

år 1953

179. Emmaboda—Kalmar.

Sträckan Nybro—Kalmar, se jämväl tab. 178.

Pkp 422	Fk ² Ej ass	Tp	Fk ² V ej dfhd Ej ass	Km						
Tåg 421	Tåg 423	Tåg 425	Tåg 427							
6.52	12.08	17.53	22.46	—	Emmaboda (A) 64...	6.34	16.29	22.22		
*6.56	V vl 12.11	*	—	2	Lindås	*6.30	—	—		
7.07	V vl 12.22	*	—	11	Eskilsryd	*6.18	—	—		
*7.14	1 vl 12.29	*	—	16	Örsjö	*6.10	—	—		
7.26	1 vl 12.40	A 18.31	—	27	Nybro 178	V vl 5.59	brl 15.50	vl 21.45		
vl 7.32	V vl 12.44	—	—	—	Nybro	V 5.57	brl 15.45	—		
*7.42	V vl 13.00	*	—	36	Västrakulla 178	*5.46	—	—		
1 *7.48	V vl 13.06	—	—	40	Trekanten (B) 178 ...	V vl 5.40	—	—		
*7.59	1 vl 13.17	*	—	49	Smedby 178	*5.30	—	brl		
8.10	13.28	19.16	23.55	56	Kalmar 174, 178, 180	5.20	15.04	20.48		
						Tåg 422	Tåg 426	Tåg 428		
						Pkp 422	Ej ass Fk V	Brl Hd Fkmb V		

* Hd Fk ej värde.

Om posten vid järnvägen Emmaboda - Kalmar

Innehåll

	sid
Förord	1
Emmaboda	3
Lindås	6
Eskilsryd	
(Björstorp)	8
Örsjö	10
Nybro	11
Västrakulla	15
Trekanten	17
Smedby	18
Kalmar Västra	19

Utdrag ur 1875 års postkarta



Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 370

Förord

Med detta lilla häfte berättar jag något om posten utmed en järnväg, som kom till under en period då man byggde ut de större sidolinjerna till stambanorna.

Karlskrona-Växjö Järnväg försökte förhållandevis tidigt knyta an sydöstra Blekinge till den relativt korta järnväg som redan 1865 hade förbundit Växjö med Alvesta vid södra stambanan.

Koncession för sträckan Karlskrona-Växjö erhöles i september 1871 och järnvägen kunde i sin helhet öppnas för allmän trafik den 5 augusti 1874. Företaget Kalmar Järnväg, som fick koncession i juli 1872 för sträckan Kalmar-Emmaboda, tycktes ha i sikte att bli färdig med sin byggnation i tid för att kunna knyta an till Karlskrona-företagets station i Emmaboda i anslutning till dess tågstart. Det lyckades. Sträckan Kalmar-Emmaboda kunde öppnas för allmän trafik den 8 augusti 1874, således tre dagar efter den officiella tågstarten mellan Växjö och Karlskrona.

Det kan synas något underligt att förbindelsen till Kalmar från södra stambanan drogs i en sväng söderut via Emmaboda. På den tiden var det väl enda möjligheten för Kalmar-bornas att haka på här. När man vet att Kalmar järnväg (KJ), som byggde och drev trafiken på järnvägen till Emmaboda, förvärvade aktiemajoriteten i Nybro-Sävsjöströms järnväg 1899, kan man kanske inte värja sig för misstanken att företaget sökte en egen och snabbare förbindelse med södra stambanan än vad spåret från Alvesta via Växjö och Emmaboda medgav. Spåret mellan Nybro och Sävsjöström sköt fram i den riktningen och trafikerades redan från den 21 oktober 1876. Det gick kanske för lång tid innan det byggdes vidare mot Nässjö och södra stambanan. Någon större betydelse för genomgångstrafiken från södra stambanan, åtminstone vad gäller postgods, har jag inte funnit att den raka sträckan mellan Nässjö och Kalmar hade.

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

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

Flera postorter har före eller efter järnvägsepoken haft lantpoststationer. Under den tid de varit förenade med järnväg lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Järnvägens postbiträden är oftast anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personalkort.

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

Vid vårt lands förvaltningspostkontor har med något enda undantag inte förekommit förening av post- och järnvägstjänst. I denna skrift liksom i tidigare lämnar jag i konsekvens därmed inte några personaluppgifter eller någon järnvägsinformation för förvaltningspostkontoret i Kalmar. Postkontoren i Emmaboda och Nybro har jag närmare berört i stort sett endast under den tid de har varit poststationer, förenade med järnväg.

Växjö i februari 1999

Erik Lindgren

De ärendekopior som någorlunda täcker redovisningen av tillkomsten av den järnväg som berörs i denna skrift, har fått nr 952 i mitt numera vid Postmuseum förvarade arkiv. Detta nämner jag till ledning för dem som vid besök där efter det nya millenniets ingång torde ha möjlighet att efter hänvändelse till bibliotekspersonalen få studera ärendekopior på plats. De innehåller många detaljer som jag tror borde ha återgetts i denna skrift. Jag har tyvärr inte tillgång till dem under den tid jag arbetar med manuskriptet. Inom något år är det, optimistiskt tänkt, troligt att det finns utrymme för ett forskarrum i anslutning till Postmusei bibliotek, där besökare kan dra nytta av arkivet. Någon utlåning av ärendena på sätt som jag medgav under den tiden jag hade arkivet i Växjö, förekommer inte.

Emmaboda

När järnvägen byggdes mellan Växjö och Karlskrona valde man att förlägga knutpunkten mot Kalmar till Gantesbo, en gård som låg ett bra stycke från gästgivaregården med namnet Emmabo. Härifrån är det i stort sett lika långt till vardera av de tre länshuvudstäderna Kalmar, Karlskrona och Växjö. Man jämför gärna med några fall där det gällde att finna lämplig plats för ett nytt postkontor.

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

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

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

Det blev inte någon förenad post och järnvägsstation i Emmaboda, när posten tog järnvägen i bruk för postbefordran den 6 augusti 1874, dagen efter tågstart. Detta berodde på att med Emmaboda som järnvägsknut fann Postens ledning det också lämpligt att inrätta ett förvaltningspostkontor där. Arbetet vid detta slag av postanstalter kunde inte lämpligen förenas med järnvägsgröromål, även om vår posthistoria visar ett exempel på en sådan hybrid, nämligen i Charlottenberg under perioden oktober 1877 - december 1881 på grund av svårigheter att skaffa lokal för ett fristående postkontor (Posthistorisk skrift 84).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1877-01-01—
Namn Emmaboda 2 1991-10-01—1993-09-05

Lindås

Det fanns inte någon station i Lindås, när järnvägen öppnades för allmän trafik. Efter mer än två år anmälde direktionen för Kalmar Nya Järnvägsaktiebolag i ett brev till postinspektör Bengt Johan Geijer i Malmö, att Lindås station hade blivit öppnad.

Dess föreståndare Danielsson hade förklarat sig villig att sköta posten och tycktes ta för givet, att en poststation skulle inrättas. Det var kanske också postinspektör Geijers uppfattning, men poststyrelsen önskade "närmare upplysning om ungefärliga avståndet från Emmaboda järnvägsstation till Lindås station och huruvida det må anses vara behövt att vid den senare öppnas postanstalt".

Geijers svar den 11 oktober 1876 innehöll uppgiften "att mellan Emmaboda järnvägsstation och Emmaboda by är 0.8 mil mycket dålig väg, att mellan Emmaboda by och Lindås station är avståndet endast 0.3 mil och god väg, att järnvägen mellan stationerna Emmaboda och Lindås är endast 0.2 mil, den ofarbara landsvägen dock mycket längre och att hela Algutsboda och norra delen av Vissefjärda socknar ha närmast att komma till Lindås, emedan vägen till Emmaboda station är mycket längre samt nästan ofarbar, varför befolkningen lär önska erhålla poststation vid Lindås".

Det var svårigheten att landsvägsledes snabbt ta sig till Emmaboda järnvägsstation och lättheten att nå Lindås järnvägsstation som gjorde att poststyrelsen gick med på att inrätta en järnvägs-poststation i Lindås. Den öppnades den 1 januari 1877 och övertogs efter Danielsson av ännu en svärdokumenterad föreståndare och därefter av Edv. Carlsson. Denne lyckades efter framställning få det ursprungliga årsarvodet för själva postsyslsan, 120 kr höjt till 240 kr i två steg.

Bland övriga järnvägsmän, som ansvarat för posten i Lindås, kan nämnas Hugo Vilhelm Eriksson (1886-1910), Johan Gustaf Åstrand (1910-1915), Erik Artur Åström (1915-1935), Janne Simonsson (1935-1938), Bror Hjalmar Melin (1939-1944), Lars Arvid Lindström (1944-1960), Axel Georg Gullberg (1960-1961) och Sven Albert Berg (1962-1969).

Från juni 1969 vikarierade Gösta Carlsson på järnvägs-poststationen. När post och järnväg skildes åt, inrättades en postexpedition med 1971 års ingång, belägen i stationshuset. För denna blev Gösta Carlsson föreståndare med posttiteln stationsmästare.

Ett år senare ändrades postexpeditionens namn från Lindås till Emmaboda 2. Det skedde inte utan våndor. Kommunalnämnden hemställde förgäves i ett brev till postdirektionen i juli 1970 att postnamnet Lindås skulle få behållas.

Med namnet Emmaboda 2 sedan 1972 års ingång flyttades postexpeditionen i oktober 1977 från järnvägsstationen till nya lokaler i ett servicehus för post och bank.

Poststyrelsens hårdnackade centralbyråkrater när det gällde postnamnen följdes av mera vidsynta tänkare med 1990-talets ingång. Man började återgå till redan spolade postkontorsnamn efter framställning från berörda kommuner. Det blev en viss kvotering, men Lindås fick komma med på ett tidigt stadium. Postadressen Lindås återinfördes sålunda den 1 oktober 1991 och därmed döptes postkontoret till Lindås och det i Emmaboda fick tilläggs-siffran 2 slopad.

Postnamnet Lindås har fått behållas i postadressen efter det att postkontoret Lindås drogs in den 6 september 1993. Kunderna hänvisas därefter till postkontoret i Emmaboda.

Emmaboda—Kalmar.

(S. D.)

Brl. Tåg 2.	Pkxp. 21. Tåg 4.	Plk. Tåg 6.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
6,15	9,59	5,48	<i>Emmaboda</i>	9,12	4,2	5,12
6,23	10,5	5,49	<i>Lindås</i>	9,7	3,57	5,7
7,10	10,44	6,30	<i>Örsjö</i>	8,23	3,17	4,26
7,39	11,9	6,56	<i>Nybro</i>	7,53	2,60	3,86
¹⁾ Ilg. Brl. Tåg 2.						
7,53	11,15	6,57	<i>Nybro</i>	7,43	2,43	3,50
8,35	11,47	7,31	<i>Trekanten</i> ..	7,10	2,12	3,17
9,0	12,3	7,53	<i>Smedby</i>	6,41	1,48	2,50
9,18	12,25	8,10	<i>Kalmar</i>	6,20	1,30	2,30
				Tåg 1. Pkxp. 21.	Tåg 5 Plk.	Tåg 5. Brl.

¹⁾ Med tåget n:r 2 befordras post såsom ilgoda endast från Nybro till Kalmar.

Från 1877 års ingång tillfördes Lindås i tidtabellen för järnvägs-posterna. Inramade uppgifter avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 0.600 enligt modern tideräkning.

1903-05-01--1965-05-31

Eskilsryd

På fortsatt färd mot Nybro och Kalmar kommer man förbi en hållplats med namnet Alsjö och därefter till ännu en som till en början hade namnet Björstorp. De som bodde i den trakten och dess grannby Högahult utverkade i oktober 1884 hjälp av hemmansägarna C G Jönsson och P M Gustafsson för att till postmästaren i Kalmar skriftligen framföra önskemål om en poststation i Björstorp. De hade läst i tidningar att en postlinje skulle öppnas från Örsjö till den sedan 1874 befintliga poststationen i Alsjöholm. Närmaste vägen gick inte över Björstorp men förslagsställarna ansåg det vara riktigt att välja den längre och mera trafikerade vägen söderut från Örsjö till Björstorp och därifrån vidare sydost ut mot Alsjöholm i närheten av Oskars kyrka.

Efter besök på platsen anmälde postinspektör Hugo Winroth i Malmö till poststyrelsen, att det inte fanns något behov av en poststation i Björstorp. Postmästaren i Kalmar hade motsatt uppfattning, men poststyrelsen avslog framställningen vid föredragning den 29 maj 1885.

I ett nytt försök tio år senare, undertecknat av hemmansägaren C G Jönsson m fl framhölls bl a följande:

"Sedan stationen anlades för 17 år sedan har det visat sig, att platsen gått betydligt framåt. Förutom de tvenne diversehandlande som där bosatt sig och med fördel idkar sin näring har även tvenne virkeshandlande till stor gagn för allmänheten etablerat sig".

Av postmästaren i Kalmar upptagen statistik visade att postmängden var obetydlig och efter hans och postinspektionens avstyrkan fann poststyrelsen att framställningen inte skulle "till avseende föranleda".

Ett nytt försök gjordes genom ett brev den 15 september 1902 till poststyrelsen från handlanden Ljungdahl i Björstorp. Han erbjöd sig att bli poststationsföreståndare utan ersättning från postverket. Hans konkurrent, handlanden Johan Helgot Petersson, var beredd att ge samma erbjudande, och postinspektionen upprättade ett förslagskontrakt med honom. I ärendet föreslogs namnet Eskilsryd för poststationen, eftersom det ansågs vara risk att förväxla Björstorp med den skånska poststationen Björnstorp.

Poststyrelsen beslöt enligt framställningen och namnet Eskilsryd tillfördes postanstaltsförteckningen den 1 maj 1903. Petersson fick också svara för transporten av ankommande och avgående poster från och till järnvägshållplatsen. Enligt löfte från järnvägsbolaget redan 1885, när man försökte få en poststation, fick posttågen "*vid hållplatsen göra ett kortare uppehåll eller åtminstone sakta farten så mycket, att postutväxling där kunde äga rum*" (illustration nedan). Från april 1908 behövde Petersson inte fullgöra postarbetet gratis - han fick då 180 kr om året i arvode från postverket.

Fem år senare sade Petersson upp sitt avtal. Då flyttades poststationen den 1 september 1913 och förenades med järnvägsstationen. Där blev stationsförmannen August Konrad Löfgren föreståndare. När han flyttade till Gullaskruv efter åtta år, tillträdde Johan Olof Arnér. Efter honom har följande järnvägsmän ansvarat för postservice i Eskilsryd: Carl Gunnar Carlsson (1938-1942), Anton Reinhold Lundström (1942-1961) och Rolf Torsten Ingvar Petersson. Poststationen drogs in med maj månads utgång 1965 och hushållen anslöts till lantbrevbäring från Örsjö.

KALMAR JERNVÄG

TRAFIK-CHEFEN.

Siu Huv Postinspektör en i Södra
Distriktet Malmö

Siu svar i Huv Postinspektör en
skrifvel af den 24 pt. för jag hävmed
ären meddelat, att, i händelse poststation
komme att inrättas vid Björstorps håll-
plats, skulle tågen N: 3, 4 och 5, därtill
ej skulle vent af göra ett kort uppehåll vid
nämnda station, dock passera densamma med
så sekte fart, att post kan från superktive
postkupéer aflimmas och onätages.
Kalmar den 6 Apr. 1885 Högaktöringsfullt
N. Ljungdahl

1874-08-10--1975-05-31
Postställe Nybro Örsjö 1975-06-02--1977-05-31

1866-02-01--

Örsjö

En av de järnvägspoststationer som ingick från början i planeringen var den i Örsjö. Den öppnades den 10 augusti 1874. Stationsföreståndaren A W Beyer fick ansvaret för posten. Hans årsarvode för denna del av arbetsinsatsen blev inledningsvis 240 kr, oförändrad när Maximilian Gillis Röing tog över.

Efter en mellanperiod med Nils Ekerot som ansvarig tillträdde Carl Theodor Bäckman vid 1893 års ingång. Han blev Örsjö trogen mycket längre än företrädarna, ja ända till 1918. Då följdes han av Nils Fredrik Carlström. När denne flyttade till Smedby 1921, blev Gustaf Rosenblad ansvarig för post och järnväg under en period på mer än 30 år. Han hade haft motsvarande befattning i Gullaskröv under tre år.

Efter Rosenblads avgång 1944 började en period med relativt äta byten på den kombinerade post- och järnvägstjänsten i Örsjö, en företeelse som vi möter på många andra håll framför allt under efterkrigstiden: Henric August Falkman (1944-1945), Daniel Victor Edvin Rydh (1945-1948), Sture Vilhelm Israelsson (1948-1954), Frans Ragnar Holger Johansson (1954-1959), Yngve Sigurd Edvard Pilblad (1960-1962), Sven Erik Ek (1963-1965) och därefter vikarier vars namn inte återges i för mig tillgängliga handlingar.

För den sistnämnde vikarierade bland andra Ingmar Svensson. Det var han som fick uppleva poststationens sista dag. Den 1 juni 1975 upphörde samgåendet mellan post och järnväg i Örsjö och vid flera andra stationer. Ansvaret för posten hade visserligen vilat på stationsföreståndarna, men dessa hade i regel haft biträden som fullgjorde själva sysslan. I Örsjö arbetade Stina Lindberg under slutperioden som förstärkning med postgöromål.

En överklagning från Nybro kommun till regeringen mot SJ:s beslut att lägga ner godstrafiken i Örsjö ledde inte till någon åtgärd. Även utan en sådan nedläggning torde postens omorganisation ha blivit genomförd.

En lantbrevbärare från Nybro tog över betjäningen av hushållen i Örsjö i kombination med ett postställe. Ett 20-tal hushåll i Ödevataområdet överfördes till en lantbrevbärning från Emmaboda. Poststället i Örsjö var i funktion till och med maj 1977 och kunde avvecklas då lantbrevbäraren klarade alla postärenden.

Nybro

I början av februari 1865 fick Nybro privilegier som köping. Det togs till intäkt för att begära bättre postförhållanden. Man nöjde sig inte med att bara begära något så enkelt som en poststation - sådana hade börjat inrättas fyra år tidigare i vårt land. Dessförinnan fanns det i stort sett bara förvaltningspostkontor, och de var sällsynta, totalt 175 i hela landet år 1860.

Och det var just ett sådant man ville ha, visserligen av den lägre sorten som då kallades postexpedition. En grupp intressenter undertecknade en framställning till poststyrelsen i denna riktning. Ett protokoll den 12 april 1865 visade att tapetfabrikören P Nordling var villig att mot en årlig hyra av 75 - 100 riksdaler riksmünt tillhandahålla två rum till en postlokal.

Under den följande remissbehandlingen hade inte minst postinspektör Johan Abraham Schönbeck i Kalmar synpunkter. Han menade sig veta, att en postexpedition var planerad att öppnas i Emmaboda och framhöll bl a *"att två postexpeditioner så nära varandra som Nybro och Emmaboda skulle förorsaka postverket stora utgifter, varför jag anser det vara bäst att låta frågan om inrättandet av postexpedition i Nybro t v anstå"*.

Länsstyrelsens kommentar till poststyrelsen lämnades i ett brev den 4 juli 1865 i avstyrkande riktning i vad gällde ett postkontor men innehöll följande tillägg:

"Däremot kunde det måhända vara tjänligt att å Nybro bilda en mindre poststation, där de förbifarande posterna finge stanna 5 å 10 minuter för att avlämna och emottaga postförsändelser som destineras till eller avgå från nämnda köping. Därigenom befriades ställets och traktens korrespondenter från svårigheten att själva eller genom ombud passa på vid posternas passerande och brevväxlingen skulle onekligen förenas med mera reda och ordning".

Köpingens företrädare blev besvikna över länsstyrelsens ointresse för ett "riktigt" postkontor. Det blev åtskilliga förvecklingar, som jag lämnar därhän i denna skrift som egentligen skall beröra järnvägsförhållandena. Efter en förnyad ansökan, där de sökande accepterade en poststation, beslöt poststyrelsen den 8 januari 1866, att en poststation skulle inrättas. Redan den 1 februari 1866 var den förverkligad med organisten E P Kindblom som föreståndare.

När järnvägen öppnades för allmän trafik den 8 augusti 1874, be-
fanns det lämpligt att flytta poststationen till järnvägsstationen, trots
att poströrelsen hade ökat mycket. Kindblom blev uppsagd och fick
lämna över bl a datumstämpel, sigill och försändelseetiketter till
järnvägsstationens föreståndare den 10 augusti 1874, då postver-
kets omorganisation trädde i kraft.

Stationsinspektör Johan Albert Gottfrid Thernström fick ta ansvar
för posten och fick behålla detta i oväntat lång tid med tanke på den
starka utvecklingen, ända till och med mars 1891. En skilsmässa
mellan post och järnväg fördes på tal vid flera tillfällen dess-
förinnan, en gång t ex i februari 1880.

Mer än fem år hade då gått sedan Kindblom måst lämna ifrån sig
poststationen. Han lämnade nu en skrivelse till kommunalstämman
angående nyttan och nödvändigheten av *"att Nybro köping erhöles
en postexpedition i stället för den nuvarande poststationen"*.

Kindbloms skrivelse förorsakade en extra kommunalstämma med
Madesjö socken den 13 februari 1880. Den gav honom uppdraget
att ansöka hos poststyrelsen om att få sitt förslag genomfört. Det
låg väl litet sanning i hans argument, när han framhöll att det var
olämpligt att ha järnväg och post förenade på en så stor ort som
Nybro. Hans brev till poststyrelsen daterades den 6 mars 1880 och
innehöll bl a följande passus:

*"...så inses tydligt behovet av en postexpedition härstädes, i
synnerhet som järnvägsstationen med dess maktpåliggande bestyr
som sådan icke är ägnad och ej heller lyckats att tillfredsställa
allmänhetens billiga anspråk på tillmötesgående"*.

Kindblom påstod också att man inte alltid kunde köpa frimärken
vid järnvägsstationen *"enär flere affärsmän härstädes ha
nödgets med mycket besvär skaffa sig nödiga frimärken från post-
kontoret i Kalmar"*.

Varje strå som Kindblom kunde gripa i för att söka återfå sin tjänst
i postverket tog han vara på. Han sökte t ex stöd hos kronoläns-
mannen Forsell, som tidigare hade varit föreståndare för poststa-
tionen i Brånahult. Denne kunde bland annat intyga följande:

*"Sedan jag flyttat med kronolänsmansexpeditionen till Nybro och
för omkring ett år sedan av sagt mig min befattning som poststa-
tionsföreståndare i Brånahult, begärde jag å stationen i Nybro att få
mina tjänstebrev frankerade, då föreståndaren beklagade att hans
förskott i tjänstefrimärken ej skulle förslå utan tillskjutande av egna
medel samt ett för honom tillstötande oberäknat besvär"*.

Poststyrelsen remitterade den 12 mars 1880 hela ärendet till
postinspektionen i Malmö. Därifrån infordrades ett yttrande från

föreståndaren för järnvägsstationen i Nybro. Hela fem sidor
långt blev det yttrandet, daterat den 16 mars 1880.

I detta avvisade Johan Albert G Thernström punkt för punkt de
attacker som Kindblom hade riktat mot honom. Han anförde att
*"endast avund och personlig ovilja mot mig för det han måste lämna
sin poststationsföreståndarebefattning till mig dikterat hans åtgöran-
den och agitationer"*.

Postinspektören i Malmö tog god tid på sig för sitt ställnings-
tagande. Han jämförde med andra orter och framhöll, att om en
postexpedition skulle inrättas i Nybro i stället för den förenade post-
och järnvägsstationen, *"borde med lika stort om icke större skäl
sådan postanstalt inrättas både i Vartofta och Vislanda, vilka bägge
poststationer kunna anses vara minst lika viktiga övergångs-
stationer"*.

Med de sista orden torde postinspektören ha åsyftat det faktum att
Nybro varit järnvägsknutpunkt en tid, dvs ända sedan den 21 okto-
ber 1876, då Nybro-Sävsjöströms järnväg öppnades för allmän
trafik. Viss post transiterade därmed järnvägsstationen i Nybro,
men inte i den omfattning som förekom i t ex Vislanda, där två järn-
vägar mötte södra stambanan.

Kronolänsman Forsells uppgift i ärendet att han hade flyttat sin ex-
pedition från Brånahult till Nybro torde ha varit guldens Fressen
för postinspektören, som avslutningsvis aviserade att han avsåg
undersöka om inte poststationen i Brånahult borde dras in.

Poststyrelsen behandlade det digra ärendet den 2 juli 1880. Det
påtecknades blott med orden *"ansågs ej för närvarande böra till
vidare åtgärd föranleda"*. Detta innebar således att poststationen
i Nybro skulle fortsatt vara förenad med järnvägsstationen. Så blev
fallet under en period på ytterligare mer än tio år.

På poststyrelsens uppdrag undersökte postinspektör Hugo
Winroth i Malmö möjligheten att genomföra en skilsmässa mellan
post och järnväg. Denne besökte Nybro i november 1890. I sin
rapport till poststyrelsen den 27 november uppgav han bland annat
*"att i Nybro köping nog finnas personer som äro villiga att, mot nu
utgående ersättning, 600 kronor per år, åtaga sig poststationens
skötande med därmed förenade posttransporter"*.

Som lämplig för uppgiften nämndes handlanden Gunnar Kull-
berger, men Winroth redovisade också en iakttagelse som han
hade gjort vid besöket i Nybro:

*"Med avseende å den mellan å ena sidan nuvarande poststa-
tionsföreståndaren och å andra sidan åtskilliga av kommunens
medlemmar och däribland särskilt bemålde Kullberger härskande*

fiendskap, vilken antagligen skulle föranleda till förvecklingar mellan järnvägsstationen och poststationen, ifall den sistnämnde kommer att skötas av person å orten, kan postinspektionen för sin del ej tillstyrka, att dylik till befattningen antages".

Winroth föreslog i stället att man skulle tillsätta en utsocknes poststationsföreståndare, Johan Alexander Kennedy från Broby i Skåne. Denne hade blivit friställd som poststationsföreståndare, när poststationen i Broby förenades med järnvägen (posthistorisk skrift 165).

Kalmar Nya Järnvägsaktiebolag ville egentligen fortsätta att låta sin personal sköta poststationen, men efter överenskommelse beslöt poststyrelsen att skilsmässan skulle genomföras den 1 april 1891. Kennedy fick 600 kr i årsarvode, ett belopp som även skulle täcka hans besvär och omkostnader med transporter mellan järnvägsstationen och den lokal han hyrde för posten.

Därmed var det slut för expeditionellt samarbete mellan post och järnväg i Nybro. Postens fortsatta utveckling är intressant men kanske inte så mycket för järnvägsintresserade läsare. Jag lämnar därför Nybro här. För dem som skulle vilja veta mera hänvisar jag till posthistorisk skrift 109, "Om post i Madesjö".

1917-01-01-1963-05-25

Västrakulla

På vår fortsatta låtsasfärd mot Kalmar kommer vi efter Nybro till en station som inte kom till förrän sent. Ett ärende i poststyrelsen (med diarienummer 1 B 2912/1916) visar på framgång för en ansökan om en poststation i Västrakulla.

Äntligen skulle man kunna säga, för det hade gjorts flera försök. En framställning undertecknades den 3 april 1912 av ett 20-tal personer med önskan om postservice i järnvägsstationen. I hopp om att ge framställningen starkare skäl föreslog petitionärerna, att den dåvarande postlinjen från Trekanten till Sankt Sigfrid skulle ändras att utgå från Västrakulla. Därmed skulle linjen förkortas.

Vid den följande utredningen utgick postdirektionen i Linköping från att den redan beslutade nya lantbrevbäringslinjen från Nybro till Börseryd skulle kunna anlitas av sökandena, som därmed fick erforderlig service. Såväl poststationsföreståndaren i Trekanten som postmästaren i Nybro avstyrkte framställningen om postservice i Västrakulla station. Upptagen statistik visade på ringa trafik med postärenden i området kring Västrakulla. Postdirektionen i Linköping yrkade på avslag, något som poststyrelsen också beslöt vid föredragning den 6 december 1912.

I februari 1914 kom en ny framställning i samma ärende. I denna föreslogs att handlanden i Västrakulla skulle antas till föreståndare för den önskade poststationen. Han hade erbjudit sig att acceptera 120 kr i årslön för den uppgiften. Postdirektionen förklarade nu, att poströrelsen i området visserligen hade ökat men "*ännu inte nått den omfattning, att den motiverar poststations inrättande. Uppbörden kan för år jämlikt statistisk utredning beräknas till omkring 150 kronor*".

Inte heller nu fann poststyrelsen skäl att bifalla ansökan, men postdirektören anmodades ta i övervägande "*huruvida icke föreliggande behov av förbättrade postförbindelser inom de trakter, som skulle draga nytta av den ifrågasatta poststationen, lämpligen kunde tillgodoses genom utsträckning av lantbrevbäringslinjen Nybro-Börseryd över Köl, Fjälebo och Västrakulla*".

Efter ytterligare remiss och fortsatta undersökningar, vilka jag lämnar därhän i detta sammanhang, gjordes på våren 1915 en ändring med Västrakullas dagliga postväska till och från Trekanten.

Den byttes ut mot lantbrevbäring, vilken rangerades in i en linje mellan Trekanten och Sankt Sigfrid. Denna lantbrevbäring fullgjordes med tre turer i veckan och blev bara en parentes. Kommunalstämman i Sankt Sigfrid den 3 september 1916 utmynnade i en förnyad anhållan till poststyrelsen om att en poststation skulle öppnas i Västrakulla. Samtidigt önskade man att posten till Sankt Sigfrid skulle skickas via Västrakulla alla helgfria dagar.

Efter remissbehandling anslöt sig postdirektionen i Linköping till förslaget. Trafikchefen för Kalmar Järnvägar förklarade å sin sida, att det inte mötte något hinder att inrätta en poststation i Västrakulla järnvägsstation.

Men det fanns alternativ. En handlande i Västrakulla erbjöd sig att sköta en poststation för 75 kr om året, att jämföra med 180 kr som skulle betalas till föreståndaren för en förenad post- och järnvägsstation. Postdirektionen ansåg det lämpligast att förlägga poststationen till järnvägsstationen.

Poststyrelsen beslöt den 29 september 1916 i enlighet med postdirektionens hemställan, att en poststation med namnet Västrakulla skulle öppnas den 1 januari 1917 och att lantbrevbäringen mellan Trekanten och Sankt Sigfrid skulle upphöra. Denna då knappt två år gamla lantbrevbäring byttes ut mot en åkande lantbrevbäring med vardagliga turer mellan Västrakulla och Sankt Sigfrid.

I konsekvens med beslutet blev järnvägens stationsföreståndare Carl Peter Kristian Mårtensson ansvarig för postservice i Västrakulla samhälle. I november 1922 avlöstes han av Carl Reinhold Kuhlberg. Drygt nio år senare, några dagar före julafton 1931, började Gustaf Ludvig Engdahl som post- och järnvägsansvarig i Västrakulla efter att ha haft motsvarande befattning i Ösjöbol vid Sävsjöström - Nässjö järnväg. När han i januari 1934 flyttade till Milletorp vid denna bana, blev Johan Fredrik Petersson föreståndare i Västrakulla. Han kom med drygt fyra års erfarenhet av motsvarande arbete i Varshult, också vid nyssnämnda järnväg.

Karl Ragnvald Y Gustafsson tog över i Västrakulla år 1948 och elva år senare var det Karl-Erik Sven Gustavssons tur. Dennes tid i Västrakulla varade fyra år. Lantbrevbäringen hade hunnit bli så effektiv att det utan men för kunderna gick att låta den bli ersättning för poststationen, som drogs in från den 26 maj 1963.

Trekanten

En av de poststationer utmed järnvägen emellan Emmaboda och Kalmar, som öppnades när postverket tog banan i bruk för postbefordran den 10 augusti 1874, hade namnet Trekanten. Stationens föreståndare Carl Gustaf Söderlund fick ta ansvar för postservice från starten. Han fick, som framgår nedan, vara med om justering av den från 1874 införda postorganisation, då ett antal lantpoststationer hade tillkommit, bl a för att ersätta kronobrevbäringen.

Ganska nära Trekanten låg en av 1874 års poststationer, den i Kyrkeryd. Efter en översyn av postgången i Södra Möre drogs denna in med 1875 års utgång. Länsstyrelsen skrev i ett brev den 3 juli 1875 till poststyrelsen, att Kyrkeryds poststation var "*mindre behövlig, sedan poststation inrättats å den endast 6/10 mil därifrån belägna Trekanten*". I Smedby gjordes motsvarande justering redan när järnvägen togs i bruk för posttrafik (indragning av Tingby lantpoststation).

Carl Gustaf Söderlunds ursprungliga årsarvode på 240 kr för själva postsysslan höjdes efter kort tid till 360 kr och kom efterträddaren Jacob Wilhelm Eriksson till godo. Han tog över 1882.

Eriksson kom år 1907 i dispyt med sadelmakaren P G Almér och måste på grund av vad som lades honom till last gör snabb sorti i vad gäller hans engagemang med posten.

Stationsskrivaren Carl Julius Gunér, upplärd av Eriksson, fick ta ansvar för postärendena från augusti 1908. Under hela 30 år vilade det ansvaret på honom. Han avlöstes i juli 1938 av Johan Leonard Hultqvist och nio år senare trädde Carl Harald Engman till.

Posttrafiken hade nu ökat så mycket att det inte längre var lämpligt att ha post och järnväg förenade. Det blev skilsmässa den 1 februari 1949 och Gustaf E N Frithiof blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. När han fick befordran till Orrefors i april 1950, hölls befattningen vakant i avvaktan på omorganisation.

I oktober 1951 statushöjdes poststationen till postexpedition. Elsie Viran Margit Petersson förordnades som stationsmästare. Den titeln förändrades till lokalpostmästare 1977 och förleden lokal ströks med 1986 års ingång. Staffan Hultberg tog över befattningen den 1 februari 1987 och fick senare lämna över ansvaret till Ulla Petersson.

Som så många andra mindre postkontor befanns inte heller det i Trekanten lönsamt för Posten AB. Det lämnades på entreprenad den 16 april 1998 och blev post-i-butik hos Johanssons Livs (ICA Mat-vrån) vid Gamla vägen.

Smedby

Redan vid planeringen av omorganisationen på grund av järnvägens tillkomst konstaterades att järnvägsstationen i Smedby växte upp intill lantpoststationen i Tingby, vilken hade öppnats med 1874 års ingång på grund av kronobrevbäringsreformen. Kronofjärdingsmannen A J Gummes var dess föreståndare. Han kunde inte ens kvittera ut ett helt årsarvode på 96 kr, då han fick stänga verksamheten på kvällen den 9 augusti 1874.

Nästa dag öppnades i stället en järnvägsstation med namnet Smedby. Gustaf Mauritz Hammar blev ansvarig för postärendena, följd av Nils August Ekeröth (1874-1888).

Det fanns redan en poststation med namnet Smedby på Öland. För att undvika felsändning av post måste man ändra namnet på endera poststationen. Detta löstes vid 1876 års ingång genom att poststationen på Öland fick prefixet "Ölands".

Edvard Carlsson tog över ansvaret för posten i Smedby 1888 efter nio år i Lindås. Mer än dubbelt så lång blev hans period i Smedby, nämligen ända till 1911. Därefter vilade detta ansvar på följande ordinarie järnvägsmän: Knut Åke Selander (1911-1914), Johan Gustaf Åstrand (1914-1921), Nils Fredrik Carlström (1921-1935), Erik Artur Åström (1935-1949), Lambert Regenal Löf (1949-1961) och Thure Georg Julius Thurfors (1961-1957).

I avvaktan på omorganisation hölls befattningen därefter vakant. Skild från järnvägen byttes poststationen den 1 maj 1972 ut mot en postexpedition och fick samtidigt namnet ändrat till **Kalmar 8**. Ny terminologi gav postexpeditionen beteckningen (lokal)postkontor. Dess förvaltning övertogs av Britt-Marie Johansson.

Nästa stopp på vår tänkta resa är Kalmar central. Där har inte förekommit någon förening av post- och järnvägstjänst. Däremot var det en gång på tal att sådan förening skulle ske vid Kalmar Västra station. Det gick inte igenom men kan ha visst intresse för järnvägsintresserade läsare. Jag lämnar därför utrymme åt detta på följande sidor. Jag ser det som exempel på en av såväl lokal- som distriktsförvaltning tillstyrkt utökning av landets fasta postanstalter, för vilken man i handlingarna saknar skälet till att poststyrelsen inte ansåg att framställningen borde bifallas.

Kalmar Västra

I ett brev till poststyrelsen den 25 mars 1923 ansåg sig representanter för flera företag, däribland Kalmar Verkstadsaktiebolag, AB Siefert & Fornander, Tändsticksbolagets Tryckeri och Kalmar läns Andelssvinslakteriförening sig illa betjänade i postalt hänseende på grund av avståndet till stadens enda postkontor. Det rörde sig om en dryg kilometer men även en så kort sträcka torde på den tiden ha haft större betydelse än vad vi kan uppleva en sådan i dag.

Poststyrelsen remitterade ärendet till postdirektionen i Linköping som begärde utredning av postmästaren i Kalmar. Denne begärde ett yttrande av förvaltningen för Kalmar-Berga och Kalmar-Torsås järnvägar. Ur järnvägsföretagets svar den 6 april 1923 citeras:

"Bland underskrifterna finnas flera från betydande industrier och större affärer; därjämte är stadsdelen kring Kalmar västra stadd i mycket hastig utveckling, vadan en fullständig poststation synes mig väl motiverad. För järnvägens vidkommande hava vi ingenting att erinra mot handhavandet av en poststation vid Kalmar västra järnvägsstation på vanliga villkor. Vi hava förra året betydligt utbyggt stationshuset, så att lokalerna nu torde lämpa sig ganska väl även för en poststation och personal, kunnig i en poststations skötsel, finnes även".

Medan utredningen fortskred anmälde affärsmannen Ernst Olsson sitt intresse som föreståndare för den eventuellt blivande postanstalten. På postdirektionens inrådan övervägde man ett s k brevsamlingsställe, en poststation med något begränsad befogenhet och verksamhet. Olsson skickade med en skiss på tillgänglig lokal och erbjöd sig att sköta ett brevsamlingsställe för 500 kr per år.

Efter genomförd utredning redovisade postmästaren denna i ett fyra foliosidor långt handskrivet brev till postdirektionen den 5 maj 1923. Han konstaterade behovet av en filialpostanstalt till postkontoret och angav såväl järnvägsstationen som Olssons affär som möjliga postlokaler. Han skrev bl a följande:

"Västra stationen har en synnerligen lämplig lokal. Den ligger på ett uppmätt avstånd av 1.500 meter från postkontoret, har ett för området i fråga centralt läge samt har under förra hösten utvidgats och tillbyggt samt nymålats, att densamma nu ter sig prydlig och tilltalande och för det tilltänkta ändamålet fullt rymlig och lämplig. Å stationen tjänstgöra nu utom föreståndaren även en kontorsskrivare vilka båda äro förtrogna med postgöromål och sålunda väl skickade

att fullgöra ett brevsamlingsställes åligganden och det skulle ur nämnda synpunkt verka tillfredsställande för allmänheten och ingiva aktning och tillit och sålunda även för postverket vara fördelaktigt, om brevsamlingsstället kunde inrymmas därstädes".

Postmästaren redovisade även det andra lokalalternativet positivt, men tillade att butiken kunde komma "tidvis under dagens lopp att skötas endast av en person, och det kan starkt ifrågasättas, om postarbetet kan komma att handhavas med den ordning, säkerhet och reda, som äro nödvändiga särskilt inom ett stadssamhälle med en så stor postal kundkrets, som i detta fall bör kunna påräknas".

Handlanden Olsson gav ett lägre anbud för att sköta ett brevsamlingsställe än vad järnvägsföretaget krävde. Det skilde på 200 kr per år men visade sig bli utjämnat vid den följande jämförelsen. Postmästaren framhöll t ex att lokala transportkostnader skulle tillkomma vid val av affären som postlokal, medan däremot "förvaltningen för järnvägen ställt i utsikt möjligen erforderlig fackpostbefordran utan kostnad å linjen Kalmar västra - Kalmar central med tågen som ankomma till Kalmar central kl 4.35 från Torsås och kl 7.25 från Berga, vilket i så fall helt säkert skulle komma att uppväga merkostnaden, 200 kr, för brevsamlingsställets inrymmande vid Kalmar västra. Fackbefordran med dessa tåg bleve synnerligen fördelaktigt, ty härigenom komme brevsamlingsstället i förbindelse med pkp 418 och 422 å Kalmar järnvägar, vilkas tåg passera förbi och ej göra uppehåll vid Kalmar västra.

Järnvägsförvaltningarnas förslag om ett blivande brevsamlingsställes öppethållande 4 å 5 timmar torde kunna anses sakna betydelse, då tjänstgörande personalen ej torde komma att förvägra allmänheten att i postärenden anlita brevsamlingsstället vid vilken tid som helst på dagen. Däremot torde något öppethållande under sön- och helgdagar helst ej böra ifrågakomma eller i varje fall högst en timme".

Det går inte att ta miste på postmästarens entusiasm. Möjligen kan man förvåna sig över att han ansåg att järnvägspersonalen skulle ställa upp för kunderna vid andra tider än det officiella öppethållandet. Det var något som länge förekom vid lantpoststationer, medan dokument ibland pekar på att järnvägspoststationers föreståndare i allmänhet inte var med på att betjäna postkunder utom ramen för öppethållandet. Postdirektionen var också inställd på framgång och tillstyrkte, som framgår av dess yttrande på de två följande sidorna, men något brevsamlingsställe öppnades inte vid Kalmar västra. Tio år senare fick Kalmar sitt första brevsamlingsställe, då i södra järnvägsstationen.

I b. 436

POSTDIREKTIONEN

I

ÖSTRA DISTRIKTET.

D.nr 719

Anhålls, att i svarskrivelse ovanstående diarienummer angives.

1922 i 22/5 till... för... utredning

K. Generalpoststyrelsen

Ink 22 MAJ 1923

N:r I b. 436		
GRUPP.	AFD.	MÅL
II	a	1

1921 den 26 juni föredr. i Kungl. Generalpoststyrelsen av byråchefen & första byrån och (Särskilt omslag)

I b 436.

Återställes till Kungl. Generalpoststyrelsen med bifogande af yttranden i ärendet från postmästaren i Kalmar och trafikchefen vid Kalmar - Berga och Kalmar - Torsås järnvägar.

Enär postdirektionen anser, att korrespondenterna inom stadsdelen omkring Kalmar västra järnvägsstation böra kunna tillse vidare nöjaktigt tillgodoses genom inrättande af brevsamlingsställe, har utredning och yttranden inriktats härpå.

Stadsdelen öster om Kalmar västra station har under de senaste åren starkt utvecklats, och i närheten af stationen finnes en del betydande industriföretag och affärer. Omkring 1500 å 2000 personer skulle få nytta af ett brevsamlingsställe inom stadsdelen ifråga.

Vid sådant förhållande synes verkligt behof af postala förbättringar för korrespondenterna föreligga.

Efter förhandlingar med trafikchefen vid Kalmar - Berga och Kalmar - Torsås järnvägar har denne förklarat, att han intet har emot, att ett brevsamlingsställe inrymmes i Kalmar västra stationshus och handhafves af järnvägens personal mot en ersättning af tills vidare 700 kronor för år. Järnvägsförvaltningen har ställt i utsikt viss fackpostbefordran utan kostnad Kalmar

västra - Kalmar Central, hvarigenom särskilda transportkostnader mellan brefsamlingsstället och postkontoret skulle undvikas.

Enskild person har förklarar sig villig att handhafva ett brefsamlingsställe mot en ersättning af 500 kronor för år, hvar till skulle komma ersättning för posttransporter i den mån de ej skulle kunna fullgöras af Kalmar postkontors personal. Postdirektionen anser därför Järnvägsförvaltningens erbjudande för postverket mest ändamålsenligt.

På grund af hvad ofvan anförts hemställes, att Kungl. Generalpoststyrelsen ville besluta, att ett brefsamlingsställe, benämndt Kalmar 2, måtte inrättas vid Kalmar västra järnvägsstation, att handhavas af Järnvägens personal enligt öfverenskommelse mellan Kungl. Generalpoststyrelsen och Järnvägsförvaltningarna. Linköping den 17 maj 1923.

1 skrifvelse.
2 yttranden.
1 anbud med skiss.

På postdirektörens vägnar
A. Bilander

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSEN
FÖRSTA BYRÅN
TRAFIKAVDELNINGEN

K. Generalpoststyrelsen
dat. 3 JULI 1923

Dnr I b) 436

1923 den 26 juni föredr. i Kungl. Generalpoststyrelsen av byråchefen & första byrån och ansåg icke böra bifallas.

En hämedon och sökandenas undersökande remitteras åter till postdirektionen i Östra distriktet.

Årskift utpräglad,
A. Johansson

Återställas till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Sökandenas kopior underkastats.

A. Bilander



På 1990-talet blev beslutsprocessen starkt förenklad. För forskare torde det vara svårt att finna bakgrunden i många fall.

BESLUT
Datum
1993-05-28

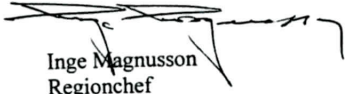
Beteckning
S8
Dnr: BK 1993:148

Enhet
Rc
Beslutande
Dc
Föredragande
Närvarande
Samråd

Indragning av postkontor

Fr o m 6 september 1993 dras postkontoret i Lindås in. Kunderna hänvisas till postkontoret i Emmaboda. Boxkunderna kommer att erbjudas box i Emmaboda. Lindås blir kvar som postadress. P-nr 184.1 slopas.

Åt distriktschefen i Växjö uppdras att sköta de praktiska detaljerna i samband med organisationsförändringen.



Inge Magnusson
Regionchef
Bank och Kassa

Sändlista
Se bilaga

Förhandling före beslut, personalorganisationer
SF
ST-Post

Förhandlingen avslutad, datum och namnteckning
1993-05-28

Gunilla Wallentin

Förhandlingsprotokoll upprättat