

Erik Lindgren

# Posthistoria från Bråbo och Lösings härad i Östergötland

Förlagan tillverkad 1995

Posthistorisk skriftserie 268

## Innehåll

	sid
Lilla Åby	3
Simonstorp	5
Graversfors	6
Svärtinge	8
Dagsberg	8
Kummelby	11
Kolmården	11
Furingstad	15
Krokek	16
Getå	17
Kolmårdssanatoriet	19
Näkna	19
Kolmårdens djurpark	20

Skriftserien om svensk posthistoria omfattar omkring 340 utgåvor med berättelser från drygt 4000 postorter. Komplette förteckning sänds på begäran.  
Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ

===== Bråbo och Lösings härad =====

## Förord

Den indelningsprincip som jag tillämpat för flertalet posthistoriska böcker och skrifter har varit att berätta posthistoria från ett eller flera härader eller om posten utmed en järnvägslinje. På detta sätt har jag försökt "beta av" i första hand landets sydliga län. Tyvärr har jag måst avhända mig det grundmaterial som jag haft förmånen att disponera efter min pensionering. På grund av platsbrist vid postregionen i Växjö förvaras det sedan oktober 1995 vid postens centralarkiv i Stockholm. Jag har numera endast möjlighet att i viss mån bearbeta mina grundläggande anteckningar och påbörjade skrifter, som avser Skåne och Östergötland och har på grund av uttryckta önskemål valt att börja med Östergötland. Jag kan göra detta efter ett uppehåll på ca åtta månader under en period då jag använt det mesta av min tid till att planera och genomföra flyttning till en mindre bostad.

Sedan jag började ägna mig åt posthistorisk forskning på 1970-talet har Posten genomgått mycket stora förändringar. Jag tänker därvid inte bara på ändringar i den regionala indelningen som t ex omorganisationer med den interna beteckningen PVO och den följande CRU utan också på vissa ändringar som föregick monopolets formella upphörande 1992 och övergången till bolag 1994. Vid 1992 års ingång genomfördes sålunda en divisionalisering av Posten.

Därigenom ändrades förhållandena bland annat så att det på större orter finns olika chefer för de olika divisionerna. De mindre postkontoren har ingen formell chef utan en eller flera tjänstemän som lyder under chefen för brev- eller chefen för bank- och kassadivisionen på en större ort inom regionen. Med denna förändring har jag funnit det utsiktslöst att försöka få fram namn på dem som i realiteten varit platschefer på de olika postkontoren efter 1990-talets ingång. Även tidigare uppgifter har visat sig svåra att få fram, bland annat på grund av ändrad form för personalbokföring under 1970-talet.

Skrifterna i posthistorisk serie tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en kopiator och en ljuslåda för montering, allt av enklaste slag. På grund av att ämnet är så speciellt eller "smalt", som man brukar säga, blir efterfrågan mycket liten. Antalet distribuerade exemplar av varje skrift brukar variera mellan 5 och 15. Någon gång har det hänt att upplagan blivit större. Förlagan förvaras och kan användas för tillverkning av flera exemplar vid eventuellt kommande förfrågningar.

De olika orterna presenteras i den ordning de fått fasta postanstalter, tidsmässigt sett. Poststationerna i Lilla Åby och Simonstorp har tillkommit samtidigt. De presenteras inbördes i bokstavsordning. Berättelsen bjuder också på exempel hur järnvägen senare mer eller mindre självklart påverkat poststationsbeståndet.

I mina skrifter har jag hittills försökt ange någorlunda exakt datum för organisationsförändringar och händelser som jag velat belysa. I många fall har sådan precision troligen inte någon betydelse och jag föreställer mig att historiker i allmänhet inte räknar så nummerologiskt, när det gäller längre tidsperioder. Det finns vissa uppgifter som i extrema fall kan ha betydelse för samlares värdering av frimärken med tydliga datumstämplat. Därför försöker jag vara exakt i fråga om start- och slutdatum för poststationer (postkontor).

Någon gång anger jag poststyrelsens diarienummer för ärenden ur vilka uppgifter kan hämtas om utvecklingen. För dem som önskar fördjupa sig underlättas därmed vidare forskning vid besök på Postens centralarkiv i Stockholm. I citat moderniserar jag stavningen men gör inga ingrepp i texten. Vissa enkla fakta om postens organisation upprepas för att läsaren skall slippa bläddra tillbaka. Jag är tacksam för synpunkter.  
Växjö i januari 1996

Erik Lindgren



1866-07-03--  
Namn Åby från 1876-01-01

## Lilla Åby

Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentation i poststyrelsens cirkulär till postförvaltarna fick följande lydelse i utdrag:

*"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället".*

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägspoststationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man t ex den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer.

Helt i enlighet med den år 1863 tillämpade överenskommelsen öppnades en poststation i Åby järnvägsstation, när Östra Stambanan togs i bruk för allmän trafik den 3 juli 1866 på den 48 km långa delsträckan mellan Katrineholm och Norrköping. Poststationens namn blev Lilla Åby. Järnvägens stationsinspektör Johan Edvard Lindberg fick ansvaret för postservicen, följd efter tre år av Oscar Fredrik Kraepelin. Denne efterträddes efter ytterligare några år av Carl Ludvig Öfwerström. Arbetsmängden ökade bl a på grund av en tillkommen postförbindelse till Stavsjö, något som medförde s k sidopost för Öfwerström. Han åberopade detta när han i augusti 1874 begärde höjning av sin årslönn för postarbetet på 300 kr. I vidareförhandlingen till poststyrelsen anförde postinspektör Pehr Christian Bergman att tillkomsten (den 1 mars 1874) av en poststation i Stavsjö medfört minskning av de extra inkomsterna vid Lilla Åby "och då Öfwerström såväl här som vid Norsesund och Skåred med synnerlig ordning och noggrannhet skött postgöromålen, tillstyrkes värdsammast att Kungl. Styrelsen täcktes vid hans ansökan fästa ett välvilligt avseende". Det gjorde poststyrelsen, som i samråd beslöt den 14 november 1874 att årsarvodet för den del av arbetet som avsåg posttjänst skulle höjas till 420 kr.

Vi ser av citatet att stationsinspektörerna fick flytta mycket och pröva på postarbete i förening med järnvägstjänst på olika platser, i detta fall Norsesund och Skåre, där poststationer hade öppnats den 1 september 1870 resp den 19 juni 1871. Öfwerström fick emellertid denna gång stanna vid befattningen under nära nog två decennier och fick efter kort tid byta ut postens sigill och datumstämpel. Poststationen Lilla Åby fick nämligen sitt namn ändrat till **Åby** från 1876 års ingång samtidigt som det skånska postkontoret Åby namnändrades till Klippan.

Öfwerströms efterträdare blev från den 1 december 1895 stationsinspektör Carl Gustaf Emil Danckwardt. Stationssamhället utvecklades mycket och blev knutpunkt 19156, då den 51 km långa järnvägsdelen från Nyköping togs i bruk för allmän trafik den 1 oktober 1915. Delsträckan från Järna till Nyköping hade öppnats nära nog två år tidigare eller den 15 december 1913.

Redan innan de båda järnvägarna hade knytits ihop förde man emellertid skilsmässa mellan post och järnväg på tal (diarienummer 1 b 1914:1850). Den tanken realiserades från 1915 års ingång och poststationen flyttade från järnvägen. Till föreståndare antogs fru Elsa Maria Viktoria Ekman med 900 kr i årsarvode. Hon fick vara med om införande av postutdelning i stationssamhället och inrättande av lantbrevbäring från Åby till Kvillinge (diarienummer 1 b 1915:2856).

Fru Ekman följdes redan den 1 april 1916 av Edit Karolina Elisabet Risberg. Hon blev länge i tjänst och fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition den 1 juli 1923. Det var en ny organisation som hade införts 1920, då de fyra första med termen postexpedition inrättades som ett mellanting mellan postkontor och poststationer. De hade inga underlydande poststationer men avgav sina redovisningar direkt till poststyrelsen på i stort sett samma sätt som postkontoren. De ingick emellertid i ett postkontors förvaltningsområde. Chefernas titel var stationsmästare.

Fru Risberg efterträddes 1952 av Endis H A Nyström. Efter dennes pensionering 1972 hölls befattningen vakant under en kort tid, innan G Lennart Ljungblad tillsattes 1973. Genom 1970-talets generella omorganisationer fick postexpeditionen termen postkontor och cheferna följaktligt titeln postmästare. Kerstin Skoog tog över ansvaret för postkontoret med ansvar för postservice till ca 3200 hushåll med postadress ÅBY. Genom senare införd divisionalisering har postmästare Susanne Karlsson vid postkontoret Norrköping 3 (Norr Tull) övertagit det övergripande ansvaret för de postkontor som ingår i hennes distrikt, däribland Åby.

## Simonstorp

Stationsinspektör Per August Pettersson fick ta ansvar också för postservice när en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Simonstorp i anslutning till att Östra stambanan togs i bruk för trafik på dess första delsträcka Katrineholm-Norrköping den 3 juli 1866. Södra stambanan gick vid den tiden ut från Västra stambanan i Falköping och passerade Jönköping och Nässjö på sin väg till Maimö. Det var med fullbordande av Östra stambanan, som Södra stambanan fick den nordliga sträckning som vi anser att den har i dag. Men det tog sin rundliga tid och på hela sträckan mellan Katrineholm och Nässjö via Norrköping, Linköping och Mjölby var den inte klar för allmän trafik förrän den 23 november 1874, d v s nära nog exakt tio år efter att södra stambanan var fullbordad på dess första sträckning via Falköping.

Liksom i Åby blev det snabbt skifte på föreståndaretjänsten vid den förenade post- och järnvägsstationen i Simonstorp. Per August Pettersson följdes sålunda 1869 av stationsinspektör Johan Alfred Carlborg. Han hade bakom sig en tid som underlöjtnant i armén. Oskar Fredrik Kraepelin, som tidigare varit föreståndare för poststationen i Lilla Åby, tog över i Simonstorp genom poststyrelsens beslut den 1 maj 1875.

Anders Georg Napoleon Blomén blev föreståndare i Simonstorp med 1896 års ingång. Efter honom uppehölls befattningen under en kort tid på vakans av stationsskrivaren F Blomberg till dess att stationsinspektör Johan Julius Sevelius kunde träda till i januari 1903. Nästa skifte blev vid årsskiftet 1912-1913, då stationsmästaren Johan Gustaf Frithjof Karlsson tog över. Med skiftande föreståndare blev poststationen kvar till mars månads utgång 1965, då dess förhållandevis fåtaliga kunder kunde helt anslutas till lantbrevbäring.



## Graversfors

Den intill Lilla Åby ganska näraliggande järnvägsstationen i Graversfors fick inte någon poststation så att säga automatiskt, som man kanske kunnat tänka sig på grund av 1863 års överenskommelse mellan post och järnväg (citerad i avsnittet om Lilla Åby). Ett visst behov fanns dock och det gav sig till känna genom ett brev till poststyrelsen den 16 november 1868 från bruksägaren Carl Ekman vid Stens Bruk (diarienummer K1b 1868:4733), skrivet av hans bruksinspektör Wilhelm Wettergren. Bruket hade sin post över Lilla Åby och åberopade bl a den försening som uppkom genom att post dit ibland var adresserat Åby i stället för Lilla Åby. I sin helhet löd framställningen på följande sätt:

*"Undertecknad får härmed å egna, samtliga underhavandes och i trakten boende grannars vägnar vördsamt anhålla att få poststation öppnad vid Graversfors järnvägsstation. Såsom skäl för denna anhållan anföres, dels den obehagliga och ofta förlustbringande tidsutdräkt, som uppstår genom brevens gång till poststationen Åby i Skåne, vilket ganska ofta inträffar, istället för att gå direkt till Åby järnvägsstation, samt den stora lättnad som för orten uppstår, genom att få inlämna och uttaga rekommenderade brev på närmaste järnvägsstation ävensom för prenumeration å tidningar, vilket nu måste göras antingen vid Åby eller Simonstorps järnvägsstationer".*

Poststyrelsen remitterade framställningen till postinspektionen samt postkontoren i Norrköping och Katrineholm. Postinspektionen konstaterade efter besök på bruket, att den lättnad av korrespondens som ansökan påpejade skulle bli *"ingen, emedan sökanden upplyste, att bruket by genom bud varje vecka i Norrköping - ej i Lilla Åby - hämtar de medel som för bruksrörelsen äro av nöden. Till detta bud betalar bruket endast 50 öre för varje gång, och då bruket huvudsakligen behöver silvermynt och sedlar å 1 Riksdalers valör, så medgav Herr Wettergren att, även om poststation skulle inrättas vid bruket, detta bud i alla fall måste fortfara att uthämta brukets penningar från Norrköping, emedan postporto för sådant mynt bliver för dyrt."*

Påpekandet om felsändning av brev till Skåne fick sin naturliga förklaring på det sätt som postinspektören anförde i sitt remissvar:

*"Vad vidare beträffar sökandens uppgifter att brev som äro avsedda att gå till bruket i stället sändas till Åby postkontor, så äger detta nog sin riktighet, enär sökanden uppgav att varken han eller brukets ägare, Herr Carl Ekman, någonsin vetat, att poststationen heter Lilla Åby, utan har å breven endast blivit tecknat Åby. Nu upplystes han av mig om detta förhållande, med uppmaning att därom underrätta sina korrespondenter och är således därigenom denna olägenhet undanröjd".*

Det skulle således, mänskligt att döma, inte vara behov av en poststation i Graversfors vid detta tillfälle och postinspektören skrev också, att han inte kunde *"annat än på det högsta avstyrka ifrågavarande ansöknings bifallande, enär genom beviljandet av densamma Kungl. Postverkets medel skulle användas på ett ställe, där inga behov förefinnas och således andra platser härigenom gå miste om en möjligen nödvändig förbättring i sina postkommunikationer"*.

Postmästarna i Norrköping och Katrineholm avstyrkte bifall till framställningen på samma grunder. Men i poststyrelsen hade man andra synpunkter, möjligen med tanke på vad som stod i 1863 års överenskommelse med styrelsen för Statens järnvägstrafik. Dit skrev poststyrelsen den 30 mars 1869 och föreslog att en poststation skulle öppnas i Graversfors. Sedan ett positivt svar kommit, beslöt poststyrelsen den 12 april 1869, att poststationen skulle öppnas *"på försök för ett år, innan vars utgång postinspektionen skulle inkomma med anmälan om, hur stor korrespondensen varit"*.

Poststationen öppnades sålunda den 1 maj 1869 och korrespondensen var uppenbarligen tillräckligt stor, för poststationen kom att bestå i 95 år. Stationsförmannen Johan August Charles Emil Kjellenberg fick ansvar för posten, till en början med 75 kr om året i ersättning för själva postsyslan. När stationsmästaren Nils Peter Lindström tog över efter några år, hade arvodet stigit till 180 kr och följde sedan den oväntat positiva utvecklingen. Stationsföreståndaren Nils Ericsson Hedberg, som tillträdde den 1 maj 1894, kunde sålunda glädja sig åt en lön på 300 kr för sin posttekniska insats. Innan han avgick den 30 april 1917, hade arvodet hunnit stiga till 540 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 360 kr. Hans efterträdare blev Axel Ferdinand Ahlberg. Det var först efter andra världskriget med tilltagande motorisering som man kunde tänka på att avveckla poststationen. Den ersattes med bilåkande lantbrevbäring med november månads ingång 1964.

## Svärtinge

Städerna hade egen jurisdiktion och ingick inte i häradena. Ehuru den var belägen i Norrköpings stad finner jag ändå anledning att i denna skrift beröra poststationen i Svärtinge. I ett ärende (diarienummer 1 b 2140/37) föreslogs att ett postombud skulle inrättas i Stubbetorp i anslutning till viss förändring av brevlådsbefordran med buss på ett par linjer. Ärendet gick inte genom i sin helhet på sätt som postmästaren i Norrköping hade tänkt sig, men det togs åter upp till prövning efter framställning av postmästaren den 15 juni 1938, då med viss justering av det ursprungliga. Efter kontakt med bl a Ortnamnskommissionen beslöt poststyrelsen att en poststationen med namnet Svärtinge skulle öppnas den 1 oktober 1938 och att lantbrevbäringslinjen Norrköping 1 - Svärtinge villasamhälle skulle utsträckas till Svärtinge gård.

Till föreståndare antogs Stefanie Landström som avlöstes 1943 av Carl J Eriksson (1943-1951). Därefter ansvarade Karl Edlund (1951-1956) och Siri Raper (1956-1965) för poststationen. Befattningen hölls vakant 1965-1969. Efter en eldsvåda i juli 1969, då poststationen brann ner till grunden, beslöt poststyrelsen på postdirektionens förslag att ersätta poststationen med lantbrevbäring. Detta gjordes formellt med november månads ingång 1969.

1875-01-01--1876-09-30

1915-02-01--1951-08-31

## Dagsberg

I denna skrift utgör Dagsberg det enda exemplet på en poststation, som öppnades på grund av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. Sammanlagt tillkom 43 poststationer inom länet den 1 januari 1875 av den anledningen. Kronobrevbäringen som därmed upphörde var ett nät för regeringens förbindelser med de olika landsändarna.

Detta nät hade redan en vid förgrening, när postverkets linjer började byggas ut. Postverkets nät var otillräckligt och kunde i många fall inte användas för befordran av brev mellan exempelvis landshövding, kronofallningsmän och präster.

Men det mera finmaskiga kronobrevbäringsnätet var på åtskilliga punkter sammanlänkat med riksnätet. Därför kunde kronobrevbäringen, efter hand som postverkets nät växte fram, utnyttja detta på vissa delsträckor, ofta längre än det egna finmaskiga. Postverkets vidare utbyggnad efter dess tillkomst 1636 innebar således en lättnad i kronobrevbäringens organisation.

Efter remissbehandling följde en proposition till 1873 års riksdag, enligt vilken postverket skulle anordna nya postgångar. Överenskommelser om sådana hade träffats preliminärt med länsstyrelserna. Därigenom blev den organisation i form av kronobrevbäring som dittills funnits som en länk mellan bl a kronofogde, länsmän, häradshövdingar och nämndemän inlemmad i det allmänna postnätet. Detta skulle dessutom kompletteras med poststationer, "en i varje socken, om så behövdes".

På tre år, räknat från 1874, ökade därigenom antalet poststationer med ca 1300. Ändå kom många socknar att känna sig förfördelade genom att de inte fick egna poststationer.

Omorganisationen blev dyrbar för postverket. Redan i september 1875 började man undersöka vilka möjligheter till besparing som fanns och i en framställning till regeringen ett år senare sökte poststyrelsen sanktion för att pröva "vilka stationer, som i anseende till synnerligen obetydlig rörelse, böra indragas". Därmed togs det första steget till lantbrevbäring, en nyhet som introducerades 1878. Innan man kom så långt hade några av de minsta poststationerna blivit indragna. Ersättningen blev då lösväskor som utväxlades med närmast belägna poststation. Till de nytillkomna poststationer, som "drabbades" på detta sätt, hörde den i Dagsberg.

I förberedelser för kronobrevbäringens avskaffande skickade poststyrelsen cirkulärskrivelser till landshövdingarna den 20 februari och den 30 maj 1873. Länsstyrelsen i Linköping lämnade i brev till poststyrelsen under 1874 kronofogdarnas "yttranden och förslag rörande de åtgärder som till den ordinarie kronobrevbäringens ersättande med nya postgångar borde vidtagas".

Poststyrelsen prövade dessa förslag och meddelade i ett brev den 10 december 1874 till landshövdingen i Östergötland sitt beslut att inrätta vissa specificerade nya postgångar och poststationer. De rörde sig om 43 nya poststationer och ett antal gång- eller körposter från och med 1875 års ingång inom länet dåvarande fögderier för de totalt 22 häradar som på den tiden utgjorde länets judiciella indelning utöver de fristående städerna.

Dagsberg ingick då i fögderiet för Lösings, Björkekinds och Östkindes häradar. Inom detta område öppnades vid 1875 års ingång utöver i Dagsberg också poststationer i Kuddby, Å, Rönö, Jonsberg och Qvarsebo. Poststyrelsen hade enligt brevet den 10 december 1874 till länsstyrelsen godkänt ett förslagskontrakt med klockaren och skolläraren K A Andersson om att vara föreståndare för poststationen i Dagsberg.

Det skulle snart nog visa sig att man tagit till i överkant i vad gäller antalet poststationer inom fögderiet. Ett "besparingscirkulär" från poststyrelsen i september 1875 anmodade postförvaltarna att rapportera utfallet av de nya poststationerna. Det visade sig då att poststationen i Dagsberg hörde till dem som hade minst omslutning. Postmästare Gustaf Wilhelm Adler, som blivit ordinarie postexpeditör 1873 och länge innan han blev ordinarie chef i Norrköping, vikarierade för postmästare Fredrik Essén, åberopade i ett brev till poststyrelsen den 28 januari 1876 poststyrelsens besparingscirkulär. Han bifogade en sammanställning som visade på låg omsättning i Dagsberg och hemställde "vördsammast huruvida *icke poststationen i Dagsberg bör indragas*" på följande grunder, nämligen

*"att poststationen under 1875 endast expedierat 68 värdeförsändelser, 788 vanliga brev och en paket, motsvarande i porto omkring 115 kronor, vartill kommer 16 kr 79 öre i befordringsavgift för tidningar eller tillsammans 131 kronor 79 öre,*

*att vid stationen eller inom församlingen ej finnes någon tjänsteman som varit berättigad till anlåtande av kronobrevbäringen samt*

*att utgifterna (till poststationsföreståndaren 150 kr, ökad skjuts 26 kronor = tillsammans 176 kronor) överstiga hela uppbörden".*

Gustaf Adler tillade följande:

"Då det likväl torde anses nödvändigt såväl för Dagsbergs, Konungsunds som Styrestads församlingar, i vilken senare finnes kronolänsmans boställe, som för kungl.postverket fördelaktigt, att därstädes hava en ordnad postgång, får postkontoret på samma gång vördsammast föreslå upprättandet av sockenlösväskor till förestående trenne församlingar och kunna dessa lösväskor av därtill av kommunerna utsedda och gottgjorda personer, vid allmänna postvägen emottagas och avlämnas, varigenom någon särskild utgift för kungl.postverket ej förorsakas."

Vi ser i detta uttalande ett klart exempel på att den privata posten sattes i andra hand och att man i första hand ville se till att civilstatens postgång fungerade. Det var ju också i första hand fråga om att ersätta systemet med kronobrevbäring.

Poststationen i Å i det söder om Lösings härad befintliga Björkekinds härad hörde inte till de poststationer som hade särskilt liten omsättning, men poststationen med landets kortaste namn skulle ändå möta samma öde som poststationen i Dagsberg, nämligen tidig indragning. Detta berodde mycket på grannförsamlingarnas agerande och kronobetjäningens strävan efter ändrad postgång.

I det därigenom uppkommande komplicerade ärendet fanns ett förslag att Å poststation skulle flyttas till Östra Ny och Dagsbergs poststation till Konungsund. Postmästare Philip Cederborg i Söderköping var medveten om att det inte fanns flera kronotjänstemän i Östra Ny än i Å socken och kunde inte förorda flytning av Å poststation till Östra Ny. Postmästare Henrik Allard i Östra Husby motsatte sig flytning av Dagsbergs poststation till Konungsund.

Poststyrelsen fann vid föredragning av det komplicerade ärendet den 15 maj 1876 ingen giltig anledning att inrätta poststationer i Konungsund eller Östra Ny men kunde på grund av ett uttalande av landskansliet i Linköping besluta, att såväl poststationen i Dagsberg som den i Å skulle dras in med september månads utgång 1876 med samtidig utökning av postföringen mellan Östra Husby och Söderköping från två till tre turer i veckan.

Kommunalstämman i Dagsberg beslöt i september 1876 framföra önskemål till poststyrelsen om befrielse från avgift för den lösväska som expedierades från postkontoret i Norrköping för att ersätta Dagsbergs indragna poststation. Detta tillgodosågs inte, men senare beslöt en kommunalstämma, att organisten, vilken fungerade som kommunombud, skulle från mottagare eller avsändare ta ut fem öre för varje brev, som expedierades med lösväskan. Det var ett kännbart tillägg för brevskrivarna, eftersom portot för ett inrikes normalbrev på den tiden var tolv öre.

Försök att återfå poststationen i Dagsberg kröntes så småningom med framgång till skillnad mot vad invånarna i Å fick uppleva. Skolläraren Johan Rudolf Appelkvist utsågs sålunda till föreståndare för den poststation, som öppnades i Dagsberg den 1 februari 1915 trots att trafikunderlaget inte beräknades vara särskilt stort. Hans årsarvode blev 240 kronor, vilket ungefär svarade mot 1915 års frimärksförsäljning. Appelkvist följdes 1919 av handlanden Josef Djerf, som ansvarade för poststationen till 1943. Hans hustru Frida Djerf blev den sista ordinarie föreståndaren (1943-1949). Efter hennes formella avgång hölls befattningen som poststationsföreståndare vakant i avvaktan på en omorganisation av postföringen. När denna kunde genomföras, drogs poststationen in den 31 augusti 1951.

## Kummelby

Drygt tre veckor efter att det från Kummelby utgående järnvägsspåret mot Arkösund kunde tas i bruk på den 21 km långa delsträckan till Östra Husby, öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Kummelby den 1 oktober 1894. Tf stinsen A K V Almqvist blev ansvarig för postgöromålen, efterträdd 1897 av Knut Richard Julius Högberg. År 1901 tog Erik Oskar Nordlindh över och efter ett kort inlägg under en del av 1901 av stationsskrivaren I Carlsten blev Anders Gustaf Andersson ansvarig för posten med 1902 års ingång.

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Kummelby till poststationens indragning den 31 januari 1957: Knut Leopold Rasmusson (1906-1922), Einar E A Ekstam (1922-1926), John Edvard Resén (1926-1940), Harald N Andersson (1940-1946) och Erik Gunnar Carlsson (1946-1957).

## Kolmården

Vid ordinarie kommunalstämman med Krokeks församling den 28 oktober 1889 beslöt man enligt protokollets fjärde paragraf "*på det livligaste instämman i kyrkoherde Lindes m fl begäran hos Kungl.Generalpoststyrelsen om en poststation inom församlingen, antingen vid kyrkan eller Sandviken, samt att den plats av dessa, dit station icke bliver förlagd, blir satt i förbindelse med poststation genom en lantbrevbärare*".

Framställningen klingade av utan framgång för församlingen. När det så småningom lossnade, skulle det visa sig att den antydda trakten kring kyrkan, som oftast var den naturligaste platsen för en poststation, inte kom i fråga, medan däremot den kanske mest strategiska platsen vid Sandviken kunde bli postcentrum tolv år efter det citerade första försöket. Dessförinnan förklingade en ny ansökan efter kommunalstämman den 27 december 1892 också ohörd.

Bättre gick det efter en extra kommunalstämma den 16 maj 1898, ur vars protokoll en vidimerad avskrift återges på nästa sida.

De tre utsedda representanterna för stämman tycks ha tagit god tid på sig för sin ansökan, som inte daterades men blev inkomststämplad i poststyrelsen den 27 februari 1901. Förseningen kan delvis ha berott på att ansökan "vandrade runt" i socknen för att förses med namnteckningar av ett stort antal sockenbor som instämde i dess syfte. Detta var att en poststation skulle inrättas vid Sandvikens lastageplats vid Bråviken och att postlinjen Åby-Stavsjö skulle ändras så, att den skulle komma att beröra den önskade nya poststationen. Detta vore möjligt genom att en ny väg hade blivit anlagd från Getå utmed Bråvikens kust förbi Sandviken till Timmersgata egendom.

Utdrag ur protokollet, hållet vid Extra Kommunalsstämma med Krokeks församling den 16 maj 1898.

§ 3.

Stämman beslöt att hos Kongl Generalpoststyrelsen göra anhöllan om att erhålla en poststation inom kommunen och på densamma förlagd vid Sandviken, såsom varande en höre trafikerad plats och i närheten af församlingens nya kyrka, eller att på postvägen mellan Åby och Stavsjö att åka vägen förbi Sandviken för att lämna och emottaga postväskor därstädes, och uppdrag stämman till Herran kyrkoherde J. L. Linde, Inspektör Karl Wahlström i Sandviken och sin ordförande F. C. Ryberg på Marmorbruksverket att till vederborandes ingifva ansökan härom

Linn Olsson  
F. C. Ryberg  
Ordförande

Rätteligen utdraget, betygar

F. C. Ryberg

Nr 99. Hase W. Tullberg, Stockholm. - N. P.

Poststyrelsen remitterade ärendet till utredning och yttrande av postinspektören i östra distriktet. Denne tog närmare två års tid på sig. Hans elva sidor långa handskrivna remissvar daterades den 15 december 1902. Den något långa behandlingstiden hängde delvis samman med att Nya Marmorbruks AB i Norrköping under mellantiden hade skrivit till poststyrelsen och förenat sig med Krokeks församlings framställning om en poststation vid Sandviken. Andra skäl till förseningen var postinspektionens vetskap om att en järnväg var under anläggning från Sandvikens lastageplats över Stavsjö till övre Virå i Kila församling i Södermanland. Detta föranledde utredning om man skulle vinna någon fördel för postverket genom att anlita järnvägen för befordran av post mellan Sandviken och Stavsjö. Upprepade brev till järnvägens ägare om tidpunkten för järnvägens upplåtande för trafik hade inte gett postinspektionen några tillfredsställande svar, förrän järnvägsföretaget under sommaren 1902 meddelade, "att ifrågavarande tidpunkt icke kunde bestämmas".

Tillfrågad hade kronofogden vitsordat behovet av en poststation inom Krokeks församling och angett Sandvikens lastageplats såsom den lämpligaste platsen. Postinspektionen tog hänsyn till den postföring som redan fanns längs Bråvikens norra kust med ångaren "Bråviken". Ombord denna fanns ångbåtspostexpedition nr 69, som på färden från Norrköping över Qvarsebo till Nävekvärn anlöpte ett stort antal platser, däribland Sandviken och de väster därom belägna Getå, Thorsskär, Stenbäcken och Sjövik.

Eftersom ångaren i regel under tiden 1 juni - 15 september varje år gjorde vardagliga turer på denna linje, skulle under seglationsperioden post till och från en blivande poststation vid Sandviken befordras med ångbåten, varigenom man sparade in landsvägspostföring mellan Åby och Sandviken under samma tid.

Postinspektionen begärde sålunda att den önskade poststationen skulle öppnas och att postföringen med häst och vagn mellan Åby och Stavsjö skulle upphöra under seglationsperioden men att samtidigt postföring skulle ordnas på den ca 11 km långa linjen mellan Sandvikens lastageplats och Stavsjö poststation via Krokeks gästgivaregård.

Postinspektionen berörde namnfrågan för den nya poststationen med följande ord: "Då en poststation med benämning Sandviken redan finnes inom riket, torde för den nu ifrågasatta poststationen annan benämning böra ifrågakomma, och får postinspektionen vördsamt föreslå, att meranämnda poststation i likhet med den vid Sandvikens lastageplats befintliga rikstelefonväxelstationen benämnes Kolmården". Kyrkoherde Linde hade i sin framställning år 1889 föreslagit namnet "Hedvigshamn, som är namnet på en lägenhet nere vid stranden av Sandviken".

Det är intressant att se hur postinspektionen redan år 1902 sökte samordna namnen för olika trafikstationerna. Den tanken var så att säga en ledstjärna närmare fyra decennier senare vid 1939 års stora ortnamnsrevision. Jag har berört denna i posthistorisk skrift nr 19 (ISBN 91 971379-7-9).

Poststyrelsen godkände förslaget och omorganisationen började tillämpas den 1 februari 1903, då poststationen med namnet Kolmården sålunda öppnades. Till föreståndare antogs fröken Selma Cecilia Aurora Brostedt med ett årsarvode på 200 kr. Detta inkluderade skyldighet att svara för samtliga postr transporter mellan poststationen och ångfartyget.



Ett avtal tecknades också med skogvaktaren August Wilhelm Sjögren i Elgstorp om att fullgöra postföring med häst och vagn sex gånger i veckan fram och åter på linjen Kolmårdens poststation - Stavsjö poststation. Hans ersättning blev kr 2:50 för var färd fram och åter. Han fick också ett kontrakt om postföring mellan Åby och Kolmården under den del av året, då postföring inte kunde ske med ångbåt.

Selma Brostedt efterträddes den 1 mars 1905 av Elin Brostedt och från 1906 års ingång finner vi Ernst Alfred Eklund som poststationsföreståndare i Kolmården. Denna förändring hänger samman med att posten tecknade avtal om samarbete med Stavsjö järnväg. På denna järnväg hade den 18 km långa sträckan mellan Sandviken och Virå öppnats för provisorisk godstrafik den 19 juli 1902 men inte för allmän trafik förrän drygt ett år senare. Vid 1906 års ingång flyttades poststationen till järnvägsstationen vid Sandviken med bibehållet namn Kolmården. Ernst Eklund var kvar som stationsföreståndare till och med mars 1914, varefter föreningen med järnvägsstationen upphörde. Nu blev Sabina Vilhelmina Andersson poststationsföreståndare och stannade på sin post till 1962. Efterträdaren blev under perioden 1942-1962 Ester Johansson och från 1963 års ingång Anna-Lisa Andersson, då poststationen statushöjdes till en postexpedition.

Denna flyttades till nya lokaler i Krokek den 1 juni 1969, då den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Krokek drogs in. Kvar i Sandviken blev ett postombud som stöd åt lantbrevbäringen till oktober månads utgång 1971. I dess datumstämpel fanns gravyren KOLMÅRDEN POB 3.

Anna-Lisa Andersson följde med vid postexpeditionens flyttning till Krokek och fick nu se sina tidigare direktbetjänade kunder vid Sandviken överflyttade till den lantbrevbärare, som bland annat gav service åt det dittillsvarande betjäningssområdet för den år 1903 öppnade poststationen. Den lantbrevbäring till Kvarsebo, som hade utgått från Sandviken, ändrades att utgå från den sammanslagna postexpeditionen i Krokek. Kolmårdens ursprungliga poststation hamnade sålunda till sist i den trakt, där en del av socknens invånare hade önskat att den skulle ligga från början.

Margareta Jonsson tog över postexpeditionen 1976 och fick uppleva den interna omorganisation, som medförde att postexpeditionen började kallas postkontor och dess chef postmästare. För den förändrade postanstalten fick postmästare Gunilla Stedt ta över ansvaret med service till omkring 2400 hushåll med postadress Kolmården. Efter genomförd divisionalisering är det postmästaren vid postkontoret Norrköping 3 som har det övergripande ansvaret för service vid Kolmårdens postkontor.

## Furingstad

I ett brev till poststyrelsen den 2 september 1900 skrev Carl Boström i egenskap av kommunalstämmans ordförande i Furingstad bl a följande:

*"Med anledning av inom kommunen väckt förslag om att här vid Furingstad, liksom å de flesta andra stationer vid Norrköping-Söderköping-Vikbolands-järnvägen kunna få inrättad en poststation, så får jag vördsammast anhålla att få upplysning om vad Kungl. Poststyrelsen anser eller fordrar för garanti från kommunens sida för upprättandet av en poststation här vid Furingstad den 1 nästa januari".*

Under den följande remissbehandlingen konstaterade tf postmästare Thure Wikander i Norrköping, "att trafiken vid Furingstad är högst obetydlig och mindre än vid de andra hållplatserna, som hava poststationer, samt att trafikchefen, som för övrigt ej hade något att erinra mot inrättandet av en poststation vid Furingstad, likväl höll före att poststationens skötande skulle överlämnas åt hustru Stål på det banvakten Ståls tid ej för mycket skulle inkräkta på postgöromålen".

En gift kvinna var vid den tiden inte myndig och vidare gällde att omyndiga personer inte fick antas till poststationsföreståndare eller annan statens tjänst. Även andra skäl talade för att poststyrelsen vid föredragning den 2 oktober 1900 fann, att framställningen inte borde föranleda till vidare åtgärd.

En förnyad framställning drygt tre år senare ledde till poststyrelsens beslut den 12 april 1904 att en poststation skulle öppnas den 1 maj 1904 i järnvägsstationen. Förhållandena hade ändrats och nu var Albin Jansson ansvarig för trafiken i Furingstad. Han antogs till poststationsföreståndare och fick för den delen av arbetet 180 kr i årsarvode. När hans fru Ida tog över efter 30 år, hade kvinnoemancipationen kommit långt. Halvtannat decennium tidigare hade den lag försvunnit som sade att gift kvinna inte var myndig. Sålunda kunde Ida Johansson antecknas som ansvarig för posten i Furingstad under åren 1934-1937. Därefter vilade ansvaret på följande järnvägsanställda: Karl Ivar Vigren (1937-1940), Emmy M Adolfsson (1940-1943), Göta R Pettersson (1943), Karl Einar Nilsson (1943-1946), Lilian M Andersson (1946-1947) och Greta L Rosén (1947-1957). Poststationen drogs in med januari månads utgång 1957.

1915-10-01--1969-05-31

## Krokek

I avsnittet om Kolmården har berättats att kommunalstämman med Krokeks församling den 28 oktober 1889 begärde att få en poststation "antingen vid kyrkan eller Sandviken". Efter många om och men fick församlingen en poststation vid Sandviken den 1 februari 1903.

Vid ansökningstillfället 1889 strävade en grupp sockenbor efter att få den önskade poststationen förlagd "centralt, någonstädes invid allmänna landsvägen som löper mittigenom socknen men företrädesvis vid Krokek, där kyrkan, sockenskolan, kommunalrummet och gästgivaregården äro belägna samt ej, såsom föreslagits, lastageplatsen Sandviken, som ligger avlägset invid Bråviken och således i en utkant av sockenområdet".

Poststyrelsen skrev den 10 januari 1890 till länsstyrelsen för att veta dennas inställning till behovet av en poststation på det ena eller det andra stället. Rutinmässigt fick nu vederbörande länsman och kronofogde uttala sig. Kronofogde Carl Grönlund baserade sitt svar till länsstyrelsen på ett uttalande av länsman Jac Wetterholm. Denne menade i sitt brev den 19 februari 1890, "att inrättandet av en poststation vid Krokeks kyrka ej skulle för den korresponderande allmänheten medföra något väsentligt gagn, utan endast vara till nytta för ett inskränkt antal enskilda korrespondenter, då däremot Sandviken är en plats med vilken ej allenast flera enskilda affärsmän utan även ett betydande industriellt etablissement (Marmorbruket) hava en bekväm kommunikation och varest under sommarmånaderna ett stort antal av Norrköpings innevånare hava sin bostad, under vilken tid där anlöpande ångbåtar medföra en anseelig post, utan att på platsen finnes någon person, som tager befattning med postens utdelande".

Kronofogde Carl Grönlund ansåg sig i svaret till länsstyrelsen den 8 mars 1890 "sakna fullgiltiga skäl att kunna vitsorda, det inrättandet av den ifrågasatta postanstalten inom Krokeks socken är av ett verkligt behov påkallat, synnerligast om behovets tillfredsställande uti angivna hänseendet göres beroende av folkrikheten och rörelsen, i vilket fall jag för jämförelsens skull ej kan undgå nämna, att samtliga övriga socknar uti samma härad, belägna på andra sidan Bråviken, inom det av Herr kyrkoherden omnämnda s k Vikbolandet och somliga på ej obetydligt avstånd från postanstalt, trots sin betydligare folkrikhet, äro i saknad av egen postanstalt".

Så strängt såg inte länsstyrelsen på ärendet vid dess vidareändande till poststyrelsen den 5 april 1890. Landskansliet brev tillstyrkte sålunda att en poststation skulle inrättas inom Krokeks kommun och uttalade dessutom "trakten invid Krokeks kyrka vara såsom i socknen centralt belägen att föredra framför den i en utkant av socknen liggande lastageplatsen Sandviken".

Poststyrelsens beslut gick ut på att ingen poststation skulle inrättas men att fjärdingsmannen inom socknen skulle få viss förbättring genom avgiftsfri lösväska. Upprepade ansökningar 1892 och 1893 ledde inte heller till något beslut om att en poststation skulle öppnas på vare sig den ena eller den andra platsen. Däremot fick Sandvikens lastageplats efter ytterligare ansökningar en poststation med namnet Kolmården den 1 februari 1903, såsom redovisats i ett tidigare avsnitt. Den andra delen av socknen fick vac-

kert vänta på järnvägens färdigställande, innan man som ett naturligt led i samarbetet mellan posten och järnvägen utan särskild ansökan äntligen kunde få önskemålen tillgodosedda.

Statsbanan Järna-Nyköping-Åby öppnades för allmän trafik på den 51 km långa delsträckan mellan Nyköping och Åby den 1 oktober 1915. En förenad post- och järnvägsstation med namnet Krokek öppnades då med järnvägens stationsmästare Gustaf Henrik Edén som ansvarig för postgöromålen. Andra järnvägsanställda ansvarade för denna syssla under mer än 50 år tills utvecklingen drev fram en skilsmässa mellan post och järnväg i samband med en större postal omorganisation vid maj månads utgång 1969. Ett år senare bytte SJ ut järnvägsstationens namn Krokek till Kolmården.

För posten i Krokek hade nya lokaler gjorts i ordning i samma fastighet som Konsumhallen. Dit flyttades inte bara järnvägsstationens postverksamhet utan också den verksamhet som dittills hade bedrivits i poststationen vid Sandviken. Denna drogs med andra ord in, eller med andra ord uttryckt slogs poststationerna Krokek och Kolmården samman till en postanstalt, som fick namnet **Kolmården**. Den efterföljande tiden för Krokeksborna speglas i korthet i det tidigare avsnittet med rubriken Kolmården.

1916-06-01--1964-10-30

## Getå

I Getå järnvägsstation öppnades den 1 juni 1916 en poststation med järnvägsbefället som ansvarigt för postgöromålen. Efter skilsmässa från järnvägen övertog fröken Karin Gunhild Eriksson poststationen i lokaler som tillhörde järnvägen. När hennes järnvägsanställda far avgick med pension den 1 april 1934, fick lokalen inte längre disponeras för poststationen med privat avtal.

Lösningen blev därför att poststationen förenades med järnvägen och dess personal därmed fick ta över ansvaret för posten (diariern 1 b 3659/38). Denna anordning varade till poststationens indragning med oktober månads utgång 1964.

Getå har blivit mera känt genom den tågolycka som inträffade 1918. På nästa sida återges en artikel om detta av postinspektör Folke Sundholm i Linköping, publicerad i personiltidningen PS i september 1978.

## 60-årsminne av tragisk tågolycka

En minnessten vid banvallen ett par kilometer väster om Getå erinrar om Sveriges genom tiderna svåraste järnvägsolycka. Den inträffade för 60 år sedan. 41 människor omkom och döds-siffran skulle blivit ännu högre om inte två järnvägspostiljoner med risk för eget liv räddat ett tiotal människor ur de brinnande vagnarna.

På kvällen den 1 oktober 1918 var kvällståget mot Stockholm över Nyköping omkring tio minuter försenat, när det lämnade Nyköping 18.45. Tåget borde varit i Stockholm strax före 23.00 och det skulle göra uppehåll vid alla stationer mellan Åby och Saltskog, som Södertälje Södra hette på den tiden.

Tåget bestod av sex passagerarvagnar, en postvagn, restaurangvagn och en finka. Två posttjänstemän tjänstgjorde i postkupé 4. Det var förste posttilljone Johan Levi Lindström, född 1877, och posttilljone Eric Ruben Håkansson, född 1890. Då tåget passerade Åby hade de just öppnat postsäckarna från Norrköping. Nästa postutväxling skulle ske vid Getå och Lindström och Håkansson började att sortera posten.

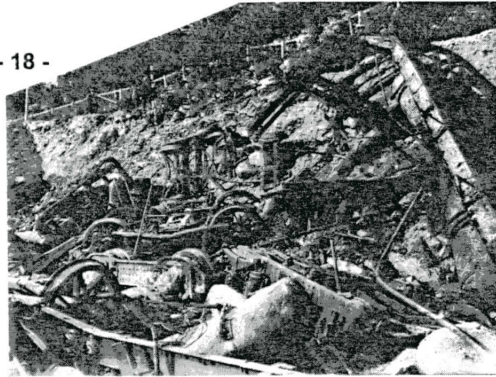
Vad som sedan hände framgår av den rapport som Lindström sände till postdirektionen tre dagar efter olyckan. I den berättar han hur ljuset plötsligt slocknade och allt löst i kupén störtade över dem med ett öronbedövande brak. "Det

kändes som om det bar nedåt med en svindlande fart." De två posttilljoneerna lyckades ta sig ur vagnen genom ett fönster. Det var i sista stund för gaskranen hade öppnats och båda var halvt kvävda av gasluften.

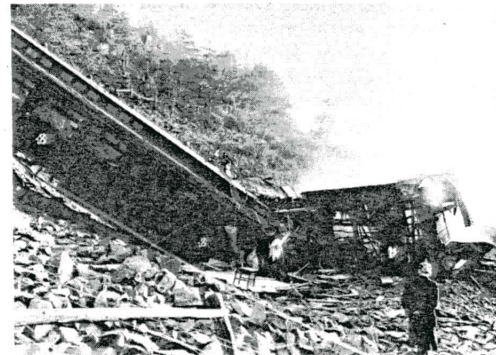
### "Beror ej på försumlighet"

"Därute kröpo och delvis tumlade vi hand i hand omkring i mörkret för att orientera oss", skrev Lindström och påpekade att de gjorde två försök att klättra tillbaka upp till postkupén för att rädda godset.

Efter några minuter slog eldsflammar upp omkring 15 meter från Lindström och Håkansson. "Vid dess sken fingo vi skåda olyckan i hela dess hemskhet." Tågsättet var förvandlat till spillror. Postvagnen stod i det närmaste lodrätt och det var flera meter upp till dörren. Lindström och Håkansson försökte ännu en gång att ta sig in i postkupén, men misslyckades. Det var tur, för snart var även postvagnen förvandlad till ett bål. "Ingenting var nu att göra åt



Tågsättet var förvandlat till spillror.



41 människor omkom i den stora tågolyckan ett par kilometer väster om Getå år 1918.

postens räddning", skrev Lindström i rapporten. Han återkom senare till samma tema med formuleringen: "Att ingenting av posten räddades beror ej på försumlighet från vår sida. Hade möjlighet därtill förefunnits så hade densamma utnyttjats."

Att Lindström och hans arbetskamrat med risk för livet räddade ett tiotal människor ur eldhavet nämner han inget om. Det framgår dock ur de muntliga redogörelser som Lindström och Håkansson lämnade några dagar senare. De nedtecknades och anteckningarna förvaras fortfarande tillsammans med Lindströms rapport i arkivet på Postens regionförvaltning i Linköping. Läser man dem förstår man vilka utomordentliga insatser de två postmännen gjorde. På postdirektörens initiativ tilldelades de "medalj i guld för berömliga gärningar".

### Sju oskadade postanvisningar

Getåolyckan betecknas fortfarande som Sveriges genom tiderna svåraste järnvägsolycka. 41 personer omkom och många skadades.

Att en stor mängd post förstördes är naturligtvis jämförelsevis oväsentligt, men i rapporter från 1918 kan vi ändå läsa att bl a 46 postsaksrek, 279 vanliga rek, 106 assurerade försändelser med ett angivet värde av 56 000 kronor och cirka 500 paket förintades av elden. Endast några få föremål kunde tas tillvara ur den utbrända postvagnen, däribland två knappar till en posttilljones-rock, en stämpeldosa, en plomberingstång, en passax och av någon egendomlig anledning sju helt oskadade postanvisningar.

Folke Sundholm

1918-07-01--1967-08-31  
Namn Kolmårdssjukhuset från 1962-09-01

## Kolmårdssanatoriet

Tyvärr har jag inte haft tillfälle att ta del av några akter om rubricerade poststation. Enligt Facits ortstämpelkatalog öppnades poststationen den 1 juli 1918 och namnändrades den 1 september 1962 till **Kolmårdssjukhuset**. Efter indragningen med augusti månads utgång 1967 fanns ett postombud till och med juni 1974, med gravyren KOLMÅRDEN POB 2 i datumstämpeln. Därefter organiserades postombudet som ett sk postställe med dubbla namn i datumstämpeln, i detta fall KOLMÅRDEN-KOLMÅRDSSJUKHUSET. Poststället avvecklades med oktober månads utgång 1979.

1918-11-01--1963-05-31

## Näkna

Östra centralbanan kompletterades efter hand med flera stationer eller hållplatser. När framställning gjordes om en poststation i Näkna (diarienummer 1 b 1918:4118), kunde järnvägsbefälet på grund av tjänstgöringsförhållandena inte svara för postgöromålen. Men poststyrelsen medgav ändå att en poststation skulle få inrättas i Näkna från den 1 november 1918 och anställde bankaktshustrun Sofia Vilhelmina Örnberg som föreståndare. Hon fick från starten ett årsarvode på 300 kr jämte 75 kr i dyrtidstillägg.

Omsättningen var kanske oväntat låg och efter mindre än två år undersöktes möjligheterna att dra in poststationen (diarienummer 1 b 1920:564). Den tanken förkastades emellertid sedan man funnit, att det nu gick att förena post- och järnvägsgöromål. Sedan detta genomförts (diarienummer 1 b 1920:981), kunde poststationen leva kvar länge efter andra världskrigets slut. Den drogs in med utgången av maj 1963.

1965-05-27--

## Kolmårdens djurpark

Samtidigt som Mellansverige fick sin nya turistattraktion, Kolmårdens Djurpark, öppnades där en poststation. Den invigdes den 25 juli 1965 av postdirektör Knut Granquist. Poststationen håller endast öppet sommartid, första året med Birgit Jakobsson som ansvarig föreståndare. Med 1970-talets interna omorganisationer har poststationen förvandlats till ett postställe. Betjäningspersonalen varierar.

Ett urklipp ur personaltidningen PS nr 16/1985, drygt tio år gammalt när detta skrivs, återges förminskat på nästa sida.

==== Bråbo och Lösings härader ====



Postkassörerna Susanne Ek och Åsa Fredriksson i dörröppningen till postkontoret i Kolmårdens djurpark. (Foto: Göran Bergljung).

"Posten erbjuder i Djurparken en unik postservice som klarar det mesta, även växling av utländsk valuta. Öppet 22/6-18/8, alla dagar mellan 12-16. Djurparken har egen poststämpel". Detta låter kanske hämtat ur någon postal reklam-broschyr, men det är det inte. Utan så skriver Kolmårdens Djurpark i sin välkomst-broschyr som alla besökare får gratis.

Djurparken firar i år sitt 20-årsjubileum och Posten var med redan från början.

I en gammal stockstuga i närheten av isbjörnarna är "Sveriges hemtrevligaste postkontor" inrett. Postmuseum

har välvilligt lånat ut en del äldre föremål - som originella skyltar och brevlådor, kassakista och några gamla Post-sparbanksaffischer med exempel på den tidens reklam. Många kunder vill köpa dem! Kanske en idé att ta fram särtryck och sälja.

Postkassörer i somras var Susanne Ek och Åsa Fredriksson.

- Det är jobbigt men roligt, säger dom. Kunderna är på gott humör och frågar om allt mellan himmel och jord - inte minst om djuren i parken.

Susanne och Åsa säljer också parkens egna vykort. För detta får Posten provision. När det är dags att tömma brevlå-

dorna för dagen brukar det bli mellan 1 000 och 1 500 vykort att stämpla så prydligt som möjligt.

- Men vi skulle sälja ännu mera om kontoret låg vid delfinarien eller vid huvudentrén, säger både Susanne och Åsa. När huvudentrén flyttades har besöksströmmarna i parken ändrats och vi har hamnat litet i bakvatten.

När ni kommer till parken nästa sommar har postkontoret förhoppningsvis flyttat till ett bättre läge.

- Men, säger Susanne och Åsa bestämt, Posten ska även i fortsättningen vara inrymd i stockstugan och inte i någon vanlig kiosk.