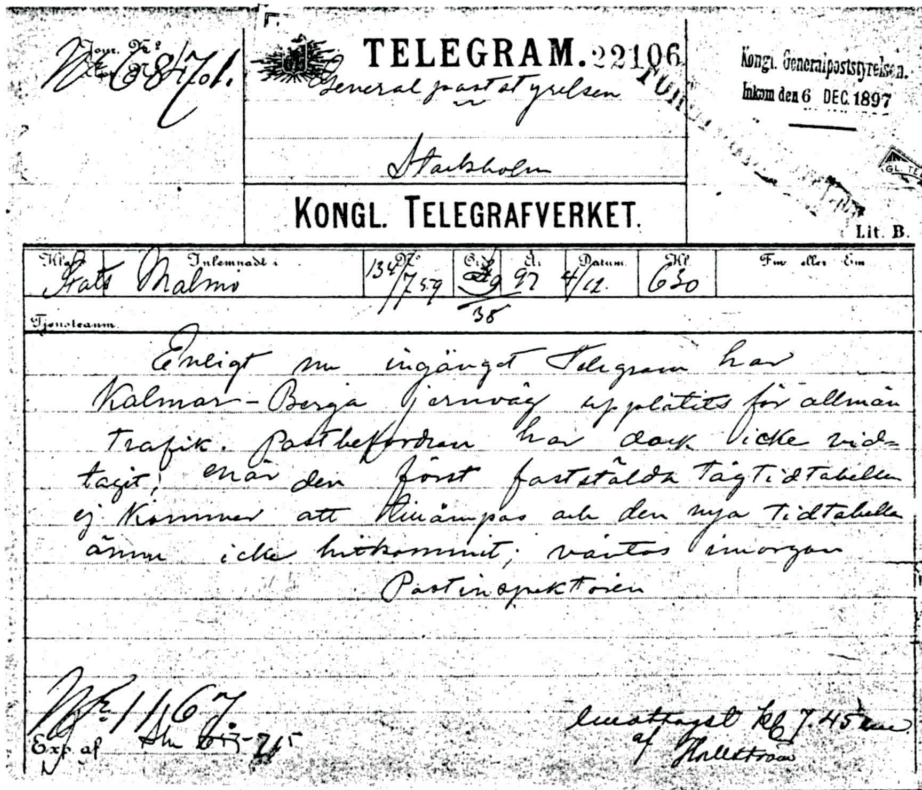


I samband med påbörjad ombyggnad och rekonstruktion av järnvägen öppnades en ny infart mellan Kläckeberga och Kalmar S den 2 januari 1969. Breddning av järnvägen till normalspår har därefter skett i olika etapper under åren 1973 - 1978. Allt samarbete mellan post och järnväg i form av förenade poststationer upphörde under 1970-talet och har sedan aldrig blivit aktuellt.



Erik Lindgren

# Om Posten vid järnvägen Berga - Kalmar

## Innehåll

|               |       |
|---------------|-------|
| Förord        | sid 1 |
| Berga         | 3     |
| Högsby        | 5     |
| Ruda          | 8     |
| Långemåla     | 10    |
| Verlebo       | 11    |
| Hornsö        | 11    |
| Sandbäckshult | 12    |
| Blomstermåla  | 13    |
| Ålem          | 16    |
| Timmernabben  | 18    |
| Haraldsmåla   | 19    |
| Kåremo        | 20    |
| Rockneby      | 20    |
| Läckeby       | 21    |
| Nickebo       | 23    |
| Förlösa       | 24    |
| Kläckeberga   | 25    |



Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 363

## Jernvägsposter:

38, II.

Kalmar—Berga.

(S. D.)

(Från den 8 december 1897.)

| Plk.<br>Tåg 1. |                                      | Denna<br>spalt läses<br>nedifrån<br>och uppåt. |
|----------------|--------------------------------------|--|
| 12,50          | <b>Kalmar</b> .....                  | 10,35  |
| 1,9            | <i>Kläckeberga</i> .....             | 10,17  |
| 1,20           | <i>Förlösa</i> .....                 | 10,8   |
| 1,36           | <i>Läckeby</i> .....                 | 9,52   |
| 1,56           | <i>Rockneby</i> .....                | 9,32   |
| 2,14           | <i>Kåremo</i> .....                  | 9,13   |
| 2,48           | <i>Ålem</i> .....                    | 8,41   |
| 3,4            | <i>Blomstermåla</i> .....            | 8,24   |
| 3,29           | <i>Hornsö</i> .....                  | 7,59   |
| 4,1            | <i>Långemåla</i> .....               | 7,31   |
| 4,15           | <i>Ruda</i> .....                    | 7,11   |
| 4,42           | <i>Högsby (Staby postkontor)</i> ... | 6,46   |
| 5,0            | <b>Berga</b> .....                   | 6,25   |

Tåg 2.  
Plk.

## Förord

Med detta lilla häfte berättar jag något om posten utmed smalspåret Berga-Kalmar. Efter erhållen koncession i september 1892 kunde järnvägen öppnas för allmän trafik den 4 december 1897. Viss samförvaltning förekom med Kalmar-Torsås järnväg, varom berättas i posthistorisk skrift 362.

Jag försöker i denna liksom andra skrifter ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. På grund av svårtolkade handstilar kan något namn vara felaktigt utformat.

De berörda postanstalterna existensperioder redovisas. Om de finns ännu, nämner jag något om deras nuvarande status. Flera av dem har före eller efter järnvägsepoken funnits som lantpoststationer. Under den tid de varit förenade med järnväg, lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Biträden är oftast anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personalkort.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Berga till Kalmar. Någon gång berörs även utvecklingen för poststationer före järnvägstiden i den mån de fanns då, liksom för järnvägen närliggande lantpoststationer.

Jag har på några platser i häftet valt att göra faktarutor. Innehållet däri är sådant som mina vana läsare kan hoppa över, medan det däremot kan vara av vikt för nytillkomna läsare genom att det förklarar viss bakgrund till ett avsnitt i häftet, textterminologin eller en i andra skrifter ofta berörd omorganisation.

Växjö i februari 1999

Erik Lindgren

Kalmar den

1897

Postinspektören i Södra Postdistriktet.

Kalmar.

Inkom till Postinspektionen i  
SÖDRA POSTDISTRIKTET  
den 2 APR 97  
D-Nr. 1642

1874-01-01-  
Numera Post i butik

Bärmed öfverlemnande uppsgift om bälplaternas och stationernas afstånd från  
Kalmar antäbles att få göra en rättelse i minn förra uppsgift angående post-  
stationer.

|               |                      |         |     |
|---------------|----------------------|---------|-----|
| Ulfsåkerberga | bör vara poststation | 6.0 km. |     |
| Forslösa      | " " "                | 9.6 "   | 2.8 |
| Lecheby       | " " "                | 15.4 "  | 5.8 |
| Rokhusby      | " " "                | 19.5 "  | 7.1 |
| Näremo        | " " "                | 22.6 "  | 7.1 |
| Naraldsmåla   | " " "                | 27.8 "  | 7.9 |
| Ålem          | " " "                | 35.7 "  | 6.2 |
| Blomstermåla  | " " "                | 40.7 "  | 5.0 |
| Sörsö säg     | behöfves ej          | 44.1 "  | 3.4 |
| Sörsö         | bör vara             | 47.9 "  | 2.8 |
| Sångersmåla   | " " "                | 56.3 "  | 2.4 |
| Ruda          | " " "                | 61.3 "  | 5.0 |
| Sögsby        | finnes Postkontor    | 69.7 "  | 2.4 |
| Berga         | " Poststation        | 76.4 "  | 6.7 |

Angående järnvägens öppnande för allmän trafik byser man ännu förhopp-  
ning om att tiden blir den 1<sup>sta</sup> September.

Tidtabellen kan ej uppgöras förr än Staten kungjort sina tåglider.

Kalmar den 31 Mars 1897.

Gustaf Morsing

## Berga

I anslutning till kronobrevbäringsreformen inrättades en poststation i Berga med 1874 års ingång. Till föreståndare antogs handlanden N A Steffansson. Han erbjöds och accepterade 150 kr i årsarvode men fick aldrig kvittera ut ett helt sådant. Detta berodde på den järnväg som redan fanns i färdigt skick mellan Nässjö och Hultsfred men då bara användes för allmän trafik på delsträckan till Eksjö och för godstrafik på delsträckan Hultsfred-Berga.

Delsträckan Hultsfred-Oskarshamn öppnades för allmän trafik den 29 juni 1874 och därmed låg lantpoststationerna inom dess närhet i farozonen. Liksom flera kolleger fick Steffansson finna sig i att bli uppsagd med tre månaders varsel till denna tidpunkt, som dock inte var säkert känd vid uppsägningstillfället.

Postinspektör Bengt Geijer i Malmö skrev följande om Berga i sin redovisning till poststyrelsen under byggnadstiden för Nässjö-Oskarshamns järnväg: "Berga (järnvägsstation) i Högsby socken, något över 1/2 mil från Staby postexpedition ligger endast ett stenkast från nuvarande poststationen i Berga. Flyttandet av Staby postexpedition ner till Berga station kan jag för närvarande icke förorda, emedan dels vid Staby bor länsman, kronofogde, präst m fl, dels emedan vid Berga station icke någon lokal finnes för postexpedition, utan bör stationen flyttas till järnvägsstationen och Staby postexpedition få förbliva där den nu är".

För nyttillkomna läsare av mina skrifter bör jag här redovisa något ur postens förhållandevis krångliga terminologi för att citatet lättare skall förstås. Med **postexpedition** förstods under perioden 1850-1881 ett postkontor av lägre klass, där föreståndaren i allmänhet hade titeln postexpeditör. Begreppet postexpedition återinfördes i den postala vokabulären 1920, men det blev då en mellaninstans mellan postkontor och poststation. Många poststationer höjdes med en blygsam början 1920 till postexpeditioner bl a på grund av större trafik.

Poststyrelsen följde postinspektörens förslag. Dagen efter att järnvägen hade öppnats för allmän trafik flyttades Berga poststation till dess järnvägsstation den 30 juni 1874. Steffansson fick lämna över sigill, datumstämpel, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägens stationsinspektör H J Olsson.

Drygt fyra månader senare fick inte bara den tidigare kundkretsen i Berga vända sig till järnvägsstationen där för att få postärenden uträttade utan även de som hade anlitat lantpoststationen i Bockara, vilken drogs in den 7 november 1874,

Järnvägsstationen i Berga fick sålunda tidigt tämligen stor posttrafik. Arbetet ökade mera för järnvägspersonalen genom tillkomsten av järnvägen från Berga söderut mot Kalmar, men föreningen av post och järnväg kunde ändå fortsätta ganska länge.

H J Ohlsson lämnade över ansvaret för post och järnväg till Gustaf Adolf Johansson. Årsarvodet på 360 kr för enbart postsysslan, som hade gällt från tågstarten, hade redan under Ohlssons period höjts till 420 kr. Johansson lämnade över till Richard Oskar Svante Wollert 1896, som svarade för verksamheten under 14 år. Därefter sköttes post och järnväg av Knut Georg Myrén (1910-1916) och Gustaf Adolf Andelius (1916-1918).

Den sistnämnde fick känna av mer och mer hur svårt det var att tjäna två herrar. Det gick inte i längden att ha post och järnväg förenade. Vid skilsmässan 1918 blev Ellen Sabelström föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Hon blev posten trogen hela sitt arbetsliv och detta med råge. Hon fick medaljen för nit och redlighet i rikets tjänst och var 75 år när hon valde att avgå som poststationsföreståndare i oktober 1951.

I detta sammanhang stathöjdes poststationen till en postexpedition (av nyare slaget enligt faktarutan på föregående sida). Majken Gustafsson blev föreståndare med posttiteln stationsmästare. Under decennierna efter henne ser chefslängden ut så här: Eyvor Nilson (1953-1959), Herold Sköld (1959-1976), Ingrid Fredriksson (1976-1984), Ulla Johansson (1985-1988) och därefter Inger Sturesson.

I projekt "Nät 92" kom Berga tidigt i farozonen. Bakgrunden till detta finner man ganska tidigt. På sina håll prövade man att anlita entreprenader för mindre postkontor, särskilt i Värmland, varom jag berättat i flera av mina skrifter om värmländsk posthistoria. Befintliga postlokaler avvecklades och rörelsen överläts på en bank eller en butik. Målsättningen låg på ca 650 entreprenadkontor, men den siffran är sedan lång tid passerad. En hårdare strukturering har aviserats.

Den för Posten AB olönsamma postanstalten i Berga har sålunda överlämnats på entreprenad och ingår i den stora grupp som kan kallas Post-i-butik.

Namn Staby 1845-01-01-1899-06-30  
Namn Högsby 1899-07-01-

## Högsby

Föregångaren till poststationen i Högsby, som är den första anhalten på vår just påbörjade låtsasfärd med det ursprungliga smalspåret mellan Berga och Kalmar, är ett postkontor, ett av de relativt få som fanns på landsbygden. Enligt avisering i förordet lämnar jag här i en faktaruta för nytillkomna läsare en kort uppgift om postens terminologi för att reda ut begreppet postkontor.

Innan poststationer kunde inrättas på landsbygden enligt medgivande i ett kungabrev den 9 mars 1860, fanns det i vårt land i stort sett inga andra fasta postanstalter än postkontor, vid denna tidpunkt 175 stycken. Av dessa var 48 postexpeditioner, en benämning som kan skapa problem för dem som inte sysslats med posthistoria. Jag brukar av praktiska skäl kalla även dem för postkontor. De var i praktiken en lägre klass av postkontor. De högsta klasserna var enligt vokabulären postkontor och de lägsta klasserna var postexpeditioner. Båda slagen var med få undantag förlagda till städer. Flertalet av dem hade ett större eller mindre förvaltningsområde med underlydande poststationer.

Beteckningen postexpedition kom till 1849 som resultatet av en form av löneroglering till postcheferna. Med vissa ändringar under de följande åren upptog normalstaten sju klassers postkontor, av vilka klasserna I - IV avsåg postkontor och klasserna V - VII postexpeditioner. Postkontorens chefer kallades postmästare, tillsatta med kunglig fullmakt, medan postexpeditionernas chefer var postexpeditörer, tillsatta av poststyrelsen. Gentemot kunderna hade de samma befogenhet. Från och med 1882 kallades postexpeditionerna för postkontor. Termen postexpedition skulle återupstå fyra decennier senare i en helt annan betydelse som framgår av faktarutan på sid 3 och av redovisningen av vissa poststationers utveckling.

Det satt rätt hårt åt innan ett postkontor inrättades i Högsby socken. Flera framställningar hade avslagits, innan regeringen medgav den 13 juni 1844 att ett postkontor med namnet Staby skulle inrättas. Försiktigt nog betecknades detta vid beslutet som provisoriskt.

Sökandena hade utbett sig rätten att använda sig av de redan befintliga postlinjerna genom socknen och begärde ett årligt anslag på 150 riksdaler för att bestrida kostnader för husrum och ved samt övriga expenser till postmästaren.

Till postmästare utnämnde poststyrelsen Per Reinhold Westerström. Postkontorets verksamhet började vid 1845 års ingång. Westerström avled i sitt 56:e levnadsår och efterträddes år 1860 av den då redan 62 år gamle kaptenen Adolf Christer Phalén. Det var en av de många utnämningarna av "militära" postmästare, som hade introducerats kort efter Carl XIV Johans trontillträde.

Phalén hade en intressant bakgrund som representant för en av de många postmästare som enligt Carl XIV Johan:s intentioner hämtades från pensionerade militärers led. Han var född 1797 i Ingatorp och blev underlöjtnant vid Kalmar regemente 1812, löjtnant 1829 och kapten 1840 vid 43 års ålder. Efter avsked ur armén blev han högkommen genom utnämning till postmästare i Staby. Han led emellertid av hjärtbesvär. Även om hans "regeringstid" i Staby är 16 år lång på papperet, spårar man mest vikarier som handläggare av ärenden.

En av dem som bekämpade Carl XIV Johan:s idé att låta pensionerade militärer få postmästarjänster 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 generalstabens slutligen blir - postiljoner. Är där icke rum vid Ulriksdal för flera hjältar, utan måste de nödvändigt placeras vid Tullbommen eller på Postkontoren?"*

En av Phaléns flitiga vikarier var Jonas Martin Malmgren (1876-1889) som utnämndes efter att Phalén tagit avsked 1876. Med bibehållet namn Staby hade postkontoret flyttats från gästgivaregården till Högsby kyrkby ungefär samtidigt som Phalén hade tillträtt ämbetet. För Malmgren var det alltså inte något nytt att arbeta i kyrkbyn.

Han fick som vikarie uppleva förändringarna vid kronobrevbäringsreformen och strax därefter omorganisation av postföringslinjer i anslutning till att järnvägen Nässjö-Oskarshamn togs i bruk för posttrafik. Vid detta tillfälle fördes frågan på tal att flytta postkontoret från Högsby till Berga järnvägsstation.

En sådan förändring förordade postinspektör Bengt Geijer inte, dels därför att nära postkontoret *"bor länsman, kronofogde, präst m fl, dels emedan vid Berga station icke någon lokal finnes för post-expedition"* (brev den 25 maj 1875). Det blev ju så, att lantpoststationen med kyrkbyns namn flyttades till järnvägsstationen.

På hösten 1889 befordrades Malmgren till postmästare i Vimmerby och efterträddes i februari 1890 av Isaac Fredrik Carlsson. Denne fick vara med om att postkontoret fick socknens namn **Högsby**. Initiativet togs vid en extra kommunalstämma i Högsby sockenstuga den 18 juni 1897, således mindre än ett halvår innan järnvägen mellan Berga och Kalmar kunde öppnas för allmän trafik.

Vid kommunalstämman påpekades att det hade vållat åtskilliga olägenheter med att postanstaltens namn inte hade förändrats efter flyttningen till Högsby kyrkby. Tillkomsten av poststationen i Stoby i Kristianstads län hade medfört felsändning av post och nu önskade man att postkontoret i Högsby kyrkby skulle få socknens namn, dvs det namn som också den under byggnad varande järnvägsstationen skulle få.

Detta var väl en rimlig önskan, även om det fanns några platser, där post- och järnvägsstationer inte hade samma namn. Ändå gick postmästare Carlsson i sitt brev till postinspektionen i Malmö emot stämmans önskemål och skrev bl a att dessa *"icke bör tillmätas sådan betydelse såsom att vara uttryck för hela ortsbefolkningens önskan"*. Carlsson ville behålla *"postkontorets traditionella namn"* och tillade:

*"Det kan visserligen icke förnekas att förväxling mellan Staby och Stoby ägt och äger rum, men i nio fall av tio är det de till Stoby adresserade postförsändelserna som ankomma hit; varav torde framgå att poststationen i Stoby bör namnförändras".* Så skedde också - dess namn blev Kyrk-Stoby den 1 november 1897.

Landskansliet i Kalmar fann emellertid *"den föreslagna namnförändringen å Staby postkontor synnerligen lämplig"*. Poststyrelsen ansåg ändå vid föredragning den 17 augusti 1897, att Staby postkontors namn inte skulle ändras. Prosten och kyrkoherden C G Herrlin tog upp frågan igen i ett brev till landskansliet i Kalmar den 6 september 1898, stödd av ett stort antal Högsbybor som skrev under en petitionslista.

Sedan den ordinarie kommunalstämman med den öländska Högsby socken den 10 oktober 1898 hade uttalat sig inte vilja gå med på att poststationen där bytte namn från Högsby till Ölands Högsby men var *"mera benägen för ändringen av namnet Högsby till Gaxa"*, beslöts att Staby postkontor skulle heta Högsby från och med den 1 juli 1899. Då hade järnvägsstationen varit trafikerad sedan mera än halvtannat år, men så länge den inte hade någon poststation, var namnolikheten Staby-Högsby inte av betydelse.

Nu fick postmästare Carlsson alltså ge vika från sin ståndpunkt den 1 juli 1899. Inom hans förvaltningsområde fanns poststationerna Hornsö, Långemåla, Ruda och Verlebo samt några lantbrevbäringslinjer. Några små förändringar fick han uppleva inom sitt revir innan han gick bort under sitt 67:e levnadsår i juni 1920. Befattningen hölls vakant i avvaktan på en följande omorganisation, som innebar att förvaltningsområdet upplöstes och postkontoret byttes ut mot en poststation den 1 april 1921.

Posttrafiken var nu så omfattande att det inte bedömdes lämpligt att med järnvägsstationen förena den poststation som ersatte postkontoret. Postmästare Fredrik Carlssons dotter Gunhild blev föreståndare för poststationen och fick uppleva dess statushöjning till postexpedition den 1 augusti 1931.

Hon efterträddes 1952 av Majken Gustafsson och efter henne tog Ulla Johansson vid 1970. Femton år senare blev det ett kortvarigt uppehåll i den kvinnliga tronföljden genom Tore Konradsson. Han var postmästare i Högsby maj 1985 - april 1988. Därefter tog Inga-Lill Björnlund över ansvaret och med senare förändringar i närområdet finns det en kontorsansvarig för postservice till de ca 3500 hushållen, inklusive dem i Berga, Fagerhult, Fågelfors, Grönskåra och Ruda.

## Ruda

1897-12-08-

Komna till Ruda på vår låtsasfärd har vi nått fram till den nordligaste järnvägsstationen på linjen från Berga. Dess poststation öppnades betydligt senare än den i Berga, som ju hade förmånen att ligga vid en förhållandevis tidigt byggd järnväg, den mellan Nässjö och Oskarshamn.

För "vår järnväg" gäller besluten efter den utredning som postinspektör Victor Melander i Malmö redovisade till poststyrelsen i ett brev den 20 september 1897. Han föreslog däri bland annat, att förenade post- och järnvägsstationer skulle öppnas vid trafikstationerna Ruda, Långemåla, Hornsö, Blomstermåla, Ålem, Kåremo, Rockneby, Läckeby, Förlösa och Kläckeberga.

Två månader tidigare hade tf postinspektör Emil Schmidt avsierat den kommande omorganisationen i ett brev den 17 juli 1897 till poststyrelsen för att förankra möjligheten att i tid säga upp den personal som enligt hans bedömning skulle komma att beröras. Det gällde vid detta tillfälle föreståndarna för fyra lantpoststationer. Poststyrelsen biföll i ett svar den 21 juli 1897 hans framställning om uppsägning av poststationsföreståndarna Adolf Dahlberg i Långemåla, Frans Otto Åberg i Ålem, Karl Erik Lindén i Läckeby och Thea Emilia Höök i Förlösa.

Alla de tio nya järnvägsstationerna som Melander räknade upp i sitt senare brev skulle enligt hans förslag hänföras till Kalmar postområde utom de båda nordligaste, Ruda och Långemåla. Dessa förlades under postkontoret i Staby, som från den 1 juli 1899 fick namnet Högsby. Utan Melanders förslag tillfördes även poststationen i Hornsö och den senare tillkomna i Verlebo det sistnämnda förvaltningsområdet.

Det blev den 4 december 1897 som hela linjen Berga-Kalmar kunde öppnas för allmän trafik. Postens slutliga omorganisation fick vänta några dagar och startdatum för järnvägsstationen i Ruda blev den 8 december 1897.

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

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

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

I projekt "Nät 92" lämnades posten i Ruda på entreprenad 1993 till Konsum och blev därigenom en av våra många "post-i-butik".

## Långemåla

1874-01-01--1967-12-30

I Långemåla fanns en lantpoststation sedan kronobrevbäringsreformen vid 1874 års ingång. Där antogs vid starten organisten Adolf Dahlberg till föreståndare med 200 kr i årsarvode. Det höjdes 1876 efter hans framställning i brev till poststyrelsen till 300 kr, sedan den överordnade postmästaren, J M Malmgren i Staby hade tillstyrkt.

Ett försök år 1895 av Dahlberg att få 150 kr om året för att avlöna ett biträde på grund av att poststationen anlöpdes av ett ökat antal postföringsturer föll däremot inte i god jord. Avslaget berodde troligen på postinspektör Victor Melanders yttrande i remissärendet. Detta innehöll bl a dess ord: *"Genom omreglering av postföringen på linjen Berga - Staby - Ålem erhöll poststationen i Långemåla visserligen sex postdagar i veckan, men poststationsföreståndaren har genom samma omreglering blivit befriad från nattposter"*.

I anslutning till att järnvägen byggdes finner vi i Långemåla en intressant framförhållning vid tillsättande av föreståndare för lantpoststationen, när Adolf Dahlbergs kontrakt upphörde med oktober månads utgång 1897. Till föreståndare efter honom antogs Axel Wilhelm Lundin, som redan då hade förhandslöfte om att bli stationsmästare vid järnvägen, när trafiken skulle öppnas.

Detta löfte infriades och från den 4 december skötte han järnvägsstationen. Formellt öppnades poststationen där den 8 december, något som kan föranleda frågan om hur organisationen var under de mellanliggande fyra dagarna. Hembygdssamlade filatelister är naturligtvis intresserade av att veta om Lundin de facto skötte poststationen också under de dagarna. Samma inventarier användes i poststationen såväl före som efter flyttningen till järnvägsstationen, varför frågan är ointressant från stämpelsynpunkt.

Axel Wilhelm Lundin var kvar i Långemåla under sex år. Därefter föll ansvaret för posten på följande järnvägsanställda: Frans Oscar Thorvall (1903-1922), Karl Algot Hultman (1922-1934), Sigvard Wilhelm Hultman (1934), Karl August Gunnar Johnsson (1934-1944), Allan Holmér (1944-1951), Anders Gustaf Magnusson (1951-1953), Karl Algot Helge Johansson (1953-1956) och Gun Arvidsson (1956-1967).

Poststationen drogs in med 1967 års utgång, d v s samtidigt med att persontrafiken upphörde på järnvägen.

## Verlebo

1900-01-01--  
Namn Värlebo 1953-06-10-1962-05-26

Efter framställning och på tillstyrkan av postinspektionen i Malmö inrättades på det nya seklets första dag en järnvägspoststation i Verlebo, vars stavning efter 53½ år ändrades till Värlebo.

Den nya järnvägspoststationens förste föreståndare var Karl Algot Hultman. Han efterträddes av följande järnvägsanställda med ansvar för samhällets postservice: Oscar Vilhelm Petersson (1922-1946), Allan Konrad Andersson (1946-1947), Bengt Sigurd Karlsson (1947-1949), Stig Ivan Olof Fransson (1949-1950), Sten August Lennart Andersson (1950-1954), Karl Rune Sigvard Häggbring (1955-1956) och Bengt Sigurd Karlsson (1956-1962).

Den sistnämnde som nu tjänstgjorde i Värlebo för andra gången efter att bl a haft motsvarande sysselsättning i Hornsö, fick uppleva poststationens indragning. Den ersattes med lantbrevbäring den 27 maj 1962.

1897-12-08--1962-05-26

## Hornsö

Ett stycke sydost om Värlebo möter vi under den tänkta tågfarnden stationen i Hornsö. Där öppnades en poststation den 8 december 1897, således fyra dagar efter att järnvägen togs i bruk för allmän trafik.

Stationsföreståndaren Carl Sabelström fick ta ansvar för posten, följd 1916 av Carl Helmer Frithiof Johansson. När denne flyttade till Förlösa i januari 1920, tog Karl Arvid Hilding Gustafsson över. Han hade tjänstgjort på motsvarande befattning i Abbetorp vid järnvägen Mönsterås-Fagerhult under tre år.

Jonas Erik Hilding Wahlström tog över i november 1932. Därefter ansvarade Tor Valter Karl Gustaf Lind (1941-1943) och Sven Olof Gunnar Söderlund (1943-1946). Efter några års vakans tog Bengt Sigurd Karlsson över 1949, följd av Nils Erik Valfrid Ohlsson (1954-1960) och Tage Werner Julius Ström (1960-1962). Poststationen i Hornsö ersattes med lantbrevbäring den 27 maj 1962.

1902-10-17--1963-09-30  
s Blomstermåla POB 1

## Sandbäckshult

Ganska nära Hornsö finner vi på kartan ännu en senare tillkommen järnvägspoststation under vår låtsasfärd från Berga till Kalmar. Det är till och med en järnvägsknutpunkt och den öppnades nära fem år efter att trafiken på "vår bana" hade kommit i gång.

Stationen kom till på grund av att den anslutande järnvägen från Mönsterås öppnades för allmän trafik den 17 oktober 1902. Denna byggdes senare i etapper vidare till Alsterbro, öppnad dit i januari 1905, till Kråksmåla, öppnad dit 1912, till Grönskåra, öppnad dit 1913 och till Fagerhult, öppnad dit 1916. Koncessionen i mars 1899 medgav sträckan Mönsterås-Åseda, men så långt kom det lilla smalspåret med samma spårvidd som "vår bana" aldrig.

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

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

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

Utväxlingen av s k fackpost hade tillkommit den 22 januari 1905, då postbefordran hade börjat på delsträckan Sandbäckshult - Alsterbro. Efter postinspektionens förslag gick poststyrelsen med på Axelssons begäran. Hans årsarvode för arbetet med posten höjdes till 360 kr. Senare fick han också ett biträdesanslag.

Axelssons efterträdare blev Verner Valentin Gustaf Hagström och fram till poststationens indragning den 30 september 1963 ansvarade därefter följande järnvägsmän för postservice i Sandbäckshult:

Enock Stefano Theodor Waldemar Karlsson (1932-1941), Jarl Helmer Lindvall (1941-1948), Carl Birger Westman (1948-1954) och Karl Ferdinand Rydberg (1954-1963).

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

### Mönsterås—Sandbäckshult.

(Från den 17 oktober 1899.)

| Brl.<br>Tåg 3.   | Fk. Brl.<br>Tåg 5. | Fk. Brl.<br>Tåg 7. | Brl.<br>Tåg 9.  | Km. |                      |                 |                    |                    |                 |
|------------------|--------------------|--------------------|-----------------|-----|----------------------|-----------------|--------------------|--------------------|-----------------|
| 8 <sup>10</sup>  | 11 <sup>35</sup>   | 3 <sup>20</sup>    | 6 <sup>25</sup> | —   | Mönsterås .....      | 9 <sup>35</sup> | 12 <sup>45</sup>   | 4 <sup>35</sup>    | 7 <sup>55</sup> |
| 8 <sup>31</sup>  | 11 <sup>52</sup>   | 3 <sup>37</sup>    | 6 <sup>46</sup> | 7   | Tålebo .....         | 9 <sup>17</sup> | 12 <sup>29</sup>   | 4 <sup>19</sup>    | 7 <sup>37</sup> |
| 8 <sup>41</sup>  | 12 <sup>0</sup>    | 3 <sup>45</sup>    | 6 <sup>55</sup> | 11  | Sandbäckshult 43 ... | 9 <sup>6</sup>  | 12 <sup>20</sup>   | 4 <sup>10</sup>    | 7 <sup>26</sup> |
|                  |                    |                    |                 |     |                      | Tåg 4.<br>Brl.  | Tåg 6.<br>Fk. Brl. | Tåg 8.<br>Fk. Brl. | Tåg 10.<br>Brl. |
| 10 <sup>36</sup> | —                  | 5 <sup>16</sup>    | —               |     | Berga .....          | —               | 11 <sup>6</sup>    | —                  | 5 <sup>40</sup> |
| —                | 1 <sup>50</sup>    | —                  | 9 <sup>2</sup>  |     | Kalmar .....         | 6 <sup>50</sup> | —                  | 2 <sup>30</sup>    | —               |

Detta är posttidtabellen för sträckan Mönsterås-Sandbäckshult från den 17 oktober 1902, då även en poststation öppnades vid den mellanliggande stationen i Tålebo.

1897-12-08—  
Med siffersuffix 1 1969-02-01—1983-03-31

## Blomstermåla

I ett brev till poststyrelsen den 20 september 1897 hänvisade postinspektör Victor Melander till sin skrivelse två månader tidigare om åtgärder inför upplåtandet för allmän trafik av järnvägen Berga-Kalmar. På flera orter längs järnvägen eller i dess närhet fanns det redan poststationer, vilka han föreslog till indragning eller att flyttas till den blivande mest närbelägna järnvägsstationen.

Det fanns inte någon lantpoststation i Blomstermåla eller dess närhet. Därför fick platsens namn bli ett nytt sådant i förteckningen över landets postanstalter enligt Melanders förslag.



Poststyrelsen beslöt enligt Melanders förslag och den 8 december 1897 öppnades järnvägspoststationen Blomstermåla, fyra dagar efter den officiella tågstarten. Stationsföreståndaren Olof Fredrik Axelsson blev ansvarig för posten med 120 kr i årsarvode för denna del av arbetet. Från den 1 oktober 1899 fördubblades den summan, vilket bl a kom efterträdaren Johan Alfred Lindgren till godo, när han tog över den 5 mars 1903.

Efter åtta år för Lindgren i Blomstermåla ansvarade följande järnvägsanställda för posten där: Verner Valentin G T Hagström (1911-1917), Adolf Fredrik Ohlsson (1917-1946), Henrik Strömqvist (1946-1948), Gunnar Egon Robert Wedin (1948-1961), Nils August Verner Johansson (1961-1967), Folke Halvard Johnsson (1967) och Alvar August Martin Ederfors (1967-1969).

Den pågående omläggningen av järnvägssystemet i området bidrog till att post och järnväg skildes åt den 1 februari 1969. Ännu mera påverkade kanske den ökade posttrafiken och samtidigt genomförd centralisering av att poststationen höjdes till postexpedition vid detta tillfälle. Den inrymdes nu i Centrumhuset.

Postexpeditionen Blomstermåla fick tilläggsiffran 1 i samband med denna omorganisation, eftersom två andra poststationer namnändrades till Blomstermåla med tilläggsiffrorna 2 resp 3, nämligen Ålem och Timmernabben.

Efter en tids vakans, då bl a Karl-Evert Johansson ansvarat för rörelsen, blev Ann-Marie Fagerholm chef för postexpeditionen Blomstermåla 1 med 1970 års ingång. Hon fick uppleva att tilläggsiffran togs bort efter postnamnet Blomstermåla. Nu hade poststyrelsen nämligen medgett återgång till ortnamnen för postkontoren i Ålem och Timmernabben.

## Ålem

Det tänkta tåget för oss nu vidare till nästa station söderöver, den i Ålem. Samhället hade fått en poststation före kronobrevbäringsreformen, nämligen den 1 april 1872. Klockaren Frans Otto Åberg utsågs då till föreståndare med 240 riksdaler i årsarvode. Den 23 mars 1874 begärde han i ett brev till poststyrelsen att få beloppet höjt till 500 kr. Man hade då övergått från riksdaler till kronor, men de båda beteckningarna var likvärda till skillnad från förhållandet vid övergången från skilling till ören 1858.

Poststyrelsen gick bara med på höjning av Åbergs årsarvode till 360 kr. Genomsnittsbeloppet i hela landet för avlöning till poststationsföreståndare var år 1874 så lågt som 163 kr.

Maximibeloppet för föreståndarna hade vid de första poststationernas tillkomst 1861 varit 200 kr, men det höjdes 1874 till 600 kr och inte förrän år 1909 blev maximibeloppet så högt som 900 kr.

I samband med den sistnämnda höjningen bortföll den provision som poststationsföreståndarna dittills hade haft för frimärksförsäljning. Arvoden för bokföring och hantering av lösväskor fick fortfarande behållas av föreståndarna. Någon ersättning för att hålla lokal eller för dess uppvärmning, belysning och städning betalades inte av postverket. Man kan utan överdrift hävda att det var föga lönsamt att vara föreståndare för en poststation.

Något bättre förhållanden fick Åberg efter en ny framställning 1880, då han tillerkändes ett biträdesanslag på 60 kr om året. Orsaken var att postexpeditioner måste ske nattetid i stor utsträckning.

Den 2 augusti 1897 skickade postmästaren i Kalmar ett bevis till poststyrelsen om att kontraktet med Åberg att vara poststationsföreståndare hade blivit uppsagt. Orsaken var att poststationen skulle flyttas till järnvägsstationen i anslutning till tågstarten. Liksom vid de andra stationerna blev det dock fyra dagar efter järnvägens öppnande för allmän trafik som poststationen i Ålem flyttades till järnvägen.

Där fick stationsinspektör Ernst Viktor Edensvärd ansvara för postgöromålen. Hans årsarvode för denna del av arbetsinsatsen var till en början 360 kr men höjdes år 1900 till 420 kr. Han fick från den 1 november 1898 dessutom ett särskilt biträdesanslag på 10 kr i månaden, vilket upphörde, när den korta järnvägssträckan Mönsterås-Sandbäckshult öppnades för trafik den 17 oktober 1902.

Flyttningen av poststationen från kyrkbyn till Ålems järnvägsstation ägde inte rum utan motsättningar. Kontraktsposten Ringberg skrev den 13 augusti 1897 ett tre sidor långt brev till poststyrelsen och anförde starka skäl mot poststationens tänkta flyttning från kyrkbyn. Under remissbehandlingen av ärendet anförde postmästaren i Kalmar, att avståndet mellan kyrkan och järnvägsstationen bara var en kilometer. Postinspektionen i Malmö höll med honom om att "något verkligt behov av poststationens i kyrkbyn bibehållande efter det poststation öppnats vid järnvägsstationen ej förefinnes".

En antydan av kontraktsposten om möjligheten att dra in poststationen i Pataholm avvisades också av postinspektionen. Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 8 oktober 1897, att kontraktspostens framställning inte borde föranleda till vidare åtgärd. En framställning 14 år senare om att en poststation skulle inrättas i Ålems kyrkby vann inte gehör (Diarienummer 1 b 1911:1174).

Stationsinspektör Edensvärd efterträddes i maj 1913 av Johan Alfred Lindgren för en kort period. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för postservice i Ålem: Gustaf Herman Bladh (1914-1915) och Oskar Verner Valentin Nilsson (1915-1920). Den sistnämnde hade tidigare varit poststationsföreståndare i Tålebo, Abbetorp och Alsterbro, samtliga vid den järnväg från Mönsterås som från början tog sikte på Åseda men aldrig nådde fram.

I Ålem fick posttrafiken så stor omfattning att det blev nödvändigt att skilja post och järnväg åt. Detta genomfördes den 1 februari 1920, då hustrun till den dåvarande järnvägsstationens föreståndare Hilly Teresia Nilsson tog hand om poststationen i en separat byggnad ett hundratal meter från järnvägsstationen. I sitt 71:a levnadsår lämnade fru Nilsson sin post med februari månads utgång 1949.

Poststationen organiserades nu som postexpedition. Föreståndare med posttiteln stationsmästare blev Anna Linnborg, ditflyttad från Östersund. Hon följdes 1952 av Majken Christiansen, som fick byta ut datumstämpeln den 1 februari 1969. Då ändrades postexpeditionens namn från Ålem till Blomstermåla 2. Drygt åtta år senare byttes termen postexpedition ut mot (lokal)postkontor.

I augusti 1980 tog Ingegerd Karlsson över ansvaret för detta och fick vara med om att namnet Ålem återinfördes för postkontoret den 1 april 1988. Därmed kan man säga, att det skrevs historia. Det var nämligen premiär, åtminstone i Sydsverige, på postverkets nya giv att ge ortsbefolkningen tillbaka sina gamla ortsadresser. De hade börjat försvinna på många håll.

En på centralt håll angiven orsak till jakten på ortsadresserna var kostnadsfrågan. Jag tror inte denna hade så stor betydelse, men frågan är om det inte låg en del prestige i ärendet för centralbyråkraterna. Vid centralisering av postdistributionen till större orter föll det sig naturligt att postanstalterna i närområdet till den stora orten skulle ha dennas namn med en tilläggsiffra.

Sådan centralisering innebar enligt presenterade kalkyler besparingar för postverket. De tog stark fart på 1860-talet och nådde maximum i anslutning till att postnummer infördes den 12 maj 1968, då en helt ny sorterings- och transportorganisation började tillämpas i samband med ett en mängd postkupéer avvecklades och samarbetet med SJ minskade.

Mot namnbyten vid centralisering hade framför allt hembygdsvänner kämpat på ett tidigt stadium, men postverkets centralbyråkrater var obevekliga till långt fram på 1980-talet. På sina håll hade "namnstriderna" väckt stor uppmärksamhet. I boken "*Kommunikation i gränsbygd*" har jag berört en annan uppmärksam namnfråga, nämligen den i Traryd. I det samhället fick man vänta ända till den 1 oktober 1990, innan ortnamnet återinfördes. Sedan 1970 års ingång hade dess postnamn varit Strömsnäsbruk 2.

Om Ålemsborna var glada över att ha fått ortens riktiga namn tillbaka, så var de det också i juli 1990, när deras nya postkontor invigdes. Det var då inrett i den dagligvarubutik och järnhandel. Posten hade valt att lämna verksamheten på entreprenad och ICA Wretlings tog över. Det var en lättsam övergång, för Viola Djerf, som hade tjänstgjort vid postkontoret som anställd av postverket, fick nu anställning hos Wretlings och hade kompetensen. En ny postkassör, utbildad inom postverket, Ann Karlson blev också anställd av det privata företaget. Postkontoret var ett av de tidigare i den efter hand starkt växande gruppen "post-i-butik".

### Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 8 innevarande månad öppnas poststation i *Timmernabben* inom Kalmar län äfvensom vid en hvar af de invid jernvägslinien Kalmar—Berga belägna trafikstationerna *Kläckeberga, Förlösa, Läckeby, Rockneby, Kåremo, Ålem, Blomstermåla, Hornsö, Långemåla* och *Ruda* inom samma län. Samtidigt indragas deremot de nuvarande jemväl inom Kalmar län belägna poststationerna *Förlösa, Läckeby, Rockneby, Ålem* och *Långemåla*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 6 december 1897.

F. H. SCHLYTERN.

Albert Boström.

1897-12-08-  
Namn Blomstermåla 3 1969-02-01-1988-03-31

## Timmernabben

Den poststation, som vi besöker genom en avvikelse från spåret, hänger naturligt samman med berättelsen, eftersom den öppnades samtidigt med järnvägspoststationerna den 8 december 1897. Detta datum valdes därför att postföringen till Timmernabben skulle utgå från Ålems järnvägsstation, dit poststationen flyttades i detta sammanhang, som framgår av föregående avsnitt.

Tjugo år tidigare hade man förgäves försökt få ett postkontor (postexpedition enligt den tidens terminologi) i Timmernabben. Framställningen påkallade vid föredragning i poststyrelsen den 6 augusti 1877 "inte någon vidare åtgärd".

Under pågående järnvägsbyggnad på nära avstånd till lastageplatsen sände några representanter för näringslivet efter sammanträden den 5 och 9 november 1896 en ansökan till poststyrelsen "om inrättande snarast möjligt av en helst första klassens poststation i Timmernabben med namnet **Tillinge**".

Vid den fortsatta handläggningen visade sig poststyrelsen vilja bifalla ansökan men kunde inte acceptera namnet Tillinge "dels på grund därav att inom Uppsala län finnes en socken med namnet Tillinge och dels emedan poststation med detta namn möjligen till följd av namnligheten kan förväxlas med Billinge station i Malmöhus län".

Efter samråd med landskansliet fastställde poststyrelsen namnet till Timmernabben. Änkefru Amanda Harberg blev föreståndare. Efter sex år begärde hon sitt entledigande på grund av flyttning från orten. Till ny föreståndare utsågs då kontoristen Ernfrid Henrik Nikolaus Hammer.

Redan den 1 december 1904 lämnade han över till fröken Hulda Emilia Sofia Möller, som i sin tur efterträddes med 1909 års ingång av Helga Elisabet Möller. Nästa byte på posten ägde rum vid årsskiftet 1918/1919, då Hildur Paulina Nilsson, född Möller, tog över.

Nu hade de korta perioderna för postchefer i Timmernabben övergått i längre sådana. Efter mer än 27 år efterträddes Hildur Paulina av Maja Pettersson den 1 juni 1946. Nästan 23 år senare fick hon uppleva den 1 februari 1969, att poststationens namn ändrades till Blomstermåla 3.

Den 1 februari 1972 höjdes poststationen till postexpedition och Maja fick posttiteln stationsmästare. Den ändrades till postmästare den 1 juli 1977 samtidigt som termen postexpedition byttes mot (lokal)postkontor. Maja tjänstgjorde i Timmernabben under nära 28 år och efterträddes i februari 1974 av Iréne Fransson, som via tjänst vi regionkontoret blev postmästare i Mönsterås.

Siv Jönsson hade efterträtt Iréne Fransson redan 1976 och fick den 1 april 1988 vara med om att postkontorets ursprungliga namn Timmernabben återinfördes efter att ha kallats Blomstermåla 3 under drygt 19 år. Det hade för övrigt varit på tal redan år 1943 att ändra namnet Timmernabben på grund av att ett brev med adressen Timmersdala hade blivit försenat (diarienummer 1 b 2152:1943).

I projekt "Nät 92" har planer framförts på att lämna posten i Timmernabben på entreprenad. Denna tanke förverkligades inte, utan postledningen valde i stället att ersätta postkontoret med lantbrevbäring från den 1 november 1998.

1898-03-01-1957-05-31

## Haraldsmåla

Efter avvikelsen till Timmernabben återvänder vi till järnvägen och kommer på vår tänkta färd söderut närmast till Haraldsmåla. Där föddes inte någon poststation i samband med tågstarten. I sitt brev till poststyrelsen den 20 september 1897 angående omorganisation i anslutning till järnvägens tillkomst anförde postinspektör Victor Melander, att något behov inte fanns av en poststation i Haraldsmåla. Detta blev känt i bygden. Den 5 november daterades ett brev till poststyrelsen med underskrift av ett 30-tal personer. Därin framförda önskemål fick effekt. Som komplettering till de järnvägspoststationer som hade öppnats den 8 december inrättades nämligen redan den 1 mars 1898 också en i Haraldsmåla.

Stationsföreståndaren Johan August Blomdahl fick ansvar för posten under den första årsperioden. Efter honom vilade detta på följande järnvägsanställda till poststationens indragning med maj månads utgång 1957: Johan Alfred Lindgren (1899-1903), Karl Teofil Milton (1903-1905), Carl Edvard Nilsson (1905-1930), Frans Oskar Elmquist (1930-1941), Erik Werner Johansson (1941-1949), Signe Gunborg Maria Andersson (1949-1950), Rut Linnéa Sofia Karlsson (1950-1955) och Wivan Magnusson (1955-1957).

## Kungörelse,

angående dels öppnande af poststationer, dels namnförändring af Svärtuna poststation.

Den 1 nästinstundande mars öppnas poststation vid den å jernvägslinien Kalmar—Berga belägna trafikstationen *Haraldsmåla* inom Kalmar län,  
i *Brantevik* inom Kristianstads län,  
vid den å jernvägslinien Helsingborg—Hessleholm belägna trafikstationen *Kärreberga* inom samma län,  
i *Beateberg* inom Skaraborgs län,  
i *Lenungshammar* inom Vermlands län,  
i *Storhögen* inom Jemtlands län samt  
i *Lafsjön* inom Vesterbottens län.  
Från och med samma dag skall nuvarande poststationen *Svärtuna* inom Södermanlands län benämnas *Svärtagård*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 18 februari 1898.

## F. H. SCHLYTERN.

*Albert Boström.*

På detta sätt tillkännagavs i poststyrelsens cirkulär att järnvägsstationerna utmed linjen hade utökats med den i Haraldsmåla.

1897-12-08—1963-09-30

## Kåremo

Kåremo var med bland järnvägsstationer som "föddes" samtidigt med att posten tog den nya järnvägen i bruk den 8 december 1897. Frans Theodor Hagström fick ta ansvar för posten och fick 120 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen. Han efterträddes i februari 1899 av Albert Emanuel Kjellberg, som från oktober samma år fick postarvodet höjt till 180 kr.

Carl Gustaf Valfrid Bergström blev föreståndare 1917 och efter hans tioårs-sejour ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Kåremo: Johan Einar Emanuel Andersson (1927-1930), Axel Valdemar Ekestam (1931-1933), Alvar Karlsson (1933-1934), Karl Artur Nils Bertil Karlsson (1934-1943), Nils August Werner Johansson (1943-1949) och Erik Verner Johansson (1949-1963).

Poststationen ersattes med lantbrevbäring med oktober månads ingång 1963.

## Rockneby

Vi kommer nu till ännu en plats, där det fanns en lantpoststation när järnvägen byggdes. I Rockneby hade kronolänsman J E Colliander utsetts till föreståndare för den poststation som öppnades där med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen.

Poststationens läge förändrades 1881. Den hamnade då hos handlanden Carl Gustaf Ander. När denne överlät befattningen till Emelie Augusta Andersson, antecknades att hon förordnades "att tills vidare från och med den 1 juli 1897 intill den dag då poststationen varder förlagd till järnvägsstationen, förestå ifrågavarande poststation mot nu utgående ersättning" (360 kr).

Fröken Andersson stod i begrepp att gifta sig. Den tanke realiserades den 14 augusti 1897 och hon blev då omyndig enligt gällande lag. Endast myndiga personer fick inneha befattning som poststationsföreståndare. Därför överfördes förordnandet på hennes man, snickaren Karl Thorén. På hans ansvar skötte hustrun posten tills den flyttades till järnvägsstationen den 8 december 1897.

Stationsföreståndaren Carl Ludvig Ekström fick nu ta ansvar för postgöromålen. Under 18 år skötte han post och järnväg och därefter var det följande järnvägsmän som gjorde detta: Gustaf Herman Bladh (1915-1919), Karl Magnus Johansson (1919-1932), Emil Gottfrid Olsson (1932-1940), Georg Amatus Landberg (1940-1950), Åke Petersson (1950-1953), Knut Leonard Franzén (1953-1958) och Tage Eugén Juhlin (1958-1968).

Samgåendet mellan post och järnväg upphörde under Juhlins tjänstetid och poststationen höjdes till postexpedition med september månads ingång 1968. Alfild Andersson blev föreståndare med titeln stationsmästare. Denna ändrades i samband med en generell omorganisation 1977 till postmästare och postexpeditionen fick termen (lokal)postkontor. Detta övertogs den 1 oktober 1983 av Willy Eriksson. Under perioden april 1971 - september 1991 hade posten i Rockneby haft tilläggsiffra 1, då poststationen i Läckeby kallades Rockneby 2.

I projekt "Nät 92" har postkontoret i Rockneby lämnats på entreprenad till U-X Bensin & Livs och ingår därmed i gruppen "post-i-butik".

## Läckeby

Ännu en järnvägspoststation utmed linjen hade ett förflutet som lantpoststation. Med namnet Österåker öppnades en poststation vid 1874 års ingång som resultat av kronobrevbäringsreformen. Skolläraren J P Svensson blev föreståndare. Lönsamheten var obefintlig och postmästaren i Kalmar föreslog poststationens indragning, vilket poststyrelsen dock inte biföll.

På grund av sorteringsförväxling av post till Öster-Åker intill poststationen med namnet Åkersberg(a) i Stockholms län beslöt poststyrelsen i samråd med landskansliet i Kalmar att den småländska poststationens namn från den 1 april 1882 skulle vara Läckeby "efter det i grannskapet av poststationen belägna gods med samma namn". Den 1 februari 1883 övertog Erik Lindén poststationen, alltså jämt med det ursprungliga årsarvodet på 96 kronor.

Med efter hand något bättre lönevillkor blev Lindén kvar som föreståndare för poststationen i Läckeby tills järnvägseran tog vid. Den 8 december 1897 fick han sålunda lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till Per Henrik Gottfrid Appelin i järnvägsstationen.

Denne följdes redan i oktober 1898 av Nils Fredrik Löfgren under en femårsperiod. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Läckeby: Frans Theodor Hagström (1903-1922), Karl Arvid Lindahl (1922-1932), Helge Stefanus Johansson (1932-1946), Carl August Theodor Fagerström (1946-1950), Oscar Manfred Geiring (1951-1963), Bo Folke Ingvar Malmgren (1963-1965) och Hans Gustaf Arne Book (1965-1967).

Med 1968 års ingång skildes post och järnväg åt, då persontrafiken upphörde på järnvägen. Poststationen blev kvar i stationshuset. Inga-Stina Anna Johansson, som bl a hade varit postbiträde i Läckeby sedan december 1965, blev nu föreståndare för poststationen. Hon fick uppleva dess statushöjning till postexpedition den 1 februari 1974.

Dessförinnan hade poststationens namn ändrats till Rockneby 2 den 1 april 1971. Detta berodde på att s k stadsbrevbärning inrättades i Läckeby, utgående från Rockneby. Efter lång kamp fick man tillbaka postnamnet Läckeby den 1 oktober 1991. Eva Evaldsson hade elva år tidigare tillträtt som chef för postkontoret, som termen var sedan 1977, då med förleden "lokal", vilken ströks för alla postkontor 1986.

När beslutet hade fattats om att postnamnet Läckeby skulle återföras, citerade tidningen Barometerns reporter henne med följande ord: "Glädjen i byn är stor och allmän. Detta med Rockneby som postadress har skapat många förvecklingar. Varor som skulle till Läckeby var först i Rockneby och vände. När så chauffören äntligen hittade rätt, så var han på dåligt humör". Nedtecknad posthistoria har inte gett så mycket utrymme åt namnfrågorna, trots att de vållat mycken diskussion. Jag väljer därför att ge ytterligare utrymme åt den detaljen genom att citera personaltidningen "Kalmar-Kuriren", i vilken Eva bl a skrev följande om arbetsdagen den 1 oktober 1991:

*"Det var den dagen vi fick tillbaka Läckeby i postadressen. Vi vill ju inte att någon ska tro att vi bor i Rockneby när vi i själva verket bor i Läckeby. Eftersom det sedan veckor tillbaka strömmat in brev från filatelister som ville ha sista- resp förstadagsstämplar, började vi att stämpla redan på kvällen den 30 sept. Morgonen därpå började vi med att blåsa upp ballonger till lokalen och duka kaffebordet samt köra igång kaffebryggaren. Åby hembygdsförening hade ordnat en mycket trevlig skärmutställning om posten genom tiderna".*

Projekt "Nät 92" var redan i faggorna, som man säger ibland, när befolkningen hade börjat glädja sig åt att få tillbaka sitt riktiga namn i postadressen. Projektet ledde till att postkontoret lämnades på entreprenad till Läckeby Livs, där Ulf Nyström fick ta det yttersta ansvaret för verksamheten enligt kontraktet. Ännu en "post-i-butik" hade tillkommit, numera formellt som HMF Livs HB.

1893-09-01–1952-01-31

## Nickebo

Från Läckeby utgick en landsvägspostföringslinje nordväst ut till Nickebo och därifrån vidare mot Vetlanda. Man lyckades få en egen poststation i Nickebo den 1 september 1893 mot villkor att sockenborna förband sig att under tre år avlöna dess föreståndare.

Folkskolläraren Carl Victor W Theorell antogs till föreståndare och bevakade den oavlönade treårsperioden. Från 1897 års ingång fick han 100 kr i årsarvode från postverket, sedan postmästaren i Kalmar hade intygat att poststationen behövde bibehållas.

Theorell sade upp sig den 7 februari 1905 och sömmerskan Elin Johansson övertog poststationen med oförändrat arvode. Det förblev så också när Amanda Karolina Nilsson tog över den 1 april 1910 men höjdes till 150 kr den 1 oktober 1916.

Med efter hand bättre villkor tog Ingrid Johansson över poststationen den 1 oktober 1931 och svarade för den till dess indragning med januari månads utgång 1952.

1874-01-01–  
Namn Kalmar 6 1970-04-01–

## Förlösa

När vi mer och mer närmar oss målet för vår tänkta tågresa, kommer vi till en järnvägsstation, vilken har en komplicerad förhistoria som lantpoststation sedan kronobrevbäringsreformen med 1874 års ingång. För mina tågintresserade läsare skulle det vara orätt att redovisa den här. För övriga läsare hänvisar jag till sid 5-9 i posthistorisk skrift 45, "Något om posten i Norra Möre".

Sammanfattningsvis flyttades den 1 juli 1877 efter många förvecklingar till Lindsdal den poststation, som med namnet Förlösa hade öppnats vid 1874 års ingång. Poststationen hade haft olika föreståndare, några med dålig förmåga att hantera post och kunder på rätt sätt. När järnvägen byggdes hade änkan efter postmästaren i Sävsjöström varit anställd som föreståndare för poststationen med namnet Förlösa sedan juli 1885.

Hon hade sålunda 12 års postvana och oförvittlig tjänstgöring, när hon på grund av järnvägen blev uppsagd. Den 8 december 1897 fick hon lämna över datumstämpel, sigill och försändelseetiketter samt andra inventarier till järnvägsstationen. Dit kom ett halvår senare Ernst Uno Achates Phalén som ordinarie föreståndare. Efter fem år lämnade han över ansvaret, vilket i fortsättningen kom att vila på följande järnvägsmän: Jonas Manfred Fredriksson (1902-1911), Verner Valentin Gustaf Theodor Hagström (1911-1914), Karl Magnus Johansson (1914-1920), Carl Hilmer Frithiof Johansson (1920-1922), Emil Gottfrid Olson (1922-1932), Karl Arvid Hilding Gustafsson (1932-1943), Carl Emil Lundin (1943-1946), Sven Olof Gunnar Söderlund (1946-1949), Nils August Verner Johansson (1949-1961) och Torsten Axel Erling Carlsson (1961-1967).

Persontrafikens upphörande med 1968 års ingång medförde bland annat att post och järnväg skildes åt. Den 1 april 1970 döptes poststationen om till Kalmar 6 och flyttades till Lindsdals centrum.

Där hade den funnits under en del av den tid som den var lantpoststation. Linnéa Viola Oskarsson blev utnämnd till föreståndare 1971. Genom 1970-talets omorganisationer ändrades beteckningen till lokalpostkontor. Postmästare Rolf Holm tog över ansvaret, senare överflyttat på Ingegärd Sigfridsson.

1897-12-08–1959-06-30

## Kläckeberga

Även den strax söder om Förlösa byggda järnvägsstationen med namnet Kläckeberga förenades fyra dagar efter tågstarten med en poststation den 8 december 1897. Ernst Uno Achates Phalén, som vi redan lärt känna som föreståndare i Förlösa uppges ha varit den förste föreståndaren i Kläckeberga. Det är inte omöjligt att han på papperet haft ansvar för båda stationerna samtidigt men anlitat ett biträde under perioder då simultanskötsel varit omöjlig.

Phalén finns inte i personallängden för Kläckeberga längre än ett gott stycke in på 1898, då Albert Emanuel Kjellberg antecknas som föreståndare. Han följdes redan i april 1899 av Johan Alfred Lindvall, som blev kvar i drygt tre år.

I december 1902 trädde Karl Magnus Johansson till och ansvarade för posten under en sjuårsperiod. Därefter har följande järnvägsanställda haft samma uppgift: Frans Edvard Karlsson (1909-1919), Carl Nilsson och K O A G Petersson, vikarier (1919), J E E Andersson (1919-1920), Claes Conrad Engborg (1920-1932), Alma Andersson (1932-1934), Karin Agnes Andersson (1934-1935), Carl Oskar Borg (1935-1939), Jenny Gulli Sofia Borg (1939-1940), Maj Britt Borg (1940-1942), Carl Gustaf N Lünig (1942-1944), Karin Helga Linnea Gustavsson (1944-1947), Julia Ulla Neuland (1947-1954) samt Asta Vally O Gustavsson (1954-1959). Poststationen ersattes med lantbrevbärning med juli månads ingång 1959.

Vi avslutar låtsasfärden på de sju kilometer som återstår till Kalmar västra station. Denna sträckan av det ursprungliga smalspåret revs 1969 och fem år senare även smalspåret mellan västra stationen och Kalmar C.