

Kontrakt.

Emellan K.öngl. Generalpoststyrelsen och folk-
skolläraren *N. Th. Risen*
är följande kontrakt afslutadt:

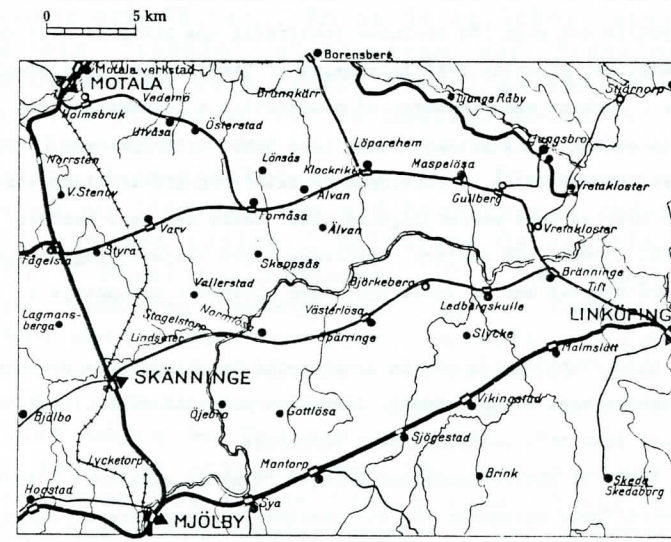
N. Th. Risen åtager sig härigenom
att bestrida befatningen såsom föreståndare för poststationen i
Rinna och att — i afseende å den här-
med förordade tjänstgöring, deruti innefattade redovisningen för
mottagna penningmedel, frankotecknen och inventurer samt vär-
den om inlemnade eller ankomna postförändelser — ställa sig
till noggrann efterriktelse de förskriffter, som i gällande post-
stationsföreståndarinstruktion och öfriga postförfattningar inne-
hållas, eller som *konsum* i vederbörlig ordning
särskildt meddelas.

Såsom ersättning för fullgörandet af detta uppdrag äger
Risen att af postmedlen tillgodoräknas
ett arvode, efter är räknadt af *1/25*
krönor, hvilket till *konsum* utbetalas i den ordning, som
är genom instruktion bestämt; hvarförutom *konsum*
tillkomma de extra inkomster, som kunna vara med befat-
ningen förordade.

Skulle *Risen*, utan skyltel laga
förfalt, upphöra med sin åtagna tjänstgöring eller göra sig

POSTSTATIONER VID JÄRNVÄGEN BRÄNNINGE-VÄDERSTAD

EN HISTORIK AV ERIK LINDGREN



Uppdaterad 1996

Posthistorisk skriftserie 135

Förlagan tillverkad 1990

Förlaget på post, Växjö, 1990
Copyright: Erik Lindgren

Detta är en förminskad kopia av framsidan av det kontrakt som skulle binda folk-
skolläraren i Rinna vid ansvaret som poststationsföreståndare under tio år.

(p*)

Dnr. 1144/1912.

Anhålls, att i svarsskrivelse ovan-
stående diarienummer angifves.

Öfversändes till Kommunalstämman ordförande i Vallerstads socken,
med anmodan sätta socknen i tillfälle att afgifva de påminnelser i ären-
det, hvartill förhållandena må kunna föranleda.

Enligt postdirektionens förmenande kommer poststations inrättande
vid järnvägsstationen i Lindsätter att blifva den postanordning, som i
längden bäst tillgodoser ortens postala intressen. Postdirektionen anser
sig icke kunna hos Kungl. Generalpoststyrelsen förorda, att efter järn-
vägens öppnande landtbrefbäringslinjen Skänninge - Vallerstad - Skänninge
bibehålles i sin nuvarande sträckning. På det jämförelsevis ringa afstånd,
som en blifvande poststation i Lindsätter kommer att ligga från Valler-
stads sockens mera centrala delar, blir landtbrefbärningen framdeles icke
af samma betydelse och gagn för socknens posttrafik som hittills. Det kan
därför ifrågasättas, huruvida icke indragning af landtbrefbärningen lämpli-
gen borde ske i samband med öppnandet af poststation i Lindsätter. Åt-
minstone synes en ökning af antalet turer icke behöfva ifrågakomma, hvar-
jämte landtbrefbäringslinjen, i förekommande fall, bör gifvas sådan sträck-
ning, att den blir så kort som möjligt. Så t.ex. torde den icke behöfva
framdragas till Ljungan och Häljorp. Likaledes torde linjens ringformiga
afslutning böra utbytas mot en enkel linje med slutpunkt exempelvis i
Melstad.

Under alla förhållanden bör en landtbrefbäringslinje inom socknen,
om en sådan skulle visa sig nödvändig, lämpligen anknytas till Lindsätters
poststation och icke till postkontoret i Skänninge.

Akten torde få återbekommas med benäget förnyadt uttalande i ären-
det jämval beträffande kostnaden för ett eventuellt anordnande af landt-
brefbärning inom socknen. Linköping den 28 februari 1913.



En sida ur det digra ärendet angående organisation av postanordningarna vid
järnvägens tillkomst visar bland annat att postdirektionen i Linköping önskade
en poststation i Lindsätter. Den förverkligades emellertid inte.

FÖRORD

På sommaren och hösten 1944 måste jag som nyantagen post-
elev kvalificera mig för teoretiska studier genom att lära
mig den geografiska belägenheten för drygt 4000 svenska
postanstalter. För cirka tredjedelen, belägna vid järnväg,
räckte det att ange järnvägssträckan vid vilken de var
belägna.

Kanske fäste man sig då särskilt vid att järnvägsnätet
var tätt på vissa håll i landet, som t ex i Skåne. Anmärk-
ningsvärt var det också med tätheten i området mellan
Linköping och Vättern. En av de sträckor, utmed vilken man
lärde sig "rabbla" stationerna var Bränninge-Skänninge.
Den sydvästliga delsträckan Skänninge-Väderstad av den ur-
sprungliga järnvägen var då nedlagd sedan ett tiotal år.

Man kan finna det underligt att Väderstad-Skeninge-
Bränninge Jernvägsaktiebolag, som företaget hette, vågade
satsa på en järnväg, som vid byggstarten redan var omgiven
av det nät som ingick i Mellersta Östergötlands järnvägar
med bl a Fågelsta-Linköping, 39,2 km, Fågelsta-Vadstena,
9,6 km, Vadstena-Ödeshög, 32,5 km och Fornåsa-Motala, 14,6
km. Men optimismen var stor och offervilligheten från de
närmast berörda socknarnas sida saknades inte.

Jag har funnit den lilla järnvägen intressant och valt
att läsa några av Postens dokument för att i detta häfte
kunna redovisa utvecklingen för poststationerna där. Den
som befinner sig på en längre resa tänker gärna på egen
hembygd när andra länder upplevs. Det tränger kanske sär-
skilt på när man får tillfälle att vila från resans alla
aktiviteter. Då kan det vara bra att ha något till hands
att koppla av med. Varför inte ett litet häfte som berör
den egna hembygdens kommunikationshistoria?

Växjö i oktober 1990

Erik Lindgren

Järnvägsnätet förtätas

I ett brev till poststyrelsen den 18 december 1912 redovisade postdirektören i Linköping vissa kontakter man haft med styrelsen för "den under byggnad varande järnvägen Väderstad-Skänninge-Bränninge" och uppgav namnen på samtliga stationer och hållplatser utmed den 44 km långa banan. Utöver ändstationerna och mellanliggande Skänninge vid statsbanan Hallsberg-Mjölby rörde det sig om sju stationer och fem hållplatser. Stationerna var (från öster till väster) Ledeborg, Björkeberg, Västerlösa, Normlösa, Lindsätter, Bjälbo och Appuna. Postdirektören skrev bl a: "Mot de sålunda ifrågasatta namnen, vilka tillkommit, sedan utbyte av ett par namn snarlika med äldre poststationers namn ägt rum, har postdirektionen intet att erinra".

Ytterligare namnändringar genomfördes och i sin slutliga framställning till poststyrelsen den 27 juni 1913 föreslog postdirektören att nya poststationer skulle inrättas med namnen Odensfors, Bjälbo och Appuna samt att de redan befintliga lantpoststationerna i Björkeberg, Västerlösa och Normlösa skulle flyttas till järnvägen. Namnet Odensfors hade vid det tillfället fått ersätta det föreslagna namnet Ledeborg men blev i beslutsprocessen fastställt till Ledbergskulle.

Postdirektionen tänkte sig också en poststation vid Lindsätters trafikstation. Med tre kommunalstämmobeslut var Vallerstads socken emot en sådan och begärde att lantbrevbäringen Skänninge-Vallerstad skulle ökas från tre till sex turer i veckan. I anslutning till detta skrev postdirektionen följande till poststyrelsen:

"Med hänsyn till att Vallerstad socken har hela sin rörelse på Skänninge och någon ändring härutinnan icke torde inträda under närmaste tiden efter järnvägens öppnande, har postdirektionen ansett sig böra frånträda förslaget om inrättande av poststation i Lindsätter". En senare gjord framställning om att inrätta en poststation i Lindsätter föranledde inte någon åtgärd (dnr I b 1914:352).

Järnvägen öppnades för posttrafik den 19 oktober 1913. I det följande redovisas poststationerna i riktning från öster till väster. Jag har funnit det lämpligt att även beröra ändpunkternas poststationer. Som fallet är med en stor del av de förenade poststationerna har även de här

aktuella en ganska händelsefattig historia. I stort sett inskränker jag mig därför till att namnge föreståndarna vid de stationer som inte fanns eller hade planerats före järnvägens tillkomst.

BRÄNNINGE

I samband med att järnvägen Linköping-Fågelsta-Vadstena-Ödeshög togs i bruk för posttrafik den 1 december 1897 inrättades en förenad post och järnvägsstation i Bränninge med Sven Johan Örnell som föreståndare. Han fick 360 kr om året för sitt bestyr med posten. Carl Albin Johansson avlöste honom efter tio år och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten: Johan Edvard Håkansson (1909-1930), Albin Robert Adell (1930-1948) och Ivar Folke Kollin (1949-1959). Poststationen drogs in fr o m september 1959.

Linköping—Fågelsta—Vadstena—Ödeshög.

(Från den 1 december 1897.)

Plk. Tåg 1.				Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
5,8			Linköping			9,85
5,23			Bränninge			9,21
5,31			Vreta kloster			9,14
5,38			Gullberg			9,5
5,43			Maspelösa			8,58
6,0			Klockrike			8,45
6,15			Fornåsa			8,27
6,28			Hvarf			8,10
6,40			Fågelsta			7,57
	Fk. Brl. Tåg 3.	Fk. Brl. Tåg 5.				
7,10	11,40	5,40	Fågelsta	10,40	4,28	7,35
7,40	12,5	6,10	Vadstena	10,15	4,5	7,5
	Brl. Tåg 3.			Tåg 8. Fk. Brl.	Tåg 4. Fk. Brl.	
7,52	12,35		Vadstena		3,55	6,50
8,6	12,50		Arneberga		3,45	6,38
8,28	1,14		Rogslösa		3,29	6,14
8,45	1,29		Borghamn		3,17	6,0
9,25	2,9		Alvastra		2,46	5,21
9,46	2,38		Hästholmen *)		2,40	5,13
10,4	2,56		Ödeshög		2,22	4,30
				Tåg 4. Brl.	Tåg 6. Plk.	

*) Ångbåt, hvarmed befordras karterad post, afgår dagligen från Hästholmen kl. 10,30 f. m. med ankomst till Hjo kl. 11,45 f. m. samt afgår från Hjo kl. 3,0 e. m. med ankomst till Hästholmen kl. 4,15 e. m.

LEDBERGSKULLE

Ett förslagskontrakt med en av länsstyrelsen föreslagen föreståndare för en planerad poststation i Ledberg vid linjen Linköping-Björkeberg återsändes jämte flera andra kontrakt i ett brev från poststyrelsen den 10 december 1874 till länsstyrelsen. Poststyrelsen motiverade detta efter studium av de protokollsanteckningar som fanns efter ett sammanträde i juli 1874 och skrev bl a: "Dessa postanstalters jämte postlinjers anordnande synes icke skäligen kunna grundas på bestämmelserna i Kungl kungörelsen den 5 december förlidet år om kronobrevbäringens upphörande och om sättet för fortskaffande av de försändelser, för vilka nämnda brev bäring fått anlitas, så mycket mindre som för i fråga varande orter tillfälle blivit berett att i allmänhet för sin postutväxling kunna begagna lösväska som med allmän post fortskaffas.

En poststation skulle ändå så småningom komma till stånd i Ledberg och det i samband med att Bränninge-Skänninge-Väderstad järnväg togs i bruk för allmän trafik. På grund av en framställning till Kungl.Maj:t av en intressent föreslog postdirektionen namnet Odensfors, men detta godkändes inte av styrelsen för järnvägsbolaget.

Med anledning skrifvelsen af den 12/6 angående namnförändring af Ledbergs station, föreslagen att heta Odensfors, få till svar lämna, att frågan om namnförändringen behandlats af Styrelsen, som icke godkänner en sådan förändring, därtill närmast föranledd af den protest, som aflämnats af kommunalstämman i Ledbergs socken. Då Ledberg skulle kunna förväxlas med Leksberg, anser man att Odensfors likalätt kan förväxlas med Orrefors. Styrelsen kan därför icke godkänna annan förändring än att Ledberg ändras till Ledeborg, som socknen egentligen heter, eller om vederbörande därpå icke vill ingå, att stationsnamnet ändras till "Ledbergs Kulle".

Norrköping den 14 juni 1873.

VÄDERSTAD - SKENINGE - BRÄNNINGE
JERNVÄGSAKTIEBOLAG

Poststationen öppnades således med namnet Ledbergskulle den 19 oktober 1913. Stinsen Axel Teodor Gustafsson blev ansvarig också för posten. Han efterträddes den 1 maj 1919 av David Leonard Gustafsson, som varit poststationsföreståndare i Björkeberg sedan järnvägsstarten och som 1935 fick förflyttning till Normlösa. Då tog Edit Charlotta Pettersson över i Ledbergskulle (1935-1946), följd av Ingegerd Linnea Pettersson (1946-1950) och Märta Elisabeth Kindstrand (1950-1959).

BJÖRKEBERG

Det var från början meningen att den 37 år gamla lantpoststationen i Björkeberg skulle finnas kvar, när järnvägen Väderstad-Skänninge-Bränninge skulle öppnas för allmän trafik. För en sådan lösning hade åtskilliga ortsbor kämpat, även om postmästare Jöns Swenberg i Linköping i sitt yttrande till postdirektionen den 14 februari hade skrivit bl a följande:

"Nuvarande poststationen i Björkeberg anser jag böra flyttas till blivande järnvägsstationen med samma namn, varigenom den visserligen blir belägen omkring en och en halv kilometer från kyrkan, som hitintills ansetts vara ortens centralpunkt, men detta avstånd är ju ej synnerligen att räkna med, helst som förbindelsen med järnvägsstationen väl kommer att bliva livlig och affärsrörelsen m m så småningom söker sig dit".

I detta instämde också postdirektionen, när utredningen sändes till poststyrelsen. Däri redovisades emellertid att kommunalstämman önskade behålla poststationen i kyrkans närhet. Det fanns också ortsbor som talade för att poststationen skulle flyttas till järnvägsstationen, något som gav poststyrelsen bryderier. I det ursprungliga konceptet för beslutsbrevet till postmästaren i Linköping fanns texten "att posttransporter skola verkställas mellan å ena sidan, en var av de nuvarande poststationerna i Björkeberg och Västerlösa och, å andra sidan, de blivande järnvägsstationerna med samma namn". Om denna lösning blivit antagen skulle det ha blivit två poststationer i Björkeberg, den nya kanske kallad "Björkebergs station".

Den citerade texten ströks vid slutjusteringen den 22 au-

gusti 1913. Bland vad som tillfördes, kan nämnas det, att kontraktet med folkskolläraren och organisten Carl Oskar Wedell om att handha poststationen i Björkeberg skulle upphöra att gälla "på grund av kontraktets ordalydelse". I kontraktet fanns nämligen en passus om att så skulle ske utan uppsägning, om en järnväg inrättades i närheten av poststationen. Det var en stående text under järnvägsbyggnadsskedet.

Carl Oskar Wedell fick alltså lämna sin post. Han var son till Anders Petter Wedell, som hade tillsatts när poststationen inrättades den 1 januari 1875, då med 75 kronor i årsarvode till föreståndaren.

Redan i samband med organisation av lantbrevbäringen inom Östergötland planerades indragning av poststationen. Efter ackord med Wedell beslöt poststyrelsen den 8 februari 1878 att den fick "bibehållas så länge föreståndare erhålles för 25 kr". Wedell fick alltså vidkännas en rejäl lönesänkning. Men ännu tidigare hade poststationens indragning varit på tal, nämligen i samband med beslutet om att poststationen i Västerlösa skulle dras in med 1876 års utgång. Föreståndaren i Västerlösa Frans Lindqvist hade begärt löneförhöjning trots att poststationen var olönsam.

På poststyrelsens förfrågan uppgav länsstyrelsen "att Västerlösa poststation utan olägenhet torde kunna indragas då Björkebergs poststation endast är belägen 0,5 mil från Västerlösa".

Med poststyrelsens beslut därefter om indragning vid årsskiftet 1876/1877 av poststationen i Västerlösa följde också ett beslut om avkortning av postföringslinjen från Linköping, så att den gående postföraren Anders Magnus Larsson Westergren fick en kortare linje och lägre ersättning. Lindqvists framställning till poststyrelsen att indragningsbeslutet skulle hävas fann inte gehör trots att han erbjöd sig att återta sin begäran om löneförhöjning. Detta torde poststationsföreståndare Wedell i Björkeberg ha haft i åtanke som en skrämmande risk, när han accepterade lönesänkning 1878.

När Carl Oskar Wedell tog över poststationen i Björkeberg den 1 juni 1898 fanns det utrymme för viss förbättring av löneförhållandena och hans arvode fastställdes till 50 kr om året. Det höjdes med 1905 års ingång till 150 kr, vilket gällde också när han fick lämna poststationen ifrån sig den 19 oktober 1913.

Nu blev järnvägsstationens föreståndare David Leonard Gustafsson ansvarig för postservice i den till järnvägen flyttade stationen. Efter honom vilade det ansvaret på följande järnvägsanställda: Carl Albin Levin (1919-1927), Edit Maria Carlsson (1927-1929), Ida Maria Levin (1929-1945) och Elvira Elisabeth Andersson (1945-1959). Poststationen ersattes med lantbrevbäring fr o m den 1 september 1959.

Under en övergångstid kompletterade ett postombud lantbrevbäringen till Björkeberg. Det fanns under tiden 1 september 1959 - 31 mars 1961 och använde en datumstämpel med gravyren VÄSTERLÖSA POB 1.

VÄSTERLÖSA

Organisten Frans Lindqvist antogs till föreståndare för den poststation som öppnades i Västerlösa med 1875 års ingång vid den stora omorganisation som blev en följd av att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen. Hans årsarvode blev till en början 75 kronor. I ett brev till poststyrelsen den 22 september 1876 begärde han att få detta höjt till 120 kronor. Korrespondensen var ringa och dittills under året hade Lindqvist sålt frimärken för bara 101 kronor.

Efter kontakt med länsstyrelsen beslöt poststyrelsen att poststationen i Västerlösa skulle dras in med 1876 års utgång. Beslutet innefattade också avkortning av postlinjen från Linköping så att den gående postföraren Anders Magnus Larsson Westergren fick lägre ersättning för kortare tur.

Lindqvists framställning till poststyrelsen om att indragningsbeslutet skulle hävas fann inte gehör trots att han erbjöd sig att återta sin begäran om löneförhöjning. Församlingens erbjudande till honom att ta betalt för utlämning av vanliga brev kom honom inte till nytta.

Inte heller blev det någon effekt av protokollsanteckningarna vid en extra kommunalstämma den 12 november 1876. Däri framhölls de stora svårigheter som skulle uppstå, när postlinjen ströps och poststationen drogs in, "alldenstund församlingen ligger inom tvenne härader och tvenne olika fögderier, vilket förorsakar att en mängd med kronobrev

såväl kommer till som avgår från församlingen, och i sådan händelse poststationen bleve indragen skulle det säkerligen förorsaka postverket lika stor kostnad för fortskaffandet av denna kronobrevspost som den hittillsvarande anstalten därmed".

När indragningen väl var ett faktum, tog man i med hårdhandskarna. Inte skulle man låta församlingens egen lösväska belastas med tjänstepost! Den befordrades på socknens bekostnad med särskilda bud. Vid en extra kommunalstämma den 14 januari 1877 svarade församlingen enligt protokollet enhälligt nej på prosten K Cedréns fråga om hans ämbetsskrivelser fick inrymmas i församlingens postväska. Man beslöt också att så kallad kyrkopost till församlingen inte fick läggas i väskan vid dess transport från Linköping till Västerlösa, såvida socknen inte kunde tillförsäkras ersättning för detta.

Prosten Cedréns reagerade nu på så sätt att han i ett brev till poststyrelsen i mars framhöll den orättvisa fördelningen av Postens gracer. Björkebergs socken med en folkmängd på 400-500 personer hade en poststation, medan Västerlösa med mellan 1300 och 1400 personer var utan. Han föreslog att poststationen i Björkeberg skulle dras in och den i Västerlösa återupprättas.

Häröver reagerade naturligtvis kyrkoherde Carl Wahlgren i Björkeberg, som menade att problemet aldrig skulle ha blivit aktuellt om poststationsföreståndare Lindqvist hade nöjt sig med den lägre avlöningen. "Härvidlag", skrev han, "besannas det gamla ordspråket: att fordra för mycket är ginaste vägen att få intet". Församlingen i Björkeberg var ändå rädd för att Cedréns förslag skulle vinna gehör och erbjöd sig att själv avlöna sin poststationsföreståndare om detta kunde förhindra en eventuell ifrågasatt indragning. Landskansliet i Linköping hemställde hos poststyrelsen att poststationen i Västerlösa skulle återinrättas och att den i Björkeberg ändå skulle finnas kvar, men poststyrelsen beslöt att frågan skulle vila i avvaktan på hur postdistributionen organiserades i samband med att lantbrevbäring infördes.

Denna började så smått i Östergötland år 1879. Landskansliet menade sig ha dålig erfarenhet av lantbrevbäring från olika håll och beslöt att i ett brev till poststyrelsen den 19 juli 1879 "jämväl med avseende å det missnöje med

lantbrevbäringen, som försports från trakter i länet, där sådan blivit inrättad, tillstyrka bifall till den av Västerlösa församling gjorda framställning om inrättande därstädes på erbjudna villkor av en poststation från och med 1880 års början". Villkoren var bl a att poststyrelsen skulle betala 25 kronor om året som bidrag till poststationsföreståndarens avlöning och bekosta postföringen mellan Björkeberg och Västerlösa.

I Linköping hade postmästeriet nu övertagits av Karl John Westman. Han varnade poststyrelsen för att låta Westergren få något postföringskontrakt, enär denne "icke sällan av rusgivande drycker överlastar sig, i följd varav han ock helt nyligen i stadens närhet tappade hela posten, den han ej saknade förrän vid hemkomsten". I stället anställdes J P Qvist som postförare mellan Björkeberg och Västerlösa med en ersättning av 45 öre för varje tur fram och åter från 1880 års ingång. Då återinrättades poststationen i Västerlösa med villkor "att poststationen under en tid av 3 år varder skött av tjänlig person mot ett arvode från postverket av allenast 25 kronor per år".

Organisten Frans Lindqvist blev poststationsföreståndare för andra gången. Han efterträddes den 1 juli 1894 av folkskolläraren Karl Johan Petersson, som från den 1 oktober 1898 lyckades få årsarvodet höjt till 100 kronor, från den 1 oktober 1904 till 200 och från 1907 års ingång till 250 kronor. Med järnvägens tillkomst blev lantpoststationen indragen och i stationshuset inrättades en sk förenad poststation den 19 oktober 1913, för vilken Nils Efraim Malm fick ansvaret. Detta vilade därefter på Nils Erik Johansson (1951-1959)

Vid järnvägens nedläggning hyrde postverket stationshuset från november 1959, där poststationen fanns till 1961. Valkebo och Västerlösa sparbanker gick tillsammans för att uppföra en nybyggnad som kom att inrymma både bank och post. Alvar Borg, som varit lantbrevbärare på linjen Västerlösa-Hackeryd 1926-1959, hade blivit föreståndare för poststationen 1959 och hann uppleva att få medaljen för nit och redlighet i rikets tjänst, innan han avgick.

En stor omorganisation den 12 maj 1968 medförde bl a indragning av poststationen i Västerlösa. All postutdelning i området Vikingstad-Västerlösa kunde göras med två lantbrevbäringslinjer från Vikingstad. På sin sista tjänstgö-

ringsdag blev Alvar Borg efter nära 42 års postarbete avtackad av bl a överkontrollör Gunborg Holmström vid Linköpingsposten. Postkundernas tack framfördes av godsägare Per Olai i Ås.

NORMLÖSA

Den första regelbundna och av postverket inrättade kontakten med omvärlden fick Normlösa genom den lantbrevbäring som startade med 1879 års början från Mantorp över Herrberga. På den linjen anställdes A Johansson i Normlösa Biskopsgård. Han gick den 14 kilometer långa sträckan två gånger i veckan med kr 1:45 i ersättning för varje tur, fram och åter. I maj 1887 ökades turtätheten till tre i veckan med brev bäring tisdagar, torsdagar och lördagar.

Behovet av en egen poststation blev allt större, särskilt som den mindre väl utvecklade lantbrevbäringen föranledde många att besöka posten i Mantorp för att få ärenden uträttade. En extra kommunalstämma i Normlösa kommunalrum den 15 februari 1908 beslöt att anhålla om en poststation. Stämmans ordförande Otto Willén utsågs att inlämna begäran och det gjorde han genom ett brev två dagar efter stämman. Vid den följande remissbehandlingen tyckte poststationsföreståndare J Pettersson i Mantorp att en poststation behövdes i Normlösa, medan postmästaren i Linköping tyckte att det borde "tagas i övervägande, om ej uppstående behov av bättre postförbindelser hellre borde avhjälpas genom anordnande av lantbrevbäring med utvidgad befogenhet".

Postdirektör Adolf Malmgren ansåg emellertid att det var "av behovet särskilt påkallat" att inrätta en poststation i Normlösa. Poststyrelsen beslöt att poststationen skulle inrättas och den öppnades den 1 oktober 1908 med handlanden Pehr Andersson som föreståndare. Han förband sig att sköta poststationen under minst tre års tid med 150 kr i årligt arvode.

Folkskollärare Karl Hugo Johansson övertog befattningen som poststationsföreståndare i Normlösa den 1 oktober 1911 men hann på grund av järnvägens tillkomst bara fungera två år som postman. När posttrafiken öppnades på den nya järn-

vägen den 19 oktober 1913 tog Gösta Valfrid Persson i stationshuset över ansvaret för samhällets postservice. Detta ansvar vilade därefter på följande järnvägsanställda: David Leonard Gustafsson (1935-1938), Margit Hålm (1938-1948) och Tyra Johansson (1948-1959). Efter skilsmässan från järnvägen den 1 september 1959 inrymdes poststationen fortfarande i stationshuset.

Lantbrevbärare Lars-Erik Karlsson med utgång från Skänninge blev den som fick svara för postservice i Normlösa efter indragningen den 31 maj 1967. Föreståndare Tyra Johansson fick på poststationens sista dag besök av representanter för posten i Linköping. Hon hade anställts som stationsföreståndare vid järnvägen 1948 och således ansvarat för posten även under en dryg tioårsperiod innan järnvägstrafiken upphörde. Hon och hennes man köpte enligt en tidningsuppgift stationshuset för att använda det som postlokal även under den järnväglösa tiden.

SKÄNNINGE

Postkontoret i Skänninge var sedan fyra decennier förbundet med omvärlden genom statsbanan mellan Hallsberg och Mjölby, när den lilla järnvägen från Bränninge växte fram. Postkontoret var dock mycket äldre än så och inrättades redan omkring 1644. Bortsett från transporter av post till och från järnvägsstationen hade postkontoret inte något med järnvägen att göra och dess historia redovisas inte i detta sammanhang.

BJÄLBO

Vid överläggningar om lämpliga namn på de nya förenade post- och järnvägsstationerna utmed järnvägen framfördes bl a att namnet Bjälbo skulle vara lätt att förväxla med Björbo så att i varje fall slarvigt skrivna adresser kunde föranleda att brev avsedda för Bjälbo hamnade i Björbo i Dalarna och vice versa. Poststyrelsen bedömde risken som ringa och beslöt att godta namnet Bjälbo.

Väderstadbanan bör åtminstone gå till Bjälbo.

Avsevärda olägenheter genom trafikindragningen Skeninge—Väderstad.

Hrr David Pettersson i Bjälbo, Erik Magnusson i Orlunda, Gustaf Henriks-son i Hov och Henning Hermansson i Appuna, vilka av respektive kommuner utsetts att till länsstyrelsen i Linköping avge yttrande i anledning av den ifrågasatta nedläggningen av person-, post-, il- och styckeodstrafiken å bandelen Skeninge—Väderstad, ha mot förslaget hos länsstyrelsen gjort vissa erinringar.

Av frågan berörda kommuner äro Bjälbo, Appuna, Hovs och Orlunda socknar. Indragningen kommer givetvis för dem att medföra avsevärda olägenheter. Särskilt måste det kännas mycket hårt och som en orättvisa mot Bjälbo och Appuna, som vid järnvägens tillkomst och för dess fortsatta bestånd gjort proportionsvis lika stora uppoffringar som någon annan kommun samt ännu häftat i stora skulder därför. Visserligen är ju avsikten att som kompensation anordna busstrafik en gång dagligen fram och åter på landsvägen Väderstad—Skeninge, men denna anordning kan givetvis endast i

Här några utdrag som belyser pressens intresse för frågan om nedläggning av trafiken på den västliga grenen av järnvägen redan två decennier efter dess tillkomst; ovan tidningen Östgöta Correspondenten den 27 februari 1934 och nedan Östgöten den 26 mars 1934.

Konkurrens om billinjen Väderstad—Skänninge. Kommunalfullmännen i Appuna socken beklagar i skrivelse till länsstyrelsen i Linköping livligt, att driften å Väderstad—Skänninge—Bränninge järnväg skall så behöva beskärmas att kommunen, trots sin stora ekonomiska insats i järnvägen — en insats som kommer att göra sig märkbar i kommunens utgiftsstat ännu 20 år fram i tiden och som innevarande år betyder en skatteökning av kr. 1: 90 pr skattekrona — kommer i en så svår ställning i kommunikationshänseende, att t. o. m. den dagliga posten blir äventyrad. Granskningen av de taxor och tur-

ringa män ersätta de fördelar, som järnvägen nu giver. Så t. ex. skulle avisering av gods försenas, avgifterna för paket- och ilgodsbefordran ökas, styckeodstrafiken endast i obetydlig grad kunna ombesörjas och nuvarande bekväma postförbindelser för hela området rubbas.

Då ju meningen är, att vagnslasttrafiken skall upprätthållas i förutvarande utsträckning, vilket nödvändiggör underhåll av järnvägslinjen, måste det framstå som oförklarligt, att ett framförande av motorvagnen med dess synnerligen billiga drift på sätt nu sker skulle i någon avsevärd mån försämra järnvägens driftekonomi.

På linjen Skeninge—Väderstad har Bjälbo station det ojämförligt största trafikområdet och av statistiska uppgifter angående trafiken framgår, att Bjälbo station är järnvägens största, enär den tillför järnvägen avsevärt större inkomster än Normlösa, som torde komma närmast i storleksordningen.

Ett minimum av tillmötesgående mot ortsbefolkningens intressen torde därför kräva, att trafiken i hittillsvarande omfattning bibehålles åtminstone till Bjälbo. Härigenom bleve trafikintresset för Bjälbo, Hov och Orlunda fullt tillgodosett och även Appuna skulle få avsevärd nytta. Kostnadsökningen för sistnämnda anordning skulle säkerligen ställa sig synnerligen blygsam och väl täckas av motsvarade ökning i inkomster. På grund härav hemställes, att länsstyrelsen måtte till k. m:t förorda de önskemål, som av kommunalrepresentanterna framhållits.

listor, som Mjölby—Hästhalmens järnväg och Skänninge stad föreslagit i sina ansökningar om linjef trafik mellan Väderstad och Skänninge; har utfallit så, att nämnden på grund av de ojämförliga fördelar för kommunen och dess invånare, som följer med Skänninge stads förslag, enhälligt beslöt, att på det livligaste förorda detta samt att hos länsstyrelsen tillstyrka bifall till Skänninge stads ansökan.

Kommunalfullmäktige i Allhelgona socken ha beslutat, att hos länsstyrelsen i Linköping hemställa, att Skänninge stads ansökan måtte beviljas.

Ernst August Vallner Rasmusson blev ansvarig för posten i Bjälbo när den förenade post- och järnvägsstationen öppnades den 19 oktober 1913. Han fick vara med om nedläggning av järnvägen på dess västliga sträckning med september månads utgång 1934 och blev då av postverket direktanställd som poststationsföreståndare, med poststationen kvar i järnvägenms byggnad. Han fick också uppleva poststationens indragning med 1961 års utgång, då 74 år gammal.

Den lantbrevbärare som gav service åt de kunder som förut anlitat poststationen i Bjälbo, kompletterades under en övergångstid med ett postombud. Hos de ansvariga på Posten var man medveten om att lantbrevbäringen väl skulle kunna tillgodose behovet men det befanns lämpligt att underlätta övergången genom ett postombud. I dess datumstämpel fanns gravyren SKÄNNINGE POB 1. Postombudet anlätades, som väntat, i liten utsträckning och kunde utan svårigheter dras in den 11 mars 1964.

APPUNA

Den lilla poststationen i Appuna blev den första av poststationerna längs järnvägen som fick skatta åt förgängelsen. Den inrättades den 19 oktober 1913 samtidigt med järnvägstrafikens start. Ernst Fredrik Carlsson blev den förste stinsen och därmed också ansvarig för posten. Han följdes sedan av följande föreståndare: Erik Martin Gustafsson (1915-1922), Agnes Gustafsson (1922-1926), Emanuel Pettersson (1926-1935 - från den 1 oktober 1934 i den från järnvägen på grund av trafiknedläggning skilda poststationen), Nanny Mathilda Aspeqvist (1935-1948) och Nils Aspeqvist (1948-1954). Poststationen drogs in den 31 januari 1954.



VÄDERSTAD

Den västliga ändpunkten för järnvägen från Bränninge över Skänninge blev Väderstad. Dit fanns redan järnvägsförbindelse genom Mjölby—Hästhalmens järnväg, som hade öppnats

för trafik i maj 1910. Den ursprungliga poststationen blev dock inte förenad med järnvägen förrän nära fyra decennier efter att den inrättats.

Poststationen i Väderstad hade öppnats den 1 januari 1875 som en följd av riksdagsbeslutet att ansvaret för kronobrevbäringen skulle överföras på postverket. Organisten C A Andersson antogs till föreståndare med den ovanligt höga årsersättningen av 450 kronor. Med detta var han dock inte nöjd men hans begäran den 6 november 1875 att få det höjt till 600 kronor kunde inte bifallas. Han sade då upp sig i ett nytt brev den 17 november. Poststyrelsen tog nu kontakt med länsstyrelsen, som dock inte kunde hjälpa till att skaffa någon annan föreståndare. Räknat från halvårsskiftet 1876 medgavs då den önskade löneförhöjningen.

En lantbrevbäringslinje inrättades i början av 1879 från Väderstad till Hov. På önskan av kommunalstämman med Hovs socken den 28 mars 1879 ändrades lantbrevbäringen att utgå från Vadstena och den först antagne lantbrevbäraren Enoch Gustafson i Lundby blev av med sitt kontrakt. I stället anställdes organisten S M Svensson i Hov som lantbrevbärare mellan Vadstena och Hov.

Till Kongl. Generalpoststyrelsen i Stockholm!

*I fall lantbrevbärning kommer att anordnas emellan
Vadstena och Hov i stället för Väderstad och Hov,
så afstår jag från det af Kongl. Generalpoststyrelsen
med mig afslutade lantbrevbäringskontraktet om brev-
bärning emellan Väderstad och Hov utan tillgodsnyttande
af det enligt kontraktet fastställda uppsägningstiden*

Lundby gör den 12 April 1879

S M Svensson

Lantbrevbärare Enoch Gustafson avstod frivilligt från sitt kontrakt utan att uppsägningstiden behövde iakttas.

Bortfallet av lantbrevbäringen i förening med ändringar av de passerande posterna gjorde att arbetet vid poststationen i Väderstad blev mindre betungande. Detta noterade postinspektören i centrala distriktet P Ch Bergman, som den 3 februari 1880 skrev ett brev i ärendet till poststyrelsen med följande inledning:

"Då föreståndarna i allmänhet icke underlåta att begära förhöjning i arvodena, då göromålen tillväxa, vilket ock är naturligt och lovligt, torde det ock vara lika stort skäl att, då å något ställe postgöromålen till följd av förändrade förhållanden förminskas, arvodet i samma mån nedsättes, synnerligast om detta går utöver de vanliga beloppen.

Ett sådant förhållande förefinnes vid Väderstad, vilken station, då nu gällande kontrakt den 25 februari 1876 upprättades, i varje vecka hade 12 ankommande och 12 avgående poster, varemot stationen nu endast expedierar 7 avgående och lika många ankommande poster under samma tid; varom jag härmed skolat göra vördsam anmälan för den åtgärd Kungl. Styrelsen kan finna gott besluta."

Postinspektören fick nu poststyrelsens uppdrag att säga upp kontraktet med C A Andersson och "inkomma med upplysning mot vilken ersättning lägst kan erhållas lämplig person å platsen till befattningens övertagande".

Anderson gick med på att sänka sitt årsarvode till 450 kr något som poststyrelsen accepterade efter postinspektörens uppgift att "den lokal han bebor är särdeles välbelägen samt Andersson med ordning och noggrannhet handhaver sina göromål".

Med oförändrat arvode övertog fröken Emma Nilsson poststationen i Väderstad i oktober 1895 och efterträddes i april 1903 av fröken Hedda Charlotta Pettersson. Hon fick med 1913 års ingång årsarvodet höjt till 480 kronor men måste frånträda sin befattning den 1 juli 1914, då poststationen i Väderstad förenades med järnvägsstationen. Nu fick stinsen Oscar Liljestränd ansvaret för posten med 600 kronor i årsersättning för detta bestyr, vartill kom ett fast biträdesanslag på 360 kronor och ett särskilt anslag på 120 kronor. Det innebar således en väsentlig fördyring jämfört med den tid då poststationen i Väderstad inte var förenad med järnvägen. Under tiden 1 juli 1931 - 31 december 1939 var poststationen proformaskild från järnvägen.

Detta innebar i stort sett bara att ett avtal fanns mellan postverket och poststationsföreståndaren personligen och att hans avlöning betalades direkt till honom och inte ingick i avlöningen från järnvägsbolaget.

Efter Liljestrand ansvarade följande järnvägsanställda för postservice i Väderstad: John Hilmer Malmsten (1946-1948), Carl Ivan Gärtner (1948-1950), Oskar Alfred Olsson (1950-1953), Axel Timar Johansson (1954-1957), Karl Rune Lutteman (1957-1959) och Nils Oskar Helge Bergström (1959-1965). Poststationen skildes från järnvägen med 1966 års ingång och statushöjdes samtidigt till en postexpedition.

Befattningen sköttes på vakans 1966-1969, då Inga Sjögren tillträdde. Hon fick uppleva att postexpeditionen flyttades till en fastighet mitt i samhället, där det dittills funnits en järnhandel. Med 1987 års ingång tog Mary Wall över chefskapet för posten i Väderstad och därmed ansvaret för service till närmare 700 hushåll. I projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad till Marcus Livs.

Rinna nära få egen poststation

Väderstads sydliga grannförsamling Rinna hörde till dem som inte fick någon egen poststation i samband med att ansvaret för kronobrevbäringen övertogs av postverket. Detta försökte man ändra på och ett konkret uttryck för sådana önskemål kom fram efter 13 år vid kommunalstämman den 25 oktober 1888.

Då yrkade några av de närvarande på en framställning till poststyrelsen om en poststation vid kyrkan. Vid överläggningen var andra betänkliga och hyste fruktan för avslag. Därför begränsades framställningen till en begäran om bidrag med 50 kr om året för postföring från den sex kilometer avlägsna poststationen i Väderstad.

Behovet av bidrag motiverades bland annat med att "församligens post icke vidare såsom förut kommer att få medfölja enskild persons postväska" samt att "kyrkoposten här såsom annorstädes varje vecka måste hämtas å närmaste postanstalt".

Kommunalstämmans ordförande A Welander åtog sig att sköta posthämtningen, om bidraget beviljades. Döm om hans förvåning när han i februari 1889 fick ett kontrakt om att vara lantbrevbärare på en nyinrättad linje mellan Väderstad och Rinna. Så hade han inte tänkt sig att postföring-

en skulle gå till. För bara 50 kronor om året kunde han inte åta sig att ansvara för lantbrevbäring. Postmästare August Möllerberg i Mjölby skickade tillbaka kontraktet till poststyrelsen utan Welanders underskrift och därmed förföll ärendet.

Men det kom upp på nytt sex år senare. En extra kommunalstämma i Rinna den 7 april 1895 beslöt göra "en vördsam anhållan att en poststation måtte vid Rinna kyrka förläggas". Christina Andersson i Sevedsgård åtog sig att för 50 kronor om året köra posten tre gånger i veckan mellan Väderstad och Rinna och folkskolläraren M Th Årsén skrev i ett särskilt brev att han var villig åta sig en blivande poststations skötsel "mot någon ersättning från postverket".

Denna diffusa förklaring ledde till att Årsén blev besviken när han fick sig tillsänt ett kontrakt som band honom under tio år vid uppgiften som poststationsföreståndare mot ett arvode av 25 kronor om året. Han skrev den 13 maj 1895 till poststyrelsen bland annat följande:

"Jag erbjöd mig att förestå poststationen men tänkte ej att så litet arvode kunde bjudas vid en station i en jämförelsevis stor församling".

Kontraktet gick åter till poststyrelsen utan underskrift. Det gjorde också Christina Anderssons kontrakt, eftersom hon inte ville acceptera villkoren att inte få forsla andra varor än postgods på resorna mellan Väderstad och Rinna.

Slutet på visan blev en framställning av den extra kommunalstämman med Rinna församling den 30 juni 1895 att lantbrevbäring skulle få inrättas mellan Väderstad och Rinna. Detta accepterade poststyrelsen och tisdagen den 3 september 1895 blev den efterlängttade förbättringen av postservice verklighet. Tisdagar, torsdagar och lördagar kl 7 gav sig lantbrevbäraren i väg med post från Rinna och återvände kl 12 från Väderstad. Den oregelbundna budskickningen var slut.