

Erik Lindgren

Något om posten vid Vimmerby - Ydre Järnväg



Innehåll

	sid
Inledning	2
Vimmerby	5
Djurstorp	6
Mossnäs	6
Rumskulla	7
Ventzelholm	9
Norrkvill	9
Ydrehammar	10
Ydrefors	11
Avtal	13

Dessa båda kartklipp härrör från 1939 resp 1948 års trafikkartor. På det vänstra (1939) finns Vimmerby-Ydre järnväg ännu angiven, ehuru persontrafiken upphörde redan 1933. Spåret revs upp efter att i juni 1940 varit övningsobjekt för flygvapnet. På det högra kartklippet (1948) anges en landsvägslinje för postbefordran till de då ännu kvarvarande poststationerna i Rumskulla, Ventzelholm och Ydrefors.

Posthistorisk skriftserie 281

Förord

Det svenska järnvägsnätet visar exempel på åtskilliga småbanor, vilka redan från starten haft bekymmer av olika slag, inte minst ekonomiska. Flertalet av dem kan sägas ha försökt nå bättre resultat genom samarbete med posten. Till grund för sådant samarbete fanns särskilda överenskommelser, men de kunde inte hjälpa järnvägsbolaget till att "skära guld med täljkniv". Sagan blev ganska kort för ett antal av dem.

Ett mera extremt exempel på en sådan järnväg finner vi i gränstrakten mellan Östergötland och nordöstra Småland. Jag har valt den järnvägen som ämne för denna utgåva i den posthistoriska skriftserien, kanske med stor tveksamhet. Det har nämligen visat sig under arbetets gång, att den inte ger någon nämnvärd variation i fråga om exempel på udda händelser som kunde vara betecknande för samarbetet mellan post och järnväg. Allt har i stället följt regelboken och de få poststationer som fanns vid järnvägen inrättades redan från starten.

Det speciella med järnvägen är i stället dess korta existensperiod, mindre än ett decennium för den regelbundna persontrafiken. Därmed följer också att ett par av poststationerna blev kortlivade.

Det finns således inte mycket att berätta om förhållandet mellan post och järnväg och allmänheten i detta fall. Jag har valt att dryga ut skriften med att ord för ord återge det avtal som låg till grund för överenskommelsen mellan posten och järnvägsbolaget om samarbetet. Detta avslutar skriften, medan den i övrigt ger information om de olika stationerna i den ordning man passerar dem vid en tänkt resa från Vimmerby mot slutmålet Ydrefors.

För läsarens synpunkter på skriften är jag tacksam

Erik Lindgren

Inledning

Den 4 april 1924 skrev postdirektionen i Linköping till postmästaren i Vimmerby, att Vimmerby - Ydre järnväg väntades bli öppnad för allmän trafik den 1 juli samma år. Efter vissa preciseringar av postdirektionens planer på att ändra distributionsnätet med anledning av den nya järnvägen innehöll brevet bl a följande text:

"Postmästaren, som torde vara väl förtrogen med förhållandena i orten, anmodas avgiva utförligt yttrande över det här skisserade förslaget, ävensom att från pastorsämbetena i orten söka införskaffa uppgift å det antal personer, dels över dels under 15 år, som skulle få nytta av poststationer i Djurstorp och Ydrefors ävensom av en lantbrevbäring Djurstorp-Pelarne-Mossnäs-Mjöhult-Djurstorp. Liknande uppgift ifråga om linjen Emarp-Mossåkra lämnas av postmästaren i Eksjö.

Järnvägen har ännu icke uppgjort tidtabell, vadan uppgift å tiderna för de postförande tågan icke nu kan lämnas".

Vi skönjer här en försiktighet från postdirektionens sida. Man ville helt enkelt låta lokal kunskap granska det egna förslaget, innan man gick vidare till nästa instans, poststyrelsen. Jag går inte in närmare här på "det skisserade förslaget" men redovisar det längre fram i denna skrift med de justeringar som föranleddes av postdirektionens kontakt med postmästarna i Vimmerby och Eksjö.

Till grund för postdirektionens skiss låg bl a den information som erhöles om att stationer eller trafikplatser skulle förläggas till

Djurstorp	9 km från Vimmerby	
Mossnäs	14 km "	"
Rumskulla	17 km "	"
Wentzelholm	20 km "	"
Norrkvill	24 km "	"
Ydrehammar	27 km "	" och
Ydrefors	30 km "	"

Innan postmästarna hade börjat kontakterna med underlydande poststationer och lantbrevbärare, hade representanter för allmänheten redan låtit höra av sig och flera konkreta önskemål fanns redan. Dessa redovisas var för sig under rubrikerna för respektive orter och jag skall här inskränka mig till att nämna att postdirektionen redovisade ärendet till poststyrelsen den 21 juli 1924 efter avslutad utredning. Denna var tydligen så fullödlig, att poststyrelsen kunde gå till beslut utan ytterligare remissbehandling och redan den 30 juli 1924 kunde poststyrelsen sålunda skicka beslutsskrivelser till järnvägsbolaget, till postmästarna i Eksjö och Vimmerby samt avskrifter av dessa brev till postdirektionen.

Nu hade den förmodade tidpunkten för järnvägens öppningsdag förskjutits och postdirektionen anförde sålunda i sitt brev till poststyrelsen att denna beräknades till omkring den 15 augusti. Postdirektören hade personligen besökt området och uppgav att det redovisade förslaget huvudsakligen grundades på de gjorda iakttagelserna. Han ansåg att Rumskulla poststation skulle finnas kvar i kyrkbyn och att förenade post- och järnvägsstationer skulle öppnas i Djurstorp, Ventzelholm och Ydrefors. Trafikchefen vid järnvägen hade på förfrågan uppgett, att järnvägen var villig att genom sin personal ha hand om postgöromålen vid Djurstorp, Ventzelholm och Ydrefors.

Landsvägspostföringen skulle enligt förslaget förändras bl a genom att gångpostföringen mellan Mariannelund och Rumskulla drogs in, Den 30 km långa lantbrevbäringen Rumskulla-Snararp föreslogs bli avkortad till en 24 km lång linje på så sätt att hushållen i Ventzelholm och Hylta inte längre skulle betjänas av lantbrevbäraren utan av den blivande poststationen i Ventzelholm. Vidare skulle lantbrevbäringen mellan Emarp och Pelarne förändras i viss mån och en lantbrevbäring anordnas från Djurstorp till Herrestorp via Pelarne. Postdirektören utbad sig också mandat för att i förekommande fall dra in lantbrevbäringen Vimmerby-Mjöhult och i stället utsträcka den föreslagna nya lantbrevbäringen Djurstorp-Herrestorp till Mjöhult.

Helt i enlighet med framställningen beslöt poststyrelsen vid föredragningen den 30 juli. På beslutsavskriften till postdirektionen tillförde poststyrelsen, att "postbefordran å järnvägslinjen Vimmerby-Ydre må tills vidare uppehållas medelst fack resp brevlådor och tidningsväskor i den utsträckning Ni finner lämplig". Det var sålunda inte fråga om att inrätta någon ny postkupé.

Tidpunkten för omorganisationen var beroende av järnvägens färdigställande. Det skulle visa sig att den öppnades för allmän trafik först den 11 oktober 1924. Det skulle också bli en kort era för trafiken på den lilla smalspårsjärnvägen. Redan den 20 februari 1933 kunde man läsa denna notis i Västerviks-Tidningen.

Vimmerby — Ydre-järnvägen.
Länsstyrelsen har avgivit yttrande till k. m:t angående nedläggande av viss del av trafiken på Vimmerby—Ydre järnväg. Av utredningen i ärendet framgår uppenbarligen, yttrar länsstyrelsen, att inkomsterna av trafiken på nämnda järnväg under de senare åren ej varit tillräckliga att täcka utgifterna för järnvägen, varigenom förlust årligen uppstått. Då Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktieföretag, som omhänderhaft trafiken på densamma, numera uppsagt det härom träffade avtalet lär någon annan utväg ej återstå, än att Vimmerby — Ydre järnvägs-a.-b.

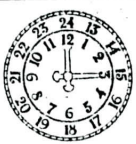
måste begäras i konkurs och järnvägen försäljas exekutivt. Bolaget har nämligen ej någon ekonomisk möjlighet att själv driva trafiken. Under sådana förhållanden anser sig länsstyrelsen böra tillstyrka detta bolags framställning. Denna innefattar att bolaget, med järnvägsspårets bibehållande, skall bli befriat från skyldigheten att upprätthålla allmän trafik på dess järnväg. Bolaget skall emellertid ha rätt att anordna godstrafik i hela vagnslaster, då järnvägens trafikledning så anser lämpligt. Härigenom skulle, åtminstone tillsvi-dare, ett fullständigt nedläggande av järnvägen undvikas.

Vimmerby—Ydre Järnväg.

Tidtabell från och med den 15 september 1931.

Vimmerby—Ydrefors <i>Läses uppifrån och nedåt.</i>				Ydrefors—Vimmerby <i>Läses nedifrån och uppåt.</i>			
B. 70 III.	B. 72 II.	Kilometer	Stationer.	B. 71 III.	B. 73 III.		
7 ⁰⁰	7 ⁰⁰		Avg. <i>Västervik</i> Ank	11 ⁵⁵	11 ⁵⁵		
10 ⁰⁰	13 ¹¹		Avg. Vimmerby Ank	8 ⁰⁰	9 ⁰⁰		
+ + + + + + 11 ²⁰	+ + 14 ⁰⁶ + + + 14 ¹⁶	9 14 17 20 24 27 30	Djurstorp Mossnäs Rumskulla Ventzelholm Norrkvill Ydrehammar Ank. Ydrefors Avg	+ + 7 ¹⁰ + + + 6 ²⁵	+ + 8 ¹⁰ + + + 7 ²⁵		
Sön- och helgdagar				Helgfria onsdagar och lördagar			
Söckendagar				Dagligen utom helgfria onsdagar och lördagar			

Tecknet + betyder att tåget gör uppehåll för resande, gods och vagnar.



Västervik 1931. A.-B. C. O. Ekblad & C:o.

I denna skrift berättas kort om de olika postanstalterna i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Vimmerby till Ydrefors. Illustrationen visar en av tidtabellerna under slutperioden av den blott ett decennium långa existensperioden för järnvägstrafiken.

Vimmerby

Om förvaltningspostkontoret i Vimmerby och några av dess chefer har jag berättat i korthet i posthistorisk skriftserie 178. Man kan säga att postkontoret inte berördes av järnvägen mera än i vad som gällde transporter dit och därifrån. Det var sålunda aldrig någon fråga om förening av post- och järnvägsområdet i stationshuset. De lokala transportererna krävde naturligtvis administrativa insatser av en rad postmästare, alltsedan den första järnvägen blev anlagd i Vimmerby, nämligen Vimmerby-Hultsfreds järnväg (VHJ) som öppnades för allmän trafik på den 21 km långa sträckan den 1 augusti 1877. Ett kvarts sekel senare anslöts till denna den 101 km långa sträckan från Linköping med beteckningen Östra Centralbanan (ÖCJ). Denna öppnades för allmän trafik den 11 maj 1902.

Vimmerby blev järnvägsknutpunkt från den 26 januari 1906 genom att den smalspåriga Vimmerby-Spångenas järnväg (VSJ) öppnades för allmän trafik. Långt senare kom, som vi redan sett i inledningen, också Vimmerby-Ydre järnväg (VYJ) till (oktober 1924). Innan dess hade Östra Centralbanan slukat Vimmerby-Hultsfreds järnväg genom inköp från 1907 års ingång av denna sträcka. Östra Centralbanan köpte med 1920 års ingång även in Ätvidaberg - Bjärka-Säby järnväg, andra fusioner och organisationstekniska förändringar av järnvägarna i området att förtiga i detta sammanhang.

Under mer än 100 år fick postkontorscheferna i Vimmerby sålunda ansvara för att transporter till och från järnvägen fungerade. För rangering av personal på berörda postkupéer svarade emellertid postdirektionen i Linköping, liksom för avtal med järnvägsbolagen för behövliga utrymmen. Med de stora förändringar som sedan skett i fråga om postens utnyttjande av järnvägar för transporter torde sådana frågor inte tynga den nuvarande chefen för postkontoret i Vimmerby, postmästare Mats Larsson.

1924-10-11--1933-05-31

Djurstorp

Det förefaller av handlingarna i postarkiven såsom självklart att en poststation skulle öppnas i Djurstorp att skötas av järnvägens personal. Ett brev från postmästare J E Andersson i Vimmerby till postdirektionen den 9 juli 1924 tar sålunda detta för givet, när han föreslår *"att beträffande lantbrevbäring i dessa trakter en ny linje med brev bäring varje söckendag inrättas från Djurstorp över Bastefall, Mossebo och Herrestorp till Pelarne skolhus och åter. Väglängden är omkring 12 km."*

Postmästaren tycks med denna uppgift ha avsett väglängden fram och åter. Poststyrelsens beslut den 30 juli 1924 formulerar det berörda avsnittet på följande sätt: *"Till ersättande av lantbrevbäringen Emarp-Pelarne-Emarp. som indrages, skall uppehållas gående lantbrevbäring med en tur, fram och åter, varje söckendag å en omkring 7 km lång linje Djurstorps poststation - Pelarne - Herrestorp"*.

Poststationen i Djurstorp, och därmed också nyssnämnda lantbrevbäring blev sålunda verklighet från tågstarten den 11 oktober 1924. Platsvakten Anna Ester Maria Karlson blev ansvarig för poststationen, som kom ett bli ganska kortlivad. Orsaken till dess indragning den 1 juni 1933 var inte bara den att persontrafiken, som redan hade varit obetydlig under ett par år, blev helt nedlagd vid detta tillfälle. Det andra skälet var det faktum att man konstaterat att poststationen i Djurstorp hörde till det drygt tjugotal poststationer inom östra distriktet, vars årliga frimärksförsäljning understeg 500 kr. Man skulle enligt poststyrelsens brev till postdirektionerna pröva, om de kunde bytas ut mot annan mindre kostnadskrävande service. Anna Karlsson blev emellertid inte arbetslös. Hon fick förflyttning till poststationen i Ydrefors.

I Djurstorp inrättades s k stationär lantbrevbäring som ersättning för den förlorade poststationen. Beteckningen ändrades till postombud och ett sådant fanns sålunda i Djurstorp från den 1 juni 1933 under mer än 30 år. Det drogs in med juni månads utgång 1964. Den ansvarige hade utöver expeditions-tjänst en uppgift som var ovanlig vid existerande postombud, nämligen skyldigheten att tre gånger i veckan dela ut vanlig post i Mjöhults by nordväst om Djurstorps by, vilken låg ett par kilometer nordost om hållplatsen.

Ej poststation

Mossnäs

Drygt halvvägs mellan Djurstorps och Rumskulla järnvägsstationer låg hållplatsen Mossnäs. Där fanns inte underlag för någon posttrafik och någon postservice i detta område har inte förts på tal i de handlingar som jag haft tillfälle att studera.

1874-01-01--1968-05-11

Rumskulla

Kronobrevbäringsreformen genomfördes ett år tidigare i Småland än i Östergötland. Den innebar att postverket tog ansvar för den distribution av civilstatens tjänsteförsändelser som sedan urminnes tider hade delats ut med särskilda bud. Det genom reformen omdanade distributionsnätet förstärktes med fasta poststationer, *"en i varje socken, där så erfordrades"*. Den småländska Rumskulla socken var en av de många som sålunda fick en egen poststation från 1874 års ingång. Till föreståndare utsågs kyrkoherde K Cedrén med 120 kronor i årsarvode. När han flyttade till ett annat pastorat, antogs enligt poststyrelsens beslut den 19 november 1874 förre folkskolläraren O A Duvaer till föreståndare. Han hade konkurrens av två medsökande, torparen Jonas Peter Petersson och folkskolläraren Carl Johan Lindell.

Ett av kyrkoherde Cedrén undertecknat intyg visar att Petersson *"både före och efter poststationens inrättande härstädes haft bestyret med att å de församlingens medlemmar, som ej hava egen väska, utdela orekommenderade brev och tidningar"*. Petersson bodde intill den plats, där diligensen utväxlade posten, men han antogs inte till poststationsföreståndare på grund av kronofogdens uttalande, att *"för befatningens behöriga skötande erfordras mera skrivkunnighet än vad sökanden kan antagas äga"*.

Förhållandevis tidigt fördes indragning av poststationen i Rumskulla på tal. Detta hände efter föreståndare Duvaers död i februari 1892. Då bad hans dotter Augusta Duvaer att få bli föreståndare. Hon hade under flera år biträtt sin far med göromålen. Postinspektionen ville ersätta poststationen med lantbrevbäring från Mariannelund, dit posten kom med tågen på linjen Nässjö - Oskarshamn. Den järnvägen hade öppnats för allmän trafik i etapper under åren 1873-1874. Poststationsföreståndare P G Aschan i Mariannelund uppgav emellertid, att den föreslagna lantbrevbäraren Per Erlanson var ringa skriv- och läskunnig och inte lämplig som lantbrevbärare. Augusta Duvaer ville inte överta ansvaret för poststationen med mindre hon fick årsarvodet höjt från 120 till 180 kr.

Detta blyga anspråk tycks inte ha varit något hinder, men hon blev ändå inte kvar så länge på sin post. Hon flyttade 1893 till annan ort och efterträddes av folkskolläraren Carl Johan Lindell som poststationsföreståndare. Han var kvar till 1906, varefter följande föreståndare ansvarade för poststationen i Rumskulla: Karl Johan Ernst Petersson (1906-1908), Johan Hjalmar Westrin (1908-1914), John Ruthström (1914-1919) och därefter Maria Elisabeth Jonell. Hon kunde räkna omkring 20 år som föreståndare där, trots att det var bud om hennes avgång redan efter fem år. Detta hängde samman med tillkomsten av Vimmerby - Ydre järnväg, som gick omkring tre kilometer norr om Rumskulla kyrkby. I postdirektionens brev till postmästaren i Vimmerby den 4 april 1924 föreslogs att poststationen i Rumskulla skulle flyttas till järnvägsstationen. Detta stämde inte överens med vad som hade diskuterats en dag tidigare vid ett sammanträde med den av kommunalfullmäktige tillsatta *"kommittén för upprättande av förslag till postföring inom Rumskulla kommun efter nya järnvägens öppnande instundande sommar"*.

Vad som den kommittén föreslog visade sig också i stora drag väga tillräckligt tungt i vågskålen när ärendet prövades i sin helhet. I postdirektionens redovisning av ärendet till poststyrelsen den 21 juli 1924 finns sålunda följande text:

"Poststation finnes för närvarande i Rumskulla, i närheten av Rumskulla kyrka omkring 3 km från Rumskulla blivande järnvägsstation. Kommitterade, tillsatta av kommunalfullmäktige i Rumskulla hava, såsom framgår av bifogade protokoll, anhållit att poststationen vid Rumskulla kyrka måtte bibehållas. I närheten av kyrkan ligga bland annat bankkontor, telefonstation, pastorexpedition och handelsbod. Något samhälle finnes ännu ej vid Rumskulla blivande järnvägsstation. Jämväl postdirektionen anser därför att poststationen tills vidare bör bibehållas på sin nuvarande plats.

Vid poststationen i Rumskulla bör utgå posttransportanslag för transporter mellan poststationen och järnvägsstationen fullgörande. Posttransporterna torde kunna besörjas för 1 krona 50 öre för dag".

Poststyrelsen beslutade enligt postdirektionens förslag och fröken Jonell kunde alltså behålla sin befattning som föreståndare. Rumskulla kommun beslöt i oktober 1937 att försälja det hus i vilket poststationen var inrymd och att säga upp hyresavtalet med fröken Jonell. Hon begärde då hos postdirektionen att få flytta poststationen 400 meter till ett hus som skulle byggas på tomten Östanå ca 60 meter från kyrkan. Detta gick postdirektionen med på, men beslutet överklagades av handlanden K E Pettersson. Efter en omfattande remissomgång beslöt poststyrelsen den 18 januari 1938, att överklagningen inte skulle föranleda någon åtgärd.

I april 1939 blev handelsbiträdet Olof Westrin föreståndare. Han var son till Hjalmar Westrin som haft den befattningen under perioden 1908-1914. Olofs chefskap varade nära tre decennier, längre än för någon av de andra föreståndarna sedan poststationens tillkomst. Han var kvar till poststationens indragning den 11 maj 1968. I samband med att en ny transport- och sorteringsorganisation infördes i postverket den 12 maj 1968, blev poststationen i Rumskulla nämligen ersatt med lantbrevbäring från Vimmerby. Samtidigt drogs också poststationerna i Tuna, Vena, Ishult och Väderum in. Omorganisationen, som postfunktionärerna emellan länge brukade kallas *majrevolutionen*, medförde sålunda stora förändringar i norra Kalmar län liksom på många andra håll i landet. Den genomfördes samtidigt som postnummer introducerades.

1924-10-11-1953-09-30

Ej förenad med järnvägen från 1933-10-01

Ventzelholm

Den kommitté för postföringsfrågorna inom Rumskulla socken, som nämns i föregående avsnitt, skrev bl a följande i sitt protokoll vid sammanträdet den 3 april 1924:

"Vid Ventzelholms järnvägsstation inrättas poststation för Ventzelholms gård med 32 hushåll, byarna Norra och Södra Kvill med 13 hushåll samt Hulta by, bestående av tre gårdar. Ventzelholms gård har förut haft all post på Mariannelunds poststation".

Mot förslaget om en poststation i Ventzelholm hade postdirektionen inte några invändningar och poststyrelsen accepterade också utan vidare denna utvidgning av det fasta poststationsnätet. Karl Robert Fredrik Ekström blev ansvarig för posten, men sysslan fullgjordes i praktiken av Greta D Ekström. Hon blev formellt antecknad som poststationsföreståndare i oktober 1929. Hon efterträddes i april 1932 av Helga Kristina V Fransson, som hade varit föreståndare för poststationen i Ydrefors 1925-1928. Hon fick liksom kollegan i Djurstorp uppleva debatten kring förslaget om eventuell indragning av landets minst lönsamma poststationer. Denna hade inletts sedan *"en liten indiskretion av trafiktjänstemännens fackorgan"* hade gett offentlighet åt vissa planer inom poststyrelsen. Det gällde de "små-små" poststationernas vara eller icke vara. Från postdirektörerna hade poststyrelsen infordrat yttranden, om någon av de poststationer som hade högst 500 kronor i årlig uppbörd, *"ansågs böra bibehållas, indragas eller utbytas mot stationära lantbrevbäringar"*. Det var således samma fråga som drabbade poststationen i Djurstorp.

Men till skillnad från Djurstorp hade poststationen i Ventzelholm tillräckligt stort underlag för att anses kunna bibehållas. Efter nedläggningen av persontrafiken den 1 juni 1933 fanns Greta Ekström kvar och behöll poststationen i sin vård till september månads utgång. Godstrafiken fortsatte på järnvägen till och med 1939, men redan den 1 oktober 1933 upphörde samarbetet mellan post- och järnvägstrafik. Då blev Ida Hultqvist föreståndare. Hon fanns kvar som föreståndare under poststationens återstående existensperiod, d v s till och med september 1953.

Ej poststation

Norrkvill

Av det tidigare nämnda protokollet den 4 april 1924 från Rumskulla sockens kommitterade för postfrågorna framgår kommitterades tanke att Norrkvills anhalt skulle få post genom lösväska med tåget. Man förde aldrig på tal att någon poststation skulle öppnas vid anhalten. Befordran av lösväska på tågen genomfördes också mellan Ydrefors och Ydrehammar.

Ej poststation

Ydrehammar

Även om Rumskulla sockens kommitterade för postfrågor tänkte till på nästan alla områden som kunde beröra förändringar på grund av järnvägens tillkomst, ställer protokollet från den 3 april 1924 inte några direkta krav. Varje punkt är emellertid preciserad och föranledde naturligtvis postdirektionen och poststyrelsen att fundera över de på detta sätt uttryckta önskemålen. Den fjärde punkten berörde Ydrehammar och formulerades på följande sätt:

"Vid Ydrehammars järnvägsstation inrättas postkontor för Norrhults by, Ösjöfors pappersbruk och såg, Ydrehammars bolag samt Södesholm och en del lägenheter inom Södra Vi församling. Vid Ydrehammar finnes ett större vattenfall, som nu utbygges för elektrisk kraftstation".

Det var ingalunda bara Rumskulla-falangens åsikt att en poststation behövdes i Ydrehammar. De som bodde närmast i det området lät också höra av sig med motsvarande önskemål, vilka understöddes i ett brev den 30 maj 1924 till postdirektören av Th Ekströmer vid Ydrehammars Aktiebolag. Han tillade emellertid den text som framgår av nedan återgivna utdrag ur brevet:

För den händelse det icke skulle vara möjligt att omedelbart få poststationer inrättade i såväl Ydrehammar som Ydrefors, skulle vi helst önska få stationen förlagd till Ydrefors såsom varande den plats, där vi bedrifva den största verksamheten och där ett större antal orter i närheten skulle vara mest betjänade med att få poststationen förlagd. Om så blir fallet, vore vi tacksamma att vid Ydrehammar erhålla s.k. väskpost genom järnvägens förmedling.

I förhoppning om benäget bifall till vår och öfriga intresserades värdsamma anhållan, teckna

Högaktningsfullt
YDREHAMMARS AKTIEBOLAG

Th. Ekströmer

Med denna prioritering fann postdirektionen det riktigast att inte föreslå någon poststation i Ydrehammar i sin redovisning av ärendet till poststyrelsen. Ydrehammar kom därför inte alls med i poststyrelsens beslut, men behovet av en fast postanordning där tycktes kvarstå.

En framställning gjordes sålunda på nytt 1925 om att få en poststation i Ydrehammar men den avlogs. Efter ett nytt försök (diarienummer 1 b 1653/31) med stöd av postdirektionen i Linköping beslöt poststyrelsen den 7 oktober 1931, att stationär lantbrevbäring (ett postombud) skulle inrättas vid Ydrehammars hållplats. Platsvakten där, Hanna Svensson, fick med en ersättning av 60 kronor om året ansvara för postombudet. Posten utväxlades med poststationen i Ydrefors genom lösväska. Efter järnvägstrafikens nedläggning utväxlades posten med postkontoret i Vimmerby. Postombudet avvecklades med januari månads utgång 1952. Innan dess hade ersättningen för post-sysslan ökats, först till 120 kr om året efter Hanna Svenssons ansökan i februari 1933, och sedan genom att ersättningarna till postombuden började regleras enligt fasta grunder, lika för hela landet.

1924-10-11--1964-06-30

Ydrefors

De kommitterade för Rumskulla församling berörde naturligt nog inte förhållandena utanför den egna socknen och man finner sålunda inte någon kommentar till hur postorganisationen kunde planeras vid järnvägens norra ände i södra delen av Östergötland strax norr om gränsen till Småland.

Postdirektionen hade emellertid redan i sitt brev till postmästaren i Vimmerby den 4 april 1924 uttalat tanken att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas i Ydrefors. Till detta anslöt sig postmästaren i Vimmerby och under den fortsatta remissbehandlingen uttalade sig också Ydrehammars AB till förmån för Ydrefors, som framgår av det på föregående sida reproducerade brevet.

Helt naturligt redovisade också postdirektionen i sin framställning till poststyrelsen Ydrefors bland de tre nytillkommande poststationerna och kunde också tillägga följande:

"Trafikchefen vid Vimmerby - Ydre järnväg har på förfrågan meddelat, att järnvägen är villig att genom sin personal handhava postgöromålen vid Djurstorp, Wentzelholm och Ydrefors. ---

Samtliga poststationer, således jämväl poststationen i Rumskulla, böra förläggas under postkontoret i Vimmerby. Postens storlek till och från de poststationer, som komma att beröras av den nya järnvägslinjen, beräknas icke bliva av större omfattning, än att posten rymmes i fack. Postbefordran synes böra äga rum endast å söckendagar en gång i vardera riktningen".

Den förenade post- och järnvägsstationen i Ydrefors öppnades sålunda med tågstarten den 11 oktober 1924. Persontrafiken på järnvägen lades ner redan den 1 juni 1933 och den 1 oktober 1933 upphörde formellt samarbetet mellan post och järnväg i vad gällde den lokala rörelsen. Fram till dess ansvarade följande järnvägsanställda för poststationen: Gustaf Gerhard Antonius Johansson (1924-1925), Helga Kristina Vilhelmina Fransson (1925-1928), Gustaf Johannes Fransson (1928-1932), Alva Margareta Melander (1932-1933) och Anna Ester Maria Karlsson (juni-sept 1933).

Den sistnämnda hade varit poststationsföreståndare i Djurstorp sedan oktober 1924. Hon fick fortsatt anställning vid den från järnvägstjänst skilda poststationen i Ydrefors från den 1 oktober 1933 och förblev posten trogen till och med juni 1964, då poststationen drogs in.

För avtalsanställd personal fanns då ännu inte några ordnade pensionsförhållanden, men Anna Karlsson fick i stället ett s k årligt understöd från postverket att utgå under hennes återstående livstid. Efter poststationens indragning kompletterades lantbrevbäringen fram till och med juni 1967 med ett postombud i Ydrefors.

Ö V E R E N S K O M M E L S E

mellan

Kungl. Generalpoststyrelsen

och

Vimmerby - Ydre järnvägsaktiebolag

angående

handhavande av postgöromål vid järnvägsbolagets stationer.

Mellan Kungl. Generalpoststyrelsen och Vimmerby-Ydre järnvägsaktiebolag, här nedan benämnt Järnvägsbolaget, är följande överenskommelse avslutad.

§ 1.

Kungl. Generalpoststyrelsen äger att på de villkor, som denna överenskommelse innehåller,

dels för posttjänsten begagna expeditionslokaler och väntsalar i Järnvägsbolagets stationshus vid de stationer och hållplatser, där poststation enligt överenskommelse mellan Generalpoststyrelsen och Järnvägsbolaget kan komma att inrättas,

dels genom Järnvägsbolagets personal få postgöromålen, i vilka även innefattas postsparbanks- och andra göromål, som enligt i vederbörlig ordning utfärdade bestämmelser skola handläggas vid rikets postanstalter, å de blivande poststationerna besörjda, i vilket avseende bolaget åtager sig att tillförbinda vederbörande personal att i enlighet med de i denna överenskommelse stadgade bestämmelser handhava och ansvara för postgöromålen.

Med förenad post- och järnvägsstation avses i denna överenskommelse dylik station vid Järnvägsbolagets järnväg.

§ 2.

Uppvärmningen, belysningen och renhållningen av de i § 1 omnämnda expeditionslokaler och väntsalar skall ske genom Järnvägsbolagets försorg och på dess bekostnad.

§ 3.

Järnvägsbolaget skall tillhandahålla lämpligt förvaringsrum för vid poststation befintliga, postverket tillhöriga effekter, även om dessa ej äro avsedda att tagas i bruk vid poststationen utan exempelvis vid landsvägspost, lantbrevbäring eller ångbåtspostexpedition, såsom brevlådor, postväskor, presenningar m m.

§ 4.

Av postverket skola, efter bestämmande från postverkets sida, tillhandahållas förenad post- och järnvägsstation sådana för posttjänsten erforderliga inventarier och effekter såsom skylt, brevlåda, sigill, brevstämplar (Datum- och R-), stillåda, stämpellåda, stämpelplatta, frimärkslåda, kassalåda (eller, efter särskilt medgivande, kassakista och kassaskåp), blankettskåp, påssax samt nödiga effekter för vägning av postförsändelser och annat dylikt.

Likaledes skola av postverket tillhandahållas för posttjänsten vid förenad post- och järnvägsstation nödvändiga blanketter (se poststationsinstr. § 139) ävensom, av förbrukningsartiklar, påsar och säckar, lack, bindgarn, postsakskuvert och stämpelfärg.

Vad vid förenad post- och järnvägsstation i övrigt av inventarier och förbrukningsartiklar erfordras för posttjänsten, däri inbegripet stolar och bord samt skrivmaterialier, även sådana som erfordras för att, på sätt i allmänna poststadgan föreskrives, bereda allmänheten tillfälle att under den tid poststation hålles öppen göra skriftliga meddelanden, skall tillhandahållas av Järnvägs-bolaget.

§ 5.

Innan föreståndare för förenad post- och järnvägsstation, som är ansvarig för postgöromålens behöriga handhavande vid stationen, träder i utövande av poststationsföreståndarbefattning, skall vederbörligt förordnande från postverkets sida utfärdas.

§ 6.

Det åligger såväl föreståndare för förenad post- och järnvägsstation som de biträden, vilka äro honom behjälpliga vid postgöromålen, att i avseende å dessa göromåls handhavande, varuti innefattas såväl redovisningen för mottagna penningmedel, frankotecken, stämplor och inventarier som värden av inlämnade och ankomna postförsändelser, ställa sig till noggrann efterrättelse de föreskrifter, som innehållas i gällande poststationsinstruktion och övriga postförfattningar eller som särskilt meddelas bemälda föreståndare av Generalpoststyrelsen, postdistriktschefer eller överordnad postanstalt.

Postgöromålen skola förrättas med lika omsorg och intresse som järnvägs-göromål, och är Järnvägsbolaget Generalpoststyrelsen härför ansvarigt.

§ 7.

Rörande inventering av kassor och räkenskaper å förenad post- och järnvägsstation skall gälla den särskilda överenskommelse, som därom träffats eller kan komma att träffas mellan Generalpoststyrelsen och styrelsen för Svenska Järnvägsföreningen.

§ 8.

Kontrollen över den postuppbörd, som Järnvägsbolagets personal omhänderhar, utövas av Generalpoststyrelsen, direkt eller genom underlydande tjänstemän.

§ 9.

Varder föreståndare för förenad post- och järnvägsstation beträdd med del eller försummelse i tjänsten, vare sig fråga är om själva posttjänsten eller i fråga om postsparbanks- eller andra med posttjänsten förbundna göromål, om vilka i § 1 omförmåles, och Generalpoststyrelsen på den grund, sedan Järnvägsbolaget fått tillfälle yttra sig, fäller honom till mistning av poststationsföreståndarbefattningen på viss tid eller för alltid, skall Järnvägsbolaget, på framställning från Generalpoststyrelsen eller postdistriktschef, föranstalta om poststationsföreståndarbefattningens uppehållande genom annan lämplig Järnvägsbolagets funktionär.

På liknande sätt skall Järnvägsbolaget draga försorg om uppehållet av poststationsföreståndarbefattning, vars innehavare på grund av tjänstefel av svårare beskaffenhet blivit av Generalpoststyrelsen, postdistriktschef eller annan posttjänsteman under avvaktan på utredning tills vidare avstängd från tjänstgöring.

§ 10.

Om bestraffning, som av Generalpoststyrelsen eller postdistriktschef för försummelse eller fel i posttjänsten ådömes föreståndare vid förenad post- och järnvägsstation, skall från postverkets sida underrättelse lämnas Järnvägsbolagets trafikföreståndare.

§ 11.

Järnvägsbolaget skall om förändringar (avsked, förflyttningar, tillsättningar, ledighet utöver nio dagar, avstängning från tjänstgöring o.d.) bland föreståndarna för de förenade post- och järnvägsstationerna utan dröjsmål underrätta vederbörande postdistriktschef.

§ 12.

Såsom ersättning för samtliga förmåner, som enligt denna överenskommelse tillkomma postverket, skall Generalpoststyrelsen betala en årlig avgift, som för varje förenad post- och järnvägsstation beräknas enligt de av Generalpoststyrelsen den 31 december 1917 fastställda "Allmänna grunder för reglering av ersättningen för handhavande av postgöromål å förenad post- och järnvägsstation vid enskild järnväg att gälla från 1918 års början"; och skall avgiften i fråga av postverket kvartalsvis erläggas.

Beträffande sådan förenad post- och järnvägsstation, vilken på grund därav, att densamma tillkommit under regleringsperioden, eller av annan anledning icke ingått i verkställd allmän reglering, ankommer på Generalpoststyrelsen att, efter att hava meddelat sig i ämnet med Järnvägsbolaget, bestämma beloppet av berörda avgift.

§ 13.

Med poststationsföreståndarbefattning förenade extra inkomster skola tillfalla föreståndaren för poststationen.

§ 14.

Skulle tvist uppstå i fråga om bestämmandet av de avgifter, som omförmälas i § 12, skall frågan härom underställas Kugl.Maj:ts nådiga prövning.

Skulle tvist eljest uppstå rörande tillämpningen eller tolkningen av denna överenskommelse, skall sådan tvist hänskjutas till avgörande av skiljemän, på sätt i lagen om skiljemän den 28 oktober 1887 stadgas.

§ 15.

Denna överenskommelse skall tillämpas från och med den dag Vimmerby - Ydre järnväg öppnas för trafik och gälla intill utgången av 1925 och, om densamma icke före 1924 års utgång blivit å någondera sidan uppsagd, tills vidare framgent intill utgången av kalenderåret näst efter det, under vilket uppsägning å någondera sidan ägt rum; dock skall föreningen av post- och järnvägsgöromål kunna upphöra vid enstaka station tre månader efter å någondera sidan skedd uppsägning.

Av denna överenskommelse äro två lika lydande exemplar upprättade och utväxlade.
Stockholm den 30 juli 1924

K.Gps
Pramberg

Broberg /

Ehn