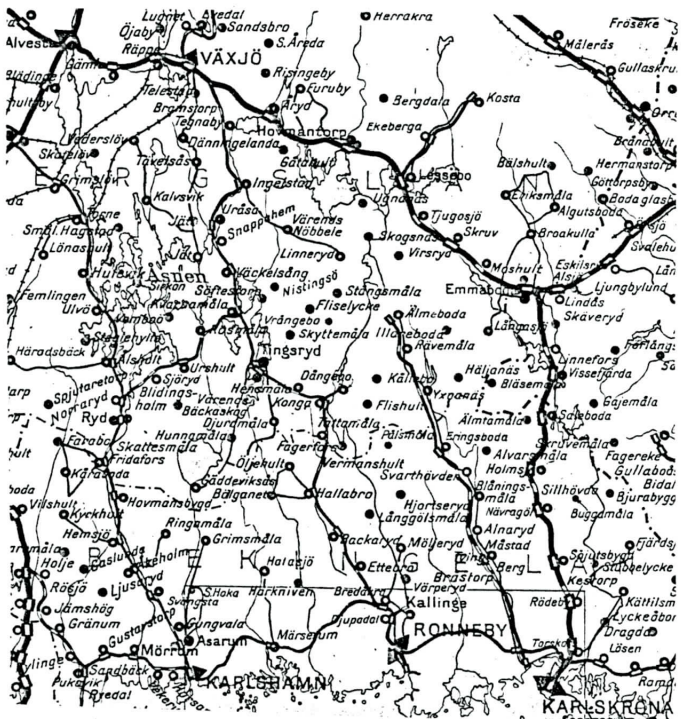


Om Posten vid järnvägen Alvesta- Karlskrona

INNEHÅLL

Inledning	3
Gemla	7
Räppe	9
Växjö	10
Åryd	11
Hovmantorp	12
Lessebo	14
Tjugosjö	15
Skruv	15
Moshult	17
Emmaboda	18
Linnefors	21
Vissefjärda	22
Saleboda	23
Holmsjö	23
Sillhöfda	24
Nävrägöl	25
Spjutsbygd	26
Rödeby	26
Torskors	27



Posthistorisk skrift 361
Copyright Erik Lindgren

Carlskrona—Wexjö Jernväg.

Tidtabell från och med den 23 November 1874.

№ 3.

Stationer.	D a g l i g e n .			Afgift från Carlskrona. 1sta 3rdje klass.	Stationer.	D a g l i g e n .			Afgift från Wexjö. 1sta 3rdje klass.
	№ 1.	№ 3.	№ 5.			№ 2.	№ 4.	№ 6.	
Afgår från Carlskrona	6,2 f. m.	12,31 e.m.	2,35 e.m.	—	Afgår från Wexjö	8,42 f.m.	3,10 e.m.	—	—
” ” Rödoby	6,45 ”	1,10 ”	3,18 ”	0,70	” ” Åryd	9,16 ”	3,52 ”	—	0,70
” ” Spjutsbygd	7,7 ”	1,28 ”	3,43 ”	1,10	” ” Hovmantorp	9,48 ”	4,27 ”	—	1,40
” ” Holmsjö	7,45 ”	2,6 ”	4,28 ”	1,80	” ” Lessebo	10,15 ”	4,55 ”	—	1,90
” ” Vissefjärda	8,23 ”	2,38 ”	5,8 ”	2,60	” ” Skruv	10,40 ”	5,25 ”	—	2,50
Ank. till Emmaboda	8,47 ”	2,53 ”	5,32 ”	3,20	Ank. till Emmaboda	11,3 ”	5,53 ”	—	3,20
Afgår från do	9,2 ”	3,10 ”	—	—	Afgår från do	11,18 ”	6,5 ”	—	3,80
” ” Skruv	9,35 ”	3,38 ”	—	3,85	” ” Vissefjärda	11,43 ”	6,35 ”	—	4,55
” ” Lessebo	10,8 ”	4,7 ”	—	4,45	” ” Holmsjö	12,18 e. m.	7,15 ”	—	5,30
” ” Hovmantorp	10,33 ”	4,30 ”	—	5,00	” ” Spjutsbygd	12,52 ”	7,49 ”	—	6,32
” ” Åryd	11,8 ”	5,2 ”	—	5,65	” ” Rödoby	1,12 ”	8,11 ”	—	8,57
Ank. till Wexjö	11,44 ”	5,31 ”	—	6,35	Ank. till Carlskrona	1,40 ”	8,46 ”	—	9,32

• • • • • För barn under 12 år erlägges half afgift.

Minsta afgiften för hvar kort vägfärd som helst utgår: för resande i 1sta klas 40 öre och i 3rdje klas 30 öre, för öfrvrigt å resoga 10 öre.

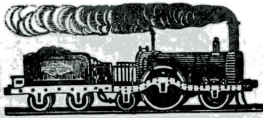
Hvarje resande öger, utan särskild afgift, medföra resoga å en väg af 70 skålpund och å andra väg till en väg af 60 skålpund.

Biljettkonorna öppnas i Carlskrona en timma och å öfriga stationer en half timma, samt stänges fem minuter före hvarje handlägs afgift.

Godsexpeditionerna hållas öppna alla söndagsaftnar under April till och med September från kl. 6 förmiddagen till 8 eftermiddagen samt under Oktober till och med Mars från kl. 8 förmiddagen till 6 eftermiddagen.

Fraktkoda bör vara inlämnadt 2 timmar och ligoda 1½ timma före det berättigs afgång, hvarmed godset skall anslutas. Minsta afgiften för gods är 25 öre. Sön- och helgdagar expeditioner intet gods.

DIRREKTIONEN
gen. **C. E. SVENSON,**
Trafik-Chef.



WEXIÖ-ALFVESTAD JERNVÄG.

Tidtabell från och med den 1:ste Maj 1866.

Stationer.	Mli från Wexiö.	Alla dagar.		Afgift.			Stationer.	Mli från Alfvestad.	Alla dagar.		Agift.		
		M 1.	M 3.	1:sta Kl.	2:dra Kl.	3:dje Kl.			M 2.	M 4.	1:sta Kl.	2:dra Kl.	3:d Kl.
Afgår från Wexiö		8,40 fm.	2,25 e. m.				Afgår fr. Alfvestad		9,50 fm.	9,2 e. m.			
Ank. till Råppe	0,4	8,49 „	2,34 „	0,50	0,35	0,25	Ank. till Gemla	0,7	10,7 „	9,19 „	0,65	0,50	0,3
Afgår fr. d:o		8,54 „	2,39 „				Afgår fr. d:o		10,12 „	9,21 „			
Ank. till Gemla	1,0	9,8 „	2,53 „	0,80	0,60	0,40	Ank. till Råppe	1,3	10,26 „	9,35 „	1,00	0,75	0,5
Afgår fr. d:o		9,13 „	2,58 „				Afgår fr. d:o		10,31 „	9,37 „			
Ank. till Alfvestad	1,7	9,30 „	3,15 „	1,25	1,00	0,75	Ank. till Wexiö	1,7	10,40 „	9,46 „	1,25	1,00	0,7

- Obs.**
- 1:o. Minsta afgiften för biljett är 25 öre.
 - 2:o. Biljettluckan öppnas en half timma och stänges fem minuter före tågs afgång.
 - 3:o. Godsexpeditionerna hållas öppna från den 1:ste April till den 1:ste Oktober från kl. 7 f. m. till 12 midd. sa 2 till 8 e. m.; och från 1:ste Oktober till 1:ste April från kl. 8 f. m. till 12 midd. samt 2 till 6 e. m.; b rande fraktgods vara inlemnadt 2 timmar och ilgods en half timma före afgången af det bantåg, hvarmed sändaren önskar få det expedieradt
 - 4:o. Sön- och helgedagar expedieras ej gods.
 - 5:o. Tåg No 1 står i direkt förbindelse med nedgående blandade låg från Jönköping. No 2 medtager passag rare och gods från nedgående blandade låg och uppgående godståg. No 3 står i direkt förbindelse med uppgående blandade låg från Malmö samt No 4 med upp- och nedgående snälltåg och nedgående godståg fr Nässjö.

Wexiö i April 1866

TRAFIK-CHEFEN.

Förord

Med detta lilla häfte berättar jag något om posten utmed en av de tidigare bibanorna till södra stambanan. För en järnväg mellan Växjö och Alvesta erhöles koncession i november 1863 och denna 18 km långa sträcka kunde öppnas för allmän trafik den 3 juli 1865.

För fortsättningen sydost ut från Växjö fick Karlskrona-Växjö järnväg koncession i september 1871 och denna 114 km långa sträcka var trafikduglig i mars 1874 men öppnades inte för godstrafik förrän den 1 juni 1874. Det skulle dröja till den 5 augusti 1874 innan den öppnades för allmän trafik. Två dagar senare började också posttrafiken, varigenom det fanns en möjlighet till genomgående postbefordran från Alvesta till Karlskrona. Det fanns det också från Alvesta till Kalmar från den 8 augusti 1874, då järnvägen från Emmaboda till Kalmar öppnades för allmän trafik. Emmaboda ligger utmed järnvägen Växjö-Karlskrona med ungefär lika stort avstånd till de tre läns huvudstäderna Växjö, Kalmar och Karlskrona.

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 felstavat.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade. Om de finns ännu, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. De är anonyma för postverket, såsom 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 Alvesta till Karlskrona. Någon gång berörs även utvecklingen för poststationer före järnvägstiden i den mån de fanns då.

Växjö i januari 1999

Erik Lindgren

Berörda posttjänstemän måste studera cirkulär noggrant, i första hand för att ta till sig ändringar inom egna omåden men också för att känna till nya postförbindelser på andra håll. I denna sida ur ett augusticirkulär 1874 finns bl a också information om förändringar i anslutning till slutsträckan av järnvägen Nässjö-Oskarshamn. Se även sid 6!

Poststationer. Sådana postanstalter af första klassen öppnas den 7 nästinstundande augusti vid järnvägslinien Wexiö—Karlskrona i Åryd och Skruf inom Kronobergs län, i Holmsjö och Spjutsbygd inom Blekinge län samt den 10 i samma månad vid järnvägslinien Emmaboda—Kalmar i Örsjö, Trekanten och Smedby inom Kalmar län; och skola samtliga dessa poststationer lyda under postinspektionen i södra järnvägspostdistriktet samt direkt utväxla post med postkontoren i Wexiö, Karlskrona och Kalmar, postexpeditionen i Emmaboda och vederbörande postkupéexpeditioner.

De förenämnda förflyttade poststationerna Hofmantorp, Lessebo, Wissefjerda, Rödeby och Nybro skola äfvenledes lyda under postinspektionen i södra järnvägspostdistriktet och direkt utväxla post med postkontoren i Wexiö, Karlskrona och Kalmar, postexpeditionen i Emmaboda och vederbörande postkupéexpeditioner.

Sedan den 29 sistlidne juni äro poststationer inrättade vid Forshult, Bohult och Ryningsnäs, alla belägna i Kalmar län vid järnvägssträckan Oskarshamn—Hultsfred.

Dessa stationer lyda under postkontoret i Oskarshamn samt utväxla post direkt med postkontoret i Wimmerby samt postexpeditionerna i Målilla och Staby.

Utvidgad post. Med nästinstundande augusti månads början utvidgas den nuvarande postgången Säfsjö—Hvetlanda från två till fem turer i veckan. (Se förestående tidtabell).

Förändring i postutväxlingen. Den direkta postutväxlingen mellan poststationen i Skepperstad och postexpeditionen i Hvetlanda upphör med innevarande månads utgång.

Ändring i postgångar. Den 9 nästinstundande augusti indrages *diligensen* å hela linien Wexiö—Nybro—Kalmar och ersättes med kärrpost 3 gånger i veckan, dock endast mellan Wexiö och Nybro.

Den 6 i samma månad indrages *diligensen* mellan Wexiö och Ronneby (å linien Wexiö—Ronneby—Karlskrona) och ersättes med kärrpost 4 gånger i veckan.

Den 8 i samma månad indrages likaledes *diligensen* å linien Kalmar—Karlskrona, hvarefter postförbindelsen å linien underhålles med kärrpost 3 gånger i veckan.

Indragna poster. Kärrposten å linien Wexiö—Emmaboda—Nybro—Kalmar indrages den 9 nästinstundande augusti, kärrposten å linien Wexiö—Wissefjerda—Kalmar indrages emellan Wexiö och Wissefjerda den 7 i samma månad, kärrposten å linien Wexiö—Wissefjerda—Tving—Karlskrona indrages emellan Wissefjerda och Tving samt emellan Rödeby och Karlskrona den 6 i samma månad, och kärrposten å linien Wexiö—Eringsboda—Tving—Karlskrona indrages emellan Rödeby och Karlskrona den 7 i samma månad.

Ny gängpost igångsattes den 12 nästinstundande augusti med två turer i veckan mellan Furuby och Åryds poststationer.

Inledning

Bortsett från stationerna på delsträckan mellan Alvesta och Växjö gäller för denna järnväg, att kronobrevbäringsreformen genomfördes under dess byggnadstid för tillämpning från 1874 års ingång. Detta torde i och för sig inte ha påverkat länsstyrelsens eller poststyrelsens beslut om inrättande av nya poststationer för den nämnda reformen. Denna bör således ha genomförts utan tanke på möjligheten att flytta lantpoststationer i banans närhet till de uppväxande stationshusen. De sistnämnda kom till som en följd av 1863 års beslut om järnvägspoststationer.

De berörda lantpoststationernas föreståndare torde ha varit medvetande inför deras tillsättande med 1874 års ingång, att deras förordnande skulle upphöra efter ungefär ett halvår, även om en och annan trodde eller hoppades att avståndet till järnvägsstationen var stort nog för att lantpoststationen skulle vara motiverad att bibehållas. Så var det också i några fall, t ex för Furuby.

Helt annorlunda än för den långa sträckan var förhållandet för den bara 18 km korta biten mellan Alvesta och Växjö, som öppnades för allmän trafik den 3 juli 1865. Mer än två månader dessförinnan kunde Växjö-borna uppleva något, som var av så stor betydelse att det speglades i WEXIÖ BLADET:s utgåva den 22 april 1865:

"Å järnbanan Växjö-Alvesta visade sig lokomotivet (*Prins Carl*) under gruskörningen i onsdags vid middagstiden för första gången ända invid stationshuset här i staden, där en myckenhet människor var samlad för att välkomna den förut här på platsen osedda gästen, som har till bestämmelse att å denna kommun och kringliggande ort bereda den oskattbara fördel, varav de allt hitintills varit i saknad, av lättad kommunikation och en snart sagt omedelbar beröring med alla de trakter inom Sveriges och kort härefter även Norges landamären som genomskäras av det redan vittomfattande järnvägsnätet".

Styrelsen för "Wexiö-Alfvestads Jernvägs Aktiebolag", som företaget hette vid starten, var angeläget om att tillförsäkra sig trafik och skrev den 9 juni 1865 till poststyrelsen. Bl a lämnades då information om att järnvägen skulle "upplåtas till allmänt begagnande från och med den 4 nästkommande juli, sedan densamma föregående dagen blivit därtill invigd". Bolaget ville ha svar på några praktiska frågor om postbefordran.

Till frågorna hörde möjligheten att anpassa tidtabellen för den snart fullbordade bibanan till stambanans tågföring. Bolagsstyrelsen gjorde sig den förhoppningen,

"att Kungl. Styrelsen dels för postföringen emellan Växjö och Alvesta väljer det sätt, som för bibanan kan medföra någon skälig inkomst till lindring i de högst betydliga och kännbara uppoffringar, som för denna kommunikationsleds åvägbringande av enskilda måst göras, dels tillåter postföring med varje av de ordinarie tågen, dels ock medgiver poststationers inrättande i Räfte och Gemla med de för stationsföreståndarna vanliga arvoden".

Den sistnämnda önskan baserades på en överenskommelse med styrelsen för statens järnvägstrafik, senare även tillämpad på privata järnvägar, att en poststation skulle öppnas i järnvägsstationer för att skötas av järnvägsbefälet. Detta system hade börjat tillämpas från den 16 februari 1863 på sätt som jag berättat i de flesta av mina skrifter om post vid järnvägslinjer. Det tillämpades också här på sätt som framgår av de sista raderna i citatet ovan.

Det första önskemålet i det ovan delvis citerade brevet från järnvägsbolaget kommenterades genom remissförfarande av tf postinspektör August Wilhelm Södergren i Växjö. Han ansåg att *"med hänsyn till ortens behov för brevväxlingen i sin helhet så äro de å nämnde järnväg tillämnade eftermiddagstågen, såsom stående i närmaste samband med de egentliga posttågen å Statens järnvägar, alldeles tillfyllestgörande. Avses åter lokala förhållanden, så skall måhända orten med fördel kunna begagna sig även av nämnde järnvägs förmiddagståg".*

Wexjö—Alvesta jernväg.

Från Alvesta	kl.	8,48	f. m.	2,0	e. m.	Från Wexjö	kl.	11,40	f. m.	5,50	e. m.
» Gemla	»	9,7	»	2,19	»	» Räfte	»	11,52	»	6,2	»
» Räfte	»	9,24	»	2,36	»	» Gemla	»	12,8	e. m.	6,18	»
i Wexjö	»	9,33	»	2,45	»	i Alvesta	»	12,25	»	6,35	»

Det gick närmare ett decennium efter att tågen hade börjat visa sig i Växjö, innan den fortsatta järnvägen mot Karlskrona stod färdig. Nu fanns det mycket erfarenhet för postverket om hur tågen skulle kunna utnyttjas. Det administrativa förfarandet med kontakter mellan järnvägsbolagen å ena sidan samt poststyrelsen och postinspektionerna å andra sidan hade nått en viss form och man känner igen förhandlingsomgångarna från den ena järnvägen till den andra. Förutom överenskommelser om en del av vagnparkens anpassning till postbehovet finner man under järnvägens framväxt handlingar som avser avtal om järnvägsmäns "tillförbindande" om postgöromål samt mängder av uppsagda avtal om postföring, om tillkomsten av nya sådana och om uppsägning av lantpoststationsföreståndare i järnvägens närhet o s v. Här skall jag kort sammanfatta något av detta och i förekommande fall beröra separata fall under resp rubriker för poststationerna utmed linjen.

Landsvägspostföringen mellan Växjö och Kalmar resp Karlskrona gick på relativt långt avstånd nordost om resp sydväst om "vår järnväg" men påverkades starkt av förändringar på grund av järnvägens tillkomst.

Diligensen på den sydliga av två vägar mellan Växjö och Kalmar drogs in. I stället organiserades en kärpostföring med tre veckoturer mellan Växjö och Nybro på den nordliga av de två vägarna till Kalmar. Kontrakten med berörda entreprenörer för diligensföringen upphörde utan föregående uppsägning enligt formulering i deras kontrakt. Den ena av entreprenörerna antog anbudet att svara för kärposten på en del av den nordliga linjen och flera andra kärpostentreprenörer fick dela upp den övriga sträckan.

Även i området sydväst om järnvägen blev entreprenörerna av med sina kontrakt, medan en och annan ny postföringslinje inrättades, däribland en från järnvägspoststationen i Åryd till lantpoststationen i Furuby, vilken inte drogs in vid detta tillfälle. Det ansågs *"nödigt att Furuby poststation sattes i förbindelse med järnbanan".*

En annan lång postföringslinje som delvis upphörde på grund av järnvägens tillkomst var den som gick från Växjö över Vissefjärda och Tving till Karlskrona. Indragningen här drabbade bara delsträckorna mellan Karlskrona och Rödeby samt Tving och Vissefjärda. Med tillkomsten av järnvägen Växjö-Tingsryd-Ronneby två decennier senare försvann mycket mera av den postföringslinjen.

Två dagar efter järnvägens öppnande för allmän trafik inrättades den 7 augusti 1874 förenade poststationer i Åryd, Hovmantorp, Lessebo, Skruv, Vissefjärda, Holmsjö, Spjutsbygd och Rödeby.

Senare tillkom flera andra järnvägspoststationer, upptagna i detta häfte i den ordning de kommer vid vår låtsasfärd. I Emmaboda öppnades inte någon järnvägspoststation från starten. Där inrättades i stället ett förvaltningspostkontor, som i den skepnaden bara blev 4½ år gammalt, innan det byttes ut mot en järnvägspoststation. I den nedan återgivna texten ur poststyrelsens cirkulär noterar man, att där anges **förflyttning** till järnvägen av vissa poststationer. I senare cirkulär var formuleringen annorlunda, som läsare av mina skrifter noterat. Då angavs **indragning** av lantpoststationerna och **inrättande** av järnvägspoststationerna, även om de hade samma namn.

Jernvägspostbefordran vidtager den 7 nästinstundande augusti å jernvägs-linien *Wexiö—Karlskrona* samt den 10 samma månad å jernvägslinien *Emmaboda—Kalmar*.

Från och med den 29 sistlidne juni befordras å jernvägslinien *Oskarshamn—Hultsfred* post i särskildt fack eller afstängdt rum samt beledsagas af postiljon med ett tåg i hvardera riktningen. Brefflåda åtföljer de öfriga två ordinarie lågen.

Från och med den 30 sistlidne juni är postkupéexpedition under benämning n:r 14 inrättad å jernvägslinien *Karlshamn—Wislanda*. Denna kupéexpedition åtföljer tillsvidare endast ett bantåg om dagen. Brefflåda åtföljer det andra tåget.

Förflyttning af poststationer. Den 7 nästinstundande augusti komma poststationerna i *Hofmantorp*, *Lessebo*, *Wissefjerda* och *Rödeby* samt den 10 i samma månad poststationen i *Nybro* att från sina nuvarande platser förflyttas till jernvägsstationerna med samma namn.

Den 29 sistlidne juni förflyttades poststationerna i *Hultsfred* och *Berga* till jernvägsstationerna med samma namn.

Gemla

Som framgår av inledningen gick poststyrelsen med på att inrätta förenade poststationer i Gemla och Råppe. De öppnades dock inte samma dag som järnvägen öppnades för allmän trafik utan dagen efter, d v s den 4 juli 1865. Stationsinspektör Olof Amadeus Bergengren blev ansvarig för posten i Gemla, till en början med 200 riksdaler i årsarvode. Detta höjdes till 240 kr från den 1 maj 1874. Det var vid detta års ingång som termen *kronor* började användas i stället för *riksdaler*. Övergången från skilling till ören hade skett år 1858 och medfört omräkning, eftersom det gick ungefär tre öre per skilling. Riksdaler och kronor var däremot likvärdiga.

Bland Bergengrens efterträdare med postansvar i Gemla fanns Erik Johan Dahl under elva år och från november 1897 Ernst Fabian Sundberg. Denne blev kvar till sin död 1923 och följdes av Gustaf Oscar Eugén Wilke, även han med lång tjänstetid. Han efterträddes 1949 av Axel Ferdinand Hjälms. Åke Pettersson följde denne (1953-1956) och därefter svarade Folke Gustav Johansson, Karl Johansson, Lars Hansson, Sven Dahlin och Sture Åkesson i nu nämnd ordning för postservice i Gemla.

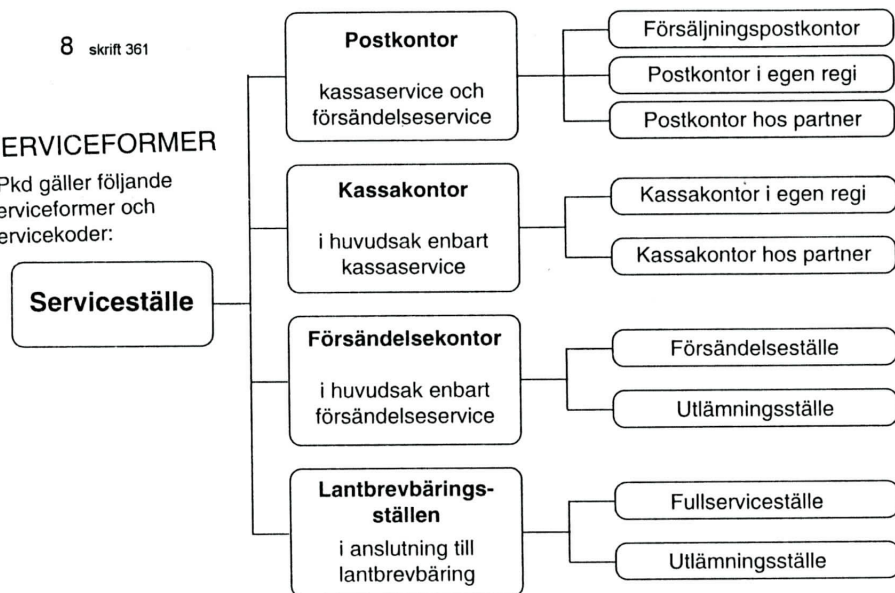
Post och järnväg skildes åt i Gemla den 1 november 1978, då också s k stadsbrevbäring inrättades där. Status för poststationen ändrades i samband med skilsmässan och den nya termen blev lokalpostkontor, utbytt från 1986 mot den för alla fasta postanstalter gemensamma benämningen postkontor.

Inför 1990-talet arbetade postverket energiskt med ett projekt som kallades "Nät 92". Syftet var att förbilliga servicen, något som bl a ledde till att en rad postkontor lämnades på entreprenad, så också det i Gemla. Av det anrika postkontoret blev det nu s k "post-i-butik" hos ER jour ICA på stationsvägen i Gemla.

Förändringar av postkontoren anmäldes externt i publikationen "Meddelande Minnespoststämplor" till tjänst för bl a hembygdssamlare filatelister. Under 1990-talets förlopp gav dessa meddelanden intryck av att det inte fanns någon fast form för terminologin. Påpekanden om detta i bl a filatelistisk press kan möjligen ha bidragit till att Posten AB ville visa att det visst var ordning på terminologin. Det gjordes i utgåvan 1998:16 av Meddelande Minnespoststämplor med det resultat som återges på omstående sida. Jag har intryck av att terminologin blev snårig på nytt.

SERVICEFORMER

I Pkd gäller följande serviceformer och servicekoder:



Här följer en verbal beskrivning av ovanstående bild, med kommentarer:

Postkontor = serviceställe med både kassaservice och försändelservice

Kassakontor = serviceställe med i huvudsak enbart kassaservice

Försändelsekontor = serviceställe med i huvudsak enbart försändelservice

Lantbrevbäringsställe = serviceställe i anslutning till lantbrevbäring

Postkontoren är uppdelade i

- försäljningspostkontor
- postkontor i egen regi
- postkontor hos partner

Med egen regi avses Postens regi och Postens personal. Till postkontor i egen regi hör således förutom "vanliga" postkontor också postkontor som drivs av Brevs personal samt olika sametablettingar, som vi tidigare kallade postkontor i butik. Försäljningspostkontoren är naturligtvis också postkontor i egen regi. Postkontor hos partner är det vi tidigare kallade Post i Butik.

Kassakontoren är uppdelade i

- kassakontor i egen regi
- kassakontor hos partner.

Försändelsekontoren är uppdelade i

- försändelseställen
- utlämningsställen.

Försändelsekontor motsvarar det vi tidigare kallade Närpost. Försändelseställe motsvarar Närpost med både in- och utlämning. Utlämningsställe motsvarar Närpost med enbart utlämning.

Lantbrevbäringsställen är uppdelade i

- fullserviceställen
- utlämningsställen.

Fullserviceställen är serviceställen där lantbrevbäraren gör uppehåll och ger kunderna stationär service under viss tid. Utlämningsställen är serviceställen som lämnar ut försändelser som ej kunnat lämnas ut under lantbrevbärarens tur.

1865-07-04--
Namn Växjö 8 1972-03-01--1979-06-30

Räppe

Även Räppe fick en järnvägsstation dagen efter tågstarten, d v s den 4 juli 1865. Stationsinspektör Adolf Fredrik Eklundh (vissa handlingar stavar Ekelund) blev dess föreståndare med samma löneförmån för postarbetet som kollegan i Gemla. Erik Johan Dahl efterträdde Eklundh i november 1897 och fick i juli 1916 lämna över till Sven Gunnar Alfred Lindstén.

Det är utmärkande för de första stationsföreståndarna i Räppe att de blev kvar på befattningen lång tid. Sven Gunnar Alfred Lindstén fick betjäna postkunder i Räppe i nära 20 år och efterträddes 1935 av G Lindsten. Med dennes avgång i oktober 1939 började de tätare bytena: Knut Sundqvist (1939-1940), Ernst Gunnarsson (1940-1949), Carl Martin Johansson (1949-1961), Folke Gustav Johansson (1961-1967) och Sven Dahlin (1967-1962). Det var i huvudsak deras biträden som fullgjorde postärendena under cheffernas ansvar. I postens handlingar finns inga uppgifter om vilka biträdena var.

Uppförandet av ett antal villor i Östra Räppe ledde till att postverket hos järnvägsledningen förhörde sig år 1961 om eventuell skilsmässa mellan post och järnväg vid Räppe station. Svaret blev att en sådan åtgärd inte skulle leda till någon reell personavinst. Det blev ändå skilsmässa elva år senare, då postverket hyrde en lokal för poststationen i Wessels stormarknad. De som dittills besökt järnvägsstationen för att uträtta postärenden, kunde nu göra detta i samband med andra ärenden där. I samband med flyttningen av poststationen ändrades dess namn till **Växjö 8**.

Detta accepterades utan vidare, medan förändringen nio år senare stötte på patrull, som man säger ibland. Försöksverksamheten med en postfilial vid stormarknaden visade sig vara olönsam för postverket. Trots starka protester från berörda postkunder genomfördes poststationens indragning den 30 juni 1979.

Vid detta halvårsskifte upphörde dessutom i hela landet begreppet poststation i postens terminologi enligt en ett år gammal överenskommelse mellan postverkets ledning och personalorganisationerna. Omkring 50 poststationer höll sig kvar till fataliedagen. Några drogs in utan någon ersättningsanordning, som i Räppe, medan andra byttes ut mot lantbrevbäring eller postställen.

Växjö

Räppe poststation låg under båda sina existensperioder i utkanten av Växjö. Spåret, på vilket vi mötte Gemla som första anhalt på vår låtsasfärd från Alvesta, kom att med tiden löpa samman med flera andra spår i Växjö. Där blev stationen en av de få med flera spårvidder, 1435 mm för "vår bana", 1067 mm för järnvägen till Tingsryd (posthistorisk skrift 338) och 891 mm för järnvägen till Åseda och Hultsfred (posthistorisk skrift 126). Dessutom kan man med fog tala om en fjärde spårvidd i Växjö, nämligen decauvillespåret på 600 mm från järnvägsstationen västerut till Kronobergs regementets kaserner under deras byggnadstid på mitten av 1910-talet.

Trafiken är sedan länge nedlagd på smalspårerna, medan järnvägen över Åseda och Hultsfred samt vidare till Västervik ännu ligger kvar som vårt lands längsta smalspår. Det lär inte finnas några ekonomiska förutsättningar för att driva trafiken där, ens som museitrafik, även om många försök gjort hittills. Byråkrati har varit en bidragande orsak till att många frivilliga arbetsinsatser förefaller ha gjorts förgäves.

I Växjö har inte förekommit någon förening av post- och järnvägs-tjänst. Såvitt jag vet, väntar Växjö-postens historia i övrigt på att bli framforskad och nedskrivet. I det lokala arkivet som efter årsskiftet 1998-1999 väntas bli överfört dels till landsarkivet och dels till riksarkivet via ett centralt postarkiv, finns åtskilliga uppgifter som kan ligga till grund för en framställning om posten i Växjö sedan starten med Hans Erengislesson Baas omkring 1640.

Jag tvivlar på att det finns någon som kan utverka tillräckligt ekonomiskt stöd för att genomföra en sådan forskning och förvandla funna uppgifter till en bok eller ens en datadiskett.

För mina järnvägsintresserade läsare vill jag emellertid gärna rekommendera några sidor ur boken "*Kommunikation i Kinnevald*" (ISBN 91-7810-158-1), som berättar om incidenter vid järnvägsstationen i Växjö, vilka föranledde en konflikt mellan den kraftfulle postinspektorn B J Geijer vid järnvägspostinspektionen och postmästaren i Växjö Janne A Lagerström.

Därmed lämnar vi Växjö och fortsätter vår tillfälligt avbrutna låtsasfärd genom att anträda den långa del av bibanan från Alvesta som så småningom tar oss till Karlskrona.

Åryd

1874-08-07--

Vår första anhalt på vidarefärden blir järnvägspoststationen i Åryd. Det namnet fanns sedan 1874 års ingång på en poststation i Blekinge. Detta var poststyrelsen observant på och beslöt att den blekingska poststationen skulle namnändras till Märserum från den 1 augusti 1874.

Till föreståndare för den järnvägspoststation som sålunda öppnades i Åryd den 7 augusti 1874 antogs Jonas Larsson Lindskog. Hans efter kort tid till 360 kr höjda årsarvode för själva postsyslan blev lika för efterträdaren Johan August Broman. Denne följdes 1892 av Sven Djurén. Han avled i september 1903 och efter en tids vakans blev Jean Nils Ferdinand Hvitfeldt föreståndare.

1907 tog Carl Wilhelm Birger Holmgren över under en period på sju år och därefter ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Åryd: Bror Martin Björklund (1914-1919), John Sigfrid Melén (1919-1932), Bror Fredrik Julius Israelsson (1932-1946), Hans Gustav Vilhelm Winstam (1946-1948) och Åke Terning (1948-1972).

Efter Åke Ternings pensionering svarade hans maka Cecilia för posten och fick uppleva att poststationen skildes från järnvägen den 1 september 1974. I samband därmed statushöjdes den till postexpedition och flyttade till mera centralt belägna lokaler. På samma gång inrättades stadsbrevbäring i Åryds samhälle.

Cecilia Terning efterträddes av Ulla Sjösten. I längden var postkontoret, som den adekvata benämningen var efter 1986 års ingång, inte lönsamt och i "projekt Nät 92" ingick att postkontoret skulle lämnas på entreprenad. Så skedde även och det förvandlades till s k "post-i-butik" hos Konsum på Billavägen.

Hovmantorp

1874-01-01--

En lantpoststation öppnades med 1874 års ingång i Hovmantorp med inspektör A J Abramsson som föreståndare. Han fick inte ens tillfälle att lyfta hela delen av det årsarvode på 150 kr, som hade fastställts av poststyrelsen vid hans tillsättning. Detta berodde på honom själv, för på hans eget förslag fick han lämna över befattningen till bruksbokhållaren Alfred Sjö. Denne fick i juli skriva under en av postmästare Janne Lagerström i Växjö formulerad text med följande innehåll:

"Undertecknad förklarar sig härmed hugad frånträda sin nu innehavande poststationsbefattning i Hovmantorp samtidigt med Växjö-Karlskrona-banans öppnande för allmän trafik".

Även C F Westin finns antecknad som föreståndare för lantpoststationen i Hovmantorp under en period. Den 7 augusti 1874 överlämnades av denne eller av Sjö datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationen, där järnvägsbefälet fick ta ansvar för postservicen.

Dennes årsarvode för själva postsysslan var till en början 360 kr att jämföra med den kostnad på 150 kr som postverket haft för lantpoststationen. Postarvodet till järnvägsstationens föreståndare höjdes enligt beslut den 18 maj 1886 till 420 kr, från 1896 till 480 kr och efter 1902 års allmänna reglering av postarvodena till 540 kr.

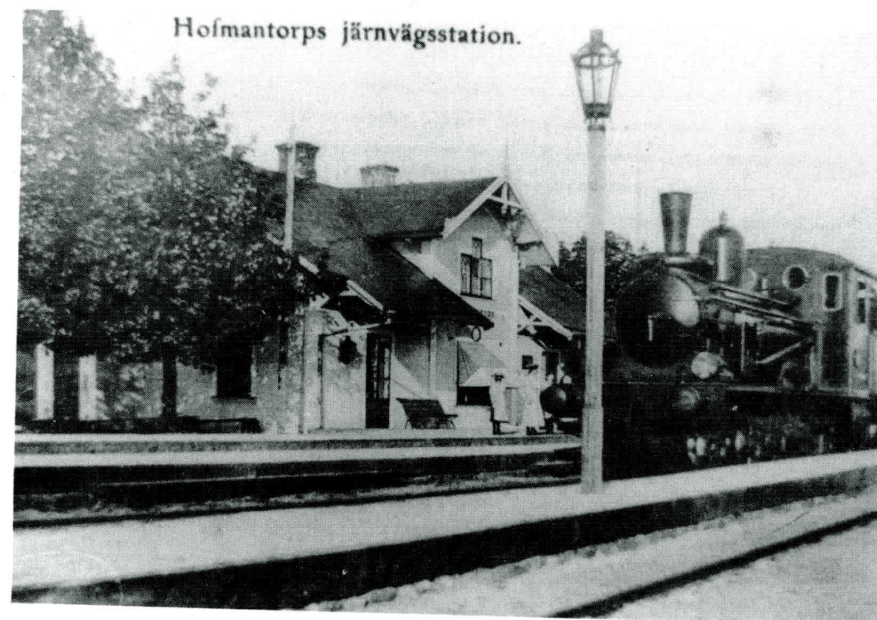
Stationsföreståndaren Carl August Roth tog över ansvaret i augusti 1888, följd i maj 1897 av Olof Olsson. Från sekelskiftet gjorde Carl August Roth åter ett inhopp men i april 1907 blev Jean Nils Ferdinand Hvitfelt ansvarig för posten. Under hans period steg postarvodet i omgångar och uppgick efter 1914 års allmänna reglering till 780 kr om året, vartill kom 540 kr i biträdesanslag.

Detta tyder på hög postomsättning. Den blev snart så hög att det inte gick att förena post- och järnvägsgöromålen. Från den 1 december 1932 blev John Sigfrid Melén föreståndare för den då från järnvägsgöromålen skilda poststationen och den 1 juli 1939 statushöjdes denna till postexpedition. Elly Maria Ask blev chef med posttiteln stationsmästare, följd 1953 av Elin Märta Anna Elisabet Jonsson. Anna Margit Viola Ekblom tog över 1956.

Anton Elm blev chef efter henne och fick uppleva den omorganisation som i postens nya kostym under 1970-talet medförde att postexpeditionen kallades lokalpostkontor, från och med 1986 års ingång med förleden *lokal* struken.

Under en period var Staffan Andreasson postkontorets chef. I seklets sista decennium har förändringarna blivit sådana att det yttersta ansvaret för flera postkontor lagts på en och samma chef. Med denna förändring har jag i mina skrifter upphört att försöka lämna personuppgifter.

Den en gång så blomstrande postanstalten som Hovmantorp har hittills lyckats stå emot 1990-talets värsta förändringar och finns i skrivande stund på Vasagatan 1. Postutdelningen utgår emellertid från Lessebo till de c:a 1600 hushåll som har postadress Hovmantorp.



Ur Karl Melkerssons samling har detta vykort hämtats med motiv från stationen i Hovmantorp år 1902. Till vänster om stationens dörr kan man skymta den svarta brevlådan. Många hembygdssamlare kompletterar sina albumblad med postbehandlade vykort.

1874-01-01-

Lessebo

Inspektör A Andersson, som hade blivit föreståndare för lantpoststationen i Lessebo, när denna öppnades med 1874 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen, fick finna sig i att den 7 augusti samma år lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationen.

Där fick stationsinspektör Carl Gustaf Holmgren ta över ansvaret för postservicen. Han begärde liksom kollegan Lindskog i Hovmantorp att få sitt årsarvode för själva postsysstan höjt från 360 kr. Järnvägsbolaget föreslog 540 kr, men postinspektör Hugo Winroth i Malmö ansåg sig inte kunna tillstyrka större höjning än till 420 kr. Detta blev poststyrelsens beslut. Arvodet steg senare, så att säga av sig självt på grund av återkommande regleringar enligt särskilda grunder. Genom 1903 års reglering blev det 540 kr per år, vartill kom 360 kr i biträdesarvode. Efter 1914 års reglering var det 660 kr med 540 kr i biträdesarvode och 240 kr i extra biträdesarvode.

Då var stationsinspektör Viktor Albert Ägren sedan den 1 april 1907 föreståndare. Han följdes i maj 1919 av Carl Wilhelm Birger Holmgren, som dessförinnan hade varit föreståndare i Åryd och Skruv under sju år. När han flyttade till Emmaboda i oktober 1923, blev Bror Martin Björklund föreståndare i Lessebo.

Den 1 juli 1943 skildes posten från järnvägen och Irma Agda Dagny Ölvstam blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Den statushöjdes den 1 mars 1947 till postexpedition. Tio år senare övertog Artur Edvin Svensson chefskapet och efter ytterligare en tioårsperiod var det Bengt Tengroths tur att basa i Lessebo. När han befordrades till kassachef i Karlskrona, blev Jörgen Andreasson postanstaltens nya chef. Den hade då i 1970-talets föränderlighet hunnit bli (lokal)postkontor. Utan förled lever postkontoret kvar på Stationsgatan 2, nu med distribution av post till drygt 4300 hushåll, inklusive dem med postadress Kosta, Skruv och Hovmantorp.

Från Lessebo utgick ett 600 mm-smalspår till Kosta vilket förlängdes till Målerås på järnvägen mellan Sävsjöström och Nybro. Vid de på smalspåret mellanliggande stationerna öppnades poststationer i Ekeberga (1898-07-01) och Ideholm (1899-04-07). I Kosta fanns en poststation sedan 1874 års ingång.

1925-10-01-1965-05-31

Tjugosjö

Nästa anhalt på vår tänkta färd är Tjugosjö. Innan ett stationshus uppfördes där, gjorde tåget uppehåll vid en liten kur intill banvaktsstugan. Emma Karlström skötte inledningsvis signaleringen till tåget. När stationshuset väl var byggt, öppnades en poststation i detta den 1 oktober 1925 med Per Ivar Sandqvist som föreståndare. Efter hans avgång i oktober 1928 uppehölls tjänsten på vakans av bl a platsvakten G Lilja tills stationskarlen Johan Jönsson tog över ansvaret den 1 juli 1934.

Från den 1 april 1937 blev platsvakten Ellen Karlsson föreståndare under en femårsperiod. Därefter har befattningen med ytterligare vakansperioder innehafts av de ordinarie föreståndarna Ellen Olofsson (1942-1944), Dorothy Svensson (1944-1947) och Majken Karlsson (1947-1965). Poststationen ersattes den 1 juni 1965 med lantbrevbäring från Skruv.

1874-08-07-

Skruv

I Skruv fanns ingen poststation före järnvägens tillkomst. En järnvägsstation öppnades där med tågstarten den 7 augusti 1874. Dess förste föreståndare var J Sjöqvist med 300 kr i årsarvode för själva postsysstan. Han följdes efter kort tid av stationsmästaren Jonas Gustaf Rydeberg, senare avlöst av Olof Wilhelm Helmer och denne avlöst från den 1 april 1900 följd av Henrik Wilhelm Bergdahl. Årsarvodet för posthanteringen höjdes genom beslut den 30 december 1892 till 360 kr och efter 1902 års allmänna reglering till 420 kr.

I oktober 1914 tillträdde Carl Wilhelm Holmgren, som hade varit föreståndare för järnvägsstationen i Åryd under sju år. I maj 1919 blev det åter byte och Bror Martin Björklund tog över. Han hade svarat för ruljangsen i Åryd mellan 1914 och 1919. Dessförinnan hade han förestått stationen i Saleboda under sju år.

Vi finner ofta i personalhandlingar att stationsföreståndarna flyttades från den ena till den andra stationen utmed samma järnvägslinje eller inom samma järnvägsnät som berört bolag behärskade.

Sålunda fick Björklund i oktober 1923 Henning Wilhelm Jonasson till efterträdare. Denne hade efter fem år i Moshult också varit föreståndare för stationen i Holmsjö under mer än elva år. Han blev kvar i Skruv under nära nog två decennier. Efter honom svarade följande järnvägsmän för postservice i Skruv: Gustaf Fritz Albert Åstrand (1942-1946), Bror Karl Delstam (1946-1950) och Karl Ferdinand Selander (1950-1951).

Postarbetet fullgjordes i allmänhet av ett järnvägen anställt postbiträde. Som framgår av näst sista stycket i förordet, har jag inte haft tillgång till några uppgifter om dessa biträden, Inte sällan har de blivit föreståndare för den lantpoststation som inrättats i samband med att post och järnväg skilts åt. Så blev också fallet i Skruv.

Den 1 december 1951 skildes post och järnväg åt i Skruv. Maja Arenbring, som hade varit föreståndare för järnvägspoststationen i Moshult under åren 1938-1943, då med efternamnet Persson, svarade för skötseln av den ersättande lantpoststationen i Skruv under den månad som återstod tills den fick sin status höjd till postexpedition med 1952 års ingång.

Med sin skicklighet och rutin blev Maja Arenbring chef och fick den dåvarande posttiteln stationsmästare. Genom ny terminologi vid postverkets omorganisation 1977 fick hon titeln lokalpostmästare. Hon avgick med pension i maj 1982. Förleden lokal ströks från 1986 års ingång, då enligt den förenklade terminologin alla fasta postanstalter med kundbetjäning började kallas postkontor. Detta gällde även de minsta sk postställena, som hade börjat växa fram under 1970-talets förändringsvåg.

Efter Maja Arnebrings pensionering hölls chefsbefattningen vakant en tid, varefter Berith Johansson tog över ansvaret. Hon hade dessförinnan varit lantbrevbärare i Skruv.

Med 1990-talet accentuerades ett minskat anlitande av posten, särskilt på betalningssidan. I projekt "Nät 92" planerades att anlita entreprenörer för skötseln av de små postkontoren. Till den gruppen hörde postkontoret i Skruv. Avtal tecknades med Konsum och därmed fick också detta samhälles invånare vänja sig vid att anlita en "post-i-butik", nämligen Konsum på Storgatan 2.

Moshult

På vår tänkta färd passerar vi den "nya" gränsen mellan Kalmar och Kronobergs län och kommer till Algutsboda socken i Emmaboda kommun, där järnvägen går genom den välbekanta byn Moshult.

Drygt 33 år efter att järnvägen mellan Växjö och Kalmar stod färdig, öppnades en järnvägsstation i Moshult den 5 september 1907. Stationsinspektör Henning Jonasson skrev en månad senare till poststyrelsen och föreslog att en poststation också skulle inrättas. Han framhöll bl a att det i Moshult fanns "*flera industriella verk, torvfabrik och glasbruk, och dessutom en talrik befolkning*".

Otålig över uteblivet svar skrev Henning Jonasson på nytt den 19 januari 1908 i tron att något positivt beslut inte hade kunnat fattas därför att det fanns en poststation med ett liknande namn, nämligen småländska Måshult i Gärdserums socken sedan 1897 års ingång. Han föreslog därför att poststationen skulle heta Modala.

Vid ärendets remissbehandling påtalade postinspektionen i Malmö, att kommunalstämman i Algutsboda den 22 september 1907 hade framhållit det stora behovet av en poststation i Moshult, särskilt för omliggande bysamhällen. Postinspektionen föreslog namnet Mosshult för den begärda poststationen.

Men poststyrelsen stannade för det så att säga riktiga namnet och beslöt efter samråd med landskansliet i Kalmar, att poststationen i Måshult skulle heta Stora Ved från den 1 mars 1908. Detta datum blev också födelsedagen för järnvägspoststationen i Moshult. Henning Jonasson blev ansvarig för skötseln med 100 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen.

Namnförändringen av poststationen Måshult till Stora Ved blev odramatisk. Ändå hade poststationsföreståndaren där, folkskolläraren Karl Antolitor Nyberg, och dennes överordnade postmästare i Gamleby framhållit, att "*det skulle dröja åratals, innan det nya namnet bleve inarbetat*".

I juli 1912 övertog Bror Fredrik Julius Israelsson stationen i Moshult. När han flyttade till Spjutsbygd 20 år senare, uppehölls befattningen en tid på vakans och därefter svarade följande järnvägsanställda för posten i Moshult: Erik Manfred Andersson (1934-1938), Maja Persson (1938-1943) och Inga Göta E Persson (1943-1949). Den 1 juni 1949 ersattes poststationen med lantbrevbäring från Emmaboda.

Emmaboda

1874-08-06–
Tilläggsiffra (Emmaboda 1 1972-01-01–1991-09-30)

Under det första uppbyggnadsskedet av det svenska postnätet blev postkontoren nästan uteslutande förlagda till städer. När man kompletterade därigenom uppstående "vakum" genom att inrätta ett och annat postkontor på landsbygden, kan det tyckas som om några av dem hamnade slumpmässigt.

Ett sådant exempel är Kvarsebo, en gård i Mossebo socken i Västergötland. Där inrättades ett postkontor på grund av ett kungligt brev den 5 februari 1725. Det flyttades efter 14 år till den inte särskilt avlägsna gården Wik i Jönköpings län, där den då utnämnde postmästaren bodde.

Motiveringen för att inrätta postkontoret år 1725 var bland annat, att vissa trakter i Älvsborgs och Jönköpings län hade mellan fem och åtta mil till närmaste postkontor. Därför önskades ett postkontor på lämplig plats mellan Jönköping och Halmstad. Lika "centralt" placerade man ett postkontor i Bjästa år 1753, "*beläget halvvägs mellan Umeå och Härnösand samt vid landsvägen*". Ett annat exempel på att postkontor inrättades för att fylla ett vakum är Baltack. Det öppnades den 1 januari 1864, "*2,5 - 3 mil från vardera Falköping, Hjo och Jönköping*".

Osökt kommer man i anslutning till denna uppgift att tänka på valet av plats för Emmaboda järnvägsstation, sex mil från vardera länshuvudstäderna Kalmar, Karlskrona och Växjö. En enda gård fanns i den uppväxande stationens närhet, Gantesbo. Denna låg ett bra stycke från gästgivaregården med namnet Emmabo, varifrån man hämtade namnet till järnvägsstationen. Säsom gästgivaregård och skjutsombyteställe var det namnet mera välkänt än gården närmast järnvägsstationen.

Med Emmaboda som järnvägsknut (för järnvägen till Kalmar) fann Postens ledning det också lämpligt att inrätta ett förvaltningspostkontor där. Arbetet vid detta slag av postanstalter kunde inte lämpligen förenas med järnvägsgröromål, även om vår posthistoria visar ett exempel på en sådan hybrid, nämligen i Charlottenberg under perioden oktober 1877 - december 1881 på grund av svårigheter att skaffa lokal för ett fristående postkontor (Posthistorisk skrift 84).

Även de små postkontoren (som under perioden 1850-1881 kallades postexpeditioner) hade i regel förvaltningsområden med underlydande poststationer. Under Emmaboda lydte poststationerna i Algutsboda och Kosta. Postmästare Janne Lagerström i Växjö hade, utan att få gehör, i ett brev till poststyrelsen den 14 augusti 1874 föreslagit, att också poststationerna i Älmeboda, Långasjö och Öremo skulle överföras från hans revir till förvaltningsområdet för Emmaboda postexpedition.

Denna förlades till Gantesbo. Även om avståndet till järnvägsstationen var ringa, vållade dess läge åtskilligt besvär för postmästaren, bland annat för att ordna transporter till och från tågen. Detta och annat har jag skildrat på sid 47-56 och 62-64 i boken "*Berättelser från glesbygd*" (ISBN 91-970657-6-5).

Inrättandet av postkupéexpeditioner på järnvägarna Växjö-Emmaboda-Karlskrona och Emmaboda-Kalmar medförde minskad betydelse för Emmaboda som omkarteringspostanstalt. Efter framställning till regeringen kunde postexpeditionen i Emmaboda dras in enligt medgivande i ett kungligt brev den 29 november 1878.

Indragningen genomfördes den 1 februari 1879. I stället skulle en poststation öppnas i järnvägsstationen, men nu tycktes poststyrelsen ha handlat förhastat. Det visade sig att "*Carlskrona-Wexjö Jernvägs-Aktiebolag*" besvarade poststyrelsens den 11 januari 1879 daterade brev med att bolagsstyrelsen inte ansett sig kunna ålägga stationsinspektorn i Emmaboda att också ansvara för postgröromålen.

Det blev postinspektionen i Malmö som fick kratsa kastanjerna ur elden, som man säger ibland. Postinspektören ålades nämligen av poststyrelsen att "*gå i författning om uppehållande av poststationsföreståndarebefattningen från den 1 februari tills vidare mot den ersättning som bäst kan betingas*".

Extra ordinarie kontorsskrivaren Carl Fredrik Nilsson (sedermera postmästare i Hultsfred) fick gripa in den 1 februari. Sjökapten Carl Gustaf Stiernström erbjöd sig att överta lantpoststationen, men det avslogs. Ett senare erbjudande av ägaren till järnvägshotellet, Emil Holm, att bli föreståndare avslogs också. Nu hade nämligen järnvägsbolaget ändrat sig och ville att deras stationsinspektör skulle få sysslan mot en årlig ersättning av 400 kr. Postinspektör Karl Westman i Malmö var emot detta, men det ville poststyrelsen inte lyssna på. I stället beslöts i Stockholm redan den 18 februari 1879, att stationsinspektorn skulle överta ansvaret. Detta betyder att det bara var under de tre första veckorna av februari 1879 som poststationen i Emmaboda inte var förenad med järnvägsstationen.

Stationsinspektör Hjalmar Schrewelius blev nu ansvarig för post-service i Emmaboda och avlöstes efter kort tid av Adolf Gerhard von Heidenstam. Han hade varit kapten vid Smålands Grenadjärkår. Det var inte ovanligt vid den tiden, att adelsmän tog tjänst som stationsinspektörer.

Olof Wilhelm Helmer tillträdde i mars 1900 och fick två år senare glädje av en översyn över arbetsförhållandena vid de förenade post- och järnvägsstationerna. För hans del resulterade denna i att årsarvodet för själva postsysslan höjdes till 600 kr. Hans efterträdare blev H W Bergdahl under perioden 1914-1923. Dennes efterträdare i oktober 1923, Carl Wilhelm Birger Holmgren, har vi mött tre gånger tidigare i denna skrift. Han var föreståndare i Åryd under sju år, i Skruv under fem år och i Lessebo under fyra år. Nu fick han syssla med postärenden i Emmaboda tills post och järnvägs skildes åt den 1 februari 1931.

Drygt ett år tidigare, med 1930 års ingång, hade Vissefjärda kommun frånhänt sig beslutanderätten över Emmaboda samhälle. Den 1 januari 1930 blev då Emmaboda en köping, landets 44:e.

I samband med skilsmässan från järnvägen höjdes poststationens status till postexpedition med Johan Albin Möller som stationsmästare, den för postverket nytillkomna titeln i samband med beslutet ett decennium tidigare, att postexpeditioner "av nyare slaget" skulle inrättas. Posten fick hyra lokal för postexpeditionen i järnvägens stationshus, 91 kvadratmeter med kassavalv, disk och särskilda rum för stationsmästare och postbehandlare. Här stannade man till den 1 september 1950, då man flyttade snett över gatan till en dubbelt så stor lokal i Madesjö och Örsjö socknars sparbanks nyuppförda fastighet.

Efter 22 år fick man ytterligare utökning med flyttning till bankens nybygge intill. Chefsbefattningen hade övertagits 1938 av P N A Bjerlér, följd 1944 av Karl Harry Ringberg. Under åren 1946-1948 basade B V Andersson för verksamheten. I september 1948 utnämndes Karin Nielzén till chefsbefattningen. Efter henne basade T R Svensson (1953-1958), varefter befattningen övertogs av Maj Hellgren, som fick lång tjänstetid vid postexpeditionen och bl a upplevde dess organisation till (lokal)postkontor.

Med nya Posten AB har det kommit åtskilliga nya titlar och floran är så omväxlande att jag inte finner mig i stånd att redogöra för den. Jag kan blott citera den för mig färskaste uppgiften att Ing-Margreth Karlsson är coachansvarig i Emmaboda,

Linnefors

Förgäves ansökte man efter en kommunalstämma i Vissefjärda den 29 december 1909 att få en poststation i Skäppebo. Avslaget kom efter poststyrelsens beslut den 26 april 1910.

Vid ett förnyat försök 13 år senare begärde man i ett brev till poststyrelsen att få en poststation öppnad i Linnefors' hållplats. I ansökan finner man bl a följande text: "*Som ju expediering redan sker av järnvägsgods, vore nog expeditionsfrågan för postens vidkommande ganska lätt att ordna*". I november 1920 hade en lösväska börjat befordras dagligen mellan Vissefjärda och Linnefors med postkupén. Postmästaren i Karlskrona fann inte behov av en poststation vid Linnefors hållplats. Däremot ansåg postdirektörerna i Linköping och Malmö att en sådan behövdes.

Postdirektör Olof Thormark i Malmö avrådde från namnet Linnefors, då det skulle kunna förväxlas med den redan befintliga poststationen i Värmland med namnet Lindfors. Kommunalstämman i Vissefjärda hade föreslagit Smålands Hofgård, då den egendom, där hållplatsen var belägen, av ålder hade kallats Hofgård. Alternativt föreslog stämman namnet Skeppebo.

Thormark avrådde från namnet Smålands Hofgård då det fanns en poststation med namnet Hafgård i Malmöhus län och en med namnet Hofgården i Bohuslän. Resultatet blev poststyrelsens beslut att i hållplatsen skulle den 1 april 1924 inrättas en poststation med namnet Skäppebo (stavat med ä i stället för stämmans förslag). Platsvakten blev poststationsföreståndare.

Från den 17 maj 1937 hade Agne Peterson denna uppgift. Hon fick byta datumstämpel, sigill och försändelseetiketter den 15 maj 1939, då poststationens namn ändrades till Linnefors. Bakgrunden var ortnamnskommitténs strävan att post- och järnvägsanstalter på en och samma ort skulle ha samma namn. Under remissbehandlingen hade postmästaren i Karlskrona befarat att förväxling möjligen skulle kunna ske med Lindfors, så som postdirektör Thormark hade befarat 15 år tidigare. Till detta togs ingen hänsyn, utan förslaget genomfördes och poststationen fick heta Linnefors.

Märta H Johansson efterträdde Agne Peterson den 1 september 1950 och fick uppleva poststationens indragning den 31 maj 1955. Lantbrevbäring blev fullgod ersättning och gav bättre service till dem som inte bodde i poststationens närhet.

1869-06-01--

1908-01-01--1965-03-31

Vissefjärda

Efter ansökan på beslut av kommunalstämman med Vissefjärda församling den 26 december 1868 beslöt poststyrelsen att en poststation skulle inrättas vid kyrkan den 1 juni 1869. Till föreståndare antogs fröken Hedda Apolloff. Hon hade under flera år biträtt sin fader under dennes tid som postmästare i Simrishamn. Det var majoren och riddaren C J Apolloff, död sedan mer än tre år, när dottern utnämndes till poststationsföreståndare.

Den framväxande järnvägen gjorde, att hennes tid som postchef i Vissefjärda skulle bli ganska kort. Hon blev i november 1875 utnämnd till föreståndare för den värmländska poststationen i Åtorp sedan hennes poststation hade flyttats till järnvägsstationen den 7 augusti 1874. Där fick stationsinspektör Otto Bäckström ansvara för postgöromålen. B F Lundberg efterträdde honom 1907 och i oktober 1923 blev Gustaf Adolf Agge stationsinspektör och därmed poststationsföreståndare. Efter dennes död i november 1938 tog N J Krantz över efter sex år som ansvarig för Spjutsbygds poststation.

Stationsinspektör C A Willner tog över ansvaret 1949 men blev av med postansvaret 1951, då post och järnväg skildes. Posten fick egna lokaler och dess status höjdes till postexpedition. Dess chefer med posttiteln stationsmästare (från 1977 postmästare) blev Yngve Olsson (1951-1953), Helmer Petersson (1953-1975), Evy Svensson (1975-1987) och därefter Karin Johansson.

I postens 1990-talskostym var organisationsformen för dyr. Postkontoret, som den formella termen var sedan 1986, lämnades på entreprenad och förvandlades till s k "post-i-butik" hos Bilisten, Christer Fransson, Storgatan 26.

Poststationsföreståndare Hedda Apolloffs far hade en intressant bakgrund som representant för en av de många postmästare som enligt Carl XIV Johan:s intentioner hämtades från pensionerade militärens led. Han var född 1787 och blev student i Åbo 1904, fanjunkare 1807, löjtnant vid Kalmar regemente 1812, kapten 1819, major 1838 och fick avsked 1846 vid 59 års ålder. Han hade deltagit i finska kriget och tagits till fånga vid kapitulationen i Kalix 1809 och hugnats med kunglig medalj. Två år efter avskedet ur armén blev han ytterligare hågkommen genom utnämning till postmästare i Simrishamn.

En av dem som bekämpade Carl XIV Johan:s idé att låta pensionerade militärer få postmästartjänster var Esaias Tegnér. Han motsatte sig förgäves en sådan utveckling vid postkontoret i Lund, då han under ett sista försök kryddade sitt brev med följande ord: "Det är oerhört vilken attrait posten har för svenska armén; jag fruktar att hela generalstaben slutligen blir - postiljoner. Är där icke rum vid Ulriksdal för flera hjältar, utan måste de nödvändigt placeras vid Tullbommen eller på Postkontoren?"

Saleboda

Efter en ovidkommande utflykt från spåret återvänder vi till den tänkta färden och kommer till nästa uppehåll, där det inte fanns någon poststation från tågstarten. Efter samråd med postinspektionen i Malmö och järnvägsbolaget beslöt poststyrelsen att en järnvägspoststation med 1908 års ingång skulle öppnas i Saleboda.

Stationsföreståndaren Bror Martin Björklund blev ansvarig för postgöromålen, följd av Erik Harald E:son Törnebohm (1914-1917), Gustaf Leonard Svensson (1917-1923), Amos Johan Josef Ursander (1923-1941), Per Edvard Gustafsson (1942-1948), John Erik Vilhelm Hovstam (1948-1950), Arvid Conrad Georg Johansson (1950-1953), Gustav Valentin Nilsson (1953-1956) och Karl Ragnvald Teodor Gustavsson (1959-1965).

Poststationen drogs in med 1965 års utgång och kunderna fick betjäning av lantbrevbäraren på en linje från Holmsjö.

1874-08-07--

Holmsjö

Första anhalt efter Saleboda är Holmsjö. Med samtidig indragning av den närliggande lantpoststationen med socknens namn Sillhöfda inrättades en poststation i Holmsjö järnvägsstation den 7 augusti 1874. Anders Johansson blev föreståndare med 360 kr i årsarvode för själva postsysslan. Wilhelm Henrik Hultmark finns antecknad som hans efterträdare och kunde glädja sig åt att efter 1903 års allmänna reglering få detta arvode höjt till 480 kr med 300 kr extra i biträdesanslag. Henning Wilhelm Jonasson tog över efter honom den 1 juni 1912 efter fem års tjänst i Moshult.

Sedan Jonasson flyttat till Skruv i oktober 1923 ansvarade följande järnvägsmän för posten i Holmsjö: Nils Birger Gnaveleij (1923-1928), Henning Emanuel Österlund (1928-1931), Carl Oscar Alexander Israelsson (1932-1941), Carl Axel Willner (1942-1949), Gösta Bengtsson (1949-1956), Helge Fredrik Ström (1956-1964) och Edvin Leopold Eriksson (1964-1968).

Post och järnväg skildes åt den 1 maj 1968. Lennart Persson tog över ansvaret i nya lokaler i sparbankens hus. Poststationen höjdes till postexpedition i april 1974 och har i takt med omorganisationer och ny terminologi blivit postkontor, vars chef med titeln postmästare fått överta ansvaret för service till drygt 1050 hushåll.

1874-01-01--1874-08-16

Sillhöfda

Vi lämnar åter vårt spår för att visa ett inte alltför ovanligt exempel på en följd vid järnvägarnas framväxt. Formellt skulle en lantpoststation med namnet Sillhöfda öppnas vid 1874 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Den utnämnde föreståndaren, pastor S Rhenhoff, fick bekymmer från starten.

Han skrev den 31 januari 1874 ett tre foliosidor långt brev till postkontoret i Karlskrona och talade om, att han hade fått en del av poststationens effekter den 15 januari, men att poststationen ändå inte kunde öppnas. Det berodde på att det ännu inte hade organiserats någon postföring till eller från poststationen.

Visserligen hade han fått ett kontrakt om att skjutsa posten mellan Holmsjö och Sillhöfda två gånger i veckan, men det fanns inte någon uppgift om var i Holmsjö eller vid vilken tidpunkt utväxlingen skulle ske. I Holmsjö fanns då inte någon poststation.

Rhenhoff, som ville veta hur han skulle förhålla sig, kom själv med förslaget att postskjutsen mellan Rödeby och Vissefjärda skulle lämna post i Sillhöfda. Lösningen tycks emellertid ha blivit, att han själv fick inställa sig i Holmsjö för att med varierande väntetid möta de passerande postskjutsarna för att ta emot ankommande och lämna avgående post. Jag har inte kunnat finna något beslut om postvårdare i Holmsjö för omhändertagande av posten under tiden mellan de båda postförarnas ankomst. Det skulle ha varit naturligt och i överensstämmelse med vad som tillämpades på många håll.

Hur som helst blev det en kort saga för poststationen i Sillhöfda. Efter tågstarten på "vår bana" inrättades, som framgår av föregående sida, en förenad post- och järnvägsstation den 7 augusti 1874 i Holmsjö. Ett telegram från poststyrelsen den 17 augusti 1874 till postkontoret i Karlskrona fick följande lydelse:

"Sedan, enligt telegrafanmälan, posten Holmsjö-Sillhöfda numera blivit inställd, skall ock Sillhöfda poststation ofördröjligen indragas samt dess effekter till postersedelförrådet insändas. Underrätta Växjö postkontor om indragningen. Roos, Friman".

Indragen post. Gångposten *Holmsjö-Sillhöfda* indrogs samtidigt med öppnandet af Wexjö-Karlskrona-jernbanan.

Indragen poststation. Poststationen i *Sillhöfda* indrogs den 17 dennes.

1883-06-01--1968-04-30

Nävrägöl

Vi återvänder till vårt spår efter utflykten till Sillhöfda och kommer på den tänkta färden efter en kort stund till Nävrägöl. Platsen ligger i Fridlevstads socken och fick en hållplats ganska kort tid efter järnvägens tillkomst.

Trots att det redan fanns en poststation i Fridlevstad sedan kronobrevbäringsreformen vid 1874 års ingång fick befolkningen i Nävrägöl gehör för en ansökan till poststyrelsen i februari 1883. Ansökan innehöll bl a uppgiften att *"orten är i stort behov av en dylik anordning, dels emedan trafiken på platsen är ganska livlig, dels emedan trakten omkring är ganska tätt bebyggd"*. Till föreståndare föreslogs handlanden Gustaf Jonasson, vars hus låg nära järnvägens hållplats.

Postinspektör Hugo Winroth i Malmö fanns vid en tjänsteresa i området *"ej något större behov"* av en poststation och anmälde detta till poststyrelsen. Ändå hemställde han att en poststation skulle inrättas **på försök**. Detta motiverade han med att handlanden Jonasson, som bodde bara 100 fot från anhalten, var villig att sköta poststationen för en så låg ersättning som 50 kr om året, samt att järnvägen trafikchef lovade att låta de tåg, med vilka postkupén följde, göra uppehåll i Nävrägöl.

Poststyrelsen beslöt enligt postinspektörens hemställan och gjorde upp ett kontrakt med Jonasson på tre år. Poststationen öppnades den 1 juni 1883. Kontraktet förlängdes sedan och det s k försöket visade sig bli långvarigt.

Under tiden 1 april 1894 - 31 december 1896 fanns ett kontrakt mellan postverket och handlanden Bernhard Victor Ahlfeldt och med 1897 års början övergick detta till Sven August Svensson. Gustaf Jonasson återtog befattningen den 1 oktober 1898, nu med ett till 150 kr höjt årsarvode.

Den 1 oktober 1911 förenades poststationen med järnvägen. Stationsföreståndaren Carl Oscar Alexander Israelsson fick ta ansvar för samhällets postservice. I mer än 20 år svarade han för denna och flyttade 1932 till Holmsjö.

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Nävrägöl till dess poststationen kunde ersättas med lantbrevbärning från Holmsjö med maj månads ingång 1968: Karl Axel Villner (1932-1941), John

Fingal Johansson (1942-1946), Gustaf Adolf Valfrid Gustafsson (1946-1948), Åke Petersson (1948-1950), Gunnar Leander Roos (1950-1957), Sven Albin Dahlin (1957-1963), Rune Erling Jonsson (1963), Rune Halvard Gillis Edekling (1964-1965) och Nils Arne Strömberg (1965-1966). Under den sista perioden av poststationens existensperiod uppehölls befattningen på vakans.

1874-08-07-1968-04-30

Spjutsbygd

Efter tågstarten öppnades en poststation i Spjutsbygds järnvägsstation den 7 augusti 1874. Stationsinspektör J F Broman fick ansvar för postgöromålen, följd av Sven Djureen (1875-1894) och Carl Fredrik Apelqvist (1895-1900).

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Spjutsbygd intill dess att den obetydliga poströrelsen kunde övertas av en lantbrevbärare från Rödeby den 1 maj 1968: Oscar Constantin Andersson (1900-1911), Alfred Conrad Karlsson (1911-1917), Axel Gunnar Jönsson (1917-1922), Axel Wiktor Johansson Haglind (1922-1923), Henning Emanuel Österlund (1923-1928), Karl Axel Villner (1928-1932), Bror Fredrik Julius Israelsson (1932-1933), Nils Johan August Krantz (1933-1939), John Fingal Johansson (1939-1942), Carl Gunnar Carlsson (1942-1945), Carl August Gunnar Johansson (1945-1946), John Fingal Johansson, 2:a gången (1946-1950), Adim Ragnar Helge Åberg (1950-1953), Oskar Arvid Einar Radne (1943-1960), Artur Valter Olsson (1960-1963), Nils Ove Karlsson (1963-1966), Stig Ivan Elov Fransson (1966-1968).

1874-01-01-

Rödeby

I Rödeby fanns sedan 1874 års ingång en lantpoststation med nämndemannen Sven Arnoldsson som föreståndare. Efter tågstart flyttades poststationen till järnvägsstationen den 7 augusti 1874 och Arnoldsson fick finna sig i att postanställningen upphörde.

Stationsinspektör Johan August Winbladh fick postansvaret med 360 kr i årsarvode för denna del av sin arbetsinsats, detta att jämföra med Arnoldssons årsarvode på 150 kr. Förändringen innebar inte att postskjutsen på landsväg upphörde helt. Kärrpost mellan Växjö och Karlskrona gick från Rödeby över Tving till Almeboda. Detta gav stationsinspektorn poäng för s k sidopost.

Winbladh blev kvar som föreståndare i Rödeby till sin död den 31 mars 1911. Han var då 73 år gammal. Efter en kort vakansperiod fick stationen den 62 år gamle Oscar Constantin Andersson som föreståndare. Han hade ansvarat för posten i Spjutsbygd under tolv år och blev kvar i Rödeby till oktober 1917. Alfred Conrad Karlsson, också han med tidigare tjänstgöring i Spjutsbygd, efterträdde Andersson och svarade för ruljangsen i Rödeby till 1924. Därefter låg det ansvaret på Harald Waldemar Ekroth (1924-1925), Erik Harald Törnebohm (1926-1945), Karl Martin Fredrik Danielsson (1946-1948) och John Fritiof Palmér (1948-1953).

Post och järnväg skildes åt i Rödeby den 1 november 1953 och poststationen höjdes till postexpedition med Inga Johansson som föreståndare. Hon följdes 1956 av Lies Classon. I mars 1987 fick Mona Jonsson ansvar för service till mer än 2700 hushåll som har postadress Rödeby, däri inbegripet de många lantbrevbäringshushållen. I den nya kostym som Posten AB har skapat med mängden av nya arbetsbeteckningar har Mona Jonsson blivit coachansvarig och privatekonom är Åsa Edlund.

1892-07-01-
Namn Karlskrona 7 1972-05-01-1987-06-30

Torskors

När man i början av 1883 planerade för att flytta Lyckeby poststation till Torskors, skyndade sig vd:n vid Karlskrona-Växjö Järnvägs AB, översten C W von Heidenstam, att i ett handbrev till postinspektionen i Malmö skriva bl a följande:

"Torskors är endast en liten hållplats, där en stationskarl är boende uti en vanlig banvaktsstuga för att sälja biljetter åt resande m m. Skall här bliva postexpedition, så måste huset tillbyggas.

Denne stationskarl torde knappast anses kompetent att sköta postexpedition utan borde en högre kvalificerad person i så fall böra antagas. Men denne måste då hava en bättre bostad än en banvaktsstuga som innehåller blott ett rum med kök.

Det är uppenbart att bolaget ej kan eller vill åtaga sig byggnadskostnader, avlöning åt stationsbefäl mm, vilka icke erfordras för bolagets räkning.

Skulle uppgiften om förflyttningen från Lyckeby till Torskors vara grundad, så vore det önskligt att Herr Postinspektören ville snarast möjligt resa till Karlskrona och bese lokalen vid Torskors samt med Trafikchefen uppgöra om de förändringar som anses nödiga".

Postinspektör Hugo Winroth i Malmö blev överraskad över von Heidenstams brev. Ärendet hade dithills bara handlagts i Stockholm och Karlskrona. Brevet nådde honom under en tjänsteresa och han skrev genast till sin farbror, departementschefen L Hübner i poststyrelsen. Ur dennes svar till Winroth gör jag följande utdrag:

"Möter det hinder från järnvägsstyrelsens sida för öppnande, såsom tillämnat är, av poststation i Torskors den 1 nästkommande juni, så förfaller hela saken, och poststation bibehålles i Lyckeby, där den nu är, varjämte postföraren får fortsätta färden fram till Karlskrona som förut".

Hübner bifogade hela ärendet för att ge Winroth information. Av detta framgick, att kalkylen inbegrep minskad kostnad för landsvägspostföring genom att den postförare som passerade Lyckeby skulle anslutas till Torskors i stället för Karlskrona. Den stora kostnadsersättning som järnvägsföretaget skulle betinga sig gjorde att hela omorganisationsförslaget förföll.

Sju år senare aktualiserades frågan om en poststation i Torskors. Denna gång var det von Heidenstam som tog initiativet genom ett brev till poststyrelsen den 19 februari 1890. Mellan raderna kan man utläsa att han var beredd att förhandla på villkor som var mera fördelaktiga för postverket än sju år tidigare.

Han påpekade att en ny väg hade anlagts direkt från Augerum till allmänna landsvägen vid Torskors järnvägsstation för att undvika omvägen över Lyckeby. Men han menade att postverket inte hade anpassat sig efter de nya förhållandena och skrev:

"En följd härav har blivit att postförbindelserna för dessa orter blivit mycket försvårade, enär särskilda bud måste avfärdas till det mycket avlägsna Lyckeby för avlämnande eller avhämtning av brev, tidningar m m".

Under den följande remissbehandlingen ville postmästaren i Karlskrona motsätta sig en poststation i Torskors, vilket han redovisade med följande rader i ett brev den 3 mars 1890:

"Då avståndet från Torskors till såväl den nyligen inrättade stationen Gullberna som till den gamla i Lyckeby icke är längre än knappa 2 kilometer, samt då lantbrevbäringsturerna nyligen utsträckts

över 2 mil upp genom Augerums socken till Flymen så torde näppeligen den egentliga lantbefolkningen i dessa trakter kunna sägas vara vanlottad i fråga om postförbindelser".

Postinspektör Winroth hemställde i ett brev den 21 juli 1890 "att Kungl.Generalpoststyrelsen måtte förklara frågan om inrättande av poststation i Torskors tills vidare förfallen".

På grund av ökad trafik hade järnvägsbolaget under mellantiden måst förbättra lokalförhållandena i Torskors. Bolaget kom följande år med ett brev till poststyrelsen, i vilket man förklarade sig vilja bidra till att trafikanternas önskemål om bättre postförbindelser kunde realiseras. Det var inte längre fråga om att postverket skulle betala några kostnader för iordningställande av lokal, utan bolaget nöjde sig om postverket ville stå för arvodet till stationsföreståndaren i vad gällde dennes bestyr med posten, 180 kr om året. På postinspektör Winroths hemställan beslöt poststyrelsen, att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas i Torskors den 1 juli 1892.

Stationsinspektör Jöns Jönsson blev därmed ansvarig för posten i Torskors, följd av John Sigrid Melén (1917-1919), John Charles Heribert Andersson (1919-1922), Axel Gunnar Jönsson (1922-1935), Ejnar Albin Rosander (1935-1941), Gustaf Walfrid Samuelsson (1942-1952) och Gustaf Engholm (1952-1953).

Den 1 februari 1954 skildes post och järnväg åt. Nya lokaler inrättades i en byggnad ca 80 meter från järnvägsstationen och Holmfrid Valentin Pettersson anställdes om föreståndare. Han hade varit poststationsföreståndare i Drottningsskär och Karlskrona 3.

Den 1 oktober 1959 höjdes poststationen i Torskors till postexpedition och Pettersson fick posttiteln stationsmästare enligt den tidens terminologi. Han efterträddes 1963 av Åke Andersson, som dithills hade vart SJ-anställd.

Den 1 maj 1972 ändrades poststationens namn till Karlskrona och brevbäringen centraliserades till postkontoret Karlskrona 1 och blev bilburen. Fem år senare ändrades beteckningen från postexpedition till lokalpostkontor med förleden struken 1986. Efter ytterligare drygt tio år, närmare bestämt den 30 juni 1987, drogs postkontoret in.

På den fortsatta färden mot slutmålet har "vår järnväg" inte kontakt med Blekinge Kustbanas poststation Gullberna. Den var förenad med stationen vid smalspårsjärnvägen från Kristianstad under perioden 1890 - 1951, varefter den skildes från järnvägen.

Slutmålet för vår tänkta resa är Karlskrona, där det inte funnits någon form av expeditionell förening av post- och järnvägstjänst.