

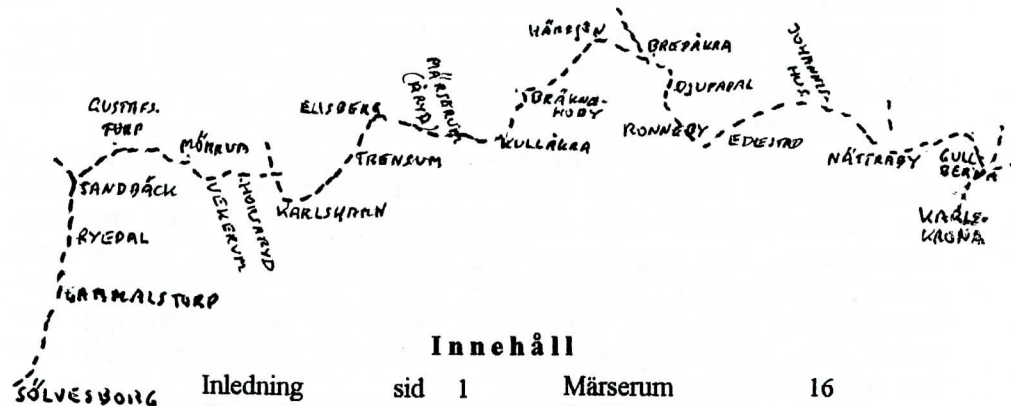
Karlskrona.

My mitabur skur ofullumur
via minnars stur

Erik Lindgren

4	Gullberna																	
7	3	Lilltorp																
9	5	2	Skärva															
12	8	5	3	Ketraby														
20	16	13	11	8	Johannishus													
26	22	19	17	14	Lefvallen													
30	26	23	21	18	10	Ronneby												
31	27	24	22	19	11	5	Ronneby Helrobrunn											
34	30	27	25	22	14	8	4	3	Ronneby Redd.									
34	30	27	25	22	14	8	4	5	8	Djupadal								
35	31	28	26	23	15	9	5	6	9	Kallinge Bräk								
36	32	29	27	24	16	10	6	7	10	2	3	Bredåkra						
40	36	33	31	28	20	14	10	11	14	6	7	4	Eofta (Käring)					
47	43	40	38	35	27	21	17	18	21	13	14	11	7	Hoby				
57	47	44	42	39	31	25	21	22	25	17	18	15	11	4	Kullåkra			
53	57	48	46	43	35	29	25	26	29	21	22	19	15	8	4	Märserum		
63	59	56	54	51	43	37	33	34	37	29	30	27	23	16	8	Källeryd (Tranö)		
70	66	63	61	58	50	44	40	41	44	36	37	34	30	23	19	15	7	Karlskrona

OM POSTEN VID BLEKINGE KUSTBANA



Innehåll

Inledning	sid 1	Märserum	16
Gammalstorp	4	Kullåkra	17
Ryedal	6	Bräkne-Hoby	18
Sandbäck	6	Härsjön	22
Kylinge	7	Bredåkra	23
Gustavstorp	8	Djupadal	23
Mörrum	9	Edestad(s station)	24
Vekerum	11	Johannishus	26
Horsaryd	11	Nättraby	27
Trensum	14	Rosenholm	28
Elisberg	15	Gullberna	30

Förlagan tillverkad år 1992

Detta är kopia nr

Copyright

Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 52

Förord

Resenärer tar ofta rika upplevelser med sig i minnet. Många väljer att i korthet berätta om dem för vänner och bekanta redan på vykort från platser dit resan går, om de hinner förse sig med frimärken innan de reser vidare. Var-ken avsändaren eller mottagaren av hälsningarna tänker kanske på det komplicerade hantverk som är förbundet med Postens organisation. Från många länder kommer korten fram till Sverige på några dagar.

Ofta gör man jämförelser med hemlandet för varje ny upp-levelse. En och annan tänker gärna på hembygden. Det tränger kanske på särskilt, när man får tillfälle att vila från resans aktiviteter. Då kan det vara bra att ha något till hands att koppla av med och varför inte något som berör den egna hembygden?

Sedan jag avslutat min bokserie med detaljbeskrivningar häradsvis av småländsk posthistoria har jag i småskrifter som denna börjat presentera berättelser om hur Postens utvecklat. Jag begränsar mig i allmänhet till tiden från andra hälften av 1800-talets mitt, när läs- och skriv-kunnigheten var väl utvecklad även hos allmogen. Det var under den tid som postväsendet började organiseras på ett för allmänheten mera bekvämt sätt.

Jag hoppas få leva så länge att jag hinner skildra posthistoria i kortfattad form från de flesta hörn av vårt land.

Denna berättelse har skrivits på Amstrad PCW 8512.


Erik Lindgren

Introduktion

Förlagan till denna skrift tillverkades för åtskilliga år sedan. Med erfarenhet av produktionen under tiden sedan dess har jag funnit det angeläget att kunna informera mina läsare om bakgrunden till häftet och till sedan dess för mig inträffade förändringar på det produktionstekniska området. Detta krävs inte minst på grund av att häftet är så påvert i sin utformning.

Under en sommar på 1970-talet, då jag tjänstgjorde på poststyrelsens presstjänst, fick jag ökat intresse för postens historia. Ledig tid kunde jag utnyttja i centralarkivet där studierna gav mig sådan information som jag trodde skulle kunna glädja andra i omarbetad form. Detta ledde bl a till att jag länge efter återkomsten till Växjö skrev boken "Posthistoria från Ljungby kommun", utgiven 1980.

För att kunna erbjuda den till ett lågt pris beställde jag 1000 exemplar, men det skulle visa sig att intresset var lågt. Trots den därav betingade förlusten gav jag mig på en andra bok, denna gång med en förändrad titel, sedan en god vän sagt mig att ordet posthistoria inte hade någon säljande effekt. Den andra boken fick därför namnet "Kommunikation i gränsbygd".

Den gick litet bättre, kanske därför att såväl hembygdsvännerna i gränstrakten mot Skåne som medlemmarna av Traryds frimärksklubb var intresserade. Bara en liten del av upplagan, även denna gång 1000 ex, ligger kvar osåld. Intresset för den andra boken gav mig nytt hopp och jag skrev 1982 boken "Kommunikation i Västbo". Resultatet blev i stort sett samma som för gränsbygdsboken efter en reklamkampanj hos hembygdsföreningar i Jönköpings län.

Uppmuntrad av detta gav jag mig i kast med en fjärde bok, "Kommunikation i Allbo". Denna, på 224 sidor, gick däremot inte alls bra och större delen av upplagan ligger kvar osåld. Detta gäller tyvärr också de följande böckerna. De är i dag ett lysande exempel på kapitalförstöring. En vän i Smålands författarsällskap kommenterade mina bekymmer om detta ungefär med orden: "Du får väl göra som andra, när deras böcker inte går att sälja, d v s strimla dem". Det rådet har jag inte följt men jag förmodar att de osålda exemplaren blir förstörda på ett eller annat sätt efter min bortgång.

Ändå har jag inte slutat med produktionen av posthistoria. När jag kåserat för hembydsföreningar och filatelistklubbar om postens historia, har intresse nämligen funnits, dock inte så stort att jag kunnat finna belägg för behovet av en på vanligt sätt tryckt bok.

Jag har därför försökt lösa problemet med skriftlig presentation av framforskade uppgifter på ett annorlunda sätt. Med hjälp av en ordbehandlare har jag skrivit texter som omfattar så begränsade områden att de kan inrymmas på högst 50 sidor. Skrifter på 20-50 sidor har jag möjlighet att tillverka själv. Jag gör en förlaga som finns tillgänglig för kopiering varje gång någon önskar ett exemplar.

Det betyder att lagerhållningen begränsas till förlagan. Det har under en tioårsperiod hunnit bli många sådana. Av de flesta har blott ett fåtal kopior gjorts efter hand, men det finns några skrifter som har efterfrågats så mycket att jag fått anledning sätta förlagan i min lilla kopiator många gånger, ja ända upp till ett 40-tal.

Jag har till och med några läsare som uttrycket önskan om att förvärva ett exemplar av varje skrift i min produktion. Dessutom är Postmuseum en given avnämare. Men det har aldrig blivit fråga om så stora upplagor att kostnaderna för förlaga och den efter hand något moderniserade maskinparken kunnat täckas.

För de första häftena (nr 31-81 och 101-185 enligt förteckningen sist i detta häfte) använde jag en Amstrad ordbehandlare. Därefter har jag oftast använt den Acer varmed jag arbetar nu i kombination med en Panasonic skrivare. De är för länge sedan omoderna men täcker mitt behov. Jag hade dock gärna velat kunna komplettera med en scanner eller en modernare skrivare, så att jag kunnat redigera direkt på skärmen. Jag måste nu nöja mig med att göra förlagan färdig med hjälp av en sax och en klisterpinne över en enkel ljuslåda. Ändå har ännu ingen av mina läsare klagat på dålig kvalitet. Jag vågar förmoda att med möda framforskade uppgifter har förblindat dem så mycket att de inte ägnar själva utförandet någon större uppmärksamhet. Kanske är de för snälla.

Dessa sidor har jag gjort som ett tillägg till den ursprungliga förlagan för att på ett enkelt sätt kunna lämna en för mig angelägen information om min verksamhet. Det är inte någon vinstgivande hobby men glädjande för mig att kunna utöva den utan de stora ekonomiska uppoffringar som den krävde under de första åren.

Sist i häftet lämnas en förteckning på samtliga skrifter i den posthistoriska serien. Min ambition är, att innan livsfunktionen avtar för mycket, kunna återge mera av vad de gamla dokumenten döljer. En målsättning, kanske ouppnåelig redovisas på nästa sida.

När jag började skriva posthistoria, var målet att täcka småländsk sådan i vad gäller landsbygdens postanordningar. Städerna ville jag lämna därhän av flera skäl, framför allt på grund av svårigheten att få fram detaljer i den ofantligt omfattande dokumentationen i postens mer än 3000 hyllmeter digra arkiv. Det var också med den målsättningen jag arbetade när jag till sist gav upp tanken på fortsatta böcker, efter att det visat sig att böckerna om posthistoria i Jönköpings län inte alls blev efterfrågade (nr 11, 12 och 15 i förteckningen sist i detta häfte). Ca 2500 ex av dessa tre utgåvor ligger osålda i min friggebod och kommer väl att förintas så småningom.

Det var alltså dags att gå över till en annan presentationsmetod på sätt som jag redovisat på föregående sida. Men målsättningen har jag behållit, d v s att inte lämna någon poststation på landsbygden därhän. Detta gällde nu inte längre bara Småland utan hela Götaland och även Svealand.

De geografiska områdena för varje häfte får nu inte omfatta för stora ytor, eftersom jag inte kan tillverka tjocka skrifter. Innehållen i varje häfte kan därför variera från en enda socken till ett helt härad, åtminstone ett litet sådant. Jag har också funnit det lämpligt att låta häften omfatta posten kring järnvägslinjer.

Detta framgångssätt har emellertid lett till att vissa vakuum har uppstått på olika håll i landet. Min avsikt att skriva något om varje postanstalt utanför stadsområden kan delvis fullföljas, om jag täcker upp enstaka orter, som så att säga blivit över efter tidigare vald indelning. Jag har därför börjat göra små skrifter som speglar posthistorien på enstaka orter inom ett landskap, orter på inbördes avstånd som sammanförs utan att de egentligen har med varandra att göra, men vars posthistoria speglar händelser av skilda slag.

En annan målsättning är att kunna komma med en skrift som förklarar posttekniska termer och hänvisar till sidor i skrifter där jag lämnar exempel på praktisk tillämpning av gällande regler. En sådan skrift tänker jag också låta innehålla ett alfabetiskt register över alla de poststationer, som jag berättat om och en uppgift över numret på den skrift i vilken man finner uppgifter om den önskade poststationen. Det finns redan orthänvisningar i 1988 års upplaga av skrift nr 200 till drygt 4000 "behandlade" orter, men denna saknar register för posttekniska termer.

Om Du som nytillkommen läsare orkat med att ta del av denna sent tillkomna introduktion, hoppas jag att Du också är intresserad av att läsa fortsättningen av detta nu kompletterade häfte.

Växjö i april 2000

Inledning

Järnvägen från Kristianstad till Sölvesborg öppnades för allmän trafik den 1 maj 1874 och fem nya förenade post- och järnvägsstationer inrättades på platser som dittills inte hade haft någon poststation. Inte förrän efter mer än ett decennium skulle järnvägen sedan komma att byggas vidare mot öster. Sträckan mellan Sölvesborg och Karlshamn jämte grenbanan från Sandbäck till Holje uppläts för posttrafik den 22 december 1886. För postens del omfattar förberedelserna ett digert ärende med närmare hundratalet skrivna dokument. Det är svårt att sovra för att göra ett representativt urval men några handlingar får genom utdrag utgöra exempel på frågor som kom upp. Postmästare Axel Wennerlund i Sölvesborg skrev den 21 september 1886 till poststyrelsen att stationer på huvudbanan skulle finnas i Karlshamn, Mörrum, Sandbäck och Sölvesborg, på bibanan i Jämshög och Holje samt hållplatser på huvudbanan i Vekerum Gustafstorp, Agerum och Gammalstorp samt på bibanan i Kylinge. Han framhöll också att Mörrums kyrkby var belägen ca en kilometer norr om Mörrums järnvägsstation, att den dåvarande poststationen i Pukavik var belägen ca 3 km öster om Sandbäck, den närmaste järnvägsstationen, samt att Gammalstorps kyrka låg ca en kilometer från stationen. I ett brev från styrelsen för Westra Blekinge Jernvägs AB till poststyrelsen den 24 september 1886 föreslog dess vd Oscar Filén vid vilka järnvägsstationer som han ansåg att poststationer borde inrättas, något som blev föremål för flera överväganden innan poststyrelsen fattade beslut. Man tog emellertid fasta på han åsikt "att vidkommande hållplatserna Vekerum och Gustafstorp det torde vara skäl att tills vidare se tiden an". Det skulle också gå omkring 17 år efter tågstart innan Vekerum fick någon poststation, medan man bara behövde vänta drygt ett år i Gustafstorp. Andra förenade poststationer kom till senare, Horsaryd samt på förlängningen österut t ex Elisberg.

Postmästare Bengt Mauritz Holm föreslog i ett brev till poststyrelsen den 30 oktober 1886 indragning av poststationerna i Elleholm och Pukavik, den förstnämnda för att den var obetydlig och bara låg en kvarts mil från järnvägsstationen i Mörrum. Detta godkände poststyrelsen medan förslaget om att dra in poststationen i Pukavik föll. Om kampen för att få bibehålla lantpoststationen i Mörrum berättas i avsnittet om denna.

Det slutliga förslaget om ändringar av postanordningar i anslutning till den nya järnvägen blev underskrivet av postinspektör Hugo Winroth i Malmö den 19 november 1886, godkänt sex dagar senare av poststyrelsen. I ett brev den 8 december redovisade Hugo Winroth vissa personalförändringar och sände med bevis på uppsägning av kontrakten med poststationsföreståndarna i Elleholm, skolläraren F Håkansson och i Jämshög, fröken Emma Schröder samt lantbrevbäraren på linjen Sölvesborg-Ebbalycke Johannes Appelquist, Dessutom förelåg erkännanden att (på grund av en klausul) kontrakten upphörde med postföraren på linjen Sölvesborg-Karlshamn hemmansägaren Lars Pehrsson, på linjen Pukavik-Jämshög åbon Jöns Svensson, på linjen Svängsta-Jämshög skraddaren Sven Nilsson, på linjen Bromölla-Jämshög drängen Per Andersson och på linjen Kyrkhult-Jämshög hemmansägaren Ola Olsson. Likaledes upphörde kontraktet med poststationsföreståndaren i Mörrum, kantorn A H Lindahl.

I ett brev den 10 december 1886 kunde Hugo Winroth redovisa hur han genom lämplig disponering av postvagnen på huvudbanan och bibanan till Holje kunde göra en årlig besparing av över 2000 kronor i postbefordringsersättning till järnvägsbolaget.

För de poststationer som fanns före järnvägens tillkomst berättas i flera fall även om deras tillkomst och utveckling före järnvägstiden. Däremot berörs i detta sammanhang inte de mellanliggande förvaltningspostkontoren, som inte var förenade med järnvägsstationerna.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 22 dennes, då postbefordran vidtog å de nyöppnade bandelarne *Karlshamn—Sandbäck—Sölvesborg* och *Sandbäck—Holje*, framgår fullständig postkupé-expedition, med benämning N:r LXXVI, såväl å linien *Karlshamn—Sölvesborg* som ock å linien *Sölvesborg—Kristianstad* med ett tåg om dagen, i hvardera riktningen, hvarjente å linien *Karlshamn—Sölvesborg* post dessutom befordras i afstängdt, läst fack jemte breflåda med ett tåg om dagen, fram och åter.

Jernvägsposter:

25.

Kristianstad—Sölvesborg—Karlshamn.

(S. D.)

(Från den 22 december 1886.)

1) Fk. Brl. N:r 2.	1) Fk. Brl. N:r 6.	LXXVI. N:r 4.	Denna spalt läses nedifrån och uppåt.			
9,0	6,50	11,50	<i>Kristianstad</i>	7,21	2,50	9,51
9,11	7,1	11,59	<i>Nosaby</i>	7,11	2,40	9,44
9,32	7,22	12,16	<i>Fjelkinge</i>	6,50	2,23	9,29
9,42	7,32	12,23	<i>Beckaskog</i>	6,35	2,10	9,17
9,55	7,45	12,34	<i>Gualöf</i>	6,22	1,53	9,4
10,15	8,0	12,45	<i>Bromölla</i>	6,10	1,47	8,53
10,35	8,20	1,5	<i>Sölvesborg</i>	5,45	1,22	8,30
	2) Fk. Brl. N:r 2.	LXXVI. N:r 4.		N:r 1.	N:r 5.	N:r 3.
	6,15	1,15	<i>Sölvesborg</i>	1,10		8,0
	6,35	1,33	<i>Gammalstorp</i>	12,55		7,41
	6 57	1,50	<i>Sandbäck</i>	12,34		7,14
	7,11	1,57	<i>Sandbäck</i>	12,26		7,0
	7,38	2,18	<i>Mörrum</i>	12,7		6,38
	8,0	2,35	<i>Karlshamn</i>	11,40		6,10
				N:r 3.	N:r 1.	
				2) Fk. Brl.	LXXVI.	

1) Å linien *Kristianstad—Sölvesborg* befordras karterad post med tågen n:r 1, 2, 5 och 6 endast mellan Kristianstad och Sölvesborg.

2) Å linien *Sölvesborg—Karlshamn* befordras karterad post med tågen n:r 2 och 3 endast mellan Sölvesborg, Sandbäck och Karlshamn.

25, II.

Sandbäck—Holje.

(Från den 22 december 1886.)

Brl. N:r 8.	Fkmp. N:r 10.	Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
7,15	2,5	<i>Sandbäck</i>	6,50	12,20
7,36	2,25	<i>Gränum</i>	6,32	12,2
7,51	2,42	<i>Jemshög</i>	6,17	11,48
8,8	2,57	<i>Holje</i>	5,57	11,28
			N:r 7.	N:r 9.
			Brl.	Fkmp.

Å linien *Sandbäck—Holje* befordras post i afstängdt fack, åtföljdt af vaktbetjent, med ett tåg dagligen samt post i breflåda jemväl med ett tåg dagligen, i hvardera riktningen.

Gammalstorp (Gammalstorps socken)

Skolläraren Olof Eskilsson i Gammalstorp blev utsedd till föreståndare för den poststation som öppnades där med 1874 års ingång i anslutning till att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Blekinge. Poststationens förbindelse med omvärlden gick via poststationen i Pukavik vilket kan synas egendomligt, åtminstone för nutida ögon. Det var märkligt också för den tidens postkunder, som påtalade detta med ett 15-tal underskrifter i ett brev till poststyrelsen den 16 december 1875:

"Då fullständiga postanstalten Sölvesborg ej är mer än $\frac{1}{2}$ mil beläget från Gammalstorp och vi icke ändå fått postgången ställd mellan dessa ställen, utan i stället mellan Sölvesborg och Pukavik som är $1\frac{1}{2}$ mil och vidare från Pukavik till Gammalstorp som är $\frac{3}{4}$ mil. Denna omväg, $1\frac{3}{4}$ mil förlängd, har även andra olägenheter med sig, såsom att brev och tidningar som ankomma till Pukavik får ligga där till de dagar, då post avsändes mellan denna postanstalt och Gammalstorp och kan, som oftast inträffar, bli rätt länge fördröjda, då icke postgången är mer än 2 gånger i veckan för avsändning och 2 för ankomst, men icke ändå samma dagar".

Brevet utmynnade i en önskan om direktförbindelse med Sölvesborg och kom att föranleda en i tiden långt utdragen utredning. Ärendet behandlades på kommunalstämman i Gammalstorp den 6 februari 1876 med tillstyrkan även av önskemålet om att utöka postgången till fyra dagar i veckan. Stämman utsåg fyra personer att göra ansökan till poststyrelsen oavsett den på privat initiativ tidigare gjorda ansökan. Länsman Henrik Bolling som var föreståndare för poststationen i Pukavik ville tydligen att denna skulle fortsätta att vara transitstation för posten men föreslog i ett brev den 8 mars 1876 andra postdagar för att snabba upp förbindelsen med Gammalstorp. Detta brev skickade han till sin överordnade postmästare, Bengt Mauritz Holm i Karlshamn. När denne skickade ärendet till poststyrelsen, erinrade han om ett brev till poststyrelsen av den 28 januari 1876, i vilket han hade föreslagit "att 'Gammalstorp, såsom varande en ytterst obetydlig poststation' antingen borde rentav indragas eller ock förläggas under Sölvesborg och endast med Sölvesborg utväxla direkt post".

Detta uttalande hade gjorts i anslutning till poststyrelsens cirkulär i september 1875 med begäran om uppgift på olönsamma poststationer. De flesta av dessa ärenden blev liggande hos poststyrelsen och under tiden avgjordes frågan om postgången till och från Gammalstorp. Nils Jönsson i Gammalstorp fick ett kontrakt enligt vilket han från den 1 september 1876 skulle befordra posten mellan Sölvesborg och Gammalstorp.

Frågan om indragning av poststationen behandlades i ett annat sammanhang när man planerade för lantbrevbäring i Blekinge. Kommunalstämman i Gammalstorp den 25 november 1877 motsatte sig indragning och lät stämmans och nämndens ordförande framföra detta i ett brev till poststyrelsen den 12 december 1877. Det hjälpte nu inte och med 1877 års utgång blev poststationen indragen. En lantbrevbärare blev ersättningen. Tio andra poststationer i Blekinge fick samtidigt stryka på foten, som man säger. Kommunalstämman i Gammalstorp hade underlåtit att utse ett kommunombud som förmedlande länk med lantbrevbäraren. Uppenbarligen hoppades man på ändring av indragningsbeslutet. Olof Eskilsson hade t ex ännu den 10 februari 1878 inte skickat poststationens inventarier till Sölvesborg trots upprepade påstötningar. Om ett kommunombud hade utsetts, skulle brevlådan ha kunnat behållas i Gammalstorp.

Gammalstorp skulle emellertid få bättre postservice. När Västra Blekinge Järnväg uppläts för allmän trafik, öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 22 december 1886 med stationsinspektör Claes Ludvig Claeson som ansvarig. För själva postsysslan fick han 300 kr om året, att jämföra med de 140 kr som Olof Eskilsson haft för bestyret med lantpoststationen på sin tid. Arvodet vid den förenade stationen sänktes emellertid till 240 kr efter en tid, då Johan August Gummesson var föreståndare men höjdes åter till 300 kr vid 1896 års ingång. August Bengtsson Lind tog över den 16 september 1897 och var i tjänst till och med maj 1931. Därefter ansvarade följande ordinarie järnvägsmän för posten i Gammalstorp: Bror Gunnar Olsson (1931-1937), Nils Fredrik Nordenhielm (1937-1943), Konrad Håkansson (1943-1954), Folke Leonard Högman (1955-1964) och Alf Sune Håkansson (1964-1966). Poststationen ersattes med bilåkande lantbrevbäring från Sölvesborg den 1 juni 1966.

Ryedal

En ansökan den 16 mars 1889 från personer i Agerum, Möllebjörke och Norje Nordansund om att få en poststation i Ryedal föranledde inte någon åtgärd, sedan trafikchefen vid Västra Blekinge Järnvägar Per Svanbeck i ett brev till postinspektören i Malmö den 15 april 1889 uttalat att alla tåg inte skulle göra uppehåll och att "den vid Ryedal placerade banvakten icke kan ställa sig till allmänhetens förfogande för skötande av postgöromål".

En ny och mera underbyggd ansökan efter två decennier vann inte heller bifall, sedan postdirektör Olof Thormark i sitt remissvar till poststyrelsen den 22 januari 1919 anfört bl a följande:

"Postdirektionen anser, att befolkningen i närheten av Ryedals anhaltsstation utan nämnvärd svårighet kan utväxla post med åkande lantbrevbäraren å linjen Sandbäck-Pukavik, som passerar Möllebjörke by en gång varje söckendag, eller med lantbrevbäraren å linjen Gammalstorp-Ebbalücke, som utgör lantbrevbärningen tre gånger i veckan, såvida man icke föredrager att, såsom tidigare lärer hava skett, genom hållplatsens föreståndare utväxla lösväska med poststationen i Sandbäck".

Sandbäck (Gammalstorps socken)

Bland de förenade post- och järnvägsstationer som öppnades när Mellersta Blekinges järnväg togs i bruk för allmän trafik den 22 december 1886, låg en i Sandbäck, som samtidigt blev knutpunkt för banan till Holje, vilken senare blev byggd vidare och utsträckt till Olofström vid järnvägen Älmhult-Sölvesborg. Stationsinspektör Johan August Jönson blev ansvarig för posten och blev platsen trogen till och med mars 1924, då han vid 63 års ålder avlöstes av Agnar Gunnar Anselm Elmborg. Denne flyttade till Gullberna den 1 september 1931 och därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Sandbäck: Olof Edvin Lowén (1931-1937), H Fors (1937-1938), Waldemar Kroon (1938-1951), Karl Oskar Polstam (1951-1955), Hilding Bernhard Fors (1956-1963), Folke Leonard Högman (1964-1972) och Sven Henriksson (1972). Som järnvägsstation upphörde den

i Sandbäck att fungera den 28 maj 1972, men den var bemanad till postens omorganisation kunde genomföras, vilken innebar, att poststationen ersattes den 1 oktober 1972 med lantbrevbärning från Sölvesborg. I samband därmed avgick lantbrevbärare Lennart Persson, som under 25 år betjänat bygdens kunder på en linje från Sandbäck. På den omorganiserade lantbrevbärningen med utgång från Sölvesborg antogs Elsa Sonesson i Pukavik. Postmästare Folke Johansson i Karlshamn avtackade Lennart Persson på hans sista dag som lantbrevbärare.

Kylinge (Gammalstorps socken)

Från Sandbäck byggdes samtidigt med huvudbanan en grenbana till Holje. De från starten öppnade poststationerna Gränum Jämshög och Holje berörs i häftet "Om posten i Olofströms kommun". Före stationen i Gränum passerade tåget Kylinge, men det skulle dröja till den 1 oktober 1932 innan en poststation öppnades där. En sådan hade varit på tal hela 45 år tidigare. Trafikchefen för Vestra Blekinge Jernvägar Per Svanbeck uppgav i ett brev till postinspektören i södra järnvägspostdistriktet den 24 december 1887, att "från min sida intet hinder möter, att poststation inrättas därstädes och anser jag banvakten på platsen C Frick lämplig att förestå poststationen ävensom att den expeditionslokal som finnes, därtill är passande; varjämte jag får meddela, att samtliga ordinarie tåg å linjen Sandbäck-Holje må, utan hinder för den övriga trafiken, göra ett kort uppehåll vid hållplatsen för postens utväxling".

Orsaken till detta uttalande var en framställning från bland andra handlanden P Holmberg om en poststation. Postinspektör Hugo Winroth avstyrkte emellertid och poststyrelsen ansåg den 13 april 1888 att framställningen inte borde föranleda till avseende. I stort sett samma petitionärer kom igen med en ny framställning i november 1891. Nu svarade trafikchefen emellertid att järnvägen inte hade tillfälle att anordna poststation vid Kylinge. Poststyrelsens beslut den 5 januari 1892 blev detsamma som knappt fyra år tidigare.

I ett brev den 7 mars 1910 gjorde ett stort antal personer i trakten av Kylinge framställning om en poststation.

Då svaret dröjde skickades en påminnelse i augusti 1911. Postdirektör Olof Thormark ansåg i sitt svar till poststyrelsen den 27 oktober 1911 "poststationen mindre behövlig på grund av det korta avståndet till Sandbäck". Han hemställde om lantbrevbäring med tre turer i veckan på en tio km lång ringlinje Sandbäck - Målen - Kylinge - Högtofta - Torsabjörke - Bjäraryds skola - Örelycke - Sandbäck. Detta accepterade poststyrelsen och ett kontrakt tecknades med skomakaren Bernt Viktor Bengtsson i Bjäraryd om att svara för lantbrevbäringen med ett årsarvode av 234 kr.

Efter hand förändrad levde lantbrevbäringslinjen kvar men en poststation kom ändå till stånd den 1 oktober 1932 (diarienummer I b 1932:1386). Den blev relativt kortlivad och drogs in med 1950 års utgång. Följande järnvägsanställda ansvarade för dess skötsel: Hagbert Ny (1932-1934), Alma Svensson (1934-1938), Anna-Greta Johansson (1939-1943) och Wera Dagny Gustafsson (1943-1950).

Gustavstorp (Mörrums socken)

Järnvägens stationsföreståndare Carl Edvard Frick fick ansvaret för posten den 1 april 1888, när en förenad poststation öppnades i stationshuset. Från 1901 års ingång tog Sven Nilsson Roos över ansvaret efter att under flera år ha vikarierat såväl i Gustavstorp som vid poststationen i Gammalstorp. Nu blev han platsen trogen länge och avlöstes vid 63 års ålder av Olof Persson den 1 november 1926. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Gustavstorp: Joel Sigfrid Adrian Skogsgårdh (1934-1943), Hilding G R Nyberg (1943-1947), Olof Bertil Arnér (1947-1948), Sven Thorsten Hörnbäck (1948-1951), Hans Gustav Arne Book (1951-1959) och Tage Lennart Arvidsson (1959-1963). Poststationen ersattes den 1 mars 1963 med lantbrevbäring från Mörrum.

Mörrum (Mörrums socken)

En av de nya poststationerna vid 1874 års ingång förlades till Mörrum, där klockaren A H Lindahl blev föreståndare. Där gick livet sin lugna gång tills järnvägen fördes på tal. Många i socknen var motståndare till att tåget skulle störa idyllen i kyrkbyn och banan kom att sträckas omkring en kilometer söderut. Nu var man van vid att få sina postärenden uträttade hos klockaren och tog illa vid sig när det efter mer än tolv år började talas om att man skulle bege sig till järnvägsstationen för sådana ärenden. Ett brev till poststyrelsen, daterat den 20 november 1886 hade kontraktsprosten och folkskolinspektören Wihlborg som initiativtagare. Han fick ett stort antal av samhällets främsta representanter med sig för underskrift av brevet. Däri står det bland annat att

"om poststationen förlägges till järnvägsstationen, det blir förenat med särskilt besvär, och för mången även kostnad, att få sin post till och från poststationen. Särskilt för undertecknad Wihlborg med kontraktsprosts och folkskoleinspektionens betydliga post skulle en sådan flyttning av poststationen medföra betydande olägenheter. Nu däremot är poststationen förlagd på det mest lämpliga ställe, nära vid kyrkan, vid allmänna landsvägen intill bron över Mörrums å, över vilken den i västra delen av socknen boende befolkningen har sin väg; den östra delen av socknen är belägen helt nära poststationen men ännu längre från järnvägsstationen."

På postinspektionens fråga erbjöd sig Lindahl att med oförändrat arvode (200 kr om året) "kvarstå vid poststationsföreståndarebefattningen härstädes, samt, att mot ersättning av sextio öre per dag, vid posttågens ankomst och avgång till Mörrums järnvägsstation avhämta och avlämna post".

Järnvägsbolagets trafikchef Oscar Filén hemställde i ett brev till postinspektionen den 3 december 1886 "att avseende icke måtte fästas vid den framställda begäran om poststationens kvarblivande i byn". På detta tog postinspektör Hugo Winroth fasta, när han den 7 december redovisade ärendet om Mörrum till poststyrelsen. Han hemställde "att Kungl. Styrelsen måtte fasthålla vid sitt förut uti skrivelse av den 25 sistlidne november meddelade beslut, att poststationen i Mörrum skall förenas med järnvägsstationen av samma namn. Det är alldeles givet att rörelsen här liksom över allt annorstädes där järnvägsstation in-

rättas kommer att draga sig ned åt järnvägen, varjämte postinspektionen med hämtad erfarenhet av de olägenheter, som å andra orter, där av ett eller annat bindande skäl, som ej här förefinnes, poststation ej är förenad med järnvägsstation utan dessa skötas av särskilda personer, får uttala som sin livliga övertygelse att vid ett eller annat tillfälle skulle, om petitionen bifalles, uppstå trassel och förvecklingar särskilt i avseende å posttransporterna".

Så var saken avgjord. Den 22 december 1886 tog järnvägens stationsföreståndare Peter Persson Hentz över ansvaret för posten. Han följdes 1896 av Henric Emil Gustaf Sjögren och därefter vilade ansvaret på Knut Albert Knutsson. Det visade sig snart nog att posttrafiken blev så omfattande att den inte lämpligen kunde skötas av dem som också hade tåg-tjänst. Detta ledde till att post och järnväg skildes åt den 1 april 1919 och Vendela Augusta Karlén blev poststationsföreståndare, till en början åter i kyrkbyn. Poststationen flyttades efter en tid på nytt söderut och hamnade 100 meter från järnvägsstationen, där fröken Karlén lät uppföra ett hus. Den hann flyttas ännu en gång innan den upphöjdes till postexpedition den 1 mars 1948. Nu blev Margit Ingegärd Holmström postchef och posten flyttades igen, nu till Bolsvången. År 1968 tog John Manfred Törnkvist vid efter en tid som postchef i Svängsta. Numera har Ingvar Holmgren fått ta över ansvaret för service till de närmare 2 400 hushåll som har postadress Mörrum. För filatelister har den första datumstämpeln särskilt intresse; i den stavades ortens namn MÖRUM.

*Tak. d. 10/12 86 med DW 2051
1301*

*Att undertecknad genom postinspektionen
i Söder distriktet tillfört underrättat därmed
att det mig tilldelade förordnandet att till vidare
beskilda befattningen såren föreståndare för
poststationen i Mörrum kommer att upphöra
samtreligt med poststationens inställande med
Mörrums järnvägsstation, erhållas hämed.
Mörrum den 10 november 1886.*

A. H. H. H. H.

Vekerum (Mörrums socken)

En till synes väl underbyggd framställning från Karlshälls stenhuggerier och Blekinge Granitindustri AB samt flera privatpersoner den 3 december 1897 om att få en poststation i Vekerum tillstyrktes av poststationsföreståndaren i Mörrum och postmästaren i Karlshamn. Styrelsen för Västra Blekinge Järnvägar konstaterade emellertid vid ett sammanträde den 28 februari 1898 "att Vekerums stationshus för närvarande icke lämnade plats för inrymmande av poststation". Sedan postinspektionen underrättat poststyrelsen om att det i närheten av järnvägsstationen inte fanns någon annan lämplig lokal för en poststation, beslöt poststyrelsen den 1 april att framställningen inte skulle föranleda till vidare åtgärd. Utrymmesproblemet löstes så småningom. En ny framställning (diarienummer Tfk 1903:2337) ledde till poststyrelsens beslut att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas i Vekerum den 1 januari 1904. Stationsmästaren Frans Oskar Magnusson Holm blev ansvarig för posten. Sedan han avgått med pension den 1 maj 1922, vilade detta ansvar på följande järnvägsmän: Johan Edvin Ekström (1922-1928), Sven Rickard Oredsson (1928-1936), Erik Green (1936-1941), Hugo Nikolaus Olsson (1941-1945), Sven Torsten Hörnbäck (1945-1948) och Karl Henning Sigvard Karlsson (1948-1961).

SJ drog in bemanningen vid järnvägsstationen den 28 maj 1961 och därmed upphörde också poststationen. De ca 80 hushåll som hämtat sin post där, blev nu anslutna till lantbrevbäringslinjen som ändrades att utgå från Mörrum.

Horsaryd (Asarums socken)

Martin Josefsson i Horsaryd samt några personer i Stille-ryd skrev den 24 december en ansökan till poststyrelsen om att få en poststation i Horsaryd. Postmästaren i Karlshamn tillstyrkte framställningen och trafikchefen vid Blekinge Kustbanor var positivt inställd till en förenad post- och järnvägsstation. De som bodde i trakten fick sin post med en lösväska som befordrades med postkupén. Postdirektionen

i Malmö ansåg inte behovet av poststation vara stort nog för tillstyrkande "särskilt med hänsyn till den sparsamhet som å alla områden under lågkonjunktur bör iakttagas". Vid föredragning den 1 juli 1921 ansåg poststyrelsen att framställningen inte borde bifallas.

En ny framställning gjordes den 12 januari 1926, nu med underskrift av ett stort antal personer. Utredningen drog ut på tiden och postdirektionen konstaterade i ett brev till poststyrelsen den 17 november 1927 att Horsaryd ännu inte var av sådan betydelse att poststation borde inrättas men att de dåvarande postförhållandena inte var tillfredsställande. Därför föreslogs en stationär lantbrevbärare i Horsaryd, något som poststyrelsen medgav i sitt beslut den 23 november 1927. Till sådan antogs med 1928 års ingång fru Hilda Andersson med 180 kr i årsersättning. Den höjdes från den 1 november 1930 till 264 kr. Benämningen stationär lantbrevbärare ändrades efter kort tid till postombud.

I en utredning till poststyrelsen den 11 januari 1931 motsatte sig postmästare Valdemar Kropp i Karlshamn att postombudet skulle bytas ut mot en poststation. Bakgrunden var ett brev från trafikchefen vid Blekinge kustbanor med begäran om förening av post och järnväg i samband med att den dåvarande platsvakten skulle pensioneras. Vid den fortsatta utredningen visade sig emellertid poststyrelsen positiv till utbyte mot en poststation och i ett brev till poststyrelsen den 9 april 1931 uppgav postdirektör Olof Thormark bl a att avtalet med postombudet kunde upphöra tidigast den 1 augusti 1931 och att tåget måste göra ett regelbundet uppehåll, om en poststation skulle inrättas. Dittills hade tåget med postkupé 119 saktat farten för att möjliggöra utväxling av postpåsar med postombudet. Detta var på den tiden inte någon helt ovanlig företeelse - jag har t ex berättat om ett liknande fall i min redovisning av posthistoria för Kärda.

Sedan de praktiska frågorna blivit lösta beslöt poststyrelsen den 18 maj 1931 att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas i Horsaryd den 1 september 1931 med samtidigt indragning av postombudet. Platsvakten Carl Ohlsson blev ansvarig för posten. Efter att han avlidit den 9 mars 1941 uppehölls befattningen på vakans tills Lisa Svensson tillsattes den 1 augusti 1941. Hon fick uppleva poststationens indragning vid halvårsskiftet 1954.

Mellersta Blekinge järnväg

Det hade gått mer än 12 år mellan slutförandet av järnvägen från Kristianstad till Sölvesborg, innan den byggdes vidare mot Karlshamn. När den bandelen var färdig för trafik i december 1886, dröjde det inte så länge innan man fortsatte med byggnationen österut. Den 2 mars 1889 under-tecknade postinspektör Hugo Winroth i Malmö ett tio foliosidor långt brev till poststyrelsen med redovisning av hur han tänkte sig den postala organisationen i anslutning till att järnvägen togs i bruk. Han hade

"å en resa utefter Mellersta Blekinge Järnväg tagit närmare kännedom om förhållandena i dessa trakter ävensom förhandlat med verkställande direktören i styrelsen för nämnda järnväg samt inhämtat nödiga upplysningar från postmästarna i Karlshamn, Ronneby och Karlskrona".

Han önskade att kontrakten om postföring landsvägsledes mellan Karlshamn och Karlskrona skulle bringas att upphöra liksom kontrakten med poststationsföreståndarna i Hoby, Märserum och Nättraby. Dessa lantpoststationer avsågs nämligen bli flyttade till de blivande järnvägsstationerna.

Förenade post- och järnvägsstationer föreslogs bli öppnade i Nättraby, Johannishus, Djupadal, Bredåkra, Hårsjön, Hoby, Kullåkra, Märserum och Trensåm. I detta sammanhang nämnde postinspektören

"att järnvägsstationerna i Trensåm och Hårsjön varit avsedda att kallas, den förstnämnda Applekärr och den sistnämnda först Tubbarp och sedan Trofta, vilka förslag emellertid sedermera övergivits".

Postinspektören föreslog att frågan skulle förfalla i vad gällde inrättande av poststationer även vid järnvägens anhalter i Silltorp, Skärva, Levalunda, Ronneby hälsobrunn, Ronnebyredd och Kallinge bruk. Inte heller i Gullberna ansåg han någon poststation behövligen tills vidare. Ett förslag att flytta poststationen i Lyckeby till Gullberna förföll. Därom har jag berättat bl a i häftet "I Sydost". Flera järnvägsstationer fick vara utan post en kortare eller längre period, något som framgår av de följande avsnitten, station för station. De presenteras här i ordning från väst mot öst, oavsett vid vilken tidpunkt de blivit inrättade. Något utförligare om de förberedande diskussionerna kring posten vid Mellersta Blekinge Järnväg kan man läsa i häfte 125 "Om posten i Hällaryds pastorat".

Trensum (Hällaryds socken)

Med gästgivaren Carl U Ödman som föreståndare öppnades en poststation i Trensum vid 1874 års ingång. Entreprenören för skjutsningen av diligensen på en delsträcka mellan Kristianstad och Karlskrona, Ingeman Person i Trensum, skrev den 2 juli 1874 till poststyrelsen och bad att hans äldsta dotter Ingrid Ingemanson skulle få bli Ödmans efterträdare. Bakgrunden till detta var Ödmans beslut att flytta från Trensum på hösten. Organisten och kantorn i Hällaryd, Carl Johan Johansson, samt den nye gästgivaren i Trensum Pehr G Wessman anmälde sig också som sökande till befattningen som poststationsföreståndare. Efter kontakt med landskansliet beslöt poststyrelsen att den sistnämnde skulle överta befattningen. Landskansliets förslag utmynnade i följande rader:

"Ehuru Johansson och Wessman kunna anses lika dugliga för befattningen, Wessman dock, såsom boende å gästgivaregården, varest ombyte av hästar till postdiligenserna äger rum, måtte av sådan anledning erhålla förordnande att ifrågavarande befattning förestå".

Pehr Wessman sade upp sig för tillämpning från och med den 11 juli 1876. Som sökande uppträdde nu diligensentreprenören Ingeman Persons dotter Hanna samt skolläraren S Wahlqvist i Hällaryd. Vid handläggningen av frågan om lämplig efterträdare fördes tanken på poststationens indragning på tal. Det framgick därvid att "ingen av kronobetjäningen, endast prästen, begagnar sig av poststationen i Trensum".

Kommunalstämman i Hällaryd behandlade ärendet den 17 juli 1876. Dess något tafatta kamp för poststationens bibehållande fick följande utformning i protokollet:

"Under överläggning kunde icke bestridas, att ehuru Carlshamns postkontor ligger endast 3/4 mil från Trensum, och att de fleste av dem som begagna posten, hava ofta ärende till staden, där de kunna avlämna och avhämta sina brev, men det oaktat vore det mera fördelaktigt vid flera tillfällen att hava en poststation på närmare håll, dels för enskildas räkning och dels för pastorsämbetet, samt socknens kommunalmän och kronofjärdingsmän".

Sedan länsstyrelsen förklarat att betänkligheterna inte var "av den betydelse, att desamma böra indragningen hindra", beslöt poststyrelsen den 31 juli 1876 att poststationen skulle dras in med augusti månads utgång.

Med järnvägens tillkomst fick Trensum sin poststation tillbaka den 8 juni 1889, nu förlagd till järnvägsstationen, där stinsen Nils Johan Andersson fick ta ansvaret för samhällets postservice. Denne fick Carl Melcher Hjalmar som efterträdare, enligt kontrakt daterat den 15 april 1897 men i verkligheten något tidigare.

Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Trensum: Carl Fabian Liljestränd (1924-1931), Nils Kjellgren (1931-1943) och Joel Erik Valdemar Olsson (1943-1965). Ett av postdirektionen i Malmö upprättat rationaliseringsförslag inneslöt tankan om "indragning av poststationerna i Elisberg och Trensum och inrättande av en för båda dessa poststationers områden gemensam postanstalt i närheten av Hällaryds kyrka". En första början på detta blev skilsmässan från järnvägen den 1 juni 1965, då järnvägens postbiträde Kerstin Olsson antogs till föreståndare med avlöning direkt från postverket. Till Hällaryds kyrkby flyttades poststationen knappt två år senare och organiserades den 29 maj 1978 om till ett s k postställe. Sedan 1986 års ingång kallas även postställena för postkontor i postens nya vokabulär.

Elisberg (Hällaryds socken)

På ortsbefolkningens vägnar undertecknade kyrkoherde Hj Lundblad samt flera andra företrädare för Hällaryds socken den 20 januari 1914 ett brev till poststyrelsen, i vilket de begärde att få en poststation inrättad i Elisbergs järnvägsstation. Postmästare Carl Holmstedt i Karlshamn sände framställningen vidare till poststyrelsen med tillstyrkan. Även postdirektionen i Malmö ställde sig positiv, men poststyrelsen begärde i en återremiss den 15 september "ytterligare utredning rörande folkmängd och posttrafik inom de trakter, vilka skulle tillgodoses genom de föreslagna nya postanordningarna". Dessa inbegrep bl a att den dåvarande lantbrevbäringen Trensum-Kvallåkra skulle dras in och att en ny lantbrevbäring skulle inrättas på linjen Trensum-Matvik och en på linjen Elisberg-Kvallåkra.

Poststyrelsen beslöt därefter i enlighet med framställ-

ningen och den 1 februari 1915 öppnades en poststation i Elisbergs järnvägsstation. Stinsen Adolf Johansson fick ansvaret även för samhällets postservice med 180 kronor i årslön till att börja med för denna del av arbetsuppgifterna. Beloppet höjdes redan i januari 1917 till 360 kr.

När Sven Adolf Johansson pensionerades den 1 oktober 1945 blev Erik Gabriel Hofling föreståndare. Han fick verka under knappt 20 år som postman. Den 1 juni 1965 ersattes den förenade poststationen nämligen med lantbrevbäring från Trensrum.

Märserum (Åryds socken)

I en tryckt kungörelse, daterad den 20 december 1873, redovisade landskansliet i Karlskrona de förändringar i postgången som skulle genomföras i Blekinge med 1874 års ingång. Kronobrevbäringen skulle i princip överlätas åt postverket, men då den fullgjordes på entreprenad i stora delar av länet och kontrakten var gällande längre än till och med 1873, fick man ta till vissa kompromisslösningar. Utmed den redan befintliga postföringslinjen mellan Kristianstad och Karlskrona inrättades flera nya poststationer från och med 1874, däribland en i Åryds församling med socknens eget namn.

Till föreståndare för poststationen i **Åryd** antogs skolläraren W Johansson med 150 kronor i årsarvode. Från och med augusti 1874 döptes poststationen i Åryd om till Märserum, detta för att undvika förväxling med den poststation som med namnet Åryd inrättades den 7 augusti 1874 vid järnvägen Växjö-Karlskrona.

I en framställning den 1 november 1874 om arvodeshöjning framhöll Johansson att han under fem nätter i veckan måste expediera och ta emot diligenspost. Efter tillstyrkan av postmästare J M Malmgren i Ronneby gick poststyrelsen med på att höja årsarvodet till 240 kronor.

Från Märserum inrättades en lantbrevbäringslinje till Öljuhult i samband med att poststationen i Halahult drogs in. Om denna lantbrevbäring berättas i avsnittet om Halahult i häftet "Om posten i Hällaryds pastorat". Den berörs även i avsnittet om poststationen med namnet Halasjö.

I ett cirkulär från poststyrelsen den 4 juni 1889 uppgavs att poststationen i Märserum skulle dras in den 8 juni. Samtidigt inrättades en ny poststation med samma namn i Märserums stationshus. Det innebar att Johansson blev uppsagd och ansvarig för ortens postservice blev stinsen Hans August Pettersson. Han efterträddes av Hans August Julius Elmberg, som fick uppleva att årsarvodet höjdes från 240 till 300 kronor för själva postsysslan.

I juni 1899 tog Anders Jönsson Sjöberg över den förenade post- och järnvägsstationen i Märserum. Han hade dessförinnan förestått poststationen i Kullåkra under 9½ år. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för posten i Märserum tills poststationen från och med april 1967 ersattes med lantbrevbäring från Hällaryds poststation som hade namnet Trensrum: Olof Edvin Lowén (1924-1931), Erik Bernhard Åkesson (1931-1937), Sven Rickard Oredsson (1937-1947), Lambert Regenald Löf (1947-1949), Axel Rudolf Gullvén (1949-1960), Karl Henning Ohlsson (1960-1963) och Gösta Nilsson (1964-1967). Järnvägsstationen avbemannades samtidigt med poststationens indragning och kvar blev en hållplats, där påstigande resenärer kunde stoppa tåget med en stoppskiva. Tågklareringen vid Märserum hade upphört redan den 1 juni 1966.



Kullåkra (Bräkne-Hoby socken)

Med tågstarten den 8 juni öppnades en poststation också i Kullåkra, där stationsföreståndaren Anders Jönsson Sjöberg fick svara för postärendena. Hans efterträdare blev Anders Johan Månsson Ek som blev kvar till sin pensionering 1925. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Kullåkra till poststationens indragning den 26 maj 1963: Frans Gustaf Thörnqvist (1925-27), Sven Richard Oredsson (1927-1928), Johan Rudolf Roos (1928-1937), Bror Gunnar Olsson (1937-1948) och Olof Bertil Arnéer (1948-1963).

Bräkne-Hoby

I ett brev den 22 oktober 1860 underrättade poststyrelsen landskansliet i Blekinge om möjligheten att föreslå platser för poststationer på landsbygden enligt ett regeringsbeslut i mars 1860. Dittills hade det inte funnits några poststationer och statistiken upptar för år 1860 127 postkontor, 48 postexpeditioner och 21 postuppsyningsmansplatser. Från de sistnämnda (i stort sett en norrlandsföretelse) kan vi bortse när det gäller Blekinge och vad det gäller postexpeditionerna kan vi räkna in dem i antalet postkontor, eftersom de skilda termerna blott markerade olika klasser (fyra större och fyra mindre).

Nu gällde det alltså att förstärka nätet av fasta postanstalter och landsbygden hade sin chans. Den berodde i hög grad på landskansliets inställning. I svarsbrevet till poststyrelsen den 13 november 1861 föreslog landskansliet att poststationer skulle öppnas i Jämshög och Tving, medan man var mycket restriktiv i övrigt, något som frångår av detta utdrag ur svarsbrevet:

"För övrigt har hos Konungens Befallningshavande förslag blivit framställda om inrättande av postexpeditioner i Lyckeby, Hoby och Torhamn. Såväl förbi Lyckeby, beläget endast $\frac{3}{4}$ mil från Karlskrona, som förbi Hoby, beläget 2 mil från Karlshamn och $1\frac{1}{2}$ mil från Ronneby, färdas nu posten flera gånger i veckan, så att någon svårighet icke bör vara för handen att från dessa orter få väskor med posterna fortskaffade".

Det blev alltså inte något av med Hoby-bornas önskan om en poststation den gången. Men de kom igen efter den ordinarie kommunalstämman i skolhuset den 31 mars 1866, då bruksförvaltaren Winnberg "hade skriftligen fäst uppmärksamheten å angelägenheten av upprättande av en poststation i Hoby kyrkoby". Länsstyrelsen skrev därefter ett brev den 18 april 1866 till poststyrelsen och hemställde

"att Kungl. Styrelsen måtte täckas besluta att i Hoby kyrkoby skall inrättas poststation för utväxling av postförsändelser med postkontoren i Karlshamn och Ronneby; och får Landshövdingeämbetet jämväl tillkännagiva att, om framställningen bifalles, å platsen finnes person, som är fullt lämplig till stationsföreståndare".

Den äsyftade var tingsskrivaren Frans Wilhelm Nilsson, som antogs till föreståndare med 200 kr i årsarvode, när poststationen öppnades med namnet Hoby den 1 juli 1866. En kollega till Nilsson, tingsskrivaren M Ohlsson tog över befattningen med 360 kr i årsarvode enligt poststyrelsens beslut i mars 1875 och lyckades få det höjt till 480 kr i oktober 1877.

Dennes uppmärksamhet på organisationsfrågor kan speglas i ett brev som han skrev den 4 januari 1876 till poststyrelsen. Han anmälde då att den gångpost mellan Backaryd och Hoby som började i oktober 1875 med två turer i veckan i vardera riktningen var föga utnyttjad. Under första kvartalet hade de på linjen "befordrade brevens antal sammanlagt endast uppgått till omkring tio stycken. Denna postbefordran torde icke stå i något rimligt förhållande till kostnaderna för postlinjens uppehållande eller sju kronor i veckan, helst breven åt Backaryd de flesta dagarna kunna med större fördel härifrån försändas över Ronneby".

För sådana signaler var poststyrelsen lyhörd, särskild under denna tid, då utbyggnaden av postnätet efter kronobrevbäringens upphörande hade dragit allt för stora kostnader.

När Blekinge kustbana började närma sig sin fullbordan, uppstod oro i Hoby för att poststationen inte skulle få vara kvar på sin plats. Det var berättigad oro, som bl a speglades i ett brev från ledamoten i första kammaren och häradshövdingen i Bräkne härad Victor Ekman till poststyrelsen den 16 maj 1889. Han skrev bland annat följande:

"Den nuvarande platsen för poststationen ligger i Hoby by vid allmänna landsvägen, särdeles bekväm för allmänheten. Poststationen är förlagd i tingshuset, där häradsborna även låtit inleda telefon och där även ortens mycket anlitade sparbank har sin kassa och värdehandlingar förvarade. Man har därför inom hela bygden känt sig mycket smärtsamt berörd av förslaget att poststationen skulle flyttas till den avlägse från Hoby by belägna järnvägsstationen; och jag gör mig alldeles säker förhoppning att Konungens Befallningshavande i länet, med dess kända välvilja och intresse för alla delar av provinsen icke skall uraktlåta att lägga sitt tungt vägande ord till förmån för Hoby orts önsknings i detta hänseende".

Brevet föranledde poststyrelsen att skriva till länsstyrelsen i Karlskrona, som i sin tur lät kronofogden i Blekinge västra fögderi uttala sig. Han gjorde detta helt emot Victor Ekmans åsikt och skrev bland annat:

"Sedan järnvägsstation å Mellersta Blekinge järnväg blivit inrättad i Hoby by, kommer givetvis all rörelse i orten att draga sig till järnvägsstationen, och det torde lända till betydlig olägenhet för allmänheten, därest densamma, som för allehanda trafikändamål nödgas besöka järnvägsstationen, skulle uppsöka ett annat ställe i byn för emottagande och avlämnande av post".

Därmed var ärendet avgjort, för länsstyrelsen anslöt sig i sitt svar till poststyrelsen den 29 juni 1889 till kronofogdens uppfattning. I realiteten var saken klar innan dess, för den 8 juni flyttades poststationen till järnvägsstationen och stationsföreståndaren August Ohlsson fick ansvaret för ortens postärenden. Detta överflyttades den 12 april 1899 på efterträdaren Otto Harry Bremberg, som ett halvår senare, eller den 1 oktober 1899, fick byta ut postens datumstämpel. Poststationen namnändrades då till Bräkne-Hoby.

Ett försök att få prefixet Bräkne tillfört hade gjorts redan den 3 januari 1888, då en postexpeditör i Karlshamn påtalade i ett brev till poststyrelsen att brev ofta felsändes "varje postdag" därför att det fanns flera platser i Skåne med namnet Hoby. Utan remissbehandling sågade poststyrelsen den gången av förslaget om namnändring till Bräkne-Hoby genom sitt beslut den 9 januari 1889 att framställningen inte borde föranleda till vidare åtgärd. Det blev annat ljud i skällan tio år senare, när stationsinspektör Rud. Undén i Heby skrev till postinspektionen i mellersta distriktet och påtalade felsändningar av brev till Heby och Hoby. Poststationsföreståndare August Ohlsson berättade i sitt brev till postmästaren i Ronneby den 16 oktober 1898, att inte blott Heby-brev kom fel, utan bland posten i Hoby förekom också brev avsedda för

Östra Hoby, vilka i allmänhet tillhöra Holmåkra
Vestra Hoby, Örtofta
Hovby Kristianstad,
Håby Kvistrum,
Haby Skene,

Habo, Hagby o s v, beroende av att avsändarna skriva orätt eller vilseledande postadress."

Ändå ville August Ohlsson behålla adressen Hoby men kunde tänka sig ordet Blekinge som suffix eller prefix till namnet Hoby. Postinspektionen i Malmö förordade namnändring till Bräkne-Hoby. Efter kontakt med Mellersta Blekinge Järnvägs AB och länsstyrelsen beslöt poststyrelsen om detta namn från och med oktober 1899.

N: 5 Gen. post 1898
Mellersta Blekinge Järnvägs Aktiebolag
RONNEBY.

Fii

Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Blekinge

Med anledning af Kongl. Maj:ts Befallningshafvandes skrivelse den 17 sistlidne December angående namn- förändring af Hoby järnvägsstation för jag vid- samt meddela, att järnvägsstyrelsen i samman- träde den 14 januari detta år beslutat ingå till Kongl. Maj:st med begäran, att Hoby järnvägsstation måtte namnförändras till Bräkne-Hoby och att denna ändring måtte få gälla från den 1:te nästkommande Oktober.

Till följd af nämnda beslut har underdanig fram- ställning derom afgifvits till Kongl. Generalpost- styrelsen för att jemte öfriga handlingar i frågan af samma Kongl. Styrelse till Kongl. Maj:st över- lemnas.

De remitterade handlingarna återställas.

Ronneby den 8 Mars 1899

Mellersta Blekinge Järnvägs Aktiebolag
O. Nystrom

När Otto Harry Bremberg den 12 april 1899 övertog poststationen, då ännu med namnet Hoby, hade han hunnit med att under sammanlagt närmare tio år vara poststations- föreståndare i Djupadal, Johannishus och Bredåkra. August Verner efterträdde honom den 1 oktober 1917 och fick knappt två år senare vara med om att post och järnväg skildes åt. Trafiken hade ökat så mycket att det inte gick att förena de uppgifterna.

Den 1 april 1919 flyttades poststationen sålunda till en plats drygt 200 meter från järnvägsstationen och Gertrud Lovisa Holmgren blev föreståndare. Hon kom från Lövestad, vars poststation hon förestått under fyra år. Hennes tid blev kort och redan den 14 december 1920 tog Elna Elisabeth Grehn över. Hon kunde glädja sig åt alltmer stigande trafiksiffror som bland annat ledde till att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1930. Som chef fick hon titeln stationsmästare och hennes efterträdare Gunnar Okhagen fick uppleva 1970-talets omorganisationer. Dessa medförde bland annat att postexpeditionen kallades postkontor och chefen postmästare. Med samma titel har Harry Björk fått ta över ansvaret för service till de ca 1500 hushåll som har postadress Bräkne-Hoby enligt 1992 års statistik.

Den första lantbrevbäringslinjen från Bräkne-Hoby inrättades den 1 juni 1903. En gående lantbrevbärare gick onsdagar och lördagar varje vecka fram och åter på en 14 km lång linje till Örsjöryd. År 1947 inrättades en cyklande lantbrevbärning som bl a betjänade Hakarp och 1963 en fem mil lång bilburen lantbrevbärning till Kullåkra, vars poststation drogs in den 25 maj 1963. Sedermera har lantbrevbäringsnätet förändrats flera gånger och omfattar daglig postutdelning med en färdsträcka av omkring 15 mil. I samhället inrättades postutdelning med brevbärare 1942.



Härsjön (Ronneby landsförsamling)

En av de poststationer som öppnades i järnvägens byggnader när det blev allmän trafik med tåg mellan Karlshamn och Karlskrona den 8 juni 1889 låg i Härsjön. Där blev August Johansson Melin ansvarig för posten, följd av dessa järnvägsmän: Gustaf Georg Bernhard Sandberg (1895-1901), Frans Gustaf Thörnqvist (1901-1925), Sven Johan Bergström (1925-1933), Sven Villie Osvald Johansson (1933-1936), Hilding Nyberg (1936-1943), Göte Arrhenius (1943-1946), Gunnar Vilhelm Ohlsson (1946-1956) och E Fröjdenlund (1956-1959). Poststationen drogs in med maj månads utgång 1959. Som ett komplement till lantbrevbärningen upprätthölls därefter

till och med november 1962 ett postombud med handlanden Svea Ottilia Karolina Petersson som ansvarig. Det hade karaktären av inlämningsställe för dem som inte kunde passa lantbrevbäraren men blev föga utnyttjat.

När poststationen med namnet Harsjön öppnades i Floda socken i Södermanland den 1 april 1909, befarade man att post till Harsjön skulle bli felsorterad. Ett förslag om namnändring (diarienummer Tfk 1909:1257) föranledde dock inte någon åtgärd.

Bredåkra (Ronneby landsförsamling)

Karl August Nilsson blev föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Bredåkra från dess början den 8 juni 1889. Carl le Grand övertog stationen 1900 och i februari 1904 tillträdde August Werner. I oktober 1917 blev nästa skifte, nu med Theodor Wilhelm Tingberg som tillträdande. Därefter tjänstgjorde följande järnvägsmän med ansvar för postgöromålen: Oscar Martin Ekstrand (1924-1939) och John Elmström (1939-1959). Poststationen drogs in med maj månads utgång 1959.

Ett tidigare förslag att skilja poststationen från järnvägen och flytta den till tätbebyggelsen i Hasselstads by blev inte genomfört. I Hasselstad hade funnits en poststation under åren 1874-1877. Den berörs i häftet "Något om posten i Blekinge vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra".

Djupadal / Kallinge station (Ronneby landsförsamling)

Emil Petersson blev ansvarig för posten i Djupadal, när en förenad post- och järnvägsstation öppnades där vid trafikstarten den 8 juni 1889 på en del av kustjärnvägen i Blekinge. Han följdes av Otto Harry Bremberg och från den 13 april 1899 av Hans August Pettersson, som varit föreståndare för poststationen i Märserum under 3½ år. Nu blev chefskapet stabilt för han stannade 24 år i Djupadal, till

pensioneringen i april 1923. Olov Kjellgren med nästan lika lång erfarenhet av postarbetet i Ronnebyredd tog över efter Pettersson men blev efter drygt tre år förflyttad till Sölvesborg. Då tog Edvard Gunnar Calmsex över, följd av Nils Nilsson (1941-1944) och Gustav Henrik Easaias Lisén (1944-1949). Den sistnämnde fick byta ut datumstämpeln den 11 juni 1945, då poststationens namn ändrades från Djupadal till **Kallinge station**. Den 1 maj 1949 blev Otto Hjalmar Holm föreståndare men poststationen var redan på upphällningen den drogs in den 31 maj 1958.

Edestad(s station) (Edestads socken)

Någon poststation öppnades inte i Edestad, när kustbanan i Blekinge var klar för trafik den 8 juni 1889. Det berodde på att någon järnvägsstation inte anlades där från början. I ett brev till poststyrelsen den 23 april 1891 anmälde verkställande direktören för Mellersta Blekinge Järnvägsstyrelse, Gösta Wrede, att stationen skulle öppnas för trafik den 1 juni 1891. Järnvägsbolaget ansåg "inrättandet av poststation vid Edestad med hänsyn till kringliggande nejds behov vara synnerligen önskvärt". Rädsla för felsortering av post till Ekestad föranledde postinspektionen i Malmö att föreslå att poststationen skulle få suffixet "station", vilket styrelsen medgav i sitt beslut som också innefattade att poststationen skulle öppnas den 1 augusti 1891. Utan att poststationen i Ekestad var avvecklad beslöt man nära ett halvt sekel senare att suffixet skulle slopas. Från och med den 15 maj 1939 blev poststationens namn sålunda kort och gott Edestad.

Stationsföreståndaren Johan Hansson Lawén fick ansvaret för posten i Edestad, följd den 16 januari 1900 av Elov Isidor Nordenhjelm. Sedan han förflyttats till Fjälkinge den 1 maj 1922, vilade ansvaret på Carl Fabian Liljestrand (1922-1924), Georg Svensson (1924-1936), Svedolf Olsson (1936-1957) och Karl Henning Ohlsson (1957-1960). Poststationen drogs in den 29 maj 1960. I stället öppnades ett postombud (inlämningsställe) hos handlanden Hugo Olofsson. Den i samband med poststationens indragning organiserade

lantbrevbäringen från Johannishus kunde från september 1965 anlitas även för de ärenden som expedierats av postombudet. Detta drogs därför in då.

Embryot till lantbrevbäringslinjen var den gående ringlinje på 14 kilometer som inrättades från Edestads station till Leråkra år 1937. Samtidigt inrättades lösväskbefordran till Bohaga.

I samband med planering av organisationen i anslutning till att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen avsågs en poststation bli inrättad i Edestad. Av någon anledning underrättades inte persedelförrådet om att planen reviderats på så sätt att någon poststation inte skulle komma till stånd i Edestad. Därifrån levererades såväl sigill som datumstämpel och andra erforderliga inventarier till postmästaren i Ronneby. Då de inte kom till användning återsändes de till persedelförrådet den 14 februari 1874.

Ronneby.

		Debit	
	2	3 brevlådor, 3 skyten, 3 värdestämpel, 3 väskbalans, 3 par vägskålar, 3 70 messingvrigter	6/1
	4	3 stämpelblad	6/1
	14	2 sigill, 2 brevfotemplar	19/1
	18	6 ^{te} järnvrigter	23/1
Mars	23	2 postväskor / stat No 3	26/3
Juni	5	1 brevlåda	9/6
	11	1 postväska / stat No 4	15/6
Juli	4	1 sigill, 1 brefstämpel / Mercurium	17/7
Oktober	20	1 postväska No 5, läs 9 nycklar	24/10
	27	1 " " " "	30/10
		Credit	
febru	14	1 brevlåda, 1 skyt, 1 värdestämpel, 1 väskbalans, 1 par vägskålar, 3 ^{te} järnvrigter, 1 ^{te} messingvrigter	17/2

pensioneringen i april 1923. Olov Kjellgren med nästan lika lång erfarenhet av postarbetet i Ronnebyredd tog över efter Pettersson men blev efter drygt tre år förflyttad till Sölvesborg. Då tog Edvard Gunnar Calmsex över, följd av Nils Nilsson (1941-1944) och Gustav Henrik Easaias Lisén (1944-1949). Den sistnämnde fick byta ut datumstämpeln den 11 juni 1945, då poststationens namn ändrades från Djupadal till **Kallinge station**. Den 1 maj 1949 blev Otto Hjalmar Holm föreståndare men poststationen var redan på upphällningen den drogs in den 31 maj 1958.

Edestad(s station) (Edestads socken)

Någon poststation öppnades inte i Edestad, när kustbanan i Blekinge var klar för trafik den 8 juni 1889. Det berodde på att någon järnvägsstation inte anlades där från början. I ett brev till poststyrelsen den 23 april 1891 anmälde verkställande direktören för Mellersta Blekinge Järnvägsstyrelse, Gösta Wrede, att stationen skulle öppnas för trafik den 1 juni 1891. Järnvägsbolaget ansåg "inrättandet av poststation vid Edestad med hänsyn till kringliggande nejd's behov vara synnerligen önskvärt". Rädsla för felsortering av post till Ekestad föranledde postinspektionen i Malmö att föreslå att poststationen skulle få suffixet "station", vilket styrelsen medgav i sitt beslut som också innefattade att poststationen skulle öppnas den 1 augusti 1891. Utan att poststationen i Ekestad var avvecklad beslöt man nära ett halvt sekel senare att suffixet skulle slopas. Från och med den 15 maj 1939 blev poststationens namn sålunda kort och gott Edestad.

Stationsföreståndaren Johan Hansson Lawén fick ansvaret för posten i Edestad, följd den 16 januari 1900 av Elov Isidor Nordenhjelm. Sedan han förflyttats till Fjälkinge den 1 maj 1922, vilade ansvaret på Carl Fabian Liljestrand (1922-1924), Georg Svensson (1924-1936), Svedolf Olsson (1936-1957) och Karl Henning Ohlsson (1957-1960). Poststationen drogs in den 29 maj 1960. I stället öppnades ett postombud (inlämningsställe) hos handlanden Hugo Olofsson. Den i samband med poststationens indragning organiserade

lantbrevbäringen från Johannishus kunde från september 1965 anlitas även för de ärenden som expedierats av postombudet. Detta drogs därför in då.

Embryot till lantbrevbäringslinjen var den gående ringlinje på 14 kilometer som inrättades från Edestads station till Leråkra år 1937. Samtidigt inrättades lösväskbefordran till Bohaga.

I samband med planering av organisationen i anslutning till att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen avsågs en poststation bli inrättad i Edestad. Av någon anledning underrättades inte persedelförrådet om att planen reviderats på så sätt att någon poststation inte skulle komma till stånd i Edestad. Därifrån levererades såväl sigill som datumstämpel och andra erforderliga inventarier till postmästaren i Ronneby. Då de inte kom till användning återsändes de till persedelförrådet den 14 februari 1874.

Ronneby.

		Debet.		
	2	3 brevlådor, 3 skyten, 3 värdestämpel, 3 väjbalanser, 3 par vägskålar, 3 ^{te} messingvripter	}	6/1
	4	3 stämpelsticker		6/1
	14	2 sigill, 2 brefstämpel	}	14/1
	18	6 ^{te} järnvripter		23/1
Mars	23	2 postväskor / stat No 3/	}	26/3
Juni	5	1 brevlåda		9/6
	11	1 postväska / stat No 4/	}	15/6
J. 2	4	1 sigill, 1 brefstämpel / Mercurore		7/7
Oktober	20	1 postväska No 5, läs 9 nycklar	}	2/40
	27	1 ^{te} järnvripter		30/10
		Credit		
febr	14	1 brevlåda, 1 skyt, 1 värdestämpel, 1 väjbalans, 1 par vägskålar, 3 ^{te} järnvripter, 1 ^{te} messingvripter	}	17/2
				för Edestad

Johannishus (Hjortsberga socken)

En av de poststationer som öppnades den 8 juni 1889, när järnvägen mellan Karlshamn och Karlskrona togs i bruk för allmän trafik, låg i Johannishus järnvägsstation. Där blev stinsen Harry Bremberg ansvarig för posten, avlöst efter tio år av Carl Arthur Rossini Åström. Denne blev kvar under knappt ett år och i det nya seklets första månad tog Hjalmar Albin Hansson över. Under hela 14 år fick denne gång efter gång uppleva att regelbundna löner regleringar för järnvägsstationernas föreståndare inte gav något resultat för hans del. Rörelsen vid stationen i Johannishus hade stagnerat redan under företrädarens tid. Årsarvodet på 420 kr vid sekelskiftet steg inte förrän 1914, och då till 480 kr. Samtidigt ökade biträdeslönen från 240 till 300 kr.

Första världskriget vände upp och ner på mycket och dyrtiden motiverade lönehöjningar. År 1918 kunde Hjalmar Albin Hansson sålunda för själva postsysslan kvittera ut 1080 kr i fast lön och 216 kr i dyrtidstillägg. Helt andra begrepp gällde 70 år senare, när poststationen sedan länge var skild från järnvägen och Gun-Britt Svensson var chef för postkontoret i Johannishus. Så kallades det efter den generella omorganisation som genomfördes över hela landet 1977. Den 1 februari 1990 genomfördes en rationalisering på så sätt att öppethållandet minskades på postkontoren i Johannishus och Listerby. Därmed försvann en tjänst och postkontoren hölls öppna på olika tider så att samma tjänsteman kunde finnas på båda platserna. Lisbeth Swenson fick därmed alternera mellan postkontoren i Listerby och Johannishus och förmodades vara den första tjänstemannen i landet, som delade sin arbetsdag mellan två postkontor. En bidragande orsak till att detta kunde genomföras var att många av dem som bodde i Listerby eller Johannishus, arbetade i Ronneby och brukade passa på att uträtta sina postärenden i centralorten. Lisbeth Swenson var tidigare postmästare i Listerby men nu blev hennes formella titel inledningsvis postförman. Den 15 september 1993 ersattes postkontoret med post i butik i avtal med Aldstens Livs HB.

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 öppnades, 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 åberopade 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 kyrkväktaren Gustaf Andersson i Förkärla åtagit sig "i fall Nättraby station kommer att indragas att fortskaffa tjänsteförsändelser till Nättraby distrikt varje lördag mot en ersättning av 40 kronor årligen. Stationen kostar 300".

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. Denna var ändpunkt för järnvägen från Älmehöda. 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 (omkring 1500 när detta skrivs år 1992).

Rosenholm (Lösens socken)



Poststyrelsen behandlade under vårvintern 1911 ett ärende, som berörde frågan om att inrätta en poststation vid anhaltstationen Rosenholm mellan Nättraby och Gullberna (dnr I B 1911:944). Även om förenade poststationer inte var en självklarhet, var det vid den tiden ganska lätt att få gehör för önskemålen om sådana, när förutsättningarna fanns.

Det gjorde de i Rosenholm och den 1 juni öppnades poststationen med banvakten Carl Johan Andersson som ansvarig. Han avled den 13 november 1922 och efter en vakansperiod tog Karl Ludvig Pettersson över ansvaret den 1 april 1923.

Efter dennes avgång den 31 mars 1935 uppehölls befattningen av följande järnvägsanställda: John Anders Harald Svensson (1935-1943), Waldis Eva Majken Aronsson-Bjäre (1943-1946 och 1947-1948), Inga Valborg Charlotta Jonsson (1946-1947), Gudrun Iris Axelina Brommesson (1948-1957) och Lilly Maria Alexandersson (1957-1959).

Genom beslut efter hennes avgång fick fru Brommesson en gratifikation på 200 kr för visad vakenhet och rådighet vid inbrott vid poststationen natten till den 25 april 1957).

Poststationen drogs in den 1 juni 1959 (dnr Dt 468/59).

Karlskrona—Kristianstad. (Från och med den 1 juni 1911.)

Plk. 119 Tåg 1.	Brl. Tåg 11.	Plk. 182 Tåg 3.	Fk. Ej anst. Tåg 5. Km.					
				Plk. 119	Brl.	Plk. 182	Fk.	
10 ⁰⁹	01 ¹⁵	15	3 ³⁰	Karlskrona 48, 259	3 ¹⁵	12 ⁴	11 ¹⁵	11 ¹⁵
10 ⁰⁹	01 ¹⁵	15	—	Gullberna 229	3 ⁰	11 ⁵⁴	—	—
—	—	11 ⁷	—	Gullberna	3 ⁰	11 ⁵³	—	—
—	—	12 ³	—	Rosenholm	—	11 ⁴⁷	—	—
10 ²¹	—	12 ⁴	—	Nättraby 12	2 ⁴¹	11 ³⁵	—	—
10 ²¹	—	12 ⁵	—	Nättraby	2 ⁴⁷	11 ³³	—	—
10 ²⁸	—	12 ⁵	—	Johannishus	2 ⁴⁷	11 ³³	—	—
10 ²⁸	—	12 ⁵	—	Edestads station	2 ⁴⁰	11 ⁹	—	—
10 ²⁸	—	12 ⁹	—	Ronneby 10, 47	2 ²⁰	10 ⁵⁵	—	—
—	—	—	—	Ronneby	2 ⁴⁴	10 ¹³	—	—
11 ⁰	—	21 ⁵	—	Djupadal 47	2 ⁵	10 ²³	—	—
11 ⁰	—	22 ⁰	—	Bredåkra 47	2 ¹	10 ²⁰	—	—
11 ¹⁵	—	22 ¹	—	Bredåkra	2 ¹	10 ²¹	—	—
11 ¹⁵	—	22 ²	—	Härsjö	x	10 ¹⁶	—	—
11 ²¹	—	22 ⁰	—	Bråke-Höby	1 ⁴⁴	10 ³	—	—
11 ²¹	—	22 ⁵	—	Kullåkra	1 ³⁰	9 ⁵⁰	—	—
11 ³¹	—	3 ⁰	—	Mårserum	1 ³⁰	9 ⁴¹	—	—
11 ³¹	—	3 ²	—	Trenså	1 ¹⁵	9 ²¹	—	—
11 ³⁹	—	3 ²¹	—	Karlshamn 44	1 ⁰	9 ⁵	8 ¹⁴	8 ¹⁴
12 ¹⁵	—	3 ²⁵	—	—	—	—	—	—
Tåg 6.	—	—	—	—	—	—	—	—
T. Th. L. Tåg 13.	Fk. Tåg 17.	Brl.		Plk. 182	Fk. Ej anst.	Tåg 4.	Brl.	
6 ⁵⁵	—	11 ¹⁵	11 ¹⁵	3 ⁰⁰	7 ¹⁵	Karlshamn	12 ⁵⁵	5 ²⁵
—	—	12 ³²	—	—	4 ²	Vekem	x	—
—	—	12 ⁴¹	—	—	4 ³	Mörren	12 ⁴⁰	8 ²¹
—	—	12 ⁴⁹	—	—	4 ¹⁸	Gustafstorp	x	—
7 ²²	—	12 ⁵⁷	12 ¹³	—	4 ²⁶	Sandback 41	12 ²³	8 ¹
7 ³²	—	12 ⁵⁷	—	—	4 ²⁸	Sandback	12 ²³	8 ¹
7 ⁴⁹	—	1 ⁰	—	—	4 ²¹	Gammalstorp	12 ¹³	x
—	—	1 ¹¹	—	8 ¹⁵	1 ⁵⁰	Sölvesborg 13	1 ²⁰	3 ¹⁰
—	—	1 ¹⁷	—	8 ¹⁵	1 ⁵⁰	Sölvesborg	7 ²³	11 ²³
—	—	1 ¹⁴	—	—	5 ²⁰	Bromölla	7 ⁵	11 ²⁶
—	—	1 ²²	—	—	5 ²⁸	Gulöf	6 ⁵³	11 ²⁸
—	—	2 ¹	—	—	5 ³⁷	Bäckaskog	6 ⁴³	11 ¹⁹
—	—	2 ⁸	—	—	5 ⁴³	Fjalkinge	6 ³⁶	11 ¹³
—	—	2 ¹⁷	—	—	5 ⁵³	Nosaby	6 ²³	11 ³
—	—	2 ²⁵	—	9 ²⁰	1 ²⁸	Kristianstad 31, 32, 35, 38	6 ¹⁵	10 ⁵⁵
Tåg 6.	—	—	—	Tåg 8.	—	—	—	—
Skl. 1)	—	—	—	Skl. 1)	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Tåg 8.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Ej anst.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Fk. Ej anst.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Tåg 18.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Tåg 4.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Plk. 182	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Tåg 6.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Tåg 2.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Tåg 8.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Tåg 4.	—	—	—	—
Tåg 119	—	—	—	Plk. 182	—	—	—	—

1) Tidningsbefordran endast för Kristianstadstidningar.

2) Post utväxlas mellan plk. 119 och 182 samt Ronnebybrunnas poststation, öppen 1 juni—31 augusti.

Detta är den tidtabell som gällde för järnvägsposten efter att linjen kompletterats 29 med en poststation även i Rosenholms järnvägsstation den 1 juni 1911.

Enligt en tidningsnotis den 8 september skulle någon form av postal service ha funnits kvar i Rosenholm. Jag har inte kunnat finna något belägg för detta. Lantbrevbärare Mårten Mårtensson, som var lokalreferent för Blekinge Läns Tidning, skrev om sin kollegas avskedshyllning. Ur artikeln den 1 juni 1959 görs detta utdrag:

"Under något över 10 år har fru Annie Gren där varje morgon tagit hand om och sorterat upp posten till sina kunder och så under de första åren trampat runt i samhället. Under de senaste fyra åren har det varit mopeden som fått underlätta arbetet. Posten kommer i fortsättningen att utgå från Gullberna med lantbrevbäring.

Tidigt på lördagsmorgonen var fru Gren i arbete på stationen med postsorteringen. Med säkerhet och snabbhet förde hon pennan då namnen präntades på de dagliga tidningarna till respektive ägare, och brev och övriga försändelser lades i den följd postturen skulle färdas.

Men nog märktes känslan att det var sista gången. Tidiga blomsterhyllningar vittnade om att avskedsstämningen även kändes hos den kundkrets som betjänats.

När så den stora postväskan var fullpackad och det var tid att ge sig i väg ut till de väntande kunderna, tog kontrollör L A V Larsson, Karlskrona, till orda.

- Jag befinner mig här idag, yttrade Larsson, i ett särskilt uppdrag av postmästaren, som är förhindrad att närvara. Det är ju särskilda orsaker som gör att poststationen nu kommer att upphöra. Statens Järnvägar har ansett sig ej kunna ha kvar järnvägsstationen och därmed upphör ju även poststationen. Å postverkets och dess personals vägnar vill jag nu tacka fru Gren för hennes goda och plikttrogna arbete här ute. Med glädje kan vi konstatera att under de mer än tio år, som fru Gren uppehållit befattningen här, har det aldrig varit några klagomål. Ändå har det många gånger varit svåra väderleksförhållanden, särskilt under vintertid med problem att ta sig fram till de olika platserna."

Gullberna (i Karlskrona stad)

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

Vid de orden i en framställning från postdirektionen i Malmö den 2 mars 1889 fäste sig poststyrelsen, när man där skulle besluta om vilka ändringar som skulle genomföras i postnätet, när järnvägen mellan Karlshamn och Karlskrona togs i bruk för allmän trafik. Det blev den 8 juni 1889, som den nya organisationen trädde i kraft, och stinsen i

Gullberna, Henrik Wahlberg, fick uppleva att hans kollega i Nättraby blev ansvarig för posten där, medan han själv inte fått motsvarande tilläggsuppgift.

ÄLLERSTA BLEKINGE JERNVÄGS AKTIEBOLAG.
TELEGRAFADRESS:
JERNVÄGEN,
RONNEBY.

Ronneby den 28 Okt. 1889.
Postinspektionen i Södra järnvägsdistriktet.

Malmö.

Äre för ärade chefen af Postinspektionen i Södra järnvägsdistriktet i Malmö:
att jag i tillfälle med postinspektionen i Södra järnvägsdistriktet i Gullberna, därmed samtliga tillhörande stationer,
att Stationsföreståndaren H. Wahlberg, född 1 febr. 1864, är fullt kvalificerad att företa poststationer,
att lämpligt expeditionens förförare i Gullberna, samt
att förtroende befattningspersoner af Gullberna samt en del farmar och villor kunna ha goda och bekväma poststationer som ligger i en tillräckligt hög bebyggelse.

Med förhoppning
af att jag skall få
höra från er.

Den 5 november 1889 utfärdades emellertid ett förordnande för Wahlberg att också ansvara för posten i Gullberna från och med 1890 års ingång. Bakom denna förändring låg en framställning den 31 oktober 1889 från postinspektionen, sedan fortifikationsbefälhavaren i Karlskrona begärt att

en poststation skulle finnas i Gullberna. Den behövdes, menade han, sedan kärreposten mellan Ronneby och Karlskrona förbi Karlskrona landbefästningar blivit indragen, när tågen började gå i juni. Han skrev:

"Tjänstemän och arbetare vid befästningarna samt i närheten boende personer äro nu i saknad av den postförbindelse de förut ägt, ehuru en järnbana tillkommit. För den hän-delse poststation ej kommer att anordnas å Gullberna, får jag vördsamt hemställa, att åtminstone ankommande post till befästningarnas personal måtte få i postkupén medsän-das från Karlskrona till Gullberna".

Argumenten var tydligen tillräckligt starka, efterom be-slutet om en poststation kom så snart efter postinspektio-nens tillstyrkan. Wahlberg efterträddes på hösten 1891 av Gustaf Oskar Kroon, som blev stins och poststationsföre-ståndare i Gullberna under fyra decennier. När han avgick med pension den 30 juni 1931, tog Agnar Gunnar Anselm Elm-borg över. Han avled, 60 år gammal, i februari 1941. För de följande järnvägsmännen blev perioderna som postansva-riga förhållandevis korta, Fredrik Danielsson (1941-1946), Ernst Vilhelm Nilsson (1946-1949) och Nils Bengt Gustafs-son (1949-1951).

Poststationen skildes från järnvägen med 1952 års ingång och Gösta Vilhelm Nilsson blev föreståndare för den nya "lantpoststationen" som de icke förenade poststationerna kallades. Den låg i Marieberg en kilometer från järnvägs-stationen. Nilsson hade varit lantbrevbärare på linjen Karlskrona-Hästö under åren 1931-1948 och poststationsfö-reståndare vid Karlskrona 5 1949-1951. Den 1 oktober 1953 statushöjdes poststationen i Gullberna till postexpedition och den 1 januari 1962 ändrades dess namn till Karlskrona 6. Under den följande chefen, Helén Fernheden, inträffade bland annat ändringar i terminologin och av postexpeditio-nen blev det ett postkontor, som flyttade till köpcentret i Kungsmarken 1972. Hans Swartz tog över postmästeriet un-der några år och med Helén Fernheden som chef är det allt-jämt bestående med namnet Karlskrona 6, när detta skrivs i mars 1992.

Litteratur om svensk post- och samhällshistoria

Detta är en komprimerad sammanfattning. Komplettt förteckning med länsangivelser och prisuppgifter sänds utan kostnad efter hänvändelse till Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ (Tel 0470-19354)

1. Kommunikation i gränsbygd (bok 176 sidor)
2. Kommunikation i Västbo (bok 192 sidor)
3. Posthistoria från Ljungby kommun (bok 144 sidor)
4. Kommunikation i Allbo (bok 224 sidor)
6. Kommunikation i Kinnevald (bok 112 sidor)
8. Kongaposten (bok 162 sidor)
9. Berättelser från glesbygd (bok 180 sidor)
10. Mitt i Småland (bok 96 sidor)
11. På post i Mo härad (bok 112 sidor)
12. Posten i Njuding (bok 176 sidor)
13. Humlegubbar (bok 178 sidor)
14. Tunalänspost (häfte 40 sidor)
15. På post i Norra Småland (bok 176 sidor)
- 53 Posthistoria från Roknäs
- 54 När posten kom till Arneberg
- 55 Posthistoria från Vargbacken
- 56 Posten vid järnvägen Dalby-Bjärsjölagård
- 57 Posthistoria från Helgebodafors
- 58 Posthistoria från Kållands härad
- 59 Posthistoria från Karlsborgs kommun
- 60 Posthistoria från Kinne härad
- 61 Glimtar från posten i Väskinde
- 62 Posthistoria från Barne härad
- 63 Posthistoria från Åse härad
- 64 Posthistoria från Laske härad
- 65 Posthistoria från Frökinds härad
- 66 Posthistoria från Gudhems härad
- 67 Om post i Skövde kommuns landsbygd
- 68 Posthistoria från Töreboda kommun
- 69 Posthistoria från Gullspångs kommun
- 70 Posthistoria från en del av Mariestads kommun
- 71 Posthistoria från Ransbergs socken i Västergötland
- 72 Posthistoriska glimtar från Lunds kommun
- 73 Posthistoria från Tofteryds socken
- 74 Något om posten i Gärdslösa-trakten
- 75 Posthistoria från Valla socken på Tjörn i Bohuslän
- 76 Något om kortlivad post i Halland
- 77 Posthistoria från Asarums socken
- 78 Posthistoria från Sölvesborgs kommun
- 79 Posthistoria från Blekingekusten
- 80 Posthistoria från Fridlevstad, Hjortsberga, Ringamåla, Sillhövda och Öljevult i Blekinge
- 81 Kortlivade postnamn i Uppland
- 82 Kortlivade postnamn i Västmanland
- 83 Några kortlivade postnamn i Östergötland
- 84 Poststationer vid Nordvästra stambanan
- 85 Kortlivad skånsk post, del 1 f d Malmöhus län
- 86 Kortlivad skånsk post, del 2 f d Kristianstads län
- 87 Posthistoria från Villands härad
- 88 Posthistoria från Möklinta socken och jvg Sala-Krylbo
- 89 Kortlivade postnamn i Gävleborgs län
- 90 Kortlivade postnamn i Kopparbergs län
- 91 Kortlivade postnamn i Jämtlands län
- 92 Kortlivade postnamn i norra Sverige
- 93 Posthistoria från Inlands Nordre härad
- 94 Posthistoria från Inlands Södre härad
- 95 Posthistoria från Tunge härad
- 96 Posthistoria från Lane härad
- 97 Posthistoria från Tanums härad
- 98 Posthistoria från Bullarens och Sörbygdens härader
- 99 Posthistoria från Kville härad
- 100 Ersatt med nr 200, med ett mera fullständigt register
- 101 Något om posten vid järnvägen Tingsryd Bredåkra
- 102 Något om posten i Råå
- 103 Posthistoria från Rydaholms socken
- 104 Anteckningar om posten i Tving
- 105 Om posten i trakten av Synnerby
- 106 Om posten i Sexdrega pastorat

Alla härefter avser småskrifter, 20 - 50 sidor

- 16 Filatelli i postens cirkulär under 150 år
- 17 Postorters namn som försvann
- 18 Ortnamn i postadresser
- 19 Ortnamnsrevisionen 1939
- 20 Något om posten vid järnvägen Stockholm-Uppsala
- 21 Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg
- 22 Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg
- 23 D:o Dala-Ockelbo-Norrundets järnväg
- 24 D:o Gävle-Dala järnväg
- 25 D:o statsbanan Karlberg-Värtan
- 26 D:o Uppsala-Gävle järnväg
- 27 D:o Norrländska tvärbanan Sundsvall - Storlien
- 28 D:o Norra Stambanan
- 29 D:o Byvalla - Långshyttan
- 30 D:o statsbanan Mellansel - Örnsköldsvik
- 31 Posthistoria från Forsheda
- 32 Posthistoria från Kåkindes härad
- 33 Kortlivade postnamn i Örebro län
- 34 Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar
- 35 Posten vid järnvägarna Strömtorp - Otterbäcken och Gullspång - Torved
- 36 Posten vid järnvägen Hässleholm - Kristianstad
- 37 Posten vid järnvägen Hässleholm - Veinge
- 38 Posten vid järnvägen Eslöv - Kristianstad
- 39 Posten vid järnvägen Kristianstad - Brösarp
- 40 Posten vid järnvägen Lund - Harlösa
- 41 Posten vid järnvägen Ystad - Sankt Olof
- 42 Posten vid järnvägen Brösarp - Ystad
- 43 Litet om posten vid Inlandsbanan
- 44 Något om posten i Handbörds härad
- 45 Något om posten i Norra Möre
- 46 Posten vid järnvägen Norrköping - Arkösund
- 47 Glimtar från posten i Södra Möckleby (Degerhamn)
- 48 Posthistoria från Jula-trakten
- 49 Posthistoria från Vedens härad
- 50 Posten vid Krösnabanan (Älmeboda-Nättraby)
- 51 Posthistoria från Ronneby
52. Om posten vid Blekinge kustbana

VI

- 107 Något om posten i Listerby socken
 108 Om posten i Södra Kind
 109 Om posten i Madesjö
 110 Om posten i Västra Eds pastorat
 111 Om posten i Gärdserums pastorat
 112 Om posten i Gamleby och Överums pasatorat
 113 Posten vid järnvägen Malmö - Genarp
 114 Posten vid järnvägen Limmared - Holsljunga
 115 Om posten i Svenljunga pastorat
 116 Om posten i Kind vid gränsen till Småland
 117 Om posten i Olofströms kommun
 118 Om posten vid Västra Centralbanan
 119 Posten i trakten av Kvånum
 120 Om posten i Bjuvs kommun
 121 Posten i Varola, Vårsås och Mofalla i Västergötland
 122 Om posten i Fröjereds pastorat
 123 Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga
 124 I Sydost; posthistoria från Östra härad i Blekinge
 125 Om posten i Hällaryds paastorat
 126 Posten vid smalspåret Växjö-Västervik
 127 Posthistoria från Söderåkra
 128 Posten i Arby pastorat
 129 Posten i Vintrosa pastorat
 130 Posten i Högsby pastorat
 131 Posten i Höks härad
 132 Landsbygdspost i Skara kommun
 133 Posthistoria från Ore socken
 134 Aspelandspost
 135 Poststationer vid järnvägen Bränninge - Väderstad
 136 Om post i Ovanåkers kommun
 137 Om posten i Håstveda och Stoby pastorat
 138 Posthistoria från Förslövs och Hjärmarps pastorat
 139 Posten vid järnvägen Norrköping - Valdemarsvik
 140 Posthistoria från Vilske härad
 141 Om post vid järnvägen Jönköping - Gripenberg
 142 Posthistoria från Alingsås kommun
 143 Posthistoria från Bollebygds härad
 144 Posthistoria från Vättle härad i Västergötland
 145 Posthistoria från Kinnefjärdings härad
 146 Landsbygdspost i Strtanda härad
 147 Posthistoria från Saleby pastorat och Jungs socken
 148 Posthistoria från Vårgårda kommun
 149 Posthistoria från Malma socken i Västergötland
 150 Posthistoria från Viste härad
 151 Posthistoria från Ale härad
 152 Posthistoria från Skurups kommun
 153 Posten vid järnvägen Malmö - Ystad
 154 Posten vid järnvägen Börringe - Östratorp
 155 Om post i Norra Härene socken
 156 Posten vid järnvägen Borås - Ulricehamn
 157 Posten vid järnvägen Malmö - Simrishamn
 158 Kortlivade poststationer i sydöstra Skåne
 159 Posten vid järnvägen Kristianstad - Älmhult
 160 Kortlivad post på Gotland
 161 Några poststationer i Norra Tjust
 162 Posthistoria från Klippans kommun
 163 Posthistoria från Kärda
 164 Landsbygdsppost vid Mariestad - Kinnekulle järnväg
 165 Posten vid järnvägen Håstveda - Karpalund

- 166 Landsbygdspost i södra Tjust
 167 Posthistoria från Habo och Mullsjö kommuner
 168 Posthistoria från Tidaholms kommun
 169 Posthistoria från södra MARk
 170 Posthistoria från nordvästra Mark
 171 Posthistoria från BORDÖSTRA MARk
 172 Poststationer vid järnvägen Älmhult - Sölvesborg
 173 Posthistoria från Amås' socken
 174 Landsbygdspost vid jvgn Trollhättan - Nossebro
 175 Posthistoria från Valbo härad i Dalsland
 176 Posthistoria från Tierps kommun
 177 Posthistoria från Vette härad i Bohuslän
 178 Posthistoria från Seved hätrad i Kalmar län
 179 Kortlivad sörmiländsk post, del 1
 180 Kortlivad sörmiländsk post, del 2
 181 Om posten vid järnvägen Kilafors - Söderhamn
 182 Kortlivade småländska postnamn
 183 Kortlivade postnamn i Värmland
 184 Posthistoria från Harjagers hörad
 185 Kortlivade postnamn i Västergötland
 186 Om posten i Nordmarks socken i Färnebo härad
 187 Om posten vid Norbergs järnväg
 188 Om posten vid järnvägen Eslöv - Ystad
 189 Posthistoria från Torsås' pastorat i Kalmar län
 190 Något om posten vid Nordmark - Klarälvens järnväg
 191 Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg
 192 Posten vid Skåne - Smålands järnväg, södra delen
 193 Posthistoria från Ljungby socken i Kalmar län
 194 Om posten i Byarums, Åkers och Kävsjö socknar
 195 Posthistoria från Fryele, Gällaryds och Hagshults socknar i Jönköpings län
 196 Om posten i Hånger, Tånnd och Voxtorps socknar
 197 Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå
 198 Posthistoria från Karlslunda pastorat
 199 Posthistoria från tolv orter i Södra Möre härad
 200 Guide för post- och samhällshistoria från mer än 4000 orter
 201 Något om posten i Robertsfors kommun
 202 Något om posten på Västra Orust
 203 Posthistoria från Sotenäs kommun
 204 Posthistoria från Östra Orusts härad
 205 Posthistoria från Flundre härad
 206 Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg
 207 Posthistoria från Redvägs härad
 208 Posthistoria från Ale härad
 209 Posthistoria från Gärdslösa pastorat
 210 Posthistoria från Glömminge och Torslunda pastorat
 211 Posthistoria från Mörbylånga pastorat
 212 Posthistoria från Södra Möckleby pastorat
 213 Posthistoria från Köpings pastorat på Öland
 214 Posthistoria från Högby pastorat på Öland
 215 Postuppsyningsmansplatser
 216 Om posten vid Gotlands järnvägar. 1878 års linjedel
 217 D:o, fortsättningen av 1878 års linjedel
 218 Något om posten i Nässjötrakten
 219 Om posten vid och omkring järnvägen Visby - Lärbro
 220 Något om Postens historia på Tjörn
 221 Något om postens utveckling i Gäsene härad och angränsande socknar i Älvsborgs län

- 222 Posthistoriska glimtar från Gällivare kommun
 223 Något om posten vid järnvägen Frövi - Ludvika
 224 Något om posten vid Malmö - Kontinentens järnväg
 225 Något om posten på Stänganäset
 226 Om posten vid jvgn Malmö - Vellinge - Trelleborg
 227 Posthistoria från Öckerö kommun
 228 Posthistoria från Bankekinds härad
 229 D:o Inlands Fränke och Inlands Torpe härader
 230 Posthistoriska glimtar från Arjeplogs kommun
 231 Posthistoria från Säffle
 232 Posthistoria från norra Gotland
 233 Om posten vid jvg:na Slite - Klintehamn - Hablingbo
 234 Gotländsk utpost i öster
 235 Posthistoria från Östervåla pastorat
 236 Något om posten vid jvgn Göteborg - Borås
 237 Posthistoria från Laxå kommun
 238 Posthistoria från Hallsbergs kommun
 239 Posthistoria från Fjäre härad
 240 Posthistoria från Värmlandsnäs
 241 Posthistoria från Visnums härad
 242 Posthistoria från Silleruds socken
 243 Posthistoria från Årstad's härad
 244 Posthistoria från Faurås härad
 245 Posthistoria från Nordmarks härad
 246 Posthistoriska glimtar från Resele socken
 247 Posthistoriska glimtar från Kils socken i Värmland
 248 Posthistoriska glimtar från Jösse härad
 249 Något om popsten vid Östra Värmlands järnväg
 250 Posthistoria från Färnebo härad
 251 Posthistoria från Fryksdals härad del 1
 252 D:o, del 2 (postanstalter öppnade efter år 1875)
 253 Posthistoria från Älvdals härad
 254 Om posten vid Långängenbanan
 255 Posthistoria från Vedbo härad i Dalsland
 256 Posthistoria från Tössbo härad i Dalsland
 257 Posthistoria från Grums härad i Värmland
 258 Posthistoria från Gillbergs härad
 259 Posthistoria från Leksands kommun
 260 Posthistoria från Nordals härad i Dalsland
 261 Posthistoria från Nyeds, Väse och Ölme härader
 262 Posthistoria från Sütals härad i Dalsland
 263 Posthistoria från Säters kommun i Dalarna
 264 Posthistoria från Gagnefs kommun i Dalarna
 265 Posthistoria från Forshälla och Resteröds socknar
 266 Posthistoriska anteckningar från Hisings härader
 267 Posthistoria från Kinda härad
 268 Posthistoria från Bråbo och Lösings härader
 269 Posthistoria från Valkebo och Vifolka härader
 270 Posthistoria från Dals och Lysings härader
 271 Posthistoria från Göstrings härad
 272 Posthistoria från Aska och Bobergs härader
 273 Posthistoriska anteckningar från Gullbergs härad
 274 Posthistoria från Memmings och Åkerbo härader
 275 Posthistoria från Finspånge läns härad
 276 Posthistoria från Hammarkinds härad
 277 Posthistoria från Hanekinds härad
 278 Posthist oria från Ydre härad
 279 Posthistoria från Skärkinds härad
 280 Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö

- 281 Något om posten vid Vimmeerby - Ydre järnväg
 282 Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping
 283 Något om posten vid Östra stambanan
 284 Något om posten vid järnvägen Jäma - Åby
 285 Något om posten vid Krylbo - Mjölby
 286 Något om posten vid Köping - Hults järnväg
 287 D:o vid järnvägen Köping - Uttersberg - Riddarhyttan
 288 Något om posten vid Östra Centralbanan
 289 D:o Norsholm - Åtvidaberg - Västervik
 290 Något om posten vid Sala - Gysinge - Gävle järnväg
 291 Något om posten vid Falkenbergs järnväg
 292 Något om posten utmed Varberg - Åtrans järnväg
 293 D:o Kinnared - Fegens och Fegen - Åtrans järnväg
 294 D:o Runhällen - Enköpings järnväg
 295 D:o Hämösand - Sollefteå järnväg
 296 Något om posten utmed Rimbo - Sunds järnväg
 297 Något om posten utmed Upsala - Lenna Järnväg
 298 D:o Stockholm - Rimbo och Södra Roslags kustbana
 299 D:o jvgn Dannemora - Harg och Faringe - Gimo
 300 Post-i-butik
 301 Något om posten vid järnvägarna Limesforsen - Brintbodarne och Vansbro - Malung
 302 Något om posten vid järnvägen Säma -Limesfors
 303 Något om posten vid Norra Södermanlands järnväg
 304 Något om posten vid Mellersta Södermanlands jvg
 305 Något om posten vid Stockholm - Nynäs järnväg
 306 Något om posten vid jvgn Helsingborg - Ängelholm
 307 D:o Åstorp - Mölle och dess närhet
 308 D:o Flen - Oxelösund och dess närhet
 309 D:o Kolbäck - Flen och Rekarne - Valskog
 310 Något om posten vid Västra Stambanan, del 1
 311 Något om posten vid Västra Stambanan, del 2
 312 Något om posten vid jvgn Billesholm - Landskrona
 313 Något om posten vid järnvägen Eslöv - Klippan
 314 Något om posten vid järnvägen Eslöv - Helsingborg
 315 Något om posten vid jvgn Helsingborg - Hälsleholm
 316 Något om posten vid jvgn Ängelholm - Landskrona
 317 D:o Väst kustbanan, delen Malmö - Åstorp
 318 D:o Väst kustbanan, delen Ängelholm - Halmstad
 319 D:o Väst kustbanan, delen Halmstad - Varberg
 320 D:o Väst kustbanan, delen Varberg - Göteborg
 321 D:o Stockholm-Västerås-Bergslagens jvgar, del 1
 322 D:o Stockholm-Västerås-Bergslagens jvgar, del 2
 323 D:o Stockholm-Västerås-Bergslagens jvgar, del 3
 324 D:o Mora - Älvdalens järnväg
 325 D:o Falun - Rättvik - Mora järnväg
 326 D:o Falun - Västerdalens järnväg
 327 Något om posten vid stambanan gm övre Norrland delen Bräcke - Långsele
 328 D:o, delen Långsele - Anundsjö
 329 D:o, delen Anundsjö - Vännäs
 330 D:o, delen Vännäs - Jöm
 331 D:o, delen Jöm - Boden
 332 Något om posten vid järnvägen Hoting - Långsele
 333 Något om posten vid järnvägen Storuman - Hällnäs
 334 Något om posten vid jvgn Nässjö - Oskarshamn
 335 Något om posten vid Stockholm-Saltsjöns järnväg
 336 D:o närmast Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg
 337 Något om posten i Ströms socken i Jämtland

VIII

- 338 Något om posten vid järnvägen från Växjö via Tingsryd till Blekingegränsen
- 339 Något om posten vid bohuslänska längdbanan
- 340 Något om posten vid Bergslagens järnvägar
- 341 Om postens historia i Enköpings kommun
- 342 Posthistoria kring järnvägen Halmstad - Värnamo
- 343 Något om posten vid järnvägen Kävlinge - Sjöbo
- 344 Posten vid järnvägen Halmstad - Bolmen
- 345 Om posten i Viske härad
- 346 Om posten i Himle härad
- 347 Om posten i Kvibille, Skavböke, Slättåkra, Steninge och Tylösand
- 348 Postfolkets vedermödor på 1800-talet
- 349 Posten vid järnvägen Höör - Hörby och dess närhet
- 350 Posten vid järnvägen Lund - Trelleborg
- 351 Posten vid S:a stambanan, del Malmö - Hässleholm
- 352 D:o, delen Hässleholm - Nässjö
- 353 D:o, delen Nässjö - Falköping
- 354 Posten vid Skåne-Smålands järnväg, norra delen
- 355 Posten vid järnvägen Borås - Alvesta
- 356 Posten vid järnvägen Vislanda - Bolmen
- 357 Posten vid järnvägen Vislanda - Karlshamn
- 358 Några kuriösa brev
- 359 Posten vid järnvägen Rydsgård - Trelleborg
- 360 Posten vid järnvägen Ängelholm - Klippan
- 361 Posten vid järnvägen Alvesta - Karlskrona
- 362 Posten vid järnvägen Kalmar - Karlskrona
- 363 Posten vid järnvägen Berga - Kalmar
- 364 Posten vid järnvägen Ystad - Skivarp
- 365 Posten vid järnvägen Värnamo - Nässjö
- 366 Posten vid järnvägen Nässjö - Kalmar
- 367 Posten vid järnvägen Hudiksvall - Ljusdal
- 368 Posten vid järnvägen Landskrona - Kävlinge - Lund
- 369 Posten vid järnvägen Mönsterås - Fagerhult
- 370 Posten vid järnvägen Emmaboda - Kalmar
371. Om posten vid järnvägen Oskarshamn-Ålgö
372. Om posten vid Östra Värems järnväg
373. Om posten vid järnvägen Sävsjö-Mållila station
374. Om posten vid järnvägen Jönköping-Vaggeryd
375. Om posten vid järnvägen Sölvesborg-Hörviken
376. Om posten vid järnvägen Torsås-Gullaboby
377. Om posten vid järnvägen Uppsala - Enköping
378. Om posten vid Ostkustbanans södra del (Söderhamn-Gävle)
379. Om posten vid järnvägen Bastuträsk - Skelleftehamn
380. Om posten vid järnvägen Lysekil - Munkedal
381. Om posten vid järnvägen Luleå-Riksgränsen (södra delen)
382. Om posten vid järnvägen Luleå-Riksgränsen (norra delen)
383. Om posten vid järnvägen Skara-Timmersdala
384. Något om posten vid Säfsnäs Jernväg
385. Postmästaröden i anslutning till Södra Stambanans tillkomst
386. Om och kring några postorter i Färs härad i Skåne
387. Posthistoria från Viste härad
388. Posthistoria från Tvetå härad
389. Något om Posten i Gärdås härad
390. Något om Posten på Skånska landsbygd, del 1 (Kristianstads län)
391. Posthistoria från några skånska lantpoststationer (Malmöhus län)
392. Posthistoria från några lantpostkontor i Dalarna
393. Om posten i Muonioniska och dess omgivning
394. Postforskarhjälp. 1) Arkivnummer perioden 1860-1880
395. Något om tidig lantbrevbäring i Stockholms län
396. Något om posten i Grödinge och Turinge
397. Posthistoriska glimtar från Rätan i Bergs kommun
398. Posthistoriska glimtar från Stuguns socken
399. Kronobrevbäringspoststationer i Jämtland

Adress: Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ