

Blekinge kustbanor.

Trafikchefen.

*Telegramadress:
Kustbanan, Ronneby*

Ink. 1 8 FEB. 1922

Nr. <i>L. B. 1521</i>		
GRUPP	AFD	MÅL
<i>II</i>		

Till

Kungl. Generalpoststyrelsen

Stockholm.

Härmed hava vi att erkänna Eder skrivelse den 10 dennes med meddelande, att den nyöppnade stationen Hörviken vid Blekinge Kustbanor desslikes skall utgöra poststation samt att arvodet tillsvidare tills dess poströrelsens omfattning kan beräknas skall utgå med sammanlagt 435 kr. per år.

R o n n e b y den 17 februari 1922.

BLEKINGE KUSTBANOR

Erik Lindgren

Erik Lindgren

Om posten vid järnvägen Sölvesborg- Hörviken

I n n e h å l l

	sid
Förord	1
Inledning	3
Sölveby	7
Lister-Mjällby	9
Listershovud	16
Hällevik	18
Hörviken	19

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 375

Förord

För den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter förefaller förorden troligen tämligen sterila. Men jag hoppas alltid på någon enstaka nytillkommen vän i gruppen och anser det nödvändigt med en liten presentation inledningsvis. De som känner till tidigare skrifter, hoppas kanske över detta blad och går direkt på inledningen.

Med detta häfte berättar jag något om posten utmed en järnväg, som hör till de förhållandevis sent tillkomna kompletteringarna av vårt järnvägsnät. Den utgör en ringa del av vad som ryms i samlingsnamnet Blekinge Kustbanor och kompletterar på sätt och vis det nät som efter hand växte fram i Sveriges Trädgård. Huvuddelen av Blekinge Kustbanor blev efter breddning en viktig snabbåkn mellan Kristianstad och Karlskrona. Den blott 16 km långa smalspårsbanan österut från Sölvesborg till Hörviken, för vilken koncession erhöles i tre etapper 1912-1920, byggdes i tre etapper med trafikbörjan 1914. På huvuddelen av denna olönsamma del lades persontrafiken ner 1956. I huvudsak omfattar detaljerna i denna uppsats de aktiviteter som föranleddes efter hand under tillkomsten av de tre delsträckorna.

Jag försöker 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.

En av postorterna i detta häfte har både före och efter järnvägs-epoken haft en lantpoststation. Under den tid den och övriga stationer 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 personkort.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning.

De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Sölvesborg till Hörviken. Om förvaltningspostkontoret i Sölvesborg lämnas inga uppgifter i detta sammanhang. Som regel har jag i mina skrifter om post vid järnväg inte berört förvaltningspostkontoren, där någon förening av posttjänst med järnvägsstöromål inte har förekommit. För den som skulle vara intresserad av uppgifter om posten i Sölvesborg hänvisas till posthistorisk skrift 78, "Posthistoria från Sölvesborgs kommun".

Växjö i maj 1999.

Erik Lindgren

57. Sölvesborg—Hörviken.

Tr	TiTot	Fkmb Hd	Fkmb V	Fkmb V ej dñd	Fkmb Vñd	Tr V				
Tåg 2751 y	Tåg 2753 y	Bri To V	Tåg 3441	Tåg 3443	Tåg 2759 y	Km				
6.05	9.05	13.00	13.40	18.28	—	Sölvesborg ss, 56...	8.05	10.41	15.14	15.36
*	9.13	13.08	13.48	*	3	Sölveby (ej f) (Sölve)	7.57	10.34	15.06	15.28
*	9.25	13.24	14.01	*	6	Lister-Mjällby	7.48	10.27	14.57	15.19
*	9.40	13.43	14.19	*	11	Hällevik	7.35	10.17	14.40	15.03
6.51	9.52	13.55	14.31	19.02	16	Hörviken	7.18	10.06	14.23	14.47
							Tåg 2752	Tåg 2762 y	Tåg 3442	Tåg 3444
							Bri V	Fkmb Hd	V ej dñd	Vñd
									Fkmb	Fkmb

Detta utdrag ur 1946 års tidtabell för järnvägsposterna föranleder en kommentar. Efter ordet Sölvesborg anges med siffror de båda övriga tidtabeller, vid vilka Sölvesborg förekommer, i detta fall linjerna Kristianstad-Karlskrona och Älmhult Sölvesborg. Efter ordet Sölveby finns beteckningen (ej f). Den innebär att poststationen i Sölveby inte är förenad med järnvägsstationen. Den sistnämnda har för övrigt namnet Sölve, angivet med kursivstil inom parentes. Vid de tre övriga orterna var vid tidtabellens tillkomst post och järnväg förenade. Poststationernas namn har varierat något efter tågstarten. 1938 års postnamnsrevision strävade efter att tele-, post- och järnvägsstationer skulle ha gemensamt namn på den ort, där de var förlagda. I fallet Sölveby, där poststationen öppnades vid 1918 års ingång med detta namn, föreslog revisionen ändring av namnet till Sölve. Detta kunde inte tillstyrkas av postdirektionen på grund av likheten med Sölje, som var namnet på en värmländsk poststation sedan november 1880.

Inledning

Den i förordet nämnda första bandelen mellan Sölvesborg och Listershuvud (invid byn Hosaby) före faller ha kommit som en överraskning för ansvarigt postfolk. Den uppfattningen får man, om man läser inledningen av ett brev den 14 januari 1914 från postdirektör Olof Thormark i Malmö till poststyrelsen.

Jag har funnit det så intressant att jag har valt att återge första sidan av brevet i förminskat faksimile på nästa sida. Som framgår därav skriver postdirektören inledningsvis att järnvägssträckan "öppnas för allmän trafik i dag".

Därefter kommer en närmare redovisning av såväl anlagda stationer som av de då befintliga postanordningarna. Det är en omfattande redovisning på 3½ sidor, till vilken fogats fyra brev från Mellersta Blekinge Järnvägsaktiebolag, daterade den 12 augusti 1913, den 26 november 1913, den 9 december 1913 och den 12 januari 1914. Detta visar att postdirektionen i Malmö haft kännedom om järnvägens tillkomst under lång tid men avvaktat att redovisa sin egen planering för poststyrelsen till dess datum blivit offentligt för själva tågstarten.

Kanske var det detta som bidrog till att hela ärendet gick på återremiss omgående med påskriften "och skulle ärendet remitteras åter till postdirektören i Södra distriktet för förnyad utredning". Det är nog inte fel att utgå ifrån att det förekom underhandskontakter mellan tjänstemän vid poststyrelsen och postdirektionen under de tio dagar som förflöt mellan brevets ankomst till poststyrelsen och påskriften med begäran om förnyad utredning.

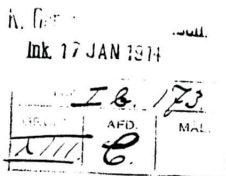
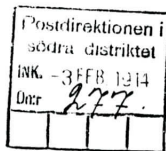
Den begärda tilläggsutredningen lämnades enligt stämpelavtryck den 28 mars 1914 genom tillskrift på halvannan sida av den ursprungliga framställningen. Tillskriften berör bl a ett nytt kontrakt med järnvägsbolaget, frågan om behovet av en poststation i Sölve samt vissa anslutande postföringslinjer. Vissa detaljer kring detta samt kring det ursprungligen avgivna förslaget tas upp i det följande under avsnitten för de olika stationerna. Som exempel på skriftväxlingen mellan postdirektionen och järnvägsbolaget återges på sid 5 i förminskat faksimile den sista av de förenämnda fyra skrivelserna från järnvägsbolaget, vilka föregick postinspektionens första framställning till poststyrelsen.

I B. 173.

POSTDIREKTIONEN
I
SÖDRA DISTRIKTET.

D.-nr 1356/13.

Anhålls, att i svarskrifvelse olvan-
stående diarienummer angives.



K. Generalpoststyrelsen.
Insk. 30 JAN 1914

1914 den 5 januari förest. i Kungl. General-
poststyrelsen av Byråchefen & första byrån och
exp. skr. till den i Sölvesborg
samt till pd i S. D.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

1914 den 27 januari anm. i Kungl.

Generalpoststyrelsen och skulle så vidt möjligt vara åter till postdirek-
tionen i Södra distriktet för förygad utredning.

Ex officio
K. Alfström

Blekinge kustbanor hava anlagt järnvägssträckan Sölvesborg -Lister-
huvud, som öppnas för allmän trafik i dag.

Sträckan, 8 km. lång, får följande hållplatser och station, alla inom

Blekinge län:

Sölve, hållplats, 3 km. från Sölvesborg,

Norremark, " 2 " " Sölve,

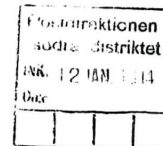
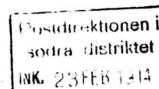
Mjällbyby, " 2 " " Norremark

Listershuvud, station, 1 " " Mjällbyby.

Järnvägsbolaget har icke något emot, att poststation inrättas vid Lis-
tershuvud, liksom det ock förklarar, att banvakten vid Sölve med biträde av
hustrun får handhava postgöromål, om Kungl. Styrelsen skulle finna lämp-
ligt öppna poststation där.

Stationshusen i Sölve och Listershuvud lämpa sig för poststation, däro-
mot icke stationshusen vid de övriga hållplatserna.

Pd. i S. D., i fråga om anordnande av postbefordran på järnvägen Sölvesborg-
Listershuvud.



BLEKINGE KUSTBANOR.
TRAFIKCHEFEN.
Telegrafadress: "KUSTBANAN".

Till

Postdirektionen i södra distriktet.

M a l m ö .

Till svar & Eder framställning i skrifvelse af den 5 sistl. dec.

D.Nr. 1356 - få vi härigenom äran meddela, att vi icke hafva något att er-
inra emot, att banvakten i Sölve med biträde af hustrun får handhava
postgöromål, om Kungl. Generalpoststyrelsen skulle finna lämpligt, att
poststation öppnas därstädes.

Vidare få vi meddela, att expeditionsgöromålen för järnvägens räk-
ning vid Mjällbyby till att börja med komma att skötas af en agent - en i
Mjällby by bosatt handlande - och att vi icke hafva något emot, att denne
samtidigt sköter postgöromål, men då nämnda sätt för järnväggöromålens
skötande får betraktas som provisoriskt, då vi möjligen efter ett par må-
naders erfarenhet af göromålens omfattning kunna finna det lämpligare att
i Mjällbyby placera en järnvägsman, så torde vara tvifvelaktigt, om det
kan vara lämpligt att nu öppna nämnde station för såsom poststation.

Samtidigt härmed få vi äran meddela, att den nya bibanan till>List-
ershuvud kommer att öppnas för allmän trafik onsdagen den 14 dennes.

Ronneby den 12 jan. 1914.

BLEKINGE KUSTBANOR

K. Alfström

Det måste tilläggas att postdirektionen hade tänkt på åtskilliga detaljer i sin första redovisning och inte minst på personalfrågor. Till dessa hörde t ex frågan om hur man skulle förfara med föreståndaren för lantpoststationen i Mjällby, om denna skulle flyttas till den blivande järnvägsstationen och där skötas av järnvägsbefälet.

Lantpoststationen hade funnits sedan kronobrevbäringsreformen vid 1874 års ingång. Dess föreståndare sedan augusti 1899 var Hanna Andersson. Hon erbjöds att bli föreståndare för poststationen i Unnaryd med bättre villkor men avböjde detta. Hon önskade vara föreståndare även i fortsättningen för lantpoststationen och fullgöra transporter från och till järnvägsstationen med en ersättning av 40 öre per dag. I sitt förslag till poststyrelsen redovisade postdirektionen en sådan lösning.

Poststyrelsens förslag i brevet den 14 januari 1914 omfattade också förslaget

att från tid som poststyrelsen skulle bestämma, postbefordring skulle anordnas på järnvägen i fack med konduktören som bevakare med samtidig indragning av kärppostföringen Sölvesborg - Mjällby,

att en ny lantbrevbäringslinje skulle inrättas i Mjällby samt

att en järnvägspoststation skulle öppnas vid Sölve hållplats.

Ett förslagskontrakt med järnvägsbolaget om fackbefordran och viss tidningsbefordran samt handhavande av poststation i Sölve bifogades brevet. Till brevet den 28 mars 1914 som en följd av återremissen bifogades ett nytt förslagskontrakt med järnvägsbolaget, samt kontrakt med en föreslagen lantbrevbärare på linjen Mjällby-Lörby resp ett nytt kontrakt med poststationsföreståndare Hanna Andersson.

Under mellantiden hade postmästaren i Sölvesborg i ett brev anfört att öppnande av poststation i Sölve "*torde betraktas såsom alldeles obehövt*" med hänsyn till det korta avståndet till Sölvesborg. Den uppfattningen delade inte postdirektionen som ansåg en poststation i Sölve "*mer behövt än vissa andra poststationer, som kommit till stånd, ehuru postdirektionen trots sig icke för det dåvarande kunna föreslå dem till inrättande*". Detta påpekande måste enligt min uppfattning betraktas som en dold anmärkning mot poststyrelsen för tidigare avvikelser från postdirektionens försök till sparsamhet.

Postdirektionens komplettering den 28 mars 1914 innehöll också vissa kostnadsuppgifter samt information om en planerad ny väg mellan Gammalstorp och Ysane.

Sedan förslaget i delvis ändrad omfattning handlagts i poststyrelsen, beslöts om tillämpning från den 1 juli 1914 av den nya organisationen, dock utan att någon järnvägspoststation inrättades. Postens förändringar på grund av den andra etappen av järnvägsbyggnaden redovisades av postdirektionen till poststyrelsen i ett tre sidor långt brev den 21 mars 1917 med det inledande beskedet att järnvägssträckan Listershuvud-Hällevik "*som har en längd av 3,3 km, torde komma att öppnas för allmän trafik inom den närmaste tiden*". I realiteten öppnades denna sträcka för allmän trafik den 4 maj 1917, en förhållandevis ringa försening i jämförelse med den beräkning som görs i nedan återgivna brev.

Blekinge kustbanor.
Trafikchefen.
Telegramadress:
Kustbanans, Ronneby

Postdirektionen i	
Södra distriktet	
INK. 9 - NOV 1916	
Dnr 765	

Till

Postdirektionen i Södra Distriktet.

M a l m ö .

Till svar å ärade skrivelsen den 3 dennes få vi härmed meddela, att nya bandelen Listershuvud-Hällevik beräknas bli-
va färdig i början av nästkommande år, så att med säkerhet kan påräk-
nas, att Hälleviks station är för allmän trafik öppnad nästkommande
1 April. Vi hava tänkt oss denna station såsom förenad post- och järn-
vägsstation, varföre utrymmet är tilltaget med hänsyn härtill, varjämte
blivande stationsföreståndaren Persson är väl förtrogen med postgöro-
mål från sin tjänstgöring som stationsföreståndare i Nosaby för några
år sedan.

Ronneby den 7 November 1916.

Arvid Holmberg

I sin redovisning den 21 mars 1917 anförde postdirektionen bl a, att en järnvägspoststation borde inrättas i Hällevik samt att postbefordran borde vidtas i samma omfattning på den förlängda sträckan som dithills varit fallet på den första delsträckan, dock med reduktion av ersättningen till järnvägsbolaget för konduktörsbevakning av den medföljande posten. Viss omreglering av lantbrevbäringarna i området förslogs också enligt en redovisad detaljerad plan. Vid föredragning av postdirektionens hemställan den 27 mars beslöt poststyrelsen att bifalla den i sin helhet, denna gång utan någon återremiss.

Den tredje etappen av järnvägen redovisades till poststyrelsen i ett brev från postdirektionen den 17 januari 1922. Jag kan inte underlåta att här återge de sex första raderna av detta brev:

"Såsom Kungl. Generalpoststyrelsen har sig bekant, är för närvarande under anläggning järnväg mellan Hällevik och Hörviken, utgörande fortsättning på den förut befintliga järnvägslinjen Sölvesborg-Hällevik. Den nya bandelen, som har en längd av 5 km, beräknas, enligt vad vederbörande trafikchef hit meddelat, komma att öppnas för allmän trafik omkring den 1 februari 1922".

Startdatum för allmän trafik blev denna gång i verkligheten den 14 februari 1922. Beslutet om ny organisation, vilket denna gång helt följde postdirektionens förslag, fattades av poststyrelsen den 10 februari men expedierades inte från Stockholm förrän två dagar efter tågstart. Underhandskontakter gjorde det ändå möjligt att tillämpa den nya organisationen. Detta medförde t ex att den nya järnvägspoststationen med namnet Hörviken kunde fungera från den 14 februari 1922.

I detta sammanhang berör jag inte några detaljer i den drygt fyra maskinskrivna sidor långa redovisningen från postdirektionen av den 17 januari 1922. Något av dess innehåll kommer i stället till synes i berörd poststations avsnitt i det följande, där de olika poststationerna presenteras i den ordning de skulle komma vid en tänkt färd med tåget i riktning från Sölvesborg.

1918-01-01-1956-09-30
Postombud 1956-10-01-1962-06-14

Sölveby

Som framgår av illustrationen på sid 4 ansåg postdirektionen i Malmö i sin redovisning till poststyrelsen den 14 januari 1914, att stationshusen i Sölve och Listershuvud var lämpliga som poststationer. I framställningen föreslog postdirektionen att en poststation skulle öppnas vid Sölve hållplats.

Detta hade järnvägsbolaget inte tänkt sig ursprungligen. Efter postdirektionens förfrågan uppgav bolaget i brev den 29 november 1912 bl a följande:

"Vidkommande Eder fråga, huruvida icke förhållandena vid Sölve station skulle kunna ordnas så, att poststation där kunde inrättas, få vi äran meddela, att nämnda håll- och lastplats kommer att förestås av en banvakt, som i och för linjearbete bliver så mycket och av expeditionsgöromål så litet upptagen, att det icke lämpar sig att för postgöromål inskränka på den tid, han skulle bliva med banvaktsgöromål sysselsatt".

Därmed syntes frågan ha varit avgjord. Men postdirektionen gav sig inte. Efter ny förfrågan besvarade järnvägsbolaget denna på följande sätt i brev den 9 december 1912:

"Beträffande frågan, om vid Sölve hållplats skulle kunna inrättas poststation, så torde detta icke vara omöjligt för den händelse det kan tillåtas, att platsvaktens hustru får biträda med posten, och skola vi lämna definitivt besked, sedan styrelsen i början av januari fått besluta i ärendet."

Det beslutet blev positivt för postdirektionens del och i framställningen till poststyrelsen den 14 januari 1914 vidhölls kravet på en poststation i Sölve. Postdirektionen ändrade inte sin inställning i sitt svar den 28 mars 1914 på den förut omtalade återremissen, detta trots att postmästare Hugo Landergren i ett brev till postdirektionen den 22 februari 1914 hade anfört bl a följande:

"Med anledning av Postdirektionens skrivelse den 13 dennes, dnr 277, får jag vördsamt meddela, att, då Sölve järnvägsstation är belägen på så kort avstånd från Sölvesborgs stad och då de få däromkring boende korrespondenter äro fullt tillfredsställda med att få sin post utväxlad genom lösväska, öppnande av poststation därstädes torde betraktas såsom alldeles obehövt."

Hugo Landergren gav i sitt brev ett extra motiv för obehövligheten genom att påtala att det inte skulle medföra någon besparing att ändra postföringen på linjen Sölvesborg - Norjeby till att utgå från Sölve i stället för från Sölvesborg. Postföraren hade *"förklarat sig ämna uppsäga kontraktet, om postföringen anknötes till Sölve"*. I detta uttalande spårar man förmodandet att avtal med en ny postförare skulle medföra ökade utgifter.

I inledningsavsnittet har jag nederst på sid 6 framfört en egen obevisad slutsats på grund av att postdirektionen vidhöll sin åsikt om att poststationen i Sölve verkligen behövdes. Postdirektör Olof Thormark hävdade detta personligen efter ett besök i området och skrev bl a följande i en promemoria. daterad den 28 maj 1914:

"Jag tillåter mig i detta sammanhang värdsamt omnämna, att jag beträffande poststationerna i Spetsebo och Silvergårde på sin tid anförde: 'Mera betydande hållplatser hava betjänats utan poststation, ofta så att hållplatsföreståndarna tjänstgöra såsom enskilda brevbärare, eller genom lösväska i postkupé. Jag anser, att här ifrågavarande orter icke ännu hava den betydelse, att de icke kunna tillgodoses utan poststation'. Dessa poststationer kommo emellertid till stånd. Då jag ansett poststationen i Sölve vida mer behöfvlig och jag trott Kungl.Styrelsens beslut beträffande Spetsebo m fl poststationer vägledande, har jag icke kunnat underlåta föreslå jämväl poststation vid Sölve".

Poststyrelsens beslut den 5 juni 1914 för tillämpning från halvårsskiftet inneslöt emellertid inte tillkomsten av en järnvägspoststation i Sölve. Där öppnades först med 1918 års ingång en poststation, som inte förenades med järnvägen. Den fick namnet **Sölveby**. Till föreståndare antogs byggnadssnickaren Olof Larsson med 240 kr i årsarvode, ett belopp som också inkluderade transporter från och till järnvägsstationen, vars namn var Sölve (tidtabell och text på sid 2).

Telefonstationsföreståndaren Ebba Hildegard Mårtensson tog över befattningen som poststationsföreståndare den 1 maj 1920. Efter hennes död i december 1941 blev butiksföreståndaren Jenny Paulina Kristina Berndtsson postansvarig. När hon måste sluta 1947, hölls befattningen vakant tills det var möjligt att förena post och järnväg den 1 juli 1948.

Platsvakten Nanny Emelia Svensson fick nu ansvaret för posten till poststationens indragning med september månads utgång 1956. I stället inrättades ett postombud med redovisningsskyldighet till postkontoret i Sölvesborg. Handlanden Ernst Sture Pehrsson ansvarade för detta och var med om dess avveckling den 15 juni 1962, varefter hushållen betjänades med lantbrevbäring.

Namn Mjällby (Mjällby) 1874-01-01–1918-10-31
Mjällbyby 1918-11-01–1920-08-31
Lister-Mjällby 1920-09-01–1974-03-30
Sölvesborg 2 1974-04-01–

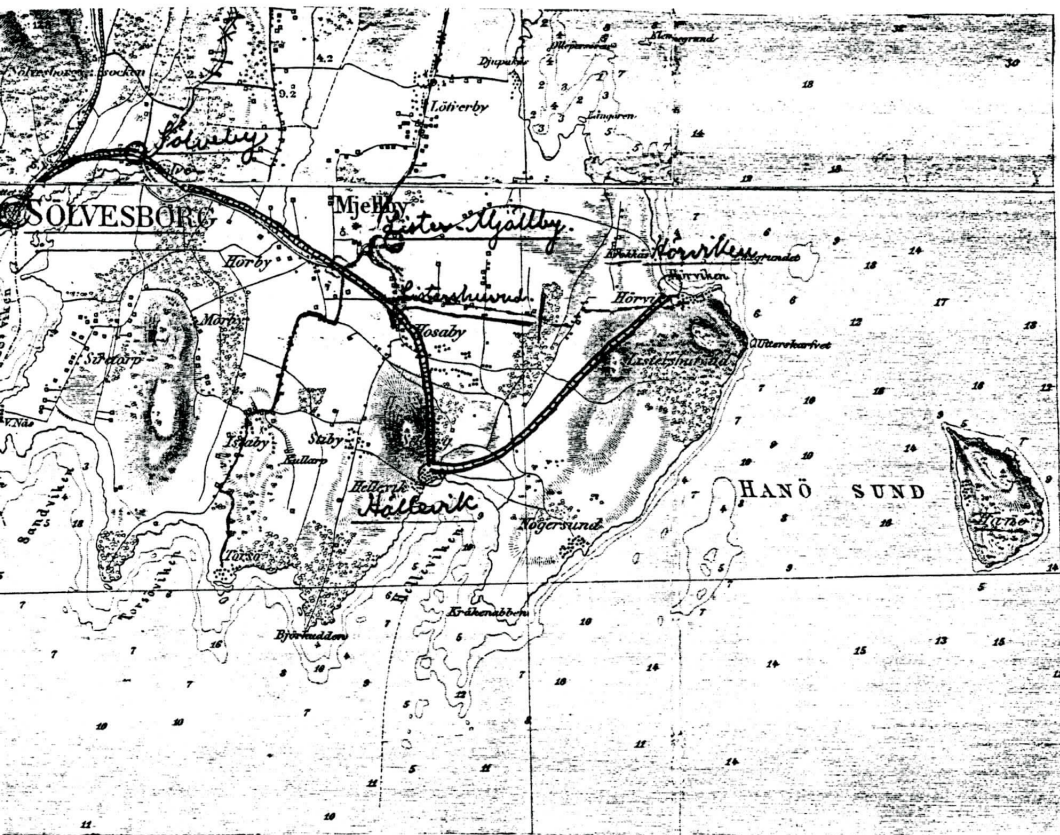
Lister-Mjällby

Som framgår av inledningsavsnittet byggdes järnvägen på Listerlandet i tre avsnitt. Den första 8 km långa sträckan slutade strax söder om Mjällby, en relativt central punkt på halvön, men flera kilometer från höjden med namnet Listers huvud på halvöns ostsida. Jag vet inte varför järnvägsbolaget ville ge namnet Listershuvud åt den blott en kilometer från Mjällbyby planerade stationen (avbildning på sid 4 av brev). I de ursprungliga planerna hade bolaget tänkt sig att stationen skulle ha namnet Listers Hosaby.

I Mjällby fanns sedan kronobrevbäringsreformen 1874 en poststation. Två föreståndare hade skött den, innan Hanna Andersson tog över i augusti 1899. Hennes anställning i postverket var i fara, när man förde på tal att ersätta lantpoststationen med en poststation i järnvägsstationen, en hållplats en kilometer söder om Mjällby kyrkby. Järnvägen var emellertid inte beredd att anordna en förenad poststation där. Dessutom slöt befolkning upp kring sin lantpoststationsföreståndare och postdirektionen förde inte till poststyrelsen fram förslaget om en järnvägspoststation i Mjällby. I sin framställning den 14 januari 1914 avfärdade postdirektionen frågan med orden *"någon väsentlig olägenhet skulle ej uppstå genom att bibehålla poststationen i Mjällby på dess nuvarande plats"*. Tanken på en närliggande järnvägspoststation i den första ändhållplatsen med namnet Listershuvud förföll också, ehuru Mjällby kommunalstämma hade förordat en sådan vid en extra stämma den 30 november 1913. Om lantpoststationen anförde denna stämma i protokollet bl a följande:

"Vad angår Mjällby poststation yrkade man, att den fick bliva kvar å sin nuvarande plats, så mycket mer som användbar lokal för posten totalt saknas å Mjällbyby station, varförutom det framhölls, att det skulle vara hårt och hjärtlöst att beröva nuvarande innehavärinnan av stationen hennes levebröd då hon under en lång följd av år ej allenast till kommunens stora belåtenhet utan, som stämman trodde sig veta, också till postverkets skött densamma".

En privat grupp som representerade samhället hade dessutom i ett brev till postdirektionen den 24 dec 1913 bland fyra punkter "såväl till korresponderande allmänhetens fördel som ock det för postverket enklaste och billigaste" anført den följande: "att upprättandet av någon ny poststation samt postens förläggning till stationerna må anstå tills vidare och åtminstone till dess, att - - - vid stationerna blir anställd sådan personal, att den är kompetent för postgöromål".



Från postdirektionens framställning har jag hämtat detta utdrag ur generalstabskartan, på vilket järnvägens sträckning har ritats in för hand. Ändstationen (hållplatsen) för första delsträckan anges här med skrivstil till Listerhuvud, belägen mellan byarna Mjällby och Hosaby. Föreståndaren vid lantpoststationen i Mjällby hade befolkningens stöd för att vara kvar på sin befattning med lantpoststationen bibehållen. Ett förslag att dessutom inrätta en järnvägsstation vid ändstationen Listerhuvud förkastades under arbetet med organisation av den första etappen. Den andra etappen omfattade sträckan Listerhuvud - Hällevik och den tredje sträckan Hällevik - Hörviken.

Snart sagt hela bygden engagerade sig för bibehållande av lantpoststationen, medan det var delade meningar om behovet av en poststation vid ändhållplatsen Listerhuvud. Ur en drygt två sidor lång handskrivelse den 21 december 1913 till postdirektionen med en stor mängd underskrifter av privatpersoner gör jag följande utdrag:

"Medlemmar av Mjällby församling vilja härmed till Eder framföra våra bekymmer med anledning av framkommet förslag om härvarande urgamla poststations slopande och ny poststations anordnande för församlingen å Listerhuvuds järnvägsstation.

Denna förändring skulle verka till godo endast för Hosaby by och fiskelägena Hörvik, Nogersund och Hällevik, medan den återstående större delen av församlingen därav skulle bli lidande. Till belysande av detta må framhållas, dels att Listerhuvuds järnvägsstation ej är centralpunkt inom församlingen och dels att blott en allmän väg leder förbi densamma.

Kan därför poststationen icke förbliva förlagd å sin nuvarande plats i poststationsförestånderskan Hanna Anderssons bostad, så anse vi med det stora flertalets postintresse inom församlingen vara förenat, att det förslag, som också framkommit, nämligen att poststationen förflyttas från nämnda bostad till lägenhet invid Mjällbybys järnvägsstation, varder genomfört - - -".

Kyrkoherde Carl Adrians namn var det första av undertecknarna. Av handstilen att döma var det också han som utformade skrivelserna och därmed även var dess författare. Även andra skrivelser lades efter hand till det digra målet, däribland en till synes av mindre vikt, vilken återges på nästa sida.

Postmästare Hugo Landergren i Solvesborg anslöt sig i sitt yttrande till postdirektionen den 26 december 1913 till förslaget, att poststationen i Mjällby skulle bibehållas på sin dåvarande plats, där postens storlek enligt hans åsikt var sådan, att den ovillkorligen berättigar till självständig lantpoststation". Denna åsikt styrktes bland annat av den statistik som poststationsföreståndaren på postdirektionens anmodan tog upp under tiden 24-29 december.

Av inledningsavsnittet framgår att vad gäller själva järnvägen blev det inte någon annan ändring än den att från halvårsskiftet övertog tågen befordringen av posten, varigenom kärpostföringen på linjen Solvesborg - Mjällby - Lörby drogs in. Delsträckan på landsvägen mellan Mjällby och Lörby kompensades genom lantbrevbäring.

Poststationsföreståndaren i Mjällby fick ett nytt kontrakt, i vilket fanns inarbetat skyldigheten att fullgöra transporter mellan tågen och poststationen.

Fiskerilaget Välleriks kommunalt
 röstberättigade medlemmar vilka sam-
 mankallats för att yttra sig över bland
 andra frågor även postförhållandenas
 ordnande inom Mjällby socknen beslöt
 på diskussionsmöte besökt av ett 30-tal
 personer, däribland så gott som samtliga
 affärsmän på platsen, att i postfrågan
 enhälligt göra följande uttalande:
 "Mötet uttalar sig för kärrepostens slopande
 och om möjligt poststationer både i Uörby
 vid hållstationen "Mjällby by" och i Uosaby
 vid järnvägsstationen "Listers huvud", men
 skulle det endast bli en poststation i
 inom socknen anser mötet denna bör för-
 läggas till "Listers huvud" i Uosaby under
 villkor att avgående post får intämnas
 i Uörby, vid stationen "Mjällby by"."

Inlyggas:

Vällerik d. 27-12

E. W. Hellgren. 1913

Mötets ordförande.

Postnamnet Mjällby vållade vissa förväxlingar vid sorterings-
 arbete runt om i landet. Järnväghållplatsens namn hade föresla-
 gits bli Mjällby i samband med byggandet, men detta godkändes
 inte på grund av likheten med Mjölby. Kungl Maj:t fastställde i stället
 namnet Mjällbyby. I samråd med järnvägsbolaget beslöt poststyrel-
 sen för tillämpning från den 1 november 1918 att lantpoststationen
 skulle få samma namn.

För poststationens del varade det namnet knappt två år. Redan
 den 1 september 1920 ändrades det till Lister-Mjällby. Någon
 ändring i status för lantpoststationen inträdde inte när andra eller
 tredje etappen av järnvägsbyggnaden genomfördes och först vid 58
 års ålder fick Hanna Andersson finna sig i att bli uppsagd från sin
 befattning.

Vi skriver nu 1928 och den 1 april detta år drogs lantpoststationen
 in och befolkningen fick i sina postärenden vända sig till järnvägs-
 stationen, som även den hade namnet Lister-Mjällby. Fröken
 Andersson fick sålunda lämna över datumstämpel, sigill, försändel-
 seetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsbefälet, i detta fall
 Nils Evald Teodor Olsson.

Denne svarade för post- och järnvägsgrömmål ytterligare några år.
 Han efterträddes 1933 av Edvin Waldemar Wallnäs under den
 närmaste femårsperioden. Därefter ansvarade följande järnvägsan-
 ställda för posten i Lister-Mjällby: Anton Hilding Mathias Lindsten
 (1938-1954), Edvin Waldemar Wallnäs, andra perioden (1955-
 1956). Samarbetet mellan post och järnväg upphörde inte helt med
 nedläggning av persontrafiken vid september månads utgång 1956,
 utan genom ett separatavtal blev Stig Ingvar Andersson ansvarig
 för posten under perioden 1956-1961.

Den 1 september 1961 var det definitivt slut på järnvägspersona-
 lens medverkan. Poststationen höjdes till postexpedition och fick
 under de sista rycken av postverkets slakt på ortnamn vara med
 om ännu en namnförändring, nämligen den 1 april 1974, då namnet
 ändrades från Lister-Mjällby till Sölvesborg 2.

ej poststation

Listershuvud

I tidigare avsnitt har jag avslöjat min förvåning över valet av namn på järnväghållplatsen närmast efter Mjällbyby hållplats, dvs i Hosaby. Det hade på järnvägsbolagets hemställan i en andra omgång fastställts av Kungl. Maj:t till Listershuvud. I närmast föregående avsnitt har berättats om avvägandena mellan att inrätta eventuella poststationer i de båda näraliggande hållplatserna mot att bibehålla lantpoststationen med namnet Mjällby. Det sistnämnda alternativet segrade ju. Men invånarna i området kring Hosaby gick länge och drömde om att få en egen poststation i hållplatsen med namnet Listershuvud.

De gjorde en framställning om detta i juni 1938. Efter en i tiden långt utdragen utredning blev denna föremål för beslut i poststyrelsen den 18 oktober 1940. Beslutet blev att framställningen inte skulle föranleda någon åtgärd.

Som framgår av tidigare avsnitt hade frågan varit aktuell redan 1913. Den extra kommunalstämman i Mjällby den 30 november hade uttalat sig för en poststation "vid Listershuvud, från vilken lantbrevbäringslinjerna till fiskelägena komme att utgå". Poststyrelsens beslut den 5 juni 1914 om postbefordran på den första etappen av järnvägsbyggandet omfattande inte något beslut om en poststation vid Listershuvuds anhalt. Det största skälet till avslaget torde ha varit att vederbörande järnvägsbefäl saknade erforderlig kompetens eller var på grund av spridda göromål förhindrad att regelbundet fullgöra posttjänst.

Frågan aktualiserades åter, när järnvägen byggdes vidare. Postdirektionen anmodade den 9 december 1921 poststationsföreståndare Hanna Andersson i Lister-Mjällby (som namnet var på hennes poststation sedan den 1 september 1920) att uttala sig, dels om behovet av en poststation i Hörvik och dels om en sådan i Listershuvud. Hon formulerade sig på följande sätt i en del av sitt två sidor långa svar:

"Att inrätta poststation i Hörvik kan nog anses vara lämpligt sedan platsen blivit försedd med järnväg. Fyr- och lotsstationen på Hanö skulle då få det bättre ställt i postalt hänseende, ävenså fiskeläget Krokås, som ligger cirka 10 minuters väg ifrån Hörvik ävensom östra delen av Hosaby eller den del som ligger ikring järnvägsstationen Hörvik.

Att däremot inrätta poststation i Listershuvud som ligger i Hosaby (ryktesvis har här meddelats att denna järnvägsstation skall i och med Hörvik-järnvägens öppnande indragas till anhaltstation) synes vara mindre lämpligt, alldenstund under förutsättning att poststation blir inrättad i Hörvik, denna poststation kommer att ligga i östra delen av Hosaby; byn gränsar i övrigt till två byar med poststationer. I söder från Listershuvuds järnvägsstation, som ligger i västra delen av Hosaby, beräknas 15-20 min väg till Hälleviks - och i norr till denna poststation 10-15 min väg, så för denna by synes vara väl sörjt i postalt hänseende. Någon eller några av dessa poststationer torde väl kunna tillgodose Hosaby bys postala krav under förutsättning att deras krav ställa sig inom rimlighetens gränser. Byn består i huvudsak av mindre bönder och torpare; något industriellt företag finnes icke, ej heller tjänstemän av något slag. Kommer framställning om poststations öppnande i Listershuvud att bifallas, då kommer sannolikt varje by och fiskeläge inom postområdet att göra framställning om poststation".

I redovisning av ärendet till poststyrelsen den 17 januari 1922 påtalade postdirektionen att en eventuell poststation i Listershuvud skulle "komma att ligga på endast 15 minuters avstånd från poststationen i Lister-Mjällby, en anordning som torde få anses vara mindre lämplig".

Som framgår av det sista avsnittet i detta häfte avsåg postdirektionens beslut den 10 februari 1922 inrättande av en poststation med namnet Hörviken. Dessutom gjordes vissa förändringar av lantbrevbäringen i området, men i Listershuvuds station öppnades inte någon poststation.

Det framgår av andra stycket på sidan till vänster att det inte heller blev gehör för den framställning som gjordes 1938 om att en poststation skulle inrättas i Listershuvud.

1917-05-15-1974-03-30
 Namn Sölvesborg 3 1974-04-01-1994-10-31
 Sedan åter som Post-i-butik

Hällevik

I inledningsavsnittet har nämnts hur postdirektionens redovisning av postal omorganisation i anslutning till den andra etappen av järnvägsanläggningen inte vållade några komplikationer för poststyrelsens handläggare. Postdirektör Olof Thormark daterade den 2½ sidor långa redovisningen den 21 mars 1917 och redan den 27 mars godkändes den utan förbehåll *"för tillämpning från den tidpunkt järnvägssträckan Listershuvud-Hällevik upplåtes för trafik"*.

Omorganisationen innebar i stora drag att en poststation skulle inrättas i Hällevik att handhas av föreståndaren för trafikstationen mot ersättning av 300 kr i årsarvode samt att de båda lantbrevbäringslinjerna Mjällby - Hällevik och Mjällby - Nogersund skulle dras in.

I verkligheten påbörjades den nya organisationen inte förrän tio dagar efter tågstarten. Det lär ha varit den 4 maj 1917, som den 3 km korta sträckan Listershuvud-Hällevik öppnades för allmän trafik, även om postdirektionen i ett brev till poststyrelsen den 30 april 1917 anförde att detta skulle ske den 5 maj. I fortsättningen av det brevet uppgav postdirektionen bl a följande:

"Trafikchefen har anhållit, att poststationen i Hällevik icke måtte öppnas förrän den 15 nästa maj, då stationshuset å platsen ännu icke är fullt färdigt, och poststationen därför ej lämpligen kan inrymmas i detsamma före den 15 maj".

Detta blev också startdagen för poststationen med namnet Hällevik. Järnvägsmannen Emil Persson blev ansvarig för både post och järnväg med erfarenhet av motsvarande arbete i Nosaby under tio år.

Efter Perssons död i april 1930 var befattningen vakant tills den formellt tillsattes den 1 november med Carl August Nilsson. Denne avled i december 1935. Därefter svarade följande järnvägsmän för posten Hällevik till dess persontrafiken på järnvägen lades ner den 1 oktober 1956: Olof Persson (1936-1939), Otto Hjalmar Holm (1939-1948), Gustav Magni Virderot (1948-1951), Edvin Waldemar Wallnäs (1951-1955) och G H Kjerstensson (1955-1956).

Sonja Svensson, som hade varit postbiträde vid den förenade poststationen, blev nu föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Ingrid Barbro Irene Wildt-Persson vikarierade för henne den sista tiden, innan Sonja fick pension med 1972 års ingång.

I maj 1973 flyttades poststationen till ändamålsenliga och renoverade lokaler i f d järnvägsstationen och höjdes till postexpedition den 1 april 1974. Samtidigt ändrades dess namn till Sölvesborg 3. Med ny terminologi blev benämningen (lokal)postkontor 1977.

I publikationen "Meddelande Minnespoststämplar" nr 21/1994 uppgavs att *"fr o m 1994-10-31 ändras serviceformen i Hällevik från Postkontor till Lantbrevbäring med utgångspunkt Sölvesborg 1"*. Detta betyder med andra ord att postkontoret drogs in. Det har senare återupprättats, nu som "post-i-butik" hos Simonssons Livs.

1922-02-14-1974-03-30
 Namn Sölvesborg 4 1974-01-01-1992-03-31
 Därefter åter som post-i-butik med namnet Hörviken

Hörviken

I inledningsavsnittet har jag kort berört de postala förändringarna i anslutning till att tredje etappen av "vår järnväg" blev klar för trafik. Postanstaltsförteckningen utökades den 14 februari 1922 med namnet Hörviken och det var just denna dag som den sista, 5 km långa, delen av järnvägen öppnades för allmän trafik.

Att poststationsföreståndaren i Lister-Mjällby var positivt inställd till en poststation i Hörviken framgår av citatet nederst på sid 16 i hennes yttrande till postdirektionen i Malmö i december 1921.

Postdirektionen redovisade ärendet i en fyra sidor lång skrivelse till poststyrelsen den 17 januari 1922. Ur inledningen hämtar jag bland annat följande text:

"Den nya bandelen, som har en längd av 5 km, beräknas, enligt vad vederbörande trafikchef hit meddelat, komma att öppnas för allmän trafik omkring den 1 februari 1922. I samband därmed synes poststation böra inrättas i Hörviken, linjens slutstation, samt, postbefordran anordnas å hela järnvägslinjen Sölvesborg-Hörviken i samma utsträckning som å den nuvarande järnvägssträckan Sölvesborg-Hällevik".

Postdirektionen uppgav bl a att den föreslagna nya poststationen skulle "komma att tillgodose Hörviks fiskeläge jämte Krokås och östra delen av Hosaby samt innevånare å Hanö".

Tf postdirektör Arvid Bildt hade personligen besökt området och kunde i sin framställning till poststyrelsen delge sin uppfattning med bl a följande uttalande:

"Hosaby by sträcker sig från Listerhuvuds station ända fram till närheten av Hörvikens station. Byns östligast belägna gårdar få sålunda sina postala behov fullt tillfredsställande tillgodosedda genom en poststation i Hörviken. De västligaste gårdarna, som äro belägna omkring Listerhuvuds station och varest de största posttrafikanterna äro bosatta vore givetvis bäst betjänade av en poststation i Listershuvud. Denna skulle emellertid komma att ligga på endast 15 minuters avstånd från poststationen i Lister-Mjällby, en anordning som torde få anses vara mindre lämplig."

Den befintliga lantbrevbäringen mellan Lister-Mjällby och Hörvik ansågs genom tillkomsten av poststationen i Hörviken inte längre vara berättigad. Den drogs emellertid inte in men avkortades så att den slutade i Hosaby. Därigenom blev de postkunder tillgodosedda som i första hand skulle ha haft nytta av en önskad poststation i Listershuvud, berörd i avsnittet på sid 16-17.

Inte förrän i sista stund blev startdagen för järnvägen fastställd. Från postdirektionen skickades den 11 december kl 18.50 ett telegram till poststyrelsen med texten "Bandelen Hällevik-Hörviken öppnas för trafik tidigast den 14, Vidare framdeles".

Två dagar senare, kl 16, inlämnades det telegram, vars utskrift i Stockholm återges i till 80% förminskat faksimile på nästa sida. De nya postanordningarna kunde tack vare förberedelserna samordnas med tågstarten den 14 februari 1922, som sålunda blev födel-sedag för poststationen med namnet Hörviken.

Där blev Carl August Nilsson ansvarig för järnväg och post. När han flyttade till Hällevik den 1 november 1930, tog Axel Theodor Säll över och blev kvar i drygt 20 år. Efter honom svarade följande odinarie och vikarierande järnvägsföreståndare för posten: H G A Book och S E Hällgren (1951) samt Folke Leonard Högman (1951-1954). När den sistnämnde slutade på sommaren 1954, uppehölls befattningen på vakans av Ingvar Clemedtsson tills persontrafiken lades ner den 1 oktober 1956. Därmed var det slut på förening av post och järnväg. Ella Gurli Adelfjärd, som varit poststationsföreståndare i Gladsax under drygt sex år, fick nu ta över ansvaret. Efter beviljad framställning från telekommissarien i Kristianstad fick hon också fullgöra vissa telegromål.

Tecknet * utmärker punkt, komma, kolon eller semikolon.
" I parentes.
" = mellan helt tal och bråk utmärker blandat tal, ex. 6 = 1/2 betyder 6 1/2.



TELEGRAM.
KUNGL. TELEGRAFVERKET.



MÄLMÖ M153/13 12W 13/2 16 =

Walter Lindblad MS 64 2
POSTSTYRELSEN STOCKHOLM 3.09

Walter Lindblad 14/2 1922
Post- och Telegrafverket

BANDELEN HÄLLEVIK HÖRVIKEN ÖPPNAS IMORGON

BESLUTADE POSTANORDNINGAR. VIDTAGA SAMTIDIGT

POSTDIREKTÖREN

I maj 1973 flyttades postlokalen till renoverade utrymmen i den gamla lanthandeln vid hamnplan. Den 1 april 1974 höjdes poststationen till postexpedition och fick namnet Sölvesborg 4. Med ny terminologi blev postexpeditionen "postkontor".

I publikationen "Meddelande Minnespoststämplar" nr 21/1994 uppgavs att "fr o m 1994-10-31 ändras serviceformen i Hörvik från Postkontor till Lantbrevbäring med utgångspunkt Sölvesborg 1". Detta betyder med andra ord att postkontoret drogs in. Det har senare återupprättats, nu som "post-i-butik" hos Thomsö Matnära AB. Jag har inte tillgång till annan dokumentation än "Meddelande Minnespoststämplar" och Postens interna telefonkatalog och har därför inte haft någon möjlighet att checka upp tidpunkter för senast angivna förändringar men ställer mig frågande till om inte aytalen om post-i-butik i Hällevik och Hörvik fanns redan när lantbrevbäringen inrättades. Försök att finna uppgifter om "post-i-butik" på Postens hemsidor i Internet har inte gett något positivt resultat