

Erik Lindgren

Nr 17856
KUNCL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Tale den 7 DEC. 1904

Trafikafdelningen.

Nr 6834 (3503)

1904 den 7 December exp. Skrifv.
till Kungl. i Södra dist.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen:

Meddelande till...

Kungl. Järnvägsstyrelsen har äran härigenom meddela, att Kungl. Maj:ts den 4 november 1904 förklarar hinder från Kungl. Maj:ts sida icke möta, att stationerna å Alnaryd-Eringsboda järnväg må benämnas Blåningsmåla, Svarthöfden och Eringsboda. Stockholm den 6 december 1904.

Sten Stenström

Sten Stenström

Jan 1909

Carl Stenström

Trafikbyrå

Nr 2448.

POSTEN VID KRÖSNABANAN

- Älmeboda
- Rävemåla
- Yxnanäs
- Eringsboda
- Svarthöfden
- Blåningsmåla
- Alnaryd
- Tving
- Nättraby
- Nättrabyhamn



Innehåll:

Inledning	sid 3	Alnaryd	sid 15
Postinspektionens redovisningar och poststyrelsens beslut	6	Blåningsmåla	16
Nättrabyhamn	9	Svarthövden	16
Nättraby	11	Eringsboda	17
Björkeryd	12	Yxnånäs	19
Tving	13	Rävemåla	20
		Älmeboda	21

Inledning

Krösånbanan var ett av de namn i folkmun som gavs åt den smalspåriga järnvägen som i tre etapper växte norrut från Nättraby i Blekinge, Nättraby-Alnaryd, Alnaryd-Eringsboda och Eringsboda-Älmeboda. En fjärde etapp, Älmeboda-Ingelstad var projekterad men kom aldrig till utförande. Vissa spår av ett påbörjat schaktningsarbete kan dock skönjas ännu åtta decennier efter att de påbörjades.

Järnvägen var av modifierad décauvilletyp, 49 kilometer lång med endast 600 mm spårvidd. En hel del människor fann sig ha anledning att göra sig lustiga över lilleputtbanan. Det sades t ex att när loket hade svårt att klara en stigning, fick bara 1:a klass-passagerarna sitta kvar i tåget och 2:a klass-passagerarna fick stiga av och gå till fots, medan 3:e klassens folk blev anmodade att skjuta på.

Vid vissa tillfällen, t ex när lövmarknaden firades i Karlskrona eller "tosia bonnadan" i Ronneby, användes även 4:e klass på tåget. Det var godsfinkan, där konduktören lät stuva in överförfriskade marknadsbesökare. På finkans hårda golv kunde de skakas nyktra innan de kom hem och visade upp sig för sina bättre hälfter. Många var dock inte tillräckligt nyktra för att veta när de skulle hoppa av tåget och en och annan steg av i Svarthövden i stället för Blåningsmåla eller fortsatte ändå längre norrut.

Namnet "Krösånbanan" lär järnvägen ha fått för att många valde att fara på den när de skulle plocka lingon (krösen på dialekt). Ursprunget har till och med förvrängts på så sätt att man kunde gå längs banan och plocka lingon medan tåget tog sig upp för de brantaste backarna. Men visst var järnvägen av betydelse för trakten under de fyra decennier som tåget töffade fram. Man kan enligt vad min chef och gode vän vid postdirektionen i Malmö Lorentz Bjurman, en gång yttrade, gärna citera Runebergs ord om Lotta Svärd: "Mycket tålde hon att skrattas åt, men mera hedras ändå".

Journ. Nr. 20
 App. Nr. 20

TELEGRAM. 10550

Kongl. Generalpoststyrelsen.
 Stockholm den 24 MAJ 1895

Generalpoststyrelsen
Stockholm

KONGL. TELEGRAFVERKET.

1894

Jef.	Införande i	Nr.	Ord.	Cl.	Datum	Jef.	Fr.
<i>L. Malin</i>		<i>3707</i>	<i>26</i>	<i>1895</i>	<i>24/5</i>	<i>945</i>	

Nättraby - Alnaryds järnväg öppnas i morgon. Beviljades till i synlighet med järnvägsstyrelsens förslag, postbefordran villager i posttidtabell erhålles först sist dag.
Postinspektör

1895 den 24 Maj anm. i K. P. S. och exp. telegr. till Ringe i Södra dist. i exp. samt. Rungene.
W 1550 1894

G. af Myr Exp. *af Lis*

Banan hade faktiskt större betydelse för de trakter den genomlöpte än man kan tänka sig vid jämförelse med dagens moderna trafikmedel. När järnvägen var färdig på hela sträckan till Älmeboda inrättades en postkupé, **PLKP 118**, som under de första 20 åren gick mellan Älmeboda och Nättraby men sedan följde med tågsättet till Nättrabyhamn.

Företaget fick på 1930-talet i allt för hög grad känna av konkurrensen från tilltagande motorism på vägarna. Banan slutade trafikeras 1936 och en busslinje ersatte den på sträckan Älmeboda-Nättrabyhamn-Karlskrona. I bussen inreddes en avdelning som packvagn och arbetsplats för mannen på postkupé 118. Det var ett experiment, som inte ledde till någon efterföljd på svensk landsbygd. Det var svårt att arbeta i bussen på krokiga och skakande vägar, men man gav inte upp experimentet förrän efter tio år. En av mina arbetskamrater på postkontoret i Växjö, Yngve Möller, har berättat för mig om sin tid på detta märkliga unikum i svensk posthistoria. Under min tid som "andreman" på postkupé 141 några år efter andra världskrigets slut upplevde jag premiären på sortering av post i en buss under gång. Det var den buss som i anslutning till tågets ankomst till Malmö transporterade avgående utrikes post till väntande flygplan på Bulltofta. I postkupén på tåget hade vi inte avslutat värdebrevkuverten till långt avlägsna länder då dessa skulle kompletteras med flygpost som lämnats in på kvällen i Malmö och andra sydsvenska orter. Det var dessa brev som sorterades i bussen under den korta färden till Bulltofta. Det var hektiskt och, skulle jag vilja säga, farligt att arbeta med detta när bussen svängde runt gathörnen innan den kom fram på sista "rakan" mot Bulltofta. Därför skyndade man sig att klara breven innan bussen startade så att man kunde begränsa verksamheten under färden till att knyta om och plombera postpåsarna. Jag har alltså självupplevda minnen likvärdiga med Yngve Möllers, ehuru under en långt kortare period.

Även om det fanns busstrafik i järnvägens regi, måste bolaget år 1939 säga upp avtalet med posten om skötseln av poststationerna. Nu skymtar man en företeelse som är helt främmande för 1990-talets postverk, dess sociala funktion. Järnvägens stationsföreståndare fick nämligen i de flesta fallen anställning av posten som föreståndare för separata poststationer i stationshusen, vilka i flera fall köptes

av föreståndarna. Även järnvägsbolagets buss med inredd postkupé upphörde, dock inte förrän långt senare. Den ersattes den 3 juni 1946 med postföring i SJ:s regi från Karlskrona. I den följande framställningen tänker vi oss en resa norrut med start vid stationen utanför kyrkan i Nättraby, den station som fick namnet Nättrabyhamn. Det blir på så sätt en geografiskt ordnad resa men inte någon resa i tidsföljd efter poststationernas tillkomst. Några fanns ju innan järnvägen byggdes och andra kom till senare. Under resan nämner jag de personer som haft hand om posten på resp stationer och berättar i övrigt om postala förändringar på platserna i den mån jag kunnat spåra dem i arkiven. Före "resan" gör jag en sammanfattning över något av den redovisning som postinspektören i Malmö gjorde till poststyrelsen inför varje utbyggnad av järnvägen.



Sveriges hittills enda kända landsvägspostkupé användes under tio år.



Postinspektionens redovisningar och poststyrelsens beslut

I ett brev till poststyrelsen den 26 oktober 1894 anmälde postinspektionen i Malmö att järnvägen beräknades bli upplåten för allmän trafik under året och föreslog indragning av poststationerna i Fridlevstad och Tving vid tidpunkten för den väntade tågstarten. Motiveringen var att förenade post- och järnvägsstationer skulle kunna öppnas i relativ närhet. Postinspektionen bad därför att kontrakten med de berörda poststationsföreståndarna skulle få sägas upp före oktober månads utgång. Uppsägningstiden var tre månader. I vissa kontrakt fanns emellertid en klausul, som i stort sett gick ut på att uppsägning kunde ske utan föregående varsel om en järnväg byggdes i poststationens närhet. I Fridlevstad anade man vad som var på gång. Folkskolläraren Johs. Rosén och kyrkoherden Otto Hallbäck skrev ett brev till poststyrelsen den 31 oktober med begäran att få behålla poststationen. Till brevet fogades en petitionslista med underskrifter av 28 personer i Fridlevstad, Pålstorp, Mummelycke och Perstorp med flera byar som stödde framställningen. Det skulle senare visa sig att petitionen inte hade någon verkan.

*Med återopande af Kongl. Styrelsens
skrifvelse den 30 d. 10. 1894, N:o 10123
1532,
Trafikbypån, får jag härmed vördsamt öfver-
sända behörigen bevitnade bevis om skedd
uppsägning af de med ektefru Hilda Katar-
rinn Melén i Fridlevstad och telekarer J.
Welanders i Tving upprättade kontraktet
om poststationernas i Fridlevstad och Tving
skötande. Postkontoret i Karlsterna den 18
november 1894.*

Melander

Järnvägsbyggandet försenades och postinspektionen måste meddela poststyrelsen att de uppsagda föreståndarna för poststationerna i Fridlevstad och Tving vidtalats "att fortfarande tills vidare förestå samma poststationer, mot åtnjutande av arvoden till enahanda belopp, som därför nu utgår, eller 150 resp 200 kronor, efter år räknat". I ett brev den 25 februari 1895 kunde postinspektör Victor Melander precisera de förändringar som han ansåg lämpliga att genomföra, när järnvägen skulle öppnas för allmän trafik, nämligen att utöver poststationerna i Fridlevstad och Tving även dra in kärreposten på linjen Rödeby-Eringsboda. I stället skulle postföring inrättas med gående bud två gånger i veckan fram och åter på en ca 13 kilometer lång linje Alnaryd-Eringsboda. Med ett tåg om dagen i varje riktning skulle på järnvägen mellan Nättraby och Alnaryd anordnas "postbefordran i låst fack under vård och beledsagande av postvaktbetjänt". Vidare skulle poststationer öppnas i trafikstationerna Björkeryd, Tving och Alnaryd. Någon poststation skulle däremot inte öppnas i bolagets expeditionslokal i Nättraby; där fanns redan på andra sidan spåren en poststation som var förenad med järnvägsstationen på Blekinge kustbana. För den nya landsvägspostföringen mellan Alnaryd och Eringsboda hade ett förslagskontrakt upprättats med torparen Håkan Olsson i Kålshult. Man hade vidtalat honom att gå med posten för kr 1:25 per tur fram och åter. Den "postvaktbetjänt" som skulle följa med posten (för dess bevakning) visade sig bli tågets konduktör enligt avtalet mellan posten och järnvägsbolaget. Victor Melander skrev också att "samtliga de nu föreslagna förändringarna torde böra träda ikraft först åtta dagar efter det att järnvägen upplåtits för allmän trafik". Denna önskan motiverade han med följande ord, vis av erfarenhet från flera andra tågstarter med postföring:

"Olägenheter av flera slag hava nämligen i de allra flesta fall uppstått, då postbefordran skolat vidtaga samtidigt med järnvägs öppnande, olägenheter vilka haft sin grund däri, att först en eller två dagar före järnvägs upplåtande för allmän trafik till Kungl. Generalpoststyrelsen eller Postinspektionen ingått anmälan därom".

Järnvägsbolaget tilläts börja med provisorisk trafik den 25 maj 1895 och den nya postorganisationen började tillämpas den 1 juni 1895. Den nya järnvägen invigdes dock inte

förrän den 1 november 1897. Landshövdingen, greve G Wachtmeister förrättade invigningen. Från Nättrabyhamn, där det ännu inte fanns något stationshus, kunde man ta ångbåten till Karlskrona. Den avgick ca 10 minuter efter tågets ankomst och nådde Karlskrona på 35 minuter.

Andra etappen på järnvägen norrut blev för postens del verklighet den 1 juli 1905, då förenade poststationer öppnades i Blåningsmåla, Svarthövdén och Eringsboda. Den dit-tillsvarande lantpoststationen i Eringsboda drogs in. Även den gången blev det ett litet glapp mellan järnvägens ibruktagande och postens medverkan. Etapp 2 av järnvägen, dvs sträckan Alnaryd-Eringsboda invigdes nämligen den 25 juni 1905. En följd av att tågen gick fram till Eringsboda blev att postföraren på landsvägslinjen sades upp. Föreståndaren för lantpoststationen i Eringsboda, färgerifabrikören Jöns Andersson, miste också sitt postjobb.

Tredje etappen medförde bland annat att posttrafik öppnades på hela sträckan Nättrabyhamn-Älmeboda den 20 december 1910. Järnvägen hade avsynats den 15-16 december av Arvid Ugglavärd vid Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen. Han ansåg den vara i sådant skick att den fick öppnas för trafik, men den formella invigningen ägde inte rum förrän den 29 december 1910 med stor invigningsmiddag i Älmeboda prästgård. Postens anslutning redan den 20 december föregicks av en omfattande skriftväxling mellan postinspektionen i Malmö och andra berörda instanser eller rådgivare. Kronofogden bekräftade t ex efter en förfrågan från Malmö den 24 augusti 1910 att någon kärrpostföring från Linneryd över Älmeboda till Rävemåla inte längre skulle behövas. Han menade också att lantbrevbäringen från Älmeboda utan olägenhet kunde anknytas till den blivande järnvägsstationen i Älmeboda och att lantbrevbäringen Rävemåla-Ödemåla kunde utgå från järnvägsstationen i Rävemåla. Vidare ansåg han att postgången i den sydliga delen av Älmeboda socken skulle förbättras om man bytte ut lantbrevbäringen från Rävemåla till Abrahamshult med en lantbrevbäring som gick från Yxnänäs och fick en annan sträckning.

Postdirektör Olof Thormark i Malmö redovisade sin utredning till poststyrelsen den 17 november 1910. Han föreslog indragning av lantpoststationerna i Älmeboda och Rävemåla samt att förenade post- och järnvägsstationer skulle inrättas i Yxnänäs, Rävemåla och Älmeboda. De postanställ-

da som på grund av omorganisationen skulle mista sina kontrakt, var poststationsföreståndarna i Rävemåla och Älmeboda, Frans August Sandgren och Hilma Matilda Eliasson samt lantbrevbäraren på linjen Rävemåla-Abrahamshult, korpralen Elof Stenlund i Skräddaremåla. Dessutom skulle kyrkvärden Lorentz Ek i Rävemåla mista sitt kontrakt om postföring med häst och vagn på linjen Linneryd-Rävemåla. På grund av en klausul i kontrakten upphörde dessa kontrakt utan föregående uppsägning. Om vissa andra förändringar på den småländska sidan i anslutning till järnvägens tilkomst har jag berättat i boken "Kongaposten" (ISBN 91-970657-4-9).

Nättrabyhamn (Nättraby socken) Poststation 1910-06-01--1954-12-31

Det fanns inte något stationshus i Nättrabyhamn när tågen började gå. Ett sådant uppfördes emellertid 1908, men inte förrän den 1 juni 1910 började postverket använda sträckan mellan Nättraby och Nättrabyhamn. Då öppnades en poststation (Poststyrelsens diarienummer I B 1910:808 och 855).

Eringsboda—Nättrabyhamn.

(Från och med den 1 juni 1910.)

Plk. 118	Brl.		Km.			
Tåg 1.	Tåg 3.					
5 ²⁰	10 ⁴⁵	.....	—	Eringsboda	10 ¹⁵	5 ⁵
5 ³¹	10 ⁵⁹	.....	4	Svarthöfden	10 ³	4 ⁵³
5 ⁴⁶	11 ¹¹	.....	7	Blåningsmåla	9 ⁵¹	4 ⁴¹
6 ⁹	11 ³³	.....	13	Alnaryd	9 ³²	4 ²¹
6 ²⁶	11 ⁴⁶	.....	16	Tving	9 ¹⁵	4 ¹
7 ³	12 ¹²	.....	23	Björkeryd	8 ⁴⁹	3 ³¹
7 ²⁴	12 ³³	.....	29	Nättraby 38	8 ²⁶	3 ⁷
1/0—30/0					Tåg 2.	Tåg 4.
Fk.	Fk.				Brl.	Plk. 118
Tåg 1.	Tåg 3.	Tåg 5.				
7 ³³	12 ³⁹	7 ¹⁴	—	Nättraby	8 ²¹	3 ¹
7 ⁴⁰	12 ⁴⁵	7 ²⁰	31	Nättrabyhamn	8 ¹⁵	2 ⁵⁵
					Tåg 2.	Tåg 4.
					Fk.	Fk.

En framställning om en poststation i Nättrabyhamn gjordes den 11 november 1908 av bl a fil kand Ivar Ugglå och agronom Gerhard Leijonhielm. Under den följande remissbehandlingen uttalade poststationsföreståndare Lindström i Nättraby att en blivande poststation vid hamnen blott komme att betjäna 22 personer "vilkas förbrukning av frankotecken f n utgör tillsammanslagt 300 å 350 kronor för år". Han skrev också att "avståndet från Nettraby till Nettraby Hamn, 1 kilometer, kan näppeligen motivera tillkomsten av poststation vid Nettraby Hamn. Med långt större skäl borde då poststation anordnas vid hållplatserna Skärfva och Rosenholm, vilka äro belägna på 3 kilometers avstånd från närmaste poststation". Postmästare Måns Svenson i Karlskrona var däremot inte så avvisande i sitt yttrande den 22 april 1909:

"Nettraby hamn ligger i själva kyrkbyn, i kyrkans omedelbara närhet, och inrättandet av en poststation där skulle givetvis kunna medföra avsevärda fördelar såväl för därstädes bosatta korrespondenter som för det ganska stora antal stadsbor, som under sommarmånaderna slå ner sina bopålar där i närheten. Dessutom är jag övertygad om att det skulle vara gagneligt även för poststationen i Nettraby, om någon del av dess poströrelse bleve överflyttad till Nettraby hamn".

Trots postmästare Svensons tillstyrkande beslöt poststyrelsen den 30 april 1909 att framställningen om en poststation i Nättrabyhamn inte skulle bifallas. Som framgår av tidigare text blev det emellertid snart nog ändring av det beslutet och från poststationens öppnande den 1 juni 1910 blev stationsföreståndaren Wictor Emanuel Svensson ansvarig för posten. Han hade dessförinnan vikarierat fyra år på motsvarande befattning i Tving. Hans tid i Nättrabyhamn blev kort och den 20 december 1910 fick han förflyttning till Älmeboda. Ända till och med februari 1924 uppehölls nu befattningen i Nättrabyhamn av Axel Henrik Johansson som vikarie samt under vissa tider av några andra som inte finns anoterade i personaluppgifterna. Den 1 mars 1924 blev Ernst Isaksson ordinarie föreståndare. Han avled i maj 1932 och efter ytterligare en vakansperiod tog Robert Karlsson över den 1 juli 1932. Han hade svarat för de förenade poststationerna i Blåningsmåla 1920-1929 och Alnaryd 1929-1932. Den 1 februari 1939 fick han förflyttning till Eringsboda och Ernst Jonsson tog över. Poststationen fanns kvar lång tid efter att järnvägstrafiken upphört och drogs in med 1954 års utgång.

Poststation 1871-06-01--1954-12-31
Postexpedition 1955-01-01--1977-06-30
"Postkontor" 1977-07-01--

Nättraby (Nättraby socken)

Strategiskt förlagd vid diligenslinjerna Kristianstad-Karlskrona och Växjö-Ronneby-Karlskrona öppnades en poststation i Nättraby den 1 juni 1871. Lantbrukaren Eric Martin Sjögren blev föreståndare. Ersättningen för att han skötte poststationen och höll lokal med värme och ljus m m fastställdes till 200 riksdaler om året. "Posthuset" fanns redan när poststationen öppnade, eftersom det varit angöringspunkt för diligenserna. Byggnaden hade för övrigt uppförts omkring 1815 av Carl Fredrik Ljungstedt, som var postmästare i Karlskrona 1796-1824, från 1812 med postdirektörs titel. Initiativtagare till poststationen var f d statsrådet C Ehnemark, som fick stöd i ansökan av landshövdingen.

Genom poststyrelsens beslut i januari 1874 höjdes årsarvodet för Sjögren till 300 kronor (man övergick det året från riksdaler till kronor i svensk valuta). I ett cirkulär i september 1875 anmodades postmästarna att lämna uppgifter till poststyrelsen om poststationer med ringa frimärksförsäljning. Efter undersökning svarade postmästare Johan Floridan Ejserman i Karlskrona den 29 februari 1876:

"Alla de stationer som sagde uppgift upptager, bör, med undantag möjligen av Eringsboda, utan synnerligt men för den korresponderande allmänheten, kunna indragas och postbefordringen till vederbörande tjänstemän och betjänte ordnas på ett för Postverket mindre betungande sätt än som nu sker".

Den återopade uppgiften avsåg poststationerna i Nättraby, Hjortsberga, Fridlevstad, Tving, Eringsboda, Ramdala, Torhamn, Sturkö, Tjurkö, Hasslö och Aspö. Förutom den uppgiften, med specifikation över frimärksåtgången vid varje poststation halvårsvis under åren 1874 och 1875, fanns två andra bilagor i postmästare Ejsermans brev till poststyrelsen. I den tredje bilagan uppgavs att kyrkvaktaren Gustaf Andersson i Förkärla åtagit sig "i fall Nettraby station kommer att indragas att fortskaffa tjänsteförsändelser till Nettraby distrikt varje lördag mot en ersättning av 40 kronor årligen. Stationen kostar 300; således en minskning av 260 kronor".

Det blev inga omedelbara åtgärder, men några av de nämnda poststationerna fick stryka på foten, som man säger, när lantbrevbäring infördes med 1878 års ingång. Poststationen

i Nättraby fick vara kvar, men den flyttades den 8 juni 1889 till järnvägsstationen. Dessförinnan hade poststationen bytt föreståndare på grund av Sjögrens död i mars 1883. Änkan Carolina Sjögren blev genom poststyrelsens beslut den 16 april 1883 utsedd till föreståndare, sedan en ansökan från Eliana Wilhelmina Sjögren avvisats på grund av att hon inte "uppnått myndig ålder". I realiteten torde hon ändå åtminstone tidvis ha fullgjort postgöromålen.

Den 8 juni 1889 öppnades den sista och östliga delen av kustbanan genom Blekinge för allmän trafik. Nu blev stationsinspektör Carl Fredric Lindström ansvarig för samhällets postservice. Han avgick år 1928 med pension, varefter Axel Elof Persson hade samma ansvar 1928-1942 och Erik Nyberg 1942-1954.

Poststationen skildes från järnvägen med 1955 års ingång och höjdes till postexpedition samtidigt som poststationen i Nättrabyhamn drogs in. Den lilla järnvägens station i Nättraby (kallad Nättraby Norra) var inte förenad med posten.

Marika Karlsson och Britt-Marie Olsson hör till de chefer som med titeln stationsmästare resp postmästare efter att posten skildes från järnvägsstationen på Blekinge kustbana har fått ansvara för service till de hushåll som har postadress Nättraby. Under åren 1982-1987 hade Monica Mattsson ansvaret för service till de omkring 1500 hushållen.



Björkeryd (Björkeryds socken) Poststation 1895-06-01--1970-06-30

En förenad post- och järnvägsstation öppnades i Björkeryd den 1 juni 1895 med Tekal Holofernos Hultqvist som ansvarig för både post och järnväg. Samtidigt drogs Fridlevstad poststation in, då man ansåg att två poststationer inte behövdes på så kort avstånd från varandra. Axel Olof Palmgren tog över ruljangsen den 16 april 1905 efter att ha varit föreståndare vid poststationen i Tving under två år. Under hans tid ifrågasattes namnförändring på grund av att post till poststationen i Bjärkaryd i Jönköpings län ofta sorterades till Björkeryd och vice versa. Postmästaren i Karlskrona ansåg att den småländska poststationens namn

borde ändras men tillade i sitt brev till postdirektionen den 5 mars 1910 att "om Björkeryds poststation skall givas annat namn, synes namnet Humlehallar kunna ifrågakomma. Mot detta invände trafikchefen som påtalade att en hållplats två kilometer från Björkeryds järnvägsstation hade namnet Humlehallar. Dessutom var namnet Björkeryd fastställt av Kungl.Maj:t. Postmästaren i Sävsjö föreslog i den fortsatta utredningen att ändra namnet Bjärkaryd till Pilagården och så blev också poststyrelsens beslut för tillämpning från den 1 augusti 1910. Det var för övrigt andra gången som den småländska poststationen fått ändra namn på grund av likhet med en järnvägsstations namn. Den hette ursprungligen Hylletofta men förväxlades då med den skånska poststationen med namnet Hyllstofta.

I Björkeryd blev Axel Olof Palmgren kvar 26 år. När han avgick den 19 maj 1931, tog Yngve Ernst Isak Svensson över för en kort period men flyttade till Rävemåla den 1 september 1931, då August Bernhard Jönsson blev föreståndare i Björkeryd, närmast kommen från Svarthövden. Åtta år senare skildes post och järnväg åt men August Bernhard Jönsson blev kvar som poststationsföreståndare direkt under postverket från och med juli 1939. Han köpte stationshuset och efter viss ombyggnad inreddes poststationen i den gamla väntsalen. August Bernhard avled i januari 1950 och änkan Hilma Karolina Jönsson tog över. När hon fick pension den 1 juli 1970, drogs poststationen in och hushållen i trakten började betjäna med lantbrevbäring från Rödeby.

Poststation 1863-10-01--1964-04-30
Postexpedition 1964-05-01--1977-06-30
"Postkontor" 1977-07-01--

Tving (Tvings socken)

I häftet "Anteckningar om posten i Tving" har jag berättat ganska utförligt om posten i Tving. Här följer en kort sammanfattning. Poststationen inrättades den 1 oktober 1863 som en av de första i Blekinge. Trots hög ålder, 69 år, antogs förre lantjägmästaren C J Lindblom till föreståndare. När han avled 1877, förordnades garvaren Carl Genitz till dess klockaren Jonas Welander utnämndes som ordinarie föreståndare. När järnvägen mellan Nättraby och

Alnaryd togs i bruk för posttrafik, flyttades poststationen till järnvägen den 1 juni 1895 och Welander miste sitt postarbete. Stinsen Nils Andersson fick ansvar för både post och järnväg. Efter hand som järnvägen bytte chefer på stationerna överflyttades postansvaret på dem: Viktor Svensson (1898-1901), Axel Ambrosius (1902-1903), Axel Olof Palmgren (1903-1905) och Tekal Haloferens Hultqvist (1905-1924). Den sistnämnde hade enligt en uppgift varit fältskär under exercisen och ortsbefolkningen anlidade honom vid tandvård. Han hade tänger för sådan verksamhet liggande på kassaskåpet i stationsbyggnaden.

Anton Sander efterträdde Hultqvist och fick uppleva att persontrafiken på järnvägen upphörde. Godstrafik fortsatte med framför allt grus. Järnvägsbolaget övergick till buss- trafik 1936 och dess samarbete med postverket begränsades till befordran med bussen som "lade till" vid järnvägsstationerna. Den 1 juli 1939 upphörde avtalet om att de järnvägsanställda skulle ansvara för posten. Anton Sanders anställning ändrade då karaktär och han blev direktanställd av postverket som föreståndare för den inte längre förenade poststationen i Tving. Han efterträddes i oktober 1951 av förre lantbrevbäraren Gustav Axel Österberg. När denne befordrades till poststationen Växjö 2, tillträdde på nyåret 1954 Karl Allan Leopold Hammarström. Han hade varit föreståndare för poststationen i Yxnans under tio år. I mars 1958 tog Erik Hugo Lindbladh över ansvaret. Han fick uppleva att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 maj 1964. Hans efterträdare blev Gerd Larsson (1984-1987). I väntan på tillsättning av ny chef vikarierade postbiträdet Siv Jonsson på befattningen och med mars månads ingång 1988 tog Ragny Nilsson hand om postkontoret, som var den nya termen efter 1977 års omorganisation. Det finns ett trafikunderlag på drygt 620 hushåll i Tving, av vilka omkring 520 betjänas av de båda lantbrevbärarna.

Med minskat underlag, framför allt på betalningssidan, var det inte lönsamt för Posten Sverige AB, som företaget heter efter bolagsbildningen, att behålla postkontoret i egen regi. På entreprenad tog kioskägaren Birger Knutsson över den 10 oktober 1992 och det blev s k "post-i-butik". Tidigare har motsvarande anordning införts i Eringsboda.

Alnaryd (Tvings socken)

Poststation 1874-01-01--1875-06-30
1895-06-01--1962-10-31

När postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen, inrättades en poststation i Alnaryd den 1 januari 1874 med handlanden J E Colliander som föreståndare. Han fick 150 kronor i årsarvode. Ett postföringsärende som aktualiserades sedan järnvägen Växjö-Karlskrona tagits i bruk i augusti 1874 fick till följd att landskansliet i Karlskrona genom ett yttrande den 5 april bland annat framhöll att "Alnaryds poststation kan utan olägenhet indragas, om i stället en ny station inrättas i Boasjö, med direkt postbefordran på Holmsjö järnvägsstation, emellan vilken och Boasjö avståndet är närmast 0,8 mil". Till föreståndare föreslog länsstyrelsen lantbrukaren P J Håkansson. Frågan fick emellertid förfalla, sedan man efter ett omständligt remissförfarande kunde konstatera att "de väghållningskyldige inom Eringsboda kommun icke vilja åtaga sig iståndsättandet och framtida underhållet av berörde byväg". Den byvägen behövdes för en rationell ändring av posttransporterna. Poststationen i Alnaryd blev indragen den 30 juni 1875 innan ärendet var behandlat i sin helhet. Landskansliets uttalande om dess obehövlighet var tillräckligt för att poststyrelsen skulle fatta beslutet att dra in den. Närheten till poststationen i Tving torde också ha bidragit till beslutet.

Alnaryd skulle emellertid åter få en poststation, när den smalspåriga järnvägen till Nättraby blev färdig. En förenad post- och järnvägsstation öppnades sålunda den 1 juni 1895. Herman Elmstedt fick ansvaret för både post och järnväg, följd den 5 oktober 1896 av Gottfrid Petersson. Denne efterträddes den 1 maj 1905 av Adolf Möller och därefter ansvarade följande järnvägsanställda, under vissa perioder med vikarier på grund av andra uppdrag, för post i Alnaryd till dess indragning den 31 oktober 1962: Anton Sander (1915-1929), Robert Karlsson (1929-1932), Aidi Fries (1932-1941) samt Edit Margareta Viktoria Ottosson från 1942 års ingång.

Blåningsmåla (Tvings socken)

Poststation 1905-06-01--1963-09-30

Järnvägen byggdes vidare norrut från Alnaryd och när nästa delsträcka blivit godkänd för allmän trafik kunde en förenad post- och järnvägsstation öppnas i Blåningsmåla med juli månads ingång 1905. Per Viktor Johnsson fick ansvara för både post och järnväg. När han avgick den 30 november 1909, var Edvard Wilhelm Möller vidtalad som efterträdare men han tillträdde inte befattningen. Efter en tids vakans tog Olof Fredrik Ohlsson vid den 1 augusti 1910, följt redan den 20 december 1910 av Carl Gunnar Isidor Frid. Det blev flera andra byten och till dess tågtrafiken upphörde ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda för posten: Johan Algot Davidsson (1912-1915), Gustaf Bergendorff (1915-1919), Robert Karlsson (1920-1931) och Rut Elin Dagmar Karlsson (1932-1939). Rut Karlsson blev kvar, direkt underställd postverket från den 1 juli 1939 och fick uppleva poststationens indragning när hon pensionerades med september månads utgång 1963.

Kungörelse,

angående dels öppnandet af nya poststationer, dels indragning af nuvarande poststationen Eringsboda.

Den 1 nästinstundande juli öppnas poststation vid en hvar af de å bansträckan Alnaryd—Eringsboda af Nettraby—Alnaryd—Eringsboda järnväg belägna trafikstationerna *Blåningsmåla*, *Svarthöfden* och *Eringsboda* inom Blekinge län.

Samtidigt indrages däremot den nuvarande inom samma län belägna poststationen *Eringsboda*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 30 juni 1905.

E. VON KRUSENSTJERNA.**Svarthövden** (Eringsboda socken) Poststation 1905-07-01--1951-09-30

Gustaf Bergendorff antogs till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Svarthövden, när den öppnades den 1 juli 1905. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Svarthövden till dess tågtrafiken avvecklades: Elof Karlsson Lundberg (1910-1912),

Karl Oscar Reinhold Fransson (1912-1920), August Bernhard Jönsson (1920-1931), Linnea Ester Judith Niklasson (1932-1933), Elsa Kristina Lööf (1933-1939) och Frida Olivia Jönsson från och med februari 1939. Den sistnämnda fick ett avtal direkt med postverket från och med juli 1939 men fick uppleva poststationens indragning med september månads utgång 1951.

Eringsboda—Nettraby.

(Från och med den 1 juli 1905.)

Fkmp. Tåg 1.	Km.		
5 ²⁰	—	<i>Eringsboda</i>	5 ³⁶
5 ³⁶	4	<i>Svarthöfden</i>	5 ²³
5 ⁴⁹	7	<i>Blåningsmåla</i>	5 ¹⁰
6 ¹³	13	<i>Alnaryd</i>	4 ⁴⁸
6 ³¹	16	<i>Tving</i>	4 ³⁶
7 ⁷	23	<i>Björkeryd</i>	4 ¹⁰
7 ²³	29	<i>Nettraby 35</i>	3 ⁴⁷
			Tåg 4. Fkmp.

Eringsboda (Eringsboda socken)

Poststation 1872-01-01--1951-09-30
 Postexpedition 1951-10-01--1977-06-30
 "Postkontor" 1977-07-01--

En framställning från komminister B Möller och handlanden E Lilja på Eringsboda församlings vägnar ledde till poststyrelsens beslut att öppna en poststation i Eringsboda kyrkby den 1 januari 1872. Till föreståndare antogs handlanden Elias Lilja med 120 kr i årsarvode. Detta höjdes från den 1 april 1873 till 200 kr. Poststationen utväxlade post med kärppostlinjen Växjö-Tving-Karlskrona och intill nedläggning av diligenstrafiken även med postdiligensen på linjen Växjö-Ronneby-Karlskrona. Sedan poststyrelsen genom cirkulär i september 1875 anmodat postmästarna att lämna uppgift på lönsamheten vid underlydande poststationer, skrev postmästare J F Ejserman i Karlskrona den 29 februari 1876 att alla hans underlydande poststationer "bör, med undantag möjligen av Eringsboda, utan synnerligt men för den korresponderande allmänheten, kunna indragas och postbefordringen till vederbörande tjänstemän och betjänte ordnas på ett för postverket mindre betungande sätt än som nu sker". I Eringsboda hade under 1874 sålts frimärken för

180 kr och under 1875 för 190 kr. Ejsermans motivering för att bibehålla poststationen var bland annat att "tvenne olika postvägar här sammanstöta, nämligen Rødeby-Fridlevstad-Tving-Eringsboda och Hasselstad-Karlsnäs-Eringsboda". Det blev den gången inte något beslut om nedläggning av någon av de poststationer som lydte under postkontoret i Karlskrona. Däremot blev postföringen på linjen Eringsboda-Hasselstad indragen 1877. Poststationen i Karlsnäs drogs för övrigt in redan med 1875 års utgång. Den tillhörde Ronneby postkontors förvaltningsområde.

Elias Lilja avled 1887 och till ny föreståndare antogs efter en tids vakans hemmansägaren Olof Carlsson från och med 1888 i konkurrens med andra sökande. När Carlsson vikarierade, skrev företrädare för samhället den 17 november 1887 ett brev till poststyrelsen och bad att August Liljegrén skulle få bli föreståndare. Det fanns också andra aspiranter på befattningen, men efter utredning och postinspektionens tillstyrkande beslöt poststyrelsen att utnämna Carlsson. Han efterträddes från och med 1901 av färgerifabrikören Jöns Andersson, som fick finna sig i att frånträda befattningen när järnvägen kom till byn. Poststationen flyttades nämligen till järnvägstationen, där stinsen Gottfrid Petersson tog över ansvaret. Han hade haft samma ansvar vid poststationen i Alnaryd under åtta år. Nu blev han kvar i Eringsboda till sin död i november 1930. Sven Valfrid Andersson tog efter den följande vakansperioden över ansvaret den 15 juni 1931, och Robert Carlsson, som varit föreståndare i olika perioder för poststationerna i Blåningsmåla, Alnaryd och Nättrabyhamn, tog över i februari 1939, då Sven Valfrid Andersson blev järnvägens ordinarie trafikföreståndare. När avtalet om förening av poststationerna med stationerna utmed järnvägen upphörde med juni månads utgång 1939, blev Robert Carlsson direktanställd av av postverket. Den 1 oktober 1951 steg hans status när poststationen höjdes till postexpedition, samtidigt som poststationen i Svarthövden ersattes med lantbrevbäring från Eringsboda. Den lantbrevbäringen absorberade också löspostutdelningen till Fundersmåla, som hade tillkommit 1947. Från Tving flyttade Allan Hammarström till Eringsboda och övertog efter Robert Carlsson på nyåret 1958. Han verkade till och med februari 1971, varefter Thurid Thomasson blev stationsmästare och fick upp-

leva 1970-talets omorganisationer med ändrad terminologi. En ny organisation planerades i anslutning till hennes pensionering 1990. Antalet hushåll inklusive dem med lantbrevbäring med postadress Eringsboda uppgår till ca 450. Den alltmer hårdnande konkurrensen tvingade till utbyte mot ett entreprenadpostkontor den 1 juni 1992.

Yxnanäs (Älmeboda socken)

Poststation 1910-12-20--1965-12-31

En tredje poststation öppnades inom Älmeboda socken, när järnvägen från Nättraby sträckte sig in över smålandsgränsen och öppnades för trafik den 20 december 1910. Den förste postansvarige i Yxnanäs var Olof Fredrik Ohlsson (1910-1912). Efter honom kom Elof Lundberg, som flyttade till Amerika 1915 men senare återkom som banvakt på järnvägen. Övriga föreståndare har varit Karl Arvid Löfgren (1915-1922), Axel Henrik Johansson (1922-1943), Allan Hammarström (1943-1953) och Marta Hammarström (1954-1965). Poststationen i Yxnanäs drogs in med utgången av år 1965 och Marta Hammarström blev lantbrevbärare på den ersättande linjen från Rävemåla, vars poststation hade namnändrats till Älmeboda den 1 november 1959.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1910. CIRKULÄR. NR LXIV.

80.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer m. m.

Den 20 innevarande december, då järnvägssträckan Älmeboda—Eringsboda upplåtes för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af järnvägsstationerna *Älmeboda*, *Rävemåla* och *Yxnanäs* inom Kronobergs län.

Samtidigt indragas nuvarande poststationerna *Älmeboda* och *Räfvemåla* inom nämnda län. Stockholm den 19 december 1910.

JULIUS JUHLIN.

l. s.

Algot Norberg.

19

Älmeboda—Nättrabyhamn.

(Från och med den 20 december 1910.)

Plk. 118		Km.			
Tåg 1.					
4 ³⁰	—		Älmeboda		7 ³⁵
4 ⁴⁴	4		Räfvemåla		7 ²³
5 ⁵	10		Yxnanäs		7 ¹
5 ²⁶	18		Eringsboda		6 ³⁷
	Brl.				
	Tåg 3.				
5 ³³	12 ⁴⁵	—	Eringsboda	10 ¹⁹	6 ³⁰
5 ⁴⁷	12 ⁵⁸	23	Svarthöfden	10 ⁷	6 ¹⁷
5 ⁵⁹	1 ⁹	26	Blåningsmåla	9 ⁵⁵	6 ³
6 ²²	1 ³¹	32	Alnaryd	9 ³⁷	5 ⁴³
6 ⁴⁰	1 ⁴⁴	35	Tving	9 ²⁰	5 ²³
7 ¹⁴	2 ¹⁰	42	Björkeryd	8 ⁵⁴	4 ⁴⁸
7 ³⁵	2 ³¹	48	Nättraby 39	8 ³¹	4 ²¹
Fk.	Fk.			Tåg 2.	Tåg 4.
Tåg 1.	Tåg 3.			Brl.	Plk. 118
7 ⁴³	2 ³⁶	—	Nättraby	8 ²⁶	4 ¹⁴
7 ⁵⁰	2 ⁴²	49	Nättrabyhamn	8 ²⁰	4 ⁷
				Tåg 2.	Tåg 4.
				Fk.	Fk.

Rävemåla (Älmeboda socken)

Poststation	1899-04-01--1964-11-30
Namn Älmeboda från	1959-11-01
Postexpedition	1964-12-01--1977-06-30
"Postkontor"	1977-07-01--1990-05-31

Rävemåla samhälle fick sin första poststation den 1 april 1899 med Frans August Sandgren som föreståndare. Älmeboda socken hade ett kvarts sekel tidigare fått en poststation, belägen i samhället med socknens namn. Det var inte något större avstånd för rävemålaborna att besöka poststationen litet längre norrut, men de fick ändå gehör för sin önskan om en poststation på nära håll. Poststationen i Rävemåla namnändrades till Älmeboda den 1 november 1959 i samband med att socknens norra poststation med namnet Älmeboda drogs in. Närmare detaljer om kampen mellan sockendelarna om postservicen framgår av min bok "Kongaposten".

När järnvägen kom till byn, flyttades den dåvarande poststationen med namnet Rävemåla till järnvägen och Sandgren miste sitt arbete som föreståndare från och med den 20 de-

cember 1910. Stationsföreståndaren Johan Algot Davidsson blev ansvarig för posten, följd av Gustaf Bergendorff (1919-1931), Yngve Ernst Isak Svensson (1931-1934) och Elsa Kristina Lööf (1934-1964).

Efter järnvägstrafikens nedläggning fanns föreningen mellan post och järnväg kvar formellt till och med juni 1939, varefter posten tog över järnvägens personal i stor utsträckning. Poststationen namnändrades den 1 november 1959 från Rävemåla till Älmeboda i samband med utbyte av socknens nordliga poststation mot ett postombud med namnet Älmeboda Norra. När Elsa Lööf fick pension den 1 december 1964 organiserades poststationen med namnet Älmeboda i Rävemåla samhälle som postexpedition. Vid en följande omorganisation med 1966 års ingång drogs det dåvarande postombudet Älmeboda Norra in, liksom poststationen i Yxnanäs. Poststationen i Rävemåla samhälle, som alltså hette Älmeboda sedan november 1959, upphöjdes till postexpedition. Chefen, Svea Karlsson blev stationsmästare som titeln var på den tiden och fick uppleva två flyttningar av posten. Den hamnade först i lantbrevbärare Josef Nilssons fastighet på östra sidan om vägskälet och senare på den västra sidan i en nyuppförd affärsfastighet. Vid den sista flyttningen infördes även stadsbrevbäring i Rävemåla samhälle. År 1977 ändrades termen postexpedition till postkontor och Svea Karlssons titel blev postmästare. I anslutning till hennes pensionering drogs postkontoret in med maj månads utgång 1990. Postens interna telefonkatalog innehöll därefter följande text för Älmeboda: "Tidigare postkontor numera enbart ortsadress. Utdelningspostkontor: 360 24 LINNERYD."

Älmeboda (Älmeboda socken)

Poststation	1874-01-01--1959-10-31
Postombud	1959-11-01--1963-04-30

En poststation inrättades med namnet Älmeboda i socknens nordliga del den 1 januari 1874. Mamsell Edla Lindahl blev föreståndare med 150 kr i årsarvode. Hon avlöstes efter halvtannat år av Gustaf Petersson. Han avled den 1 april 1895 och hans änka Eva Stina ansökte förgäves om att få eftertända honom. I stället antogs urmakaren Carl Gottfrid

Petersson, som efter fyra år lämnade över till hemmansägaren Johan August Johansson. Den 1 april 1905 blev Anna Eliasson föreståndare, följd 1909 av Hilma Eliasson. När järnvägen kom till Älmeboda flyttades poststationen den 20 december 1910 till järnvägsstationen och Victor Emanuel Svensson tog ansvaret för posten. Han hade erfarenhet av samma arbete under sju månader i Nättrabyhamn och närmare fyra år i Tving. Vid 68 års ålder avgick han i Älmeboda med 1935 års utgång. Konduktören Knut Fritiof Green tog över efter honom och fick från den 1 juli 1939 direktanställning i posten som föreståndare för den då till lantpoststation förändrade järnvägsstationen. Med november månads ingång 1959 drogs poststationen in. Som en övergångsanordning ersattes den med ett postombud, vilket i datumstämpeln fick gravyren ÄLMEBODA POB 1. Poststationen i Rävemåla hade samtidigt namnändrats till Älmeboda. Postombudet, som även kallades Älmeboda Norra, ehuru detta inte framgick av datumstämpeln, drogs in den 30 april 1963.

SMALANDSPOSTEN Nr 138 Måndagen den 18 Juni 1973

Originellt nyförvärv till Älmeboda hembygdsmuseum

Älmeboda hembygdsförening har förvärvat postkuren i Vinnamåla, som inom kort skall flyttas till Hembygdsparken i Rävemåla. Där finns redan en 1700-tals- och en 1800-talsbyggnad samt kyrkstallar och en gammal skvaltkvarn, den senare under restaurering.

Hembygdsföreningens kassör, Martin Sandahl i Skräddaremåla, bekräftar vid samtal med Smalandsposten att föreningen fått löfte om den gamla postkuren. Den blev överflödigt för två år sedan, när postverket gick med på utsträckning av lantbrevbäringen i Vinnamåla. Sedan dess har den

stätt outnyttjad och är nu illa medfaren av tidens tand, men kommer att restaureras och förvaras i hembygdsparken som ett exempel på hur postgången var ordnad i byarna, innan den moderna bilåkande lantbrevbäringen hade kommit till.

Martin Sandahl hoppas också på medverkan från Postmuseum i Stockholm för att få samlingarna i hembygdsmuseet utökade med en äldre postskylt och annat smått och gott. I detta avseende har Södra Sandsjö hembygdsförening lyckats i samband med det nyligen genomförda utbytet av poststationen i Dångebo mot lantbrevbäring.

”Krösnabanan” mellan Älmeboda och Nättraby

”Krösnabanan” sa man lite föraktfullt om järnvägen mellan Älmeboda och Nättraby. Det fanns to m de som ville påstå att man kunde gå längs banan och plocka lingon medan tåget tog sig upp för de brantaste backarna. Erik Lindgren, den outtröttlige posthistorikern i Växjö, nämner detta i ett nytt häfte i Posthistorisk skriftserie, som heter just ”Posten vid Krösnabanan” och bär numret 50 i serien.

Lindgren nämner lingonmarkerna i Älmeboda socken, att kustborna reste med banan ett stycke upp i skogarna för att plocka de begärliga bären. Det är mycket troligt, att banan fick sitt namn av den anledningen. Men jag skulle också vilja vidga frågan, detta med anledning av att de lägsta fotbollsserierna kallas lingonserierna. Kan det vara så att den förr så rikliga tillgången på lingon (krösen) i Småland ledde till underskattande av den nu så uppskattade delikatessen? Att lingonen fick anseende som fattigmansmat, nödmat? Att man just därför tog till ordet lingon i sammansatta ord för något som inte värderades särskilt högt?

Lindgrens arbete ”Posten vid Krösnabanan” som ska anmälas. Egentligen behöver det bara sägas att han grundligt som alltid redovisar fakta om banan och stationerna. Om själva banan, som byggdes i tre etapper och lades ner 1936, citerar han sin chef vid postdirektionen i Malmö, Lorentz Bjurman, som i sin tur citerade Runeberg och jämförde den lilla järnvägsstumpen med Lotta Svärd: ”Mycket tålde hon att skrattas åt, men mera hedras ändå”. Ursprungligen var det tänkt att järnvägsbygget skulle fortsätta till Ingelstad, och att det där skulle bli anknytning till Växjö-Ronneby-banan. Men järnvägsepokan var över innan alla projekterade banor hade hunnit byggas.

Det var ett sidospår (förlåt, den oavsiktliga vitsen). Det är

INGE EKBRANT

Copyright 1992:
Erik Lindgren