I M Jakobsson var den sista i denna rad. När poststationen drogs in den 29 september 1963 på grund av tågtrafikens nedläggning, ersattes de med lantbrevbäring från Braås.

POSTDIREKTIONEN
SÖDRA DISTRIKTET.

D-nr 3282.

Anhålls, att i svarskrivelse ovanstående diarienummer anges.



Till Postmästaren, Växjö.

Från den tidpunkt, då linjen Brittatorp - Älghultsby upplättes för allmän trafik, skall postbefordran anordnas med fkmb. i tåg 2 och 3 samt tp. i tåg 4 hfr. M.O.F.L å nämnda linje.

Postmästaren anmodas underrätta poststationsföreståndarna i Dädesjö Eva K.Linderholm och i Lenhofda Ellen K. Svensson samt postförarne å linjerna Braås - Lenhofda K.A.Gustafsson, Säfsjöström - Lenhofda C.J. Davidsson och Braås - Haga A.T. Törnblad mot delgivningsbevis å bifogade formulär att kontrakten med dem upphöra, då postbefordran vidtager å järnvägen, ävensom vidtaga alla erforderliga åtgärder såsom utfärdande av anslag om poststationernas öppethållande samt utsändande av vederbörliga blanketter till poststationerna i Värmlandseke och Näsbykulla liksom överflyttande av persedlar och inventarier m.m. från de gamla till de nya poststationerna i Dädesjö och Lenhofda.

Äldre journaler, kvittenser m.m. från dessa poststationer inlevereras till postkontoret.

Lantbrevbärarna å Dädesjö - Herråkra, Dädesjö - Skårtaryd och Lenhofda - Möcklehult underrättas därom, att de från och med den dag, då postbefordran vidtager å järnvägen, skola framgå till poststationerna vid järnvägsstationerna och t.v. utgöra lantbrevbäringen enligt de nu gällande tidtabellerna med undantag för Dädesjö - Herråkra, för vilken tillämpas den tabell, som bifogas i fyra exemplar.

I särskild skrivelse fastställer nu postdirektionen frankoteckensförskottet vid de båda nya poststationerna till 200 kronor.

Förskotten vid Dädesjö och Lenhofda förbliva t.v. oförändrade, men förväntas nya kvitton i stället för bifogade äldre som återställas till Linderholm resp. Svensson, när behörig redovisning ägt rum.

Postdirektionen ombestyr blankettskåp och sorteringsfack ävensom kassaförvaringsrum till de nya stationerna. Malmö den 4 de-

cember 1922.
5 form.
4 tidtabeller.
2 kvitton.

a a
fy

Värendseke

Av postdirektionens redovisning till poststyrelsen framgick bl a att en poststation i Värendseke skulle betjäna 183 personer över och 57 personer under 15 år, obetydligt mer än motsvarande beräkning för den önskade poststationen i Näsbykulla.

Namnfrågan fördes på tal tidigare genom postdirektionens brev till postmästaren i Växjö den 20 oktober 1921, ur vilket jag hämtar följande rader:

"Postmästaren anmodas efter inhämtande av upplysningar från vederbörande trafikchef samt poststationsföreståndaren i Braås meddela, vilket annat namn än Eke skulle lämpa sig för en blivande poststation där, enär detta namn har alltför stor likhet med den nuvarande poststationen Eket".

Denna nog så viktiga detalj speglar på sitt sätt den aktivitet som rådda inför tidpunkten då Östra Värends järnväg skulle tas i bruk för allmän trafik. Postmästare Uno Tilly kunde snabbt lämna besked till postdirektionen, att trafikstationen skulle benämnas Värends Eke och därmed var också poststationens namn givet.

Hållplatsen var den sista på "vår järnväg" innan denna nådde fram till järnvägen mellan Växjö och Hultsfred. Inte långt därifrån möttes spåren vid Sevedstorp.

Från tågstarten den 9 december 1922 blev Otto Georg Rhodin ansvarig för både post och järnväg i Värendseke. Han följdes 1929 av Kristina Alfred Jonasson. Efter fem år blev det byte på nytt och följande järnvägsanställda hann svara för postsysslan fram till dess att tågtrafiken upphörde: Johan E M Karlsson (1934-1939), Maj-Britt K L Carlsson (1939-1941) och Harriet S M Johansson (1941-1963). Poststationen drogs in och ersattes med lantbrevbäring från Braås den 29 september 1963.

Ej poststation

Sevedstorp

En banvaktsstuga fanns i närheten av den växel, som förenade "vårt spår" med järnvägen mellan Växjö och Hultsfred. I övrigt fanns ingen bebyggelse som kunde motivera någon poststation.