

Troxhult

Poststationen i Troxhult låg inte så nära järnvägen, men det var på grund av järnvägens tillkomst som den drogs in. Den hade inrättats den 1 februari 1887 med inspektor C F Magnusson som föreståndare. Avtalet överläts efter två månader på arbetsförmannen August Johansson. Han sade upp sig och med 1898 års ingång övertog hemmansägaren Carl Peter Josefsson poststationen. Denne följdes den 1 juli 1909 av sömmerskan Emelie Olsson.

Hon var medveten om att omsättningen var ringa i jämförelse med vad hennes kolleger kunde notera. I ett yttrande under förberedelserna för omorganisationen till följd av järnvägen, skrev hon bl a att *"angående poststationens indragande anser jag nog det bäst, för posten kommer nog att minskas betydligt på poststationen Troxhult, då järnvägspoststationen Gullabo öppnas, för då flyttar en hel del sin post dit till följd av att de där får daglig post"*.

Poststyrelsen beslöt på grund av framställning från postdirektionen i Linköping att poststationen i Troxhult skulle dras in redan med 1917 års ingång. Detta var 8½ månader före tågstarten, men den omläggning av landsvägspostföringen, av vilken poststationen i Troxhult var beroende, kunde genomföras så tidigt.

Detta skedde inte utan protester. Frågan behandlades vid den ordinarie kommunalstämman den 17 mars 1917, varefter en framställning sändes till poststyrelsen att få poststationen återinrättad (diarienummer 1 b 3519/1917). Det blev ingen annan ändring av beslutet än att en lantbrevbäring till bl a Troxhult inrättades från Gullabo. Tidningen *"Kalmar"* speglade ändringen på nedan angivet sätt.

Det knussliga postverket. Vid nyåret indrogs utan vidare Troxhults poststation. Sedan dess har hela norra delen av socknen uteslutande varit hänvisade till Gullabo poststation, dft en stor del byar hava ända till en hel mil. Ej underligt därför att ansökan inlämnades från kommunen om anordnandet av en brevbäringslinje genom norra delen av kommunen. Kommunalsämman, distriktets kronolänsman och postkontoret i Kalmar förordade saken. Lämpligt anbud å den över två mil långa vägen ingavs mot en ersättning av 4 kr. 90 öre för varje tur. Postdirektionen har nu till alla män häpnad avslagit framställningen

på grund av att anbudet i deras tycke voro för höga och bjuder jämt hälften eller 2 kr. 50 öre för varje tur. Kan verkligen postdirektionen begära eller tänka sig att en person i våra dagar i ur och skur skall kunna föra posten en sträcka på över två gamla mil för kr. 2: 50? Då det är absolut omöjligt och orimligt att till detta pris anskaffa lämplig person, får ju en halv socken lida för postverkets knussel. Allmänhetens önskuningar och bekvämlighet synes ej betyda det ringaste. Då nu postdirektionen genom ett alldeles för lågt bud omöjliggjort brevbäringen, så öppna då i rättvisans namn ånyo poststationen i Troxhult!

Erik Lindgren

Om posten vid järnvägen Torsås- Gullabo

Innehåll

	sid
Förord	1
Inledning	3
Torsås	9
Ilingetorp	10
Trankvill	11
Bidalite	13
Gullaboås	15
Fagereke	18
Gullaboby	20
Troxhult	22

Förlagan tillverkad 1999

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 376

Förord

För den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter förefaller förorden till häften om post vid järnvägslinjer tämligen sterila. Men jag hoppas alltid på någon enstaka nytillkommen vän i gruppen, som läser det mesta i varje nytt häfte. Jag anser det därför nödvändigt med en liten presentation inledningsvis, även om det blir fråga om upprepningar. De som känner till tidigare skrifter, hoppar kanske över detta blad och går direkt på inledningen.

Med denna lilla skrift berättar jag något om posten utmed en järnväg, som hör till de förhållandevis sent tillkomna kompletteringarna av vårt järnvägsnät. Den utgör en ringa del av vad som ryms i samlingsnamnet Östra Blekinge Järnväg med signaturen ÖBIJ. Det kompletteras på sätt och vis det nät som efter hand växte fram i Småland. Huvuddelen av ÖBIJ var sträckan Karlskrona-Torsås, som, ehuru med annan spårvidd, anslöt till Kalmar-Torsås järnväg i Torsås. Därifrån österut fanns sedan 1903 en 7 km kort bana till Bergkvara, vars tillkomst inte då påverkade beståndet av poststationer men väl medförde mindre väsentlig ändring av postföringen. Långt senare öppnades den lilla mellanliggande järnvägspoststationen Gökalund, till en början med banvakten som föreståndare.

Den blott 16 km långa smalspårsbanan västerut från Torsås till Gullaboby, för vilken koncession erhöles i oktober 1910, var avsedd att fortsätta västerut till Vissefjärda, men den sista sträckan blev aldrig byggd. På den färdigbyggda delen lades persontrafiken ner formellt vid 1940 års ingång. Den hade varit obetydlig under hela sju år dessförinnan. Dess till synes ringa betydelse för bygden kan jämföras med förhållandena vid Nättraby-Alnaryd-Ålmeboda järnväg (posthistorisk skrift 50 om "Krösnabanan"). I huvudsak omfattar detaljerna i denna uppsats de aktiviteter som föranleddes efter hand under arbetet med tillkomsten av järnvägen Torsås-Gullabo.

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

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

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

De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Torsås till Gullabo(by).

Växjö i maj 1999

Erik Lindgren

183. Gullaboby—Torsås. (Östra Blekinge j.)

Fk	Fk Hfr MOTol Bil	Fk Hfr TF Hd Buss	Km				
6.45	13.20	15.00	—	Gullaboby	11.35	13.00	18.25
7.02	14.10	15.17	7	Bidalite	11.13	11.50	18.08
7.16	14.45	15.31	13	ltingetorp	10.55	11.00	17.54
7.25	15.00	15.40	15	Torsås 180, 182.....	10.45	10.45	17.45
					Buss Hd Fk Hfr TF	Bil MOTol Fk Hfr	Buss Hd Fk Hfr

Detta utdrag ur 1941 års tidtabell för järnvägsposterna är tämligen intetsägande. Ändå föranleder det en kort kommentar. Persontrafiken på järnvägen Torsås-Gullaboby lades ner vid 1940 års ingång efter att under ungefär sju år varit obetydlig. Järnvägsföretaget uppehöll från 1940 års ingång trafiken med bil eller buss, allt efter behov. Postverket utnyttjade denna möjlighet till fortsatt postbefordran. Eftermiddagsbussen från Torsås drogs in kort tid efter att denna tidtabell började tillämpas, därför struken på det reproducerade exemplaret av tidtabellen. I övrigt noteras att man i riktning från Torsås hade en helgdagstur och fyra vardagsturer samt motsvarande i den andra riktningen och i denna riktning dessutom en fackbefordran varje dag. Siffrorna 180 och 182 efter Torsås hänvisar till de båda andra tidtabeller, på vilka Torsås förekommer (Kalmar-Karlskrona resp Bergkvara-Torsås).

Inledning

Som snart sagt för de flesta järnvägsföretag hände för denna järnväg samma lilla malör - öppnandet för allmän trafik försenades i förhållande till de optimistiska beräkningarna. I ett brev till poststyrelsen den 7 september 1916 skrev postdirektör D Boberg i Linköping, att "bandelen Gullabo-Torsås, tillhörande Östra Blekinge Järnväg, lär komma att öppnas för trafik ungefär vid nästa årsskifte". Så pass sannolikt ansåg man det vara att de uppsägningar av avtal om postföring resp handhavande av poststationer som skulle upphöra på grund av tågstarten, blev uppsagda till 1916 års utgång.

För säkerhets skull fanns den klausulen med i uppsägningarna att avtalen i förekommande fall skulle fortsätta att gälla tills järnvägen togs i bruk för allmän trafik. Den tidsperioden visade sig bli 8½ månader lång. Den 16 km långa järnvägen öppnades nämligen för trafik den 15 september 1917.

Under mellanperioden hade bl a de nytillkommande järnvägsstationernas namn blivit fastställda. Viss ändring gjordes av de ursprungligen föreslagna namnen på grund av snarlikhet med ett redan befintligt postnamn (Kvilla - Kville) vid samråd mellan post- och telegrafstyrelser. Därefter hade Kungl.Maj:t den 27 april 1917 beslutat "att stationerna vid ifrågavarande järnväg skola benämnas Trankvill, Bidalite och Gullaboby samt hållplatserna llingetorp, Gullaboås och Fagereke".

Inför tågstarten var man överens om att det skulle bli status quo i vad gäller antalet poststationer i landet. Två lantpoststationer i järnvägens närhet skulle dras in och två järnvägsstationer med samma namn skulle öppnas, nämligen Bidalite och Gullabo. Den befintliga postföringslinjen mellan Vissefjärda och Torsås avkortades till att avse Vissefjärda-Gullaboby och lantbrevbäringsnätet förändrades i viss mån. De reella förändringarna måste betraktas som små men ärendet blev ändå digert och omfattar många sidor i arkivet med två angränsande postdirektioner inblandade.

Efter tågstarten kom några nya poststationer till. I det följande berörs med början på sid 9 samtliga poststationer utmed järnvägen i den ordning de skulle komma vid en tänkt resa från Torsås till Gullabo, oavsett vid vilken tidpunkt de inrättats.

I. 401

1917 dnr 4 februari

180. Kalmar—Karlskrona. {Kalmar—Torsås
Torsås—Karlskrona

Plp 419	Tåg 251	Tåg 253	Tåg 255	Km								
6.10	6.10	11.02	15.30	—	Kalmar (C) 174, 178, 179	7.48	9.10	12.00	18.36	18.36	—	—
*6.29	6.29	—	15.51	9	Hossmo	—	—	11.38	—	—	—	+18.15
6.36	6.36	(11.29)	15.59	13	Ljungbyholm (ej f)	(7.15)	(8.44)	11.30	(18.08)	18.08	—	—
—	6.37	—	16.01	—	Ljungbyholm	Tåg 252	Tåg 254	11.24	Tåg 260	—	—	—
*6.45	6.45	—	16.10	17	Vassmolösa	Fk V	Fk Hd	11.14	Fk Hd	+17.58	—	—
*6.51	6.51	—	16.16	20	Kvarnlyckan	—	—	11.08	—	+17.52	—	—
*6.57	6.57	—	16.23	23	Gräsgräde	—	—	11.02	—	+17.46	—	—
*7.08	7.08	—	16.33	28	Halltorp	—	—	10.51	—	+17.35	—	—
*7.19	7.19	—	16.44	34	Söderåkra (ej f)	—	—	10.40	—	17.24	—	—
7.30	7.30	—	16.55	40	Torsås 182, 183	—	—	10.30	—	17.14	—	—
Tåg 101		Tåg 103						Tåg 256		Tåg 260		
7.35		17.00		—	Torsås			10.20		16.45		
7.41		17.05	43	Dynekärr				10.15		16.39		
7.47		17.11	47	Norra Tång				10.09		16.32		
8.00		17.23	53	Brömsebro				9.57		16.20		
8.14		17.36	58	Fågelmara (ej f)				9.45		16.06		
8.20		17.42	62	Törnåkra				9.38		15.56		
8.36		17.57	69	Jämjöslätt				9.20		15.38		
8.51		18.09	73	Ramdala				9.08		15.26		
9.00		18.18	78	Lösen				9.00		15.14		
9.07		18.25	81	Lyckeby				8.52		15.07		
—		18.29	83	Gullberna 55, 64				8.48		15.02		
—		18.32	—	Gullberna				8.46		14.59		
9.25		18.40	87	Karlskrona 55, 60, 64				8.37		14.50		
								Tåg 102		Tåg 104		
								Ej pak		V		
								Pkp 420		Pkp 419		
19.04		V 0.10 Hd (0.10)		Alvesta				4.50		10.25		

182. Bergkvara—Torsås. (Östra Blekinge j.)

Fk V	Fk Buss	Fk Tåg 109	Km				
7.00	9.45	14.00	—	Bergkvara (ej f)	8.05	11.30	17.20
7.07	9.52	14.12	2	Gökälund	7.58	11.21	17.13
7.15	10.05	14.20	7	Torsås 180, 183	7.45	11.10	17.00
					Buss Fk V	Tåg 110 Fk	Buss Fk

Det kan vara av visst intresse att ta del av de två övriga posttidtabeller, som berörde Torsås vid samma tillfälle som den, vilken återges på sid 2 (1941 års tidtabeller). Måhända föranleder tidtabellen för sträckan Kalmar-Karlskrona vissa funderingar, eftersom de båda sträckorna norr och söder om Torsås hade olika spårvidd. På vidstående sida återges konceptet av poststyrelsens svar till Järnvägsstyrelsen angående benämningarna på den nya järnvägens trafikplatser och på sid 6 återfinns ett faksimil av en maskinskriven kopia av Kungl. Maj:ts utslag, sedan man tagit hänsyn till poststyrelsens önskan att undvika namnet Kvilla. Det blev llingetorp i stället.

Kungl. Järnvägsstyrelsen.
Trafikslippen.

Amat?
Amat?

ang
benämning i stationens vid
järnvägen Gullberna-Torsås.

My Fick svar i den skedd
den 25 nästlidne januari,
den 11/18 1916 från Gys mannde,
att från postals styrelsen
icke något är att erinra
därmed att mot de före-
slagna benämningarna
Frankville, Ördalite,
Gullabvar, Tagereke och Gulla-
baly för stationer i
järnvägen Gullberna-Torsås.

lillingetorp
lillingetorp
lillingetorp

Därmed anser Gys
namnet kvilla olämpligt
med hänsyn till likheten
med poststationsnamnet
kvilla etc

och förstå
Gys på den grund
att kvilla namnet
av säkerhets
skäl
amnat namn i för
förklarande station

1917

Avskrift.
Ib) 1730.1917 den 12 maj exp. avsk. till G. D.
sed 15 maj exp. medd. till jrd i G. D. d. s. ca

I. h. 1730

Överlämnas till kungl. generalpoststyrelsen,
till kännedom.
Kungl. Civildepartementet.

Avskrift av Kungl. Maj:ts nådiga resolution angående benämningar
å stationer och hållplatser vid Gullabo - Torsås järnväg.

Kungl. Maj:ts

nådiga resolution med anledning av en av
Östra Blekinge järnvägsaktiebolag gjord un-
derdånig ansökning i fråga om benämningar å
stationer och hållplatser vid bolagets järn-
väg från Gullabo till Torsås;

i anledning av vilken ansökning, till
följd av särskilda nådiga remisser, dels
Kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den
29 november 1916 yttrat sig, dels ock kungl.
järnvägsstyrelsen, efter samråd med kungl.
generalpoststyrelsen och kungl. telegrafsty-
relsen samt efter bolagets hörande, avgivit
underdånigt utlåtande av den 12 april 1917;

given Stockholms slott den 27 april 1917.

Kungl. Maj:t har i nåder låtit detta ärende sig föredragas och
finner, med anledning av förevarande ansökning, gott förklara, att
stationerna vid ifrågavarande järnväg skola benämnas Trankvill, Bi-
dalite och Gullaboby samt hållplatserna Ilingetorp, Gullaboås och
Fagereke. Vilket vederbörande till underdånig efterrättelse ländes.

Gustaf.
(L.S.)

/ Oskar von Sydow.

Bestyrkes
å tjänstens vägnar:

A. Ramming.

Widim...

See office:



922.

Postdirektionen i Linköping redovisade i ett brev den 7 september
1916 till poststyrelsen sina synpunkter på den omorganisation i
området som föranleddes av järnvägens tillkomst. Därav framgick
bland annat, att Östra Blekinge järnväg hade föreslagit att
poststationer skulle anordnas vid samtliga blivande trafikstationer,
nämligen vid Kvilla, Trankvill, Bidalite, Gullaboås, Fagereke och
Gullabo. Postdirektionen ansåg emellertid att poststationer endast
borde inrättas vid Bidalite och Gullabo, och detta med indragning
av lantpoststationerna med samma namn. Försök gjordes genom
senare framställningar att få poststationer vid de andra järnvägsan-
haltarna men det lyckades bara i ett fall, nämligen i Kvilla, där
järnvägshållplatsen fick namnet Ilingetorp från starten. Vid utgångs-
punkten fanns en poststation som hade öppnats i anslutning till
kronobrevbäringsreformen men som förenats med järnvägsstatio-
nen i Torsås, när järnvägen från Gullberna (vid Karlskrona) öppna-
des för allmän trafik den 19 januari 1899.

Järnvägen gick i gränsområdet mellan södra och östra postdistrik-
ten. Det var därför naturligt att också postdirektionen i Malmö fick
ett ord med i laget, som man säger ibland. Från Linköping hade
skåningarna informerats om planläggningen bl a genom kopior av
brev till poststyrelsen. I ett brev till poststyrelsen den 18 decem-
ber 1916 visade postdirektör Olof Thormark i Malmö att han var in-
förstådd med planeringen men ansåg i motsats till Linköpingsfa-
langen att poststationen i Gullabo fortsättningsvis borde tillhöra
Karlskrona postområde. Vidare föreslog han indragning av lant-
poststationen i Troxhult som låg vid postföringslinjen mellan Torsås
och Vissefjärda vid den del som fanns bortom Gullabo. Med viss
justering av lantbrevbäringsnätet, vilken är ointressant i detta
sammanhang, kunde man därigenom dra in landsvägspostföringen
mellan Torsås och Vissefjärda i sin helhet, inte bara längs den del
som "täcktes upp" av järnvägsbefordran.

Totalt skulle således tre lantpoststationsföreståndare mista sina
arbeten som en följd av trafikomläggningen. I Troxhult hade
poststationsföreståndare Emelie Olsson "förklarat sig villig att utan
föregående uppsägning från och med den dag, Kungl. General-
poststyrelsen kan finna skäligt bestämma, frånträda sitt kontrakt".
För föreståndarna för lantpoststationerna i Bidalite och Gullabo
gällde en klausul i kontraktet om att de var skyldiga att, utan
föregående uppsägning frånträda sina befattningar, om och när en
järnväg inrättades i poststationernas närhet.

Allt tycktes klart för den väntade omläggningen. Denna skulle emellertid dröja. Postdirektionen i Linköping skrev så sent som den 19 september 1917 till poststyrelsen, att de beslutade postanordningarna "igångsättas från och med morgondagen, dock med den ändring, att postbefordran i fack anordnats med ett tåg dagligen och ett tåg varje söckendag i vardera riktningen å nämnda sträcka i stället för, som förut bestämts, med två tåg dagligen i vardera riktningen".

Då hade järnvägen varit öppen för allmän trafik sedan den 15 september. I realiteten hade också post sänts tidigare än den 20 september, även om denna dag enligt citatet ovan skulle vara början. Detta framgår av postdirektionens kompletterande anmälan till poststyrelsens trafikavdelning, vilken återges i förminskat faksimil nedan.

I b. 3680.
POSTDIREKTIONEN
ÖSTRA DISTRIKTET.

Dnr 1777/1917
Anmälan, att i svarskrivelsen
stående daterummer anges.

I b. 3680.

Linköping den 24 oktober 1917.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen Köpenhamn.
Trafikafdelningen.

Under åberopande af sin anmälan till Kungl. Generalpoststyrelsen den 19 sista septembris om bansträckans Torsås-Gullabos öppnande för trafik (H. P. 2 dnr: I b. 2736/1916), gaf postdirektionen höfvensamt meddelande, att sista postföringstiden i linyen Torsås-Gullabo (458) ägde rum den 15 september samt att fackbefordran i järnvägslinyen Gullabo-Torsås började dagligen i tågen 109 och 110 från och med den 18 saml. tid. i tågen 111 och 112 från och med den 20 september.

S. Lundström N X
delg m. I
m. II
an. Stat. kont.

(Folaktigt) namn Hingstorp 1874-01-01-1874-09-30
Namn Torsås 1874-10-01-

Torsås

Bland de många lantpoststationer som inrättades som en följd av kronobrevbäringsreformen fick Torsås socken en. Den förlades till llingetorp ett par kilometer väster om kyrkbyn och fick på grund av en möjligen slarvigt skriven uppgift namnet Hingstorp i stället för ortnamnet llingetorp. När detta lilla missöde rättades till efter påminnelse av föreståndaren, tingsskrivaren P Petersson, fick poststationen socknens namn Torsås från den 1 oktober 1874. Efter 2½ decennium flyttades poststationen in till kyrkbyn, där handlanden Gustaf Emil Olsson Berg blev ansvarig från den 1 oktober 1898.

För honom blev det en mycket kort sejour som poststationsföreståndare. Den 19 januari 1899 öppnades Östra Blekinge järnväg för allmän trafik på sträckan mellan Torsås och Gullberna. Torsås' poststation flyttades då till den nyuppförda järnvägsstationen. Där blev stationsinspektör Emil Trägårdh ansvarig för postgöromålen, till en början med 300 kr i årsarvode för själva postsysslan.

Även hans sejour som postman i Torsås blev kort, för redan följande år övertog Carl Robert Gustafsson sysslan. Dennes tid där varade i drygt 30 år. Därefter ansvarade Bengt Arvid T Kjällström (1931-1945) och Erik Harald Thörnebohm (1945-1946) för posten.

Nu hade verksamheten ökat så mycket att post och järnväg inte lämpligen kunde vara förenade. Den följaktliga skilsmässan ägde rum i mars 1946 och Knut L Thörn blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Denna höjdes två år senare till postexpedition. Med ny terminologi hette det lokalpostkontor 1977 och enbart postkontor från 1986 års ingång. Då hade Ulla-Stina E inarsson efterträtt Thörn (1985) och hon i sin tur fick lämna över till Staffan Hultberg bl a ansvaret för service till de ca 3500 hushåll som har postadress Torsås.

Ilingetorp

1924-11-01–1949-03-31

Som framgår av förordet planerade järnvägsbolaget en hållplats med namnet Kvilla. Sedan poststyrelsen inte kunnat acceptera detta namn på grund av risk för förväxling med den redan befintliga poststationen Kville, beslöt Kungl. Maj:t att hållplatsens namn skulle vara Ilingetorp. Det var också i närheten därav som Torsås sockens första poststation öppnades med 1874 års ingång (se föregående avsnitt).

Poststationens namn hade då föreslagits bli Ilingetorp i Länsstyrelsens redovisning till poststyrelsen i december 1873. I den brådska som rådde med tillkomsten av ca 600 poststationer vid detta tillfälle hade det handskrivna ordet tolkats som Hingetorp. När den felaktiga datumstämpeln byttes ut för tillämpning från den 1 oktober 1874, beslöt man att poststationen skulle bära socknens namn.

Som framgår av föregående avsnitt flyttades poststationen in till kyrkbyn kort tid före sekelskiftet. När hållplatsen i Ilingetorp planerades (från början med grannbyns namn Kvilla), ville ledningen för järnvägsbolaget att en poststation skulle öppnas där. Detta gick postledningen inte med på, som framgår av inledningsavsnittet.

Upprepade framställningar gjordes förgäves efter tågstarten om att få en poststation, en redan 1917 (diarienummer 1 b 49/1918). Man hade framgång sent om sidar. I augusti 1924 fick poststyrelsen in ännu en ansökan (diarienummer 1 b 1181/24), som efter tillstyrkan av postdirektionen i Linköping ledde till beslut om att öppna en järnvägspoststation i Ilingetorp den 1 november 1924.

Den av järnvägen anställde platsvakten Karl Alfred Antonsson fick nu ta på sig ansvaret också för posten. Litet brådstörtat lämnades befattningen över i april 1930 till en vikarie, innan Ernst Gotthard N Olsson trädde till formellt som ordinarie innehavare den 1 oktober 1930. Fru Svea Olsson efterträdde honom i oktober 1942.

Då hade persontrafiken redan upphört på den lilla järnvägen, men utöver ersättningstrafiken med järnvägsföretagets bussar eller bilar förekom behovsmotiverad godstrafik till och med februari 1950. Formellt skildes post och järnväg i Ilingetorp 1945, men ett säravtal möjliggjorde fru Olssons fortsatta tjänst till juli 1948. Under den följande vakansen ansvarade Allan Eriksson i Bidalite för posten tills poststationen med namnet Ilingetorp ersattes med lantbrevbäring vid april månads ingång 1949.

Trankvill

ej poststation

Ryktet spreds snabbt till grannbyn Trankvill om poststyrelsens beslut att inrätta en poststation i Ilingetorp. Två månader efter att framställningen från Ilingetorps representanter hade börjat behandlas kunde registratören vid poststyrelsen i oktober 1924 stämpla in en framställning från Trankvills-borna om att få en poststation (diarienummer 1 b 1554/24). Men låt mig först berätta om försöken redan i anslutning till tågstarten att få en poststation i Trankvill.

En tidig framställning gjordes redan en månad efter tågstarten, daterad den 16 oktober 1917 (diarienummer 1 b 162/1918). Då uttrycktes förvåning över att tågen användes för postbefordran utan att det fanns någon postbetjäning i hållplatsen.

Initiativtagarna, handlanden O Nilsson, garvaren M T Höglund och urmakaren M Th Johansson svängde ihop en ansökan som många närboende fick skriva under. Därmed framhöll de att stor verksamhet rådde i samhället och att fem byar samt delar av tre andra byar skulle komma att anlita en poststation i Trankvill. Det gällde att finna starka argument och som bevis på platsens centrala läge anfördes "*att en folkskola med heltidsläsning för både folk- och småskola uppförts under innevarande år*". Man vågade också framföra uppfattningen att omkring 500 personer skulle komma att betjäna sig av den önskade poststationen.

Bara en dryg kilometer från Trankvill låg Bidalite, där det fanns en lantpoststation sedan oktober 1898. Den hade förenats med järnvägsstationen med samma namn den 15 september 1917. Närheten var naturligtvis besvärande för de sökande. Vid utredningen lämnade poststationsföreståndaren i Bidalite uppgift om i vilken omfattning hans poststation anlätades av personer, som skulle få nytta av en eventuell poststation i Trankvill.

Postmästaren i Kalmar fann då, att uppgiften om frimärksköp i Bidalite var hög i förhållande till andra transaktioner under två veckors statistikperiod. Efter kontroll visade det sig vara fråga om "konstlad uppörd". Poststationsföreståndarens vikarie i Bidalite hade låtit "*agitatoren för en poststation i Trankvill*" titta igenom utredningshandlingarna. Ordinarie poststationsföreståndaren i Bidalite anmälde för postmästaren i Kalmar att "*agitatoren, som är en för-*

mögen man, har ensam köpt för omkring 70 kr i frimärken. -- Den vanliga frimärksåtgången kan ej beräknas över 4 kr per månad".

Poststyrelsen fann sig efter postdirektionens avstyrkan inte kunna bifalla ansökningsen. Omkring ett år senare, den 30 november 1918, tog tre personer i Trankvill åter upp frågan i ett långt brev till poststyrelsen. De utgjorde en kommitté, som vid kommunalstämman med Torsås' kommun den 27 oktober 1918 hade utsetts att göra en ny ansökan om en poststation. Bland argumenten denna gång kan citeras

"att befolkningen i och omkring Trankvill, under förutsättning att i Trankvill få både järnvägs- och poststation, ha bidragit med enskild teckning av aktier i järnvägsföretaget till ganska avsevärt belopp och större än vid någondera av de andra stationerna å bansträckan". Man kan kanske uttrycka den förmodan att den uppgivet stora aktieteckningen kan ha bidragit till järnvägsbolagets beslut att inrätta en hållplats så nära järnvägsstationen i Bidalite.

Ett annat citat i den förnyade framställningen ger en bild av hur man då såg skillnad på postgången i stad, jämfört med landsbygd, när det moderna och vitt förgrenade lantbrevbäringsnät, som vi känner det i våra dagar, ännu inte hade hunnit utvecklas:

"Någon jämlighet i postala förhållanden i stad och på landsbygd kan visserligen ej låta sig göras, men vi kunna dock ej underlåta att härvid påpeka, hursom städernas befolkning med postkontor, som för allmänhetens betjänande hållas tillgängliga varje dag, med brevlådor på husväggar och knutar bespara besvär, huru innevärnarna ej behöva flytta en fot för att få sin post hem och in till sig genom brevbärare flera gånger om dagen, allt helt och hållet avgiftsfritt för individen personligen. Detta jämfört med svårigheterna på landet i allmänhet och vår ort i synnerhet bör väl väcka vederbörandes uppmärksamhet och ej förvåna om ett samhälle med en tätbebyggd befolkning som gjort så betungande uppoffringar för att få järnväg och station, enträget framhåller sina berättigade önskemål, och även hoppas att nu mötas med förståelse och tillmötesgående".

Den mångordiga framställningen kunde inte beveka beslutsfattarna. Postdirektionen uppgav i sin kommentar till poststyrelsen, att sedan dess tidigare avstyrkande inge omständigheter hade tillkommit sin föränledde tillstyrkan av framställningen. Poststyrelsen lät den inte heller föränleda någon åtgärd. Lika liten framgång hade man med den inledningsvis nämnda ansökan år 1924 (1 b 1554/24). Ännu ett försök gjordes förgäves ett år senare, då i samråd med representanter för Gullaboås (diarienummer 227/1925).

1898-10-01-1966-04-30

Bidalite

Lantpoststationen i Bidalite hade öppnats med oktober månads ingång 1898 utmed den dåvarande landsvägspostföringslinjen mellan Söderåkra och Vissefjärda. Där låg skärningspunkten med en av landsvägarna söderut mot Lyckeby i Blekinge, en punkt som på den tiden hade stor tyngd i betydelsen "vägmöte".

Beslutet om poststationen föregicks av en nära nog årslång ingående utredning och kontorsskrivaren Peter Magnusson blev föreståndare med 100 kr i årsarvode. Han torde inte ha hört till de ordningssamma, eftersom postmästare Måns Svensson i Karlskrona efter inspektion i mars 1903 anmälde att *"vid poststationen rådde en nästan i alla avseenden betänklilig oordning samt att poststationsföreståndaren på senare tid fört ett mindre nyktert levnadssätt"*.

Detta resulterade efter utredning i att lantpoststationen övertogs av snickaremästaren Sven August Svensson den 19 september 1903. Men det var inte han som i egenskap av poststationsföreståndare fick uppleva järnvägens tillkomst. Ytterligare två ordinarie innehavare av befattningen som poststationsföreståndare i Bidalite fick svinga datumstämpeln innan järnvägen öppnades för allmän trafik, nämligen handlanden Ludvig Svensson från mars 1913 och Elof Persson enligt ett kontrakt så sent som den 12 oktober 1916.

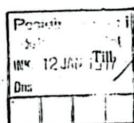
Den sistnämnde fick sluta efter mindre än ett år på grund av ordalydelsen i kontraktet. Dess innebörd var att det kunde upphöra utan föregående uppsägning under vissa förutsättningar, kort sagt om en järnväg i poststationens närhet medförde annan organisation. Elof Persson fick sålunda inte någon formell uppsägning utan blott ett meddelande från postkontoret i Kalmar att hans kontrakt upphörde. Och detta besked fick han den 11 januari 1917, mer än åtta månader innan det kunde tillämpas och bara två månader efter att han hade undertecknat sitt kontrakt om att vara poststationsföreståndare. Det av postmästaren i Kalmar undertecknade beskedet återges i förminskat faksimil på nästa sida.

Föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Bidalite, som öppnades den 20 september 1917, blev Sven Olof Johansson. Han hade tidigare haft motsvarande tjänst i Gökalund,

sedan poststationen öppnades där med 1915 års ingång. Hans tid i Bidalite blev så mycket längre, för han efterträddes år 1931 av Ernst Natanael Rydell. Med kort mellanspel av några vikarier övertog Karl Hjalmar Eriksson tjänsten 1936, följd 1938 av Markus Schylander.

Den sista i raden av föreståndare för den lilla poststationen i Bidalite blev Alice Eriksson. Hon tog över i oktober 1942 och fick uppleva poststationens indragning med april månads utgång 1966 samtidigt med sin pensionering.

I b. 2736.
POSTKONTORET I



I b. 2736.

K. Generalpoststyrelsen.
d. 13 JAN. 1917

Poststationsföreståndaren i Bidalite
Per Olof Persson

Det emellan Ungny Samfundsförbundet och
Eder den 14 oktober 1916 avtecknades kontrakt om
poststationen i Bidalite skötande upp för på gemen
av den ordinarie nämnden med poststationen i
Bidalite förtäring två järnvägsstationer med
samma namn i och med bandelen Sörns -
Gullabo öppnades för allmän trafik.

På förtäringens undertecknad har jag utskickat del.
Bidalite den 11 januari 1917

Per Olof Persson
poststationsföreståndare.

Kontrakten för lantpoststationernas föreståndare var formulerade med en klausul som gjorde det möjligt för postverket att skilja dem från sina befattningar utan föregående uppsägning.

Ej poststation

Gullaboås

Vi finner väl gömt i arkiven ett ärende som är ett exempel på hur postanordningarna i ett gränsområde nära nog kunde påverkas av utvecklingen i det närmast belägna grannlänet. Detta ärende berör Gullaboås, som vi inte kan återfinna som en poststation men som på grund av sitt läge vid järnvägen kan ha intresse för mina läsare.

Ett resultat av kronobrevbäringsreformen var, som nämnts i flera sammanhang i detta häfte, tillkomsten av en poststation i Torsås' socken med 1874 års ingång. Fem månader äldre var poststationen i Gullabo, öppnad den 1 augusti 1873 med urmakaren Carl Gustaf Bondesson som föreståndare.

Bara några år senare fanns ett konkret förslag om indragning av båda dessa poststationer. En handlingskraftig kronofogde bidrog till att stoppa förslaget genomförande.

Bakgrunden till indragningshotet var att den slutliga regleringen av postgången i anslutning till kronobrevbäringsreformen i Blekinge. Där avvecklades kronobrevbärningen i länets Östra härad så sent som med utgången av 1876. Denna omorganisation medförde tillkomsten av en poststation med namnet Biskopsberg, vilken ersattes med lantbrevbärning redan efter ett år.

Indragningen av poststationen i Biskopsberg kombinerades med en postföringslinje från Lyckeby över Brunsmo till Gullaboås, med anknytning till den i föregående avsnitt nämnda landsvägen från Blekinge. I Gullaboås låg anknytningspunkten till kärrepostföringslinjen mellan Söderåkra och Vissefjärda, vilken hade inrättats i augusti 1873 samtidigt med tillkomsten av poststationen med namnet Gullabo. På den punkt, där postlinjerna träffade varandra vid vägmötet i Gullaboås borde finnas en poststation. Där skulle den ansvarige förvara postsäckarna under den tid som förflöt mellan de olika postförarnas ankomst och avgång.

Det under 1876 uppkomna rationaliseringsförslaget gick ut på indragning av poststationerna i Gullabo och Torsås mot att en poststation i stället öppnades i Gullaboås. Någon tanke på att anställa en postvärdare med ansvar för förvaringen av postsäckarna under erforderlig tid tycks inte ha förts fram vid detta tillfälle.

Förslaget att "slå samman poststationerna i Torsås och Gullabo till en station i Gullaboås" möttes av blandande känslor. Kronofogde Paul Runkrantz i Skällby kommenterade det i ett fyra foliosidor långt brev den 28 augusti 1876. Han hade hållit en entreprenadauktion i Bidalite den 4 juli och därvid upprättat ett förslagskontrakt med Peter Johan Nilsson i Gullaboås om postföring därifrån till Lyckeby och åter. Han var medveten om att postföraren mellan Vissefjärda och Söderåkra via Torsås kunde inträffa i Gullaboås när Peter Johan var ute på den egna turen. Men han kunde inte acceptera tanken på att äventyra poststationerna i Gullabo och Torsås för att täcka kostnaderna för en ny poststation i Gullaboås. Han värnade om sin egen bygd och skrev bl a följande till länsstyrelsen:

"Såvida postförhållandena böra regleras med avseende å allmänhetens behov att få sina försändelser fortställda utan alltför stora kostnader och besvär kan jag ej förorda indragning av stationerna i Torsås och Gullabo. Dessa socknar äga tillsammans en folkmängd av över 9000 personer och det synes mig i betraktande därav icke vara obilligt begärt, att de båda där befintliga poststationerna bibehållas, synnerligast som socknarnas område utgör mera än tre kvadratmil eller i det närmaste jämförligt med Madesjö-sockens, inom vilket dock trenne stationer äro belägna. Några särskilda omständigheter, som skulle göra bibehållandet av bägge stationerna överflödigt, hava veterligen icke inträtt. Även om någon av dessa stationer ej skulle tillskynda postverket direkt vinst, anser jag dock stationernas fortfarande befintlighet önskvärd, på det att den avskaffade kronobrevbäringen må i någon mån anses vara ersatt utan allt för betungande uppoffringar för de tjänstemän som ägt att densamma begagna. Den av poststyrelsen ifrågasatta åtgärd att sammanslå stationerna till en skulle nämligen medföra, att flera av fjärdingsmännen inom detta på postkommunikationer vanlottade länsmansdistrikt finge nära 1½ mil till poststationen".

Det långa citatet speglar inte blott kronofogdens skriv- och argumenteringskonst utan också det faktum att man på den tiden tänkte mera på civilstatstjänstemännens behov än på allmänhetens, när det gällde postärenden.

Den fortsatta utredningen visade, att det inte fanns någon person i Gullaboås eller dess närhet, som vore lämplig till poststationsföreståndare. På tre kilometers avstånd därifrån fanns emellertid handlanden J A Ohlssén i Ugglemad, villig att förestå en poststation med 150 kr i årsarvode.

Frågan stöttes och blöttes och inte förrän den 23 oktober 1876 kunde länsstyrelsen avge sitt slutliga svar till poststyrelsen. Där i vitsordades visserligen behovet av en poststation vid Ugglemad med Ohlssén som föreståndare, men bibehållandet av poststationer i Gullabo och Torsås tillstyrktes. Frågan om hur postförarna skulle kunna utväxla post med varandra utan en poststation som mellanhand kunde lösas på det sätt som länsstyrelsen redovisade med följande text:

"Det har nu blivit anmält att riksdagsmannen Jonas Jonasson i Gullaboås förklarar sig villig att vårda posterna under deras kvarliggande i Gullaboås, för vilket uppdrag, om det honom lämnas, han sannolikt icke kommer att fordra något betydligt arvode. Genom en sådan anordning undanröjes behovet av särskild poststation vare sig vid Gullaboås eller Ugglemad".

Länsstyrelsen avslutade sitt brev till poststyrelsen med en anhållan, att kärrosten mellan Vissefjärda och Söderåkra skulle utökas från en till två turer i veckan. Även i detta avseende hade man framgång. I olika etapper förbättrades den öst-västliga postföringen genom södra Möre. (I boken "På post i Mo härad" - ISBN 91-970656-5-7 - har jag återgett ett annat exempel på hur frågan om postvård kunde lösas).

Vi hoppar nu några decennier framåt i tiden från inrättandet av postvärden i Gullaboås.

I samband med tillkomsten av järnvägen Torsås-Gullabo fann befolkningen troligen det vara självklart med en poststation i järnvägsstationen. När så inte blev fallet, gjordes en framställning, vilken (kanske dumt nog) kombinerades med en framställning om en poststation också i Fagereke (diarienummer 1 b 273/1919). Det blev nämligen avslag, liksom vid ett nytt försök sex år senare. då samordnat med en ny ansökan från invånarna i Trankvill (diarienummer 1 b 227/1925).

Fagereke

Ej poststation

Som framgår av det sista stycket i föregående avsnitt, kombineras framställningen relativt kort tid efter tågstarten från befolkningen i Gullaboås om en poststation i järnvägsstationen med en framställning i samma ärende från Fagereke-borna (diarienummer 1 b 273/1919).

Nära fyra decennier tidigare hade Fagereke varit ett av alternativen som plats för den poststation, vilken man hoppades få efter att kommunalstämman den 26 juni 1872 hade tagit upp frågan om förbättring av postgången i delar av Södra Møre.

I Fagereke fanns då lanthandlaren August Andersson. Denne föreslogs av kronofogden O E Rooth i Skällby till föreståndare för socknens första poststation. Men det blev inte så, utan en poststation med namnet Gullabo inrättades i stället i Kyrkebo den 1 augusti 1873. Den flyttades drygt nio år senare till skjutsstationen i Binnaretorp och kom ännu senare att flyttas till järnvägsstationen, något som framgår av närmast följande avsnitt.

Liksom vid de alla hållplatser och stationer utmed "vår järnväg" tog befolkningen i Fagereke det som en självklar sak att det skulle få en poststation när järnvägen öppnades för allmän trafik. Besvikelsen över att så inte blev fallet var stor, eftersom man visste om att Gullabo kommun hade gjort ansökan därom i samband med förberedelserna för omorganisationen.

Nu ville man i efterhand rätta till misstaget. Den 1 februari 1919 sände kommunalstämmans ordförande K A Hjortsberg en ny framställning. Han hänvisade till kommunens tidigare ansökan, var det då meddelats *"att ärendet skulle uppskjutas tills vidare"*. Han framhöll bland annat, att *"till Fagereke hör byn Hästmahult med en befolkning av cirka 400 personer"*.

Denna ansökan kombinerades med en ansökan för invånarna i Gullaboås (diarienummer 1 b 273/1919). Ordföranden Hjortsberg vände sig särskilt mot de problem som uppstod genom att befolkningen i de båda områdena måste *"lämna och avhämta sitt fraktgods vid en station och sedan nödgas begiva sig till en annan station för att hämta och avlämna sin post"*.

Järnvägens stationer låg nära varandra och det hörde inte till vanligheterna att poststationer kunde ligga så tätt.

Under den följande remissbehandlingen uppgav landsfiskal Köhler i Vissefjärda, att sedan föregående framställning om ytterligare poststationer vid järnvägen hade det *"icke inträffat sådana ändrade förhållanden, som kunna fullt motivera bifall till framställningen; dock är det ju alltid önskvärt, att allmänhetens bekvämlighet tillgodoses"*.

Det där var väl inte mycket till besked, tycker jag. Men ärendet gick vidare och postmästaren i Kalmar uttalade sig. Han ansåg att det kunde anstå med att inrätta en poststation i Fagereke, varefter postdirektionen i Linköping hemställde hos poststyrelsen, att framställningen inte skulle föranleda till någon vidare åtgärd.

Detta blev också poststyrelsens beslut. Namnet **Fagereke** tillfördes aldrig den svenska postanstaltsförteckningen. Kan man alltid spekulera i vilket namn en eventuell poststation i järnvägsstationen där skulle ha kunnat få med tanke på risk för förväxling vid postsortering. Det fanns t ex poststationer med namnen Fagerlid och Fagervik. Den korresponderande allmänhetens handstil var ofta sådan att den kunde föranleda till felläsning.

Namn Gullabo 1873-08-01--1917-09-19
 Namn Gullaboby 1917-09-20--1972-05-31

Gullaboby

En av de två lantpoststationer som fanns utmed den framväxande järnvägen låg i Gullabo socken och hade socknens namn. Den hade inrättats den 1 augusti 1873 efter en långt utdragen undersökning. Kungl Maj:t hade på poststyrelsens ansökan medgett att en postföringslinje fick inrättas vid denna tidpunkt mellan Söderåkra och Vissefjärda.

För denna linje behövdes sålunda ett regeringsbeslut. Men poststyrelsen hade sedan 1860 års regeringsmedgivande rätt att inrätta poststationer på landsbygden utan att underställa regeringen frågan om sådana förbättringar. Detta bemyndigande utnyttjades i samband med den nya postlinjens tillkomst på så sätt att en poststation öppnades i Gullabo.

I flera avsnitt av denna skrift har jag visat på hur befolkningen i området önskade egna poststationer när järnvägen byggdes. Det är egentligen samma problem som fanns vid tillkomsten för lantpoststationen i Gullabo. Flera byar ansåg att poststationen borde placeras just i deras by, d v s de ansåg den vara viktigast inom Gullabo socken. Kronofogde O E Rooth i Skällby hade år 1873 föreslagit att poststationen skulle ligga i hemmanet Fagereke med lanthandlanden August Andersson som föreståndare.

Kommunalnämnden i Gullabo ville däremot att poststationen skulle ligga i Kyrkebo och att urmakaren Carl Gustaf Bondesson skulle bli dess föreståndare. Så blev det också.

När urmakaren sålde sitt Kyrkebo år 1882 till Peter Magnus Gustafsson, fanns önskemål att poststationen skulle flyttas närmare sockenkyrkan. Det blev inte så utan Gustafsson efterträdde urmakaren men lämnade efter kort tid över till hemmansägaren Johan Petersson med poststationen kvar i Kyrkebo.

Denna plats var enligt postmästare Johan A Lindqvist i Kalmar "bland de minst lämpliga som rimligtvis inom socknen kunde väljas". Resultatet blev att poststyrelsen accepterade postmästarens förslag att flytta poststationen till Binnaretorps skjutsstation. Där fanns den med flera olika innehavare tills frågan om dess bestånd kom upp i samband med järnvägens byggnad.

Som framgår av inledningsavsnittet hade postdirektionen på ett tidigt stadium utgått från att poststationen i Gullabo skulle bli kvar, flyttad till järnvägsstationen. Detta blev också poststyrelsens beslut med tillägget att namnet skulle ändras från Gullabo till Gullaboby. Från den 20 september 1917 blev sålunda stationsföreståndaren Arvid Th Kjällqvist ansvarig för postgöromålen där. Han blev kvar vid denna befattning till augusti 1931, då han flyttade till Torsås. Sven Olof Johansson efterträdde honom. Denne hade tidigare svarat för de förenade post- och järnvägsstationerna i Gökalund och Bidalite. I Gullaboby blev han kvar under fyra år.

Därefter hade följande järnvägsanställda ansvar för postservice i Gullaboby: Helge Fredrik Ström (1935-1936), Martin August Magnusson (1936-1940), Håkan Sigfrid Larsson (1941-1943) och Eva G Eriksson (1943-1945).

Som nämnts på flera ställen i detta häfte lades persontrafiken på den lilla järnvägen ned med 1940 års ingång, men godstrafiken fortsatte ännu tio år i viss omfattning. I Gullaboby blev det formell skilsmässa mellan post och järnväg den 1 juli 1945. Eva Eriksson, nu med efternamnet Johansson, blev då direktanställd av postverket. Under de båda föregående åren hade hon fått arvodet för sitt postjobb inarbetat i den summa som järnvägsbolaget betalade till henne. Mellan detta och postverket skedde en central avräkning.

Som direktanställd av posten skötte Eva Johansson poststationen under mer än 20 år men flyttade 1967 till Emmaboda. Då blev Elsa Nordström tillförordnad föreståndare i Gullaboby i avvaktan på att en planerad omorganisation kunde genomföras. Detta dröjde av olika skäl, men med juni månads ingång 1972 ersattes poststationen Gullaboby med lantbrevbäring.