

1953 års posttidtabell

180. Kalmar—Karlskrona.

Fk V Ej värde Tåg 251	Brl V Tåg 251	Fkmb V Tåg 281	Fkmb V Tåg 255	Bil Hld Tåg 255	Km					
6.00	6.12	* 8.29	15.40	15.40	—	Kalmar 174, 178, 179	10.34	10.47	10.47	18.22
*		*	*			6 Rinkabyholm	—	10.34	—	
*		*	*			9 Hossmo	—	10.30	—	
*		8.50	*16.06			13 Ljungbyholm (ej f) 181	—	10.25	—	†17.58
*			*			17 Vassmolösa	Tåg 284 fr Päråd Brl	10.17	—	
*			*			19 Kvarnlyckan	—	10.12	—	
*			*			23 Gräsgårde	—	10.07	—	
*			*			27 Halltorp	—	9.59	—	
*			*			35 Söderåkra (B)	—	9.49	A *	
7.05	7.05	8.35	16.55	—	40 Torsås (B)	—	9.40	—	—	17.10
	Brl Tp V Tåg 2871		Fkp 420 V Tåg 2873 y	Tåg 2875		Torsås		Tåg 256 Fkmb	Tåg 256	Tåg 260 Fkmb
	7.09		17.12	17.05	—	43 Dynekärr		9.34	A 9.34	16.59
	*		17.16	—	47 Norra Tång		9.30	—	*	*
	*		17.22	—	53 Brömsebro		9.25	—	*	*
	*		17.31	—	58 Fågelmara	5.39	9.16	*	*	*
	*		17.40	—	62 Törnåkra	—	9.07	*	*	*
	*		17.45	—	69 Jämjöslätt	—	9.02	—	*	*
	*		18.01	—	74 Ramdala	—	8.52	*	*	*
	*		18.11	—	79 Lösen	—	8.44	*	*	*
	*		18.18	—	82 Lyckeby (B)	—	8.36	*	*	*
	*		18.24	—	83 Gullberna (ej f) 55, 64	—	*8.31	*	*	*
	*		18.28	—	Karlskrona (N)	—	8.24	*8.24	—	—
	8.52		18.35	18.41	87	Karlskrona (N)	5.00	8.14	8.14	15.44
							Tåg 2880 y	Tåg 2872 y	2872 y	Tåg 2874 y
							msin Bpk 3	Tåg		Ej värde
							TP V	Fkp 420	TP S	Fk V

* Fkmb mottager ej värdepst från den fasta poststalten.
 † Pkp mottager ej värdepst från pkp 134 ned.

Om Posten vid järnvägen Kalmar- Karlskrona

INNEHÅLL

Inledning	sid 3
Rinkabyholm	5
Hossmo	6
Ljungbyholm	6
Vassmolösa	9
Kvarnlyckan	10
Gräsgårde	12
Halltorp	13
Söderåkra	15
Dynekärr	17
Norra Tång	17
Brömsebro	18
Fågelmara	19
Törnåkra	20
Jämjöslätt	20
Ramdala	21
Lösen	21
Lyckeby	22
Gullberna	24
Allmänna grunder	25



Utdrag ur 1948 års post-,
járnvägs- och telekarta.

Förord

Med detta lilla häfte berättar jag något om posten utmed en förhållandevis sent tillkommen järnväg, som byggdes av två olika bolag med olika spårvidder. Den nordliga delen, Kalmar-Torsås järnväg fick koncession i juni 1897 och öppnades för allmän trafik den 8 augusti 1899, medan den sydliga delen, Östra Blekinge järnväg fick koncession för delen Gullberna-Torsås i juni 1896 och öppnades för allmän trafik på den sträckan den 19 januari 1899. Tre senare tillkomna bibanor berörs inte här.

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 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 Kalmar till Karlskrona. Någon gång berörs även utvecklingen för poststationer före järnvägstiden i den mån de fanns då.

Växjö i januari 1999

Erik Lindgren

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1899. CIRKULÄR. N^R I.

(I. Tilldelas jemväl poststationerna.)

1.

*Kungörelse,**angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.*

Innevarande dag öppnas poststation vid en hvar af de å jernvägslinien Gullberna—Torsås (Östra Blekinge jernväg) belägna trafikstationerna *Lyckeby, Lösen, Ramdala, Jemjöstätt, Törnåkra, Fogelmara* och *Brömsebro* inom Blekinge län samt *Norra Tång, Dypnekärr* och *Torsås* inom Kalmar län.

Samtidigt indragas deremot de nuvarande poststationerna *Lyckeby, Ramdala* och *Jemjö* inom Blekinge län samt *Bröms* och *Torsås* inom Kalmar län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 19 januari 1899.

F. H. SCHLYTERN.

Albert Boström.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1899. CIRKULÄR. N^R XXXIII.

(XXI. Tilldelas jemväl poststationerna.)

45.

*Kungörelse,**angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.*

Den 9 innevarande månad öppnas poststation vid en hvar af de å jernvägslinien Kalmar—Torsås belägna trafikstationerna *Hossmo, Vassmolösa, Grarntlyckan, Gräsgårde, Halltorp* och *Söderåkra* inom Kalmar län.

Samtidigt indragas deremot de nuvarande poststationerna *Hossmo, Vassmolösa, Arbylund* och *Söderåkra* inom nämnda län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 8 augusti 1899.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

H. A. KOLMODIN.

e. t.
*Rafael Lundgren.***Inledning**

Kronobrevbäringsreformen genomfördes ungefär ett kvarts sekel innan rallarna arbetade på den järnvägssträcka som berörs i detta häfte. Flera av de under kronobrevbäringsreformen inrättade poststationerna hade redan avvecklats, men av dem som fanns kvar påverkades några av järnvägens tillkomst. Jag har funnit det riktigt att kort beröra även deras historia fram till dess de antingen drogs in eller flyttades till en järnvägspoststation. I huvudsak ligger fokus på de egentliga järnvägspoststationerna.

Den norra sträckan, Kalmar-Torsås järnväg byggdes som smalspår med blott 891 mm bredd. Kalmar-Berga järnväg, som hade öppnats för allmän trafik på samma spårvidd i december 1897, svarade för trafiken på järnvägen från Kalmar till Torsås under den första perioden tills företaget på den sistnämnda sträckan hunnit få fram erforderlig vagnpark. Järnvägen förstatligades den 1 juli 1941 och lades ned den 30 maj 1965.

Den sydliga sträckan, Gullberna-Torsås, byggdes också som smalspår men med 1067 mm spårvidd. Den fyra kilometer långa sträckan mellan Gullberna och Karlskrona fanns redan, när banan till Torsås stod färdig. Den ingick i Mellersta Blekinge järnväg, som hade öppnats för allmän trafik på sträckan Karlshamn-Karlskrona redan den 8 juni 1889. Östra Blekinge järnväg kunde genom avtal med Mellersta Blekinge järnväg använda den lilla sträckan söderut från Gullberna och nådde på så sätt fram till Karlskrona. Östra Blekinge järnväg förstatligades den 1 juli 1943. Trafiken lades ner på linjedelen mellan Karlskrona och Torsås den 30 maj 1965, samtidigt med nedläggningen av linjen Kalmar-Torsås. Vår tänkta resa företas på så sätt att i avsnitten med början på sid 5 presenteras stationerna i den ordning de kommer norrifrån.

På vidstående sida finns reproduktioner av de två cirkulär i 1899 års samling som kungjorde poststarten på de båda linjerna, för den södra sträckan samtidigt med att järnvägen öppnades för allmän trafik och på den norra sträckan en dag efter tågstarten. I mitt till Postmuseum överlämnade arkiv finns ett kuvert med nr 1306 som innehåller kopior ur det digra ärendet om postens omorganisation i anslutning till järnvägen Kalmar-Karlskrona.

Rinkabyholm

Den första anhalten på vår tänkta färd visar upp den yngsta poststationen. Rinkabyholms invånare betjänades länge med en lösväska från Kalmar. En massinsamling år 1925 av namn till förmån för en poststation ledde blott till poststyrelsens beslut den 14 september 1925 att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd.

En ny framställning tre år senare föll på följande remissyttrande av postmästaren i Kalmar: "För att så långt möjligt är verkställa förbättringar i postalt hänseende för orten komma åtgärder att vidtagas för uppsättande i Rinkabyholm av en brevlåda för avgående försändelser och antagande av en frimärksförsäljare därstädes".

År 1934 anställdes en stationär lantbrevbärare, d v s ett postombud i Rinkabyholm. Som sådant fungerade järnvägens platsvakt Bengt Olof Pettersson. Byggnationen ökade och den 6 augusti 1943 skrev tio näringsidkare i Rinkabyholm till poststyrelsen ett brev med följande text:

"Sedan samhället ytterligare utbyggts och icke obetydlig nyinflyttning ägt rum, då vi härmed värdsamt hemställa, att poststation, förenad med järnvägsstationen måtte inrättas i Rinkabyholm".

Vid postmästare Carl-Oskar Jonssons inspektion av postombudet den 17 augusti 1843 fick han av flera kunder höra klagomål över postombudets begränsade befogenheter, "som förorsakade dem vissa olägenheter vid uträttandet av deras postangelägenheter".

SJ, som nu skötte trafiken, hade i mars 1943 skrivit till postdirektionen i Linköping och föreslagit att postombudet skulle bytas ut mot en poststation. Nu behövdes inte mera argument, utan postdirektionen hemställde hos poststyrelsen, att en poststation med namnet Rinkabyholm skulle inrättas såsom förenad med järnvägsstationen. Poststyrelsen beslöt i enlighet därmed och den nya organisationen började den 1 oktober 1943.

Gerda Hovdegård fick ta ansvar för både post- och järnvägstrafik. Hon blev kvar länge och fick uppleva skilsmässan från järnvägen med maj månads utgång 1965 på grund av tågtrafikens nedläggning. Hon övergick då i postverkets tjänst. Den 1 maj 1972 ändrades poststationens namn till Kalmar 7 och postutdelningen centraliserades till Kalmar. Posten hade två år tidigare flyttat till moderna lokaler, centralt i samhället för dess ca 500 hushåll.



Ur 1905 års karta



Ur 1939 års karta

Skillnaden på "vår järnväg" är betydlig mellan 1905 och 1939 års post-, tele- och järnvägs-karta. Den äldre återger t ex inte de senare byggda bibanorna från Ljungholm och Torsås.

Hossmo

1874-01-01--1965-05-29

I Hossmo fanns en lantpoststation sedan kronobrevbäringsreformen 1874. Den hade under några månader i början föreståtts av kantorn J Sohlberg och därefter av snickaren Johan Håkansson och dennes dotter Marie Lisette. Hugo Svensson blev hennes efterträdare 1888 och hans änka tog över i maj 1898. I hennes kontrakt togs in en *"bestämmelse därom, att detsamma skall gälla allenast intill den dag, då postbefordran vidtager å berörda järnvägslinje och poststationen i fråga förlägges till en i närheten blivande järnvägsstation"*.

Detta genomfördes den 9 augusti 1899, då Johan August Blomdahl blev chef för den förenade post- och järnvägsstationen. Han flyttade redan den 8 juni 1900 till Vassmolösa och avlöstes då av Johan Alfred Lindvall, som hade ansvarat för poststationen i Vassmolösa sedan järnvägens tillkomst.

Efter Lindvalls entledigande tog Gustaf Fritz Albert Åstrand över ansvaret för Hossmo poststation i maj 1904 under en fyraårsperiod. Därefter har följande järnvägsanställda svarat för postservice i Hossmo: Per Emil Kjellberg (1908-1918), Gustaf Hjalmar Gustafsson (1918-1926), Karl Edvin Edmark (1926-1934), Hilda Sofia Thörnqvist (1934-1937), Bengt Olof Petersson (1937-1938), Iris Greta Gulli Green (1938-1945) och Karin Agnes Johansson (1945-1965). Som en följd av tågtrafikens nedläggning ersattes poststationen med lantbrevbäring med juni månads ingång 1965. Karin Johansson fick då anställning som föreståndare för lantpoststationen i Halltorp (sid 14, 2:a stycket).

Ljungbyholm

1888-06-01--

Det fanns en poststation i Ljungbyholm när järnvägen byggdes, men av förhållandevis sent datum. Kommunalstämman i Ljungby socken gjorde i september 1887 en framställning till poststyrelsen om att få en poststation i Ljungby by eller att endera poststationen i Vassmolösa eller Hossmo skulle flyttas dit.

Utan remissförfarande fann poststyrelsen den 27 september 1887, att ansökan inte borde *"till någon åtgärd föranleda"*.

"Av förekommen anledning" fann poststyrelsen drygt tre månader senare *"skäligt remittera ifrågavarande framställning till postmästaren i Kalmar"*. Han och landskansliet hade avstyrkt ett ärende år 1885 om en eventuell poststation i Ljungby by.

Postmästare Johan A Lindqvist i Kalmar kunde under den nya behandlingen av ärendet informera poststyrelsen att domhavanden i Södra Möre hade flyttat från Vassmolösa till Ljungbyholm - helt nära Ljungby kyrka. Dessutom var fogderiets kronofogde bosatt i närheten *"eller på samma ställe, där avlidne kronofogden Runkrantz bodde"*.

Civilstatsbetjäningens postgång vägde tungt, när man på den tiden övervägde omorganisationer. Utöver de nämnda skälen åberopade Lindqvist ändrad tågföring på linjen Kalmar-Emmaboda, vilken kunde medverka positivt till sökandenas fördel. Han kunde emellertid inte tillstyrka indragning av någon av poststationerna Vassmolösa eller Hossmo.

Före avgörandet tillfördes ärendet en sex foliosidor lång inlaga från kronofogden Edv. Eriksson på Råby. Han skrev bl a följande:

"Då jag först kom hit och började studera ortförhållandena här i trakten, förvånade det mig högeligen, att en så centralt belägen plats som Ljungby kyrkoby, där så många vägar stöta tillsammans och där så stora byar och egendomar äro så nära belägna, icke hade en egen poststation, då sådana likväl funnos å de i nämnda hänseenden vida mindre betydande orterna Vassmolösa och Hossmo. Anledningen till detta förhållande torde knappt kunna uppsökas i andra omständigheter än de, att domaren i orten bodde i Vassmolösa och att denna plats togs till utgångspunkt för en särskild postlinje, den till Vissefjärda".

Till skillnad från kronofogden, som tillstyrkte inrättandet av en poststation i Ljungby by med bibehållande av poststationerna i Hossmo och Vassmolösa ansåg länsstyrelsen att poststationen i Hossmo kunde *"utan synnerlig olägenhet indragas"*.

Poststyrelsen beslöt enligt kronofogdens förslag och poststationen med namnet Ljungbyholm inrättades den 1 juni 1888 utan indragning av de båda grannpoststationerna. Från den ena, Hossmo, flyttade Marie Lisette Håkansson till Ljungbyholm, medan kopparslagaren Hugo Svensson tog över befattningen där. I ett brev till poststyrelsen den 14 februari 1889 rapporterade postmästare Lindqvist, att *"Ljungbyholms poststation torde vara den mest betydande av alla som lyda under detta postkontor"*.

Den stora omsättningen vid poststationen Ljungbyholm var skäl nog för att den inte skulle förenas med samhällets järnvägsstation vid tågstarten. Fröken Håkansson lämnade över poststationen vid 72 års ålder från och med maj 1942 till Anna Svensson. Hon höll ut i 31 år och i maj 1955 övertogs poststationen av Vera Dagny Maria Stejver, senare med efternamnet Widén.

Samhället utvecklades positivt och någon förening av post och järnväg, en tanke som hade förts på tal vagt vid järnvägens tillkomst, kunde inte tas upp.

Med förändring till postexpedition, lokalpostkontor och postkontor enligt generella omorganisationer under 1970- och 1980-talen har postkontoret letts efter Vera Widén av Gulli Svensson (1975-1979), Gerd Fredriksson (1979-1982), Ulla-Stina Einarsson (1982-1985) och Britt-Marie Svensson från 1985. Hon har senare till Lena Johansson lämnat över ansvaret för service till mer än 3800 hushåll. I det antalet ingår hushåll med postadress Trekanten och Påryd.

Bibana från Ljungbyholm

Från Ljungbyholm utgick den 19 km långa smalspårsbanan med namnet Ljungbyholm-Karlslunda järnväg. Den öppnades för allmän trafik den 12 augusti 1908 och persontrafiken upphörde den 1 oktober 1959, medan godstrafik fortsatte på spåret till och med maj 1960. Utmed järnvägen öppnades i samband med tågstarten järnvägspoststationer i Ölvingstorp, Tvärskog och Runtorp.

Vid ändstationen **Påryd** fanns sedan 1874 års ingång en lantpoststation. Den förenades med järnvägen i oktober 1925 men var "pro-forma-skild" under fem år (1937-1942). Föreståndaren hade då ett separat personligt avtal med postverket och fick sin lön direkt från postkontoret i Kalmar. Vid poststationer som var förenade med järnvägen bakades i vanliga fall postlönen in i den ersättning som betalades ut av järnvägsbolaget.

Proformaskilsmässan upphörde den 1 juli 1942 och därefter fanns det en "vanlig" järnvägspoststation i Påryd tills persontågtrafiken upphörde med september månads utgång 1959. Därefter fanns poststationen kvar i postens egen regi, höjdes till postexpedition, började kallas postkontor med ny terminologi och planerades bli indragen 1993. Så blev det inte, utan den 21 juni 1993 övertog Påryds Bensin- och Bilservice postkontoret på entreprenad.

1874-01-01–1991-12-31
Dubbelnamn Ljungbyholm-Vassmolösa
tiden 1975-05-04–1981-09-30

Vassmolösa

Som framgår av tidigare avsnitt fanns det även vid vårt nästa stationshåll Vassmolösa, en poststation där sedan kronobrevbäringsreformen 1874. Den låg i gästgivaregården och sköttes i nu nämnd ordning av källarmästaren W le Grand, organisten A Richardsson, tingsskrivaren Carl Jonsson och från september 1888 av änkan Clara Matilda Jonsson. Hon fick dagen efter tågstarten lämna över datumstämpel, sigill och försändelseetiketter samt vissa andra inventarier till järnvägsstationen den 9 augusti 1899.

Nu var det järnvägsbefälet som fick ta ansvar för posten, till att börja med Johan Alfred Lindvall. Han följdes på sommaren 1900 av Johan August Blomdahl. Denne blev kvar så mycket längre, eller till 1915. Då tog E Valdemar S Karlsson vid för hela 17 år. Därefter har följande järnvägstjänstemän haft ansvar för postservice i Vassmolösa: G Hj Gustafsson (1932-1944), C H Engman (1944-1947), S E E Strandberg (1947-1949), P S Ånelius (1949-1956), Å G N Hunefeldt (1956-1959) och Nils Arne Strömberg (1960-1965).

Vid nedläggningen av tågtrafiken den 30 maj 1965 blev Gulli Svensson anställd som föreståndare för den ersättande postanordningen, dvs en postexpedition med högre status. Modernisering av posthanteringen gjorde det emellertid möjligt att byta ut postexpeditionen mot ett postställe i maj 1975.

Omorganisationen som genomfördes i olika etapper, vållade åtskillig storm. Sedan den väl hade tillämpats en tid, vitsordade många postkunder att servicen var effektiv. I postställets datumstämpel användes enligt meddelade direktiv en gravyr med dubbelnamnen Ljungbyholm Vassmolösa, men från 1981 års ingång återinfördes postnamnet Vassmolösa. Med ny terminologi kallades poststället för postkontor från 1986 års ingång. Posttrafiken blev efter hand ringa och med 1991 års utgång drogs postkontoret in helt och hållet.

Över Vassmolösa expedierades posten till lantpoststationen i **Mortorp**, som inrättades i anslutning till kronobrevbäringsreformen med 1874 års ingång och levde kvar till och med maj 1950.

Kvarnlyckan

Den skriftväxling, som föregick besluten om postens organisation i anslutning till järnvägens tillkomst, berörde någon gång också namnfrågorna. Jag har funnit det intressant att citera ett uttalande av postinspektör Victor Melander i Malmö, när han redovisade en del av det omfattande ärendet till poststyrelsen den 14 april 1899:

"Det torde inte kunna bestridas, att det skulle medföra olägenheter för korrespondenter inom Arby socken att en på ett avstånd av omkring en nymil från kyrkbyn belägen station benämnes Arbylund, under det att den närmast Arby kyrkoby blivande stationen benämnes Hagby, ett förhållande som tvivelsutan mången gång skulle hava till följd, att postförsändelser till korrespondenter, som hade sin postadress på Hagby (Kvarnlyckan), expedierades till Arbylund.

För avhjälpan av denna olägenhet vägar postinspektionen, som i skrivelse till Kungl. Styrelsen den 7 december nästlidet år föreslagit, att åtgärder måtte vidtagas därför, att stationen närmast söder om Vassmolösa komme att benämnas Kvarnlyckan, vilket förslag postinspektionen icke finner anledning att frångå, ödmjukast hemställa, att den söder om Kvarnlyckan blivande stationen måtte komma att benämnas Gräsgårde samt att Gräsgårds poststation måtte namnförändras till Ölands Gräsgård".

Det rörde sig i första stycket om namnet på den poststation som skulle inrättas i järnvägsstationen med samtidigt indragning av den lantpoststation som hade funnits med namnet Arbylund sedan maj 1888. Redan vid dess tillkomst hade namnfrågan för övrigt prövats, dock utan det omständliga förfarande som tillämpades vid dop av järnvägsstationer. Den gången hade poststyrelsen helt sonika beslutat, att för poststationen i Arby socken skulle sockennamnet användas med tillägg av suffixet "lund". Därigenom kunde man undvika förväxling med poststationen Alby i Medelpad.

Lantpoststationen Arbylund fick således stryka på foten på grund av järnvägens tillkomst. Detta måste dess dåvarande innehavare, organisten Nils Berggren, finna sig i och återleverera till perseldförrådet i Stockholm bl a datumstämpel och sigill.

Citatet visar också att postinspektören på samma gång berörde namnfrågan för den närmaste stationen efter Kvarnlyckan. Cirkuläret om denna förändring återges på vidstående sida.

Med namnet Kvarnlyckan öppnades sålunda en järnvägspoststation den 9 augusti 1899. Samuel Gottfrid Johansson blev föreståndare, till en början med 240 kr i årsarvode för postarbetet. Detta höjdes till 300 kr med 1903 års ingång, sedan postinspektionen hade tillstyrkt hans framställning om bättre lön. Den då redovisade statistiken visade att frimärken sålts i Kvarnlyckan för 1075 kronor år 1902. och att 1129 värdeförsändelser hade sänts därifrån. I den på sid 27 - 29 i denna skrift redovisade reproduktionen av "*allmänna grunder för reglering av arvoden....*" kan man ta till sig de principer som tillämpades vid avgöranden av detta slag.

Efter Samuel Gottfrid Johansson ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Kvarnlyckan: G F A Åstrand (1906-1916), Per Emil Engman (1916-1924), Johan Fredrik Thörnqvist (1924-1933), Karl Edvin Edmark (1934-1952) och Sven Svensson (1952-1960). Poststationen var föga lönsam och kunde ersättas med lantbrevbäring före järnvägsnedläggningen. Den drogs in med maj månads utgång 1960.

Stommen till den sedermera ändrade lantbrevbäringen utgick redan vid tågstarten från Kvarnlyckan via den närliggande lantpoststationen Loverslund till Ekenäs' lastageplats.

Poststationen i Kvarnlyckan fick således redan från dess tillkomst en sidopost genom denna linje. Lantpoststationen **Loverslund** hade med namnet Hagby inrättats i anslutning till kronobrevbäringsreformen med 1874 års ingång. Vid den översyn av postnamnen, som gjordes på initiativ av postinspektionen, avvecklades sålunda namnet Hagby en dryg månad före tågstart, inte för järnvägens skull. Det borde ha gjorts tidigare. Ofta hade brev kommit till Hagby, fast de var avsedda för andra poststationer, såväl Hörby som Högby. Med namnet Loverslund överlevde lantpoststationen sin relativt närliggande järnvägspoststation med hela 13 år.

Kungörelse,

angående dels öppnande af poststation i Löfberga, dels namnförändring af Gräsgårds poststation.

Den 1 nästinstundande september öppnas poststation i *Löfberga* inom Jemtlands län.

Från och med samma dag skall nuvarande poststationen *Gräsgård* inom Kalmar län i stället benämnas *Ölands Gräsgård*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 25 augusti 1899.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

H. A. KOLMODIN.

Gräsgärde

1899-08-09–1960-05-31

På den tänkta tågfärden kommer vi efter Kvarnlyckan till Gräsgärde. Mot det namnet protesterade man i den öländska socknen Gräsgård, så snart den nya järnvägens stationsnamn blev kända långt före tågstart. Socknens "korresponderande allmänhet" uttryckte rädsla för att post till Gräsgård skulle hamna i Gräsgärde.

Som framgår av citatet i 2:a stycket på sid 10, skrev postinspektören i Malmö redan den 14 april 1899 till poststyrelsen att man kunde eliminera den olägenheten genom att ge det öländska poststationsnamnet prefixet "Ölands". När detta blev känt, tog man upp frågan i Gräsgårds sockens kommunalstämma den 11 juni 1899. Ur protokollet citeras följande:

"Emot ifrågavarande framställning inlägges en livlig protest, emedan det naturligtvis är för ett samhälle mycket viktigt, vid mottagande av post, att deras postanstalt har ett så eget och från andra postanstalter avvikande namn som möjligt".

Protesten föranledde ingen åtgärd. Beslutet om namnändringen stod fast. Det kan synas orätt att ett redan bestående poststationsnamn skulle ändras för ett nytillkommande. Men ölänningarna fick acceptera beslutet. Åtskilliga poststationer hade prefixet "Ölands".

Föreståndare för poststationen i Gräsgärde, som sålunda öppnades den 9 augusti 1899, blev järnvägsstationens föreståndare Bror Carl Gustaf Vistrand. Hans årsarvode för postsysslan blev 180 kr, höjt till 420 kr år 1906. Karl Arvid Lindahl efterträdde honom 1917.

Efter att denne flyttat till Läckeby 1922, ansvarade följande järnvägsmän för posten i Gräsgärde till dess poststationen ersattes med lantbrevbäring med juni månads ingång 1960: Carl Hilmer Frithiof Johansson (1922-1926), Gustav Hjalmar Gustafsson (1926-1932), Tage Ragnar Erlandson (1932-1945), Bertil Gustav Söderberg (1945-1949), Nils Gösta Harry Vågerstam (1949-1951), Torbjörn Arne Ivar Strand (1951-1955) och Rolf Torsten Ingvar Petersson (1955-1960).

Här kan tilläggas, att även efter indragningen av poststationen i Gräsgärde, fick den öländska poststation i Gräsgård behålla sitt prefix "Ölands". Det rörde sig dock bara om ett år och fyra månader. Poststationen Ölands Gräsgård drogs nämligen in den 30 september 1961. Efter Gräsgärde passerade tåget hållplatsen Trottorp, där det inte varit att om att öppna någon poststation.

1899-08-09–1991-12-31
Dubbelnamn Ljungbyholm-Halltorp
tiden 1975-05-04–1981-09-30

Halltorp

Det var inte alla järnvägen närliggande lantpoststationer som drogs in, när poststationer öppnades i järnvägsstationerna längs den nya linjen. Bland de som sparades var t ex den i Värnanäs, vilken låg i Halltorps socken och relativt nära både Gräsgärde och Halltorps järnvägsstationer. Men det var ändå nära nog att Värnanäs poststation fick stryka på foten. I ärendet om organisationen vid tågstarten fanns ett motiverat förslag. En stark man i bygden hindrade detta.

Den 12 juni 1899, dagen innan postinspektör Victor Melander presenterade sin slutliga utredning, skrev kapten Fr Mannerskantz till poststyrelsen *"i egenskap av disponent för Värnanäs gods och i viss mån målsman för en ganska talrik del av befolkningen i den kommun, Halltorps församling, i vilken Värnanäs är beläget"*.

Han hade sig bekant, att indragning av poststationen i Värnanäs ingick i planeringen men begärde att den delen av omorganisationen inte skulle genomföras. Som skäl anförde han bland annat, att socknens enda mejeri låg i Värnanäs. Han framhöll även rättvisesynpunkter och jämförde med Hagby, den plats där en lantpoststation låg, från den 1 juli 1899 namnändrad till Loverslund. Avståndet därifrån till Kvarnlyckans järnvägsstation var blott 3,7 km. Värnanäs låg på 3,4 km avstånd från Halltorp och den lilla skillnaden på 300 meter tyckte Mannerskantz inte skulle motivera indragning av lantpoststationen Värnanäs.

Vid remissbehandlingen ansåg postmästaren i Kalmar, att poststationen i Värnanäs kunde dras in. Postinspektionen hade en annan uppfattning. Där fann man det nödvändigt att inrätta lantbrevbäring mellan Halltorp och Värnanäs med minst fyra turer i veckan med en beräknad årskostnad av 208 kr, om poststationen i Värnanäs drogs in. Med en kalkyl visade postinspektionen, att merkostnaden skulle stanna vid 30 kr om året genom att man i stället för lantbrevbäring anordnade gångpost till Värnanäs och bibehöll poststationen där med av föreståndaren accepterad nedsättning av årsarvodet från 220 till 150 kr. Poststyrelsen beslöt enligt postinspektionens framställning. Värnanäs poststation blev långlivad. Den avvecklades med utgången av augusti 1952. Den hade inrättats vid 1876 års ingång som ersättning för den samtidigt indragna poststationen med namnet Igellösa i Voxtorps församling.

Efter denna långa avvikelse från järnvägen återgår vi till rubriken för detta avsnitt enligt motstående sida, järnvägsstationen Halltorp. Anders Ludvig Granlund fick från poststationens start den 9 augusti 1899 ta ansvar för både post och järnväg med 240 kr i arvode. Att det översteg grundbeloppet med 60 kr berodde på sidoposten till Värnanäs. Per Emil Johansson tog över den 26 juni 1903 och fick efter det årets allmänna reglering årsarvodet för postsysslan höjt till 360 kr. Efter 1909 års reglering fick han dessutom 120 kr i biträdesersättning. Denna var oförändrad, när 1914 års reglering höjde det fasta postarvodet till 420 kr. Med efter hand bättre förmåner blev Per Emil kvar som föreståndare för järnvägsstationen i Halltorp till och med 1931. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för skötselfn: Johan Ragnar Austrin (1932-1935), Gunnar Sigfrid Andersson (1935-1942), Axel Bertil Höglund (1942-1947), Emil Fröjdenlund (1948-1952), Stig Lennart Gunnarsson (1952-1957) och Karl Ragnar Lindström (1957-1965).

Poststationen skildes från järnvägen den 30 maj 1965 som en följd av järnvägsnedläggningen. Den ersattes med en lantpoststation, för vilken Karin Johansson blev föreståndare. Hon hade varit föreståndare för järnvägsstationen i Hossmo sedan december 1944. Detta är ett exempel på hur postverket kunde hjälpa SJ (järnvägen var förstatligad sedan den 1 juli 1941). Hjälpen bestod i att posten anställde överbliven järnvägspostpersonal i den mån detta var möjligt. Men Karins arbete kombinerades med hennes funktion av godsombud för SJ:s räkning.

En fortsatt utbyggnad av lantbrevbäringsnätet gjorde det möjligt att även ersätta poststationen i Halltorp med en effektiv bilåkande lantbrevbärare. Därför drogs poststationen in den 5 maj 1975, dock inte utan invändningar från kommunstyrelsen i Kalmar på grund av industriernas behov av postservice.

Kvar blev då ett postställe i affären. Den nya datumstämpeln fick dubbelnamnet Ljungbyholm Halltorp. Denna byttes ut mot en ny stämpel med 1981 års ingång mot en med enbart namnet Halltorp. Det bar sig inte i längden och är numera avvecklat.

Söderåkra

På vår vidarefärd söderut kommer vi nu till Söderåkra socken med en anrik poststation. Den öppnades redan den 1 september 1865, fem år efter att poststyrelsen fått regeringens medgivande att utan framställning i varje särskilt fall öppna poststationer på landsbygden som ett slags filialer till postkontoren. Postkontor fanns i allmänhet bara i städerna på den tiden.

Bakgrunden för Söderåkra lantpoststation är omständlig. Den intresserade läsaren kan ta del av denna i posthistorisk skrift 127, posthistoria från Söderåkra. I sammanhang med järnvägen vill jag bara nämna att skrivaren Petter Arvidsson, som övertog poststationen i oktober 1883, fick lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationen den 9 augusti 1899. Då tog järnvägens stationsföreståndare Viktor Seger över ansvaret för postservicen. Han följdes 1903 av Ludvig Granlund.

Denne fick uppleva en så starkt ökad posttrafik att post och järnväg måste skiljas åt. Detta genomfördes den 1 februari 1920, då fröken Rut Maria Svensson blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Hon följdes av handlanden Enock Svensson efter 14 månader. Denne upplevde en stor expansion och kunde från oktober månads ingång 1951 glädja sig över att poststationen statushöjdes till postexpedition.

Evert Karlsson tog över 1952-1979 varefter Britta Andersson tog vid. Hon följdes 1986 av Arne Larsson, som dock fick uppleva den minskning av postens tjänster, framför allt på betalningssidan, som präglade 1990-talet. Den tvingade postledningen att överlämna postkontoret på entreprenad. Det blev därmed "post-i-butik" enligt avtal med Möre Livs AB, ICA.

Torsås

Poststationen i Torsås har en ovanlig historia under sin första period efter inrättandet med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Jag tar inte här upp utrymme för denna utan hänvisar till sid 52-53 i boken "*Humlegubbar*" (ISBN 91-970657-3-0) där jag bl a redovisat orsaken till att poststationens datumstämpel under nio månader bar det underliga namnet Hingstorp.

Med Torsås har vi kommit till den sydliga punkten för smalspåret från Kalmar men också till den nordliga punkten för sträckan från Gullberna strax norr om Karlskrona. Den sydliga sträckan öppnades för allmän trafik den 19 januari 1899, således mer än ett halvår före den nordliga. Detta datum blev också startdag för järnvägs-poststationen Torsås. I samband därmed drogs den 25 år gamla lantpoststationen in.

Dess föreståndare var sedan oktober 1898 handlanden Gustaf Emil Olsson Berg. Han fick lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationen. Där fick stationsinspektorn Emil Trägårdh ta ansvar för postgöromålen. Hans årsarvode för denna del av arbetsinsatsen blev 360 kr, redan i oktober 1899 höjt till 420 kr.

Carl Robert Gustafsson tog över 1900 och blev kvar till 1931. Därefter ansvarade järnvägsmännen Bengt Arvid T Kjällqvist (1931-1945) och Erik Harald Thörnebohm (1945-1946) för posten. Den sistnämnde avgick inte från sin järnvägstjänst 1946 men fick lämna från sig postarbetet i mars därför att post och järnväg skildes åt.

Knut L Thörn blev föreståndare för den från järnvägen skilda posten och kunde glädja sig åt att se poststationen höjd till postexpedition två år senare. Ulla-Stina Einarsson efterträdde honom 1985. Efter henne fick Staffan Hultberg ta över ansvaret för service till de ca 3500 hushåll, som ligger inom Torsås betjäningsområde, inklusive dem med postadress Bergkvara, Söderåkra och Gullabo.

De resenärer som kom till Torsås med tåg och tänkte sig fortsätta med tåg, vare sig söderut eller norrut, fick finna sig i att byta tåg, eftersom de där sammanstrålande järnvägarna hade olika spårvidd. Det fanns senare också anledning att byta tåg av andra orsaker. Från Torsås utgick nämligen de Östra Blekinge järnväg tillhöriga smalspåren till Bergkvara och Gullaboby. På den 7 km korta stum-

pen till Bergkvara startade allmän trafik den 6 april 1903, medan den 16 km långa sträckan till Gullaboby byggdes senare och inte öppnades för allmän trafik förrän den 15 september 1917. På denna lades persontrafiken ned med 1939 års utgång och gods-trafiken den 1 mars 1950. På huvudlinjen Karlskrona-Torsås och bilinjen till Bergkvara fortsatte trafiken till den 30 maj 1965, samma dag som också linjen Kalmar-Torsås lades ned.

Dynekärr

Gustaf Gunnarsson blev ansvarig för järnvägspoststationen i Dynekärr, när den öppnades samtidigt med tågstarten den 19 januari 1899. Han efterträddes i maj 1903 av Johan Holgersson Bergman. I november 1908 tog Axel Andersson över ansvaret. Han flyttade i november 1918 till Fågelmara. Därefter har följande järnvägsanställda ansvarat för posten i Dynekärr till dess att poststationen ersattes med lantbrevbäring den 1 april 1964: Martin August Magnusson (1919-1936), Axel Gunnar Petersson (1936-1941), Johan Emil Eriksson (1941-1943) och Alice Charlotta Olsson (1943-1964).

Norra Tång

Med tågstarten den 19 januari 1899 öppnades en järnvägspoststation i Norra Tång. Carl Ulrik Andersson blev föreståndare med ett årsarvode på 120 kr för själva postsysslan. Det höjdes till 180 kr 1901 och till 240 kr 1902.

Karl Johan Sjöberg tog över i februari 1910. I juni 1932 följdes denne av Nils Olof Hilding Sjöberg. Han fick uppleva såväl järnvägens förstatligande den 1 juli 1942 som poststationens indragning med mars månads utgång 1964.

Namn Bröms 1889-02-01--1899-01-18
 Namn Brömsebro 1899-01-19--1971-05-29

Brömsebro

Efter Norra Tång för oss det tänkta tåget så småningom fram till den gamla riksgränsen mellan Sverige och Danmark. Det stannar i Brömsebro på Blekinge-sidan, där en järnvägspoststation inrättades samtidigt med tågstarten den 19 januari 1889. Detta skedde på bekostnad av den blott tio år gamla lantpoststationen med namnet **Bröms**, som framgår av de sista raderna på den övre cirkulärkopian på sid 2. Bröms tillhörde Söderåkra socken, som vid kronobrevbäringsreformen redan hade fått en poststation med socken-namnet. Det ansågs vara nog men efter upprepade försök lyckades man få en poststation med namnet Bröms den 1 februari 1889, belägen i Högaryd, där fjärdingsmannen blev föreståndare. (Posthistorisk skrift 127 berättar om detta).

Bröms' poststation drogs således in och i den ersättande järnvägsstationen den 19 januari 1899 med namnet Brömsebro på andra sidan länsgränsen tog Gustaf Gunnarsson befälet under de första nio åren. Han följdes av Wilhelm Sigismund Åhreberg (1908-1926), Alfred Håkansson (1926-1929), Petter Gustaf Karlsson (1929-1940), Martin August Magnusson (1940-1950), Johan Emil Eriksson (1950-1961) och Josef Hjalmar Hörlin (1961-1965).

Efter att tågtrafiken upphört den 30 maj 1965 blev poststationen kvar i stationshuset i sex år med Ingvar Johansson som föreståndare. De flesta hushållen betjänades med lantbrevbäring och bara 66 hämtade och lämnade själva post. Dessa kunde utan olägenhet anslutas till lantbrevbäringslinjerna och de fick välja om de ville ha lantbrevbäring från Fågelmara, Bergkvara eller Torsås, beroende på hur de bodde.

Denna justering genomfördes med juni månads början 1971. Detta var således poststationens sista dag. Tf postmästaren Lars Larsson i Karlskrona uppmärksammade detta genom att infinna sig i stationen och tacka Ingvar Johansson för väl utfört arbete sedan järnvägsnedläggningen. Han fick byta ut befattningen som poststationsföreståndare mot den som lantbrevbärare på linjen Fågelmara-Olsäng. Lars Larsson hade sinne för sitt verks historia och uttalade vid besöket bl a, att *"det är med beklagande man ser ett så historiskt namn som Brömsebro försvinna ur postanstaltsförteckningen"*.

1899-01-19-

Fågelmara

Utan indragning av den förhållandevis närliggande lantpoststationen Kristianopel öppnades en järnvägspoststation i Fågelmara med tågstarten den 19 januari 1899. P V Ekstrandh blev föreståndare. Han efterträddes i oktober 1902 av Jonas Alfred Stenström som ansvarade för skötseln under sex år. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för de dubbla uppgifterna med post och järnväg: Per Olof Jaensson (1909-1918), Axel Andersson (1918-1943), Lambert Reginald Löf (1943-1947), Hilding Germund Rutger Nyberg (1947-1961) och Stig Lennart Gunnarsson (1961-1965). Poststationen var under en period proforma-skild från järnvägen då postverket hyrda lokalen och betalade postarvodet direkt till järnvägstjänstemannen, i detta fall Axel Andersson.

I samband med nedläggning av tågtrafiken öppnades i stället för järnvägspoststationen en postexpedition i Fågelmara den 1 juni 1965. Med det förhållandevis stora lantbrevbäringsunderlaget fanns det då förutsättningar för att posten skulle finnas kvar. Det gick dock att ansluta lantbrevbäringslinjerna till Jämjö trots det till synes stora avståndet och kvar blev inte mera trafik än att den med lätthet kunde ordnas i form av s k "post-i-butik". I Fågelmara blev det sålunda ett entreprenadpostkontor enligt avtal med Konsum.

Någon frågar sig kanske då hur det gick med **Kristianopel** där lantpoststationen fick vara kvar när tågtrafiken började. Mot många odds fick den vara kvar länge, varom berättas i posthistorisk skrift 124 *"I Sydost"*. Den ersattes med lantbrevbäring från Fågelmara med oktober månads ingång 1973. Det var en förändring, som vållade mycket rabalder. Juristen Leif Eriksson ledde "en folkstorm" mot planerna för indragningen så snart dessa blivit kända. Inte länge efter att förändringen genomförts visade det sig att lantbrevbäringen var en utmärkt ersättning för poststationen.

1899-01-19--1956-06-02

Törnåkra

Till föreståndare för järnvägspoststationen i Törnåkra, som öppnades med tågstarten den 19 januari 1899, antogs stationsföreståndaren Per Olof Jaensson. Årsarvodet för postsysslan på 120 kr höjdes den 1 april till 180 kr efter Jaenssons framställning. Efter 1903 års allmänna reglering blev detta 300 kr.

Karl Ulrik Andersson efterträdde Jaensson i december 1909 och fanns kvar till 1915. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Törnåkra till dess att poststationen ersattes med lantbrevbäring den 3 juni 1956: Alfred Håkansson (1915-1917), Petter Gustav Karlsson (1917-1929), Birger Steinbach (1929-1931), Frans Emil Nilsson (1931-1938), Axel Gunnar Andersson (1938-1944), Lilly Maria Jonasson (1944-1946) och Margit Maria Sandberg (1946-1956).

Namn Jemjö 1874-01-01--1899-01-18
 Namn Jämjöslätt 1899-01-19--1989-06-30
 Namn Jämjö 1989-07-01--

Jämjöslätt

Med namnet Jemjö öppnades i anslutning till kronobrevbäringsreformen en lantpoststation med kronolänsmannen Olof Enoch Sandberg som föreståndare. Han följdes i januari 1883 av skolläraren Peter Magnus Henricsson. Denne följde rallarnas arbete med intresse, väl medveten om att detta underminerade hans ställning som postchef. Och han blev uppsagd efter närmare 16 år som föreståndare för lantpoststationen. Denna drogs in vid tågstarten och i den ersättande järnvägspoststationen med namnet Jemjöslätt fick stationsinspektör Karl Robert Gustafsson ta ansvar för posten.

Gustafsson förflyttades till Torsås på sommaren 1900 och nu kom Frans Oscar Syrén till Jämjöslätt. Där verkade han till 1931. Med några däremellan avslutades raden av järnvägsmän med postansvar med David Einar Olsson (1951-1956). Denne fick vid månadsskiftet mars-april 1956 se poststationen skiljas från järnvägen och höjas till postexpedition i en närliggande fastighet. Postkontoret, som termen blev 1986, fick sitt namn ändrat till Jämjö vid halvårsskiftet 1989. Därifrån betjänas drygt 3800 hushåll inklusive dem med postadress Fågelmara, Ramdala och Torhamn.

Ramdala

1874-01-01--1983-04-30

Kronobrevbäringspoststationen i Ramdala var indragningshotad bara några år efter dess tillkomst med 1874 års ingång. Att den räddades då torde ha berott på att en sådan åtgärd skulle innebära "att kommunikationerna mellan kronofogden, länsmannen i orten och fjärdingsmannen i Ramdala socken avstannade" (citerat ur kronofogdens brev till poststyrelsen 1877). Den från starten 1874 tillsatta poststationsföreståndaren Anna Jonsson efterträddes 1880 av skolläraren Johan Peter Julin. Denne fick lämna datumstämpel, sigill och försändelseetiketter samt vissa andra inventarier till järnvägsstationen vid tågstarten den 19 januari 1899.

Där blev stationsinspektör Nils Olof Olsson ansvarig för postgörömlånen. Pro forma skildes post och järnväg åt den 1 juli 1931, men poststationen fanns mot att posten betalade hyra kvar i stationshuset. Olsson fick ett personligt avtal med posten. Denna anordning ändrades redan med maj månads ingång 1934 och de ursprungliga reglerna gällde för dem som vikarierade för Olsson efter att han avgått med pension.

Harry Konstantin Andersson övertog poststationen som ordinarie innehavare i april 1938. När han avgick 1963, uppehöll trafikbidraget Karl Allan Ingemar Blücher postansvaret på vakans till trafiknedsättningen den 30 maj 1965.

Från den 1 juni 1965 fanns det i stället en postexpedition i Ramdala. Denna avvecklades den 30 april 1983 och postutdelningen sker sedan dess från Jämjö. Som ett slags tröst för den indragna poststationen har ortadressen Ramdala fått behållas.

1899-01-19--1958-05-31

Lösen

Det var tveksamt om en poststation skulle öppnas vid tågstarten i Lösen. Postmästaren i Karlskrona motiverade dess behov på följande sätt i sin redovisning av järnvägsärendet till postinspektionen den 29 mars 1898:

"Avståndet mellan Lyckeby och Lösen är visserligen icke mer än 3 kilometer, men då såväl pastor i Lösens och Augerums församlingar som kronofogden i Östra härad äro bosatta på denna plats, torde det icke kunna undvikas att öppna poststation även där".

Detta gick poststyrelsen med på och från tågstarten den 19 januari 1899 fanns det en järnvägspoststation i Lösen. Wilhelm Sigismund Åhrberg blev föreståndare med 180 kr i årsarvode för sitt bestyr med posten. Med efter hand stigande arvode ansvarade efter honom, förutom några okända vikarier, följande järnvägsanställda för postservice i Lösen: Anders Johan Holgersson Bergman (1908-1926), Per August Wiberg (1927-1931), Birger Steinback (1931-1936), Markus Scholander (1936-1937), Per Harald Johansson (1937-1938), Axel Gunnar Petersson (1938-1946), Aina Maria Pettersson (1946-1950) och Stina Marianne Magnusson (1950-1958). Poststationen drogs in den 31 maj 1958.

1862-07-01--

Lyckeby

Från Lyckeby järnvägsstation gavs postservice under nära nog 47 år men innan jag nämner några namn från den perioden finner jag det på sin plats att ge utrymme åt lantpoststationen i Lyckeby såsom en av landets äldsta. Jag vill därför börja med bakgrunden.

Före februari 1861 fanns det inte några andra fasta postanstalter med kundbetjäning inom vårt land än postkontor. Formellt var termen för de små postkontoren sedan 1850 postexpeditioner, men från denna detalj kan vi bortse här.

Det intressanta i detta sammanhang är det faktum att en av vårt lands äldre poststationer (d v s enheter som lydde under postkontor) inrättades i Lyckeby redan den 1 juli 1862. Detta kunde göras, sedan regeringen gett ett bemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerat på så sätt att *"å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditions-kontor, 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.

Det kan vara av visst intresse att notera hur generaldirektör Wilhelm Roos angav en orsak till beslutet om poststationer på landsbygden. I sin historiska återblick i verkets första verksamhetsberättelse omtalade han, att brevlådor hade satts upp vid all-

männa postvägar med början 1855 under vissa förutsättningar. Ett villkor var att en kommun eller flera korrespondenter på en ort förenade sig om att genom en lämplig person svara för tömning på behöriga tider av brevlådan. Detta reglerades genom ett kungligt brev den 9 mars 1855 och av postmedel betalades 15 kr om året för bestyret med brevlådan. Men så skriver Roos följande:

"Då emellertid denna utväg till postutväxlingens underlättande endast i ringa mån av allmänheten anlåtats, beslöts år 1860 inrättandet av ett nytt slag poststationer, vilka skulle utgöra en art filialkontor till närmast liggande postkontor eller postexpeditioner".

Efter den tveksamma starten under 1861 och introduktionen av förenade post- och järnvägsstationer 1863 blev det så småningom ganska vanligt med framställningar om nya poststationer. Men i Lyckeby var man ute tidigt och lyckades få en poststation bara något mer än ett år efter att de första hade öppnats.

Vice häradshövdingen Carl Sjöbohm blev utsedd till föreståndare. Mycket snart fick han utstå allvarliga försök från kunderna att få poststationen indragen. Orsaken var att portot fördyrades genom att den billiga löspostanvändningen begränsades på grund av poststationens tillkomst. Sedan poststyrelsen inte accepterat indragning, utvecklades posttrafiken positivt. I juli 1883 övertog fröken Berha Sjöbohm chefskapet.

Samma år aktualiserades planer på att flytta poststationen till Torsfors. Även detta avstyrdes, varom berättas på sid 27-29 i posthistorisk skrift 361. Bertha Sjöbohm förblev i postens tjänst till tågstarten den 19 januari 1899.

Då förenades poststationen med järnvägen och stationsinspektör Carl Amandus Norén fick ta över ansvaret för postservice. Hans efterträdare i januari 1908 fick efter mer än 20 års tjänst uppleva, att post och järnväg skildes åt den 1 juli 1931, pro forma med poststationen kvar i järnvägsstationen. På järnvägsbolagets önskan blev det återförening redan den 1 april 1932. Vikarier skötte poststationen, men den 1 november 1938 tillsattes Gösta Bengtsson som ordinarie föreståndare för järnvägspoststationen. Han fick uppleva att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 november 1946 och därmed skildes post och järnväg åt "på riktigt".

Posten flyttades till Riksvägen. Efter en besvärlig period med allt mer växande trafik och trångboddhet kunde man i april 1983 ta nya lokaler i bruk strax intill de gamla. Margit Thordstein fick ta över ansvaret för verksamheten. Med ny chef flyttades postkontoret till köpcentrum på Verkövägen. I nya Posten AB finns skiftande funktioner, däribland privatekonomer, som Lisbet Strömbäck i Lyckeby.

1890-01-01—
Namn Karlskrona 6 1962-01-01—

Gullberna

I Gullberna fanns det vid tågstarten den 19 januari 1899 sedan nio år en järnvägspoststation. Den sköttes av personalen vid Mellersta Blekinge Jernvägs Aktiebolag, vars trafik på bandelen Karlshamn-Karlskrona hade startat den 8 juni 1889. Någon poststationen hade inte öppnats i Gullberna vid tågstarten, troligen på grund av att poststyrelsen hade fäst sig vid följande text i postinspektionens utredning den 2 mars 1889:

"Vad Gullberna station, i närheten av Karlskrona angår, så torde åtminstone tills vidare någon poststation ej heller böra därstädes inrättas".

Därför fick stationsinspektör Henrik Wahlberg i Gullberna uppleva vid tågstarten den 8 juni 1889, att hans kollega vid stationen i Nättraby blev ansvarig för posten där, medan han själv inte hade fått motsvarande tilläggsuppgift.

Sedan fortifikationsbefälhavaren i Karlskrona hade begärt en poststation i Gullberna, gjorde postinspektionen framställning om en sådan och med poststyrelsens beslut öppnades den formellt med 1890 års ingång. Wahlberg efterträddes redan på hösten 1891 av Gustaf Oskar Kroon, som fick vara järnvägspoststationens föreståndare i Gullberna under fyra decennier. När han avgick med pension den 30 juni 1931, tog Agnar Gunnar Anselm Elmborg över. Denne avled, 60 år gammal, i februari 1941. För de efterföljande järnvägsmännen blev perioderna som postansvariga förhållandevis korta, Fredrik Danielsson (1941-1946), Ernst Vilhelm Nilsson (1946-1949) och Nils Bengt Gustafsson (1949-1951).

Poststationen skildes från järnvägen med 1952 års ingång och Gösta Vilhelm Nilsson blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Den låg i Marieberg, en kilometer från järnvägsstationen. Den 1 oktober 1953 statushöjdes poststationen till postexpedition och den 1 januari 1962 ändrades dess namn till Karlskrona med tilläggsiffran 6. Postkontoret har därefter föreståtts av Helén Fernheden och Hans Swartz i olika etapper.

På den fortsatta färden in till Karlskrona passerade det lilla tåget Sunna hållplats. I Karlskrona har någon förening av expeditionell post- och järnvägstjänst inte förekommit.

Allmänna grunder för reglering af arfvoden åt föreståndare för poststationer, som förvaltas af järnvägsstationsföreståndare.

Arfvodesreglering verkställes i allmänhet för period af tre år.

Arfvode utgår i regel med någotdera af beloppen 120, 180, 240, 300, 360, 420, 480, 540 eller 600 kronor, för helt år räknadt.

Vid bestämmande af arfvode tages i främsta rummet hänsyn till beloppet af de vid vederbörande poststation åtgångna frankotecken. Och lägges härvid, derest poststationen tillräckligt länge varit i verksamhet, till grund för regleringen medeltalet för år af frankoteckensåtgången under de tre sista kalenderåren, för hvilka åtgången är med visshet känd, då regleringen uppgöres. Regleringen för 1896—1898 grundas således på medeltalet af frankoteckensåtgången under åren 1892—1894.

Härförutom varder vid bestämmande af arfvode afseende fäst vid sådana särskilda förhållanden, som äro af beskaffenhet att i någon högre grad inverka på omfattningen af postgöromålen, nämligen antalet af afgående rekommenderade och assurerade försändelser, postanvisningar, försändelser med postförskott och oassurerade paket, äfvensom antalet exemplar af abonnerade tidningar; och grundas arfvodesreglering i dessa hänseenden på förhållandena under året näst före det, då regleringen eger rum.

Vid arfvodes bestämmande tages jemväl hänsyn till det förhållandet, huruvida poststation är belägen vid anknäpningspunkt för postföring å olika linier; och föranleder befintligheten af dylikt förhållande, då poststations skötande således äfven är förenadt med skyldighet att verkställa expediering af s. k. sidoposter, till poststationens placering i närmast högre arfvodesklass än den, hvar till poststationen skulle hafva hänförts med afseende ensamt å öfriga förhållanden vid densamma.

Äfven förekomst af sidoposter i väsentligt större omfattning än den vanliga tages i betraktande vid arfvodes bestämmande.

Derest vid poststation förekommer utvexling af post med synnerligen stort antal bantåg eller vårdande af betydligare transiterande poster, kan sådant föranleda till förhöjning af arfvodet för poststationens skötande.

Gränserna beträffande frankoteckensåtgången per år för de särskilda arfvodesklasserna äro bestämda på nedan angifna sätt; och betecknar A) poststation med sidoposter och B) poststation utan sidoposter.

Frankoteckensåtgång för år:	Arfvode för år:
A) Till och med 200 kronor	120 kronor,
B) » » » 300 »	
A) Öfver 200 t. o. m. 300 kronor	180 »
B) » 300 » 500 »	
A) » 300 » 500 »	240 »
B) » 500 » 1,000 »	
A) » 500 » 1,000 »	300 »
B) » 1,000 » 1,500 »	
A) » 1,000 » 1,500 »	360 »
B) » 1,500 » 2,500 »	
A) » 1,500 » 2,500 »	420 »
B) » 2,500 » 3,000 »	
A) » 2,500 » 3,000 »	480 »
B) » 3,000 » 3,500 »	
A) » 3,000 » 3,500 »	540 »
B) » 3,500 » 4,000 »	
A) » 3,500 kronor	600 »
B) » 4,000 »	

Endast i det fall att poststations frankoteckensåtgång i någon jemförelsevis nämnvärd mån öfverstiger eller understiger maximi- eller minimibelopp, hvilket för den arfvodesklass, poststationen vid tiden för regleringens verkställande tillhör, blifvit satt såsom gräns mot näst högre eller lägre arfvodesklass, uppflyttas eller nedflyttas poststationen till annan dylik klass.

Uppflyttning från lägre till högre arfvodesklass af poststation på grund af storleken af frankoteckensåtgången eger icke rum i det fall, att skälig anledning finnes därför att ökad dylik åtgång vid poststationen tillkommit genom af-sättande af frankotecken i annan än den i sådant hänseende afsedda ordning.

Reglering af arfvode eger ej rum vare sig på grund af storleken af frankoteckensåtgången endast under någon kortare tid eller med hänsyn till sådana andra förhållanden, som kunna anses vara af tillfällig beskaffenhet.

Enär med sådan arfvodesreglering, hvarom ofvan förmäles, afses de ifrå-gavarande arfvodenas bestämmande med hänsyn till den större eller mindre om-fattningen af de vid de särskilda poststationerna förekommande göromål, kan följaktligen regleringen, jemte det att af densamma i många fall icke föranledes någon förändring af arfvodet, medföra ej allenast arfvodesökning för vissa poststationsföreståndare utan ock arfvodesminskning för vissa andra poststations-föreståndare.

Emellertid har för poststationsföreståndare, som tillträdt innehafvande befattning före tiden för tillämpning af arfvodesreglering i enlighet med de ofvan angifva grunderna, arfvodesminskning icke ansetts böra ega rum, så länge han vid befattningen qvarstår. Då sagda grunder hafva tillämpats beträffande arfvoden åt föreståndare för poststationer vid statens jernvägar för tiden från och med den 1 januari 1893 och komma att blifva gällande jemväl i fråga om arfvoden åt föreståndare för poststationer vid enskilde jernvägar från och med den 1 ja-nuari 1896, eger således — derest det för poststations skötande från sistnämnda tid och tills vidare intill utgången af år 1898 bestämda arfvode är lägre än det för närvarande utgående arfvodet — sådan poststationsföreståndare, som å den plats, hvarest han vid ingången af år 1896 är anställd, tillträdt poststations-föreståndarebefattningen före 1893 års ingång, hvad vidkommer föreståndare för poststation vid någon af nuvarande statsjernvägarne, och före 1896 års ingång, hvad beträffar föreståndare för poststation vid någon af öfriga jernvägar, till-godonjuta, utöfver det omförmälda, för poststationens skötande från 1896 års ingång bestämda arfvodet, tilläggsarfvode till belopp motsvarande skilnaden mellan ifrågavarande lägre arfvode och det nuvarande arfvodet, hvilket tilläggs-arfvode upphör att utgå vid tiden för ny poststationsföreståndares tillträde till befattningen. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 27 december 1895.

Journ. N^o 1
Opp. N^o 1



TELEGRAM 2005

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Inkom den 8 JUL 1899

N. 7242.

Generalpoststyrelsen
Stam

KONGL. TELEGRAFVERKET.

Lit. B
år 1899

Stats	Aflemnadt i	N ^o	Dag	År	Datum	J ^o	Fr. eller Sm.
Stats	Stalmar	N 12	14	99	17	3. 45	
Tjensteann.			11	11			

Öppnas omkring första augusti.
Stationer: Kårebo, Ljungbyholm,
Wassmölåsa, Kvarnbycken, Gräsåsa,
Halltorp, Söderåkra
Torsåsbanans
Styrelse

N^o 7219
Del. af Ers
Delt. af
Dil. dur. 637²
1076

Ofta fick postinspektionen sena eller osäkra besked om rätt dag för tågtrafikens start