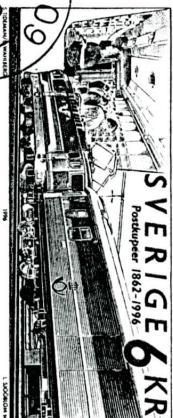
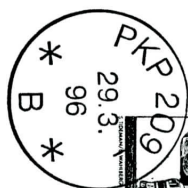
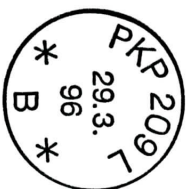
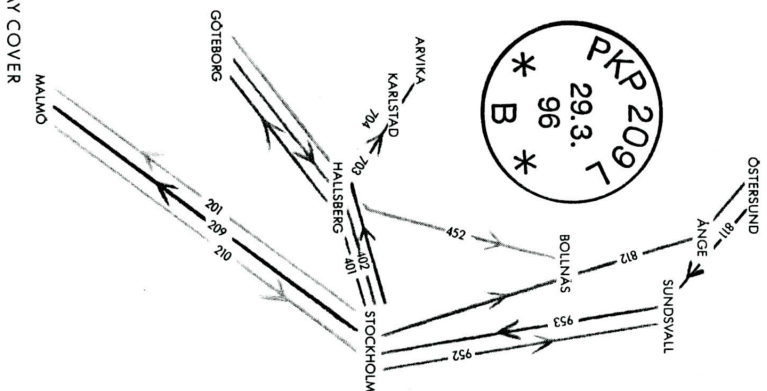


Något om Posten vid järnvägen Örebro - Norrköping

Innehåll

	sid		sid
Järnvägspoststationer	2	Ljusfallshammar	18
Inledning	3	Grytgöl	20
Trafikkarta	11	Prästköp	21
Mark	12	Borggård	21
Stortorp	12	Hällestad	21
Hidingsta	13	Sonstorp	22
Kvismaren	13	Finspång	23
Sköllersta	14	Lotorp	24
Tarsta	14	Yxviken	24
Pålsboda	15	Ljusfors	24
Svennevad	15	Skärblacka	25
Glöttra	16	Kimstad	25
Hjortkvarn	16	Lillie	27
Örmon	17	Klinga	30
Skönarbo	17	Kneippbaden	30

FÖRSTADAGSBREV POSTKUPÉER 1862-1996



*Stik kyrkan
Björkstuvägen 4
352 45-
Arvika*

Den 29 mars 1996 var den dag då postkupéverksamheten upphörde i vårt land. På kuvertet anges sträckningen för de sista postkupéerna. Redan den 12 maj 1968 hade man ersatt ett stort antal postkupéer med landsvägspostföring.

Förord

Den 135 km långa smalspårsjärnvägen mellan Örebro och Norrköping kom till i olika etapper och är kanske mera känd som "Norra Östergötlands järnvägar". Avsikten med den följande dokumentära berättelsen är att lämna exempel på den skriftväxling som föregick beslut om samarbete mellan posten och järnvägsbolagen samt att kort berätta om de enskilda stationerna och namnge järnvägspersonalen under de perioder då post och järnväg varit förenade samt den postpersonal som svarat för service före och efter föreningen med järnvägen.

För var och en av postorterna söker jag berätta något om utvecklingen, om tillkomsten och avvecklingen och om något av skeendet under deras existensperiod. Så långt det är möjligt med arkivhandlingars hjälp söker jag i första hand berättelser på "gräsrotsnivå". Alla uppgifter är hämtade från handlingar i Postens centralarkiv eller ur Ernst Grapes bok POSTKONTOR OCH POSTMÅSTARE. Vissa faktauppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens utmärkta bok "Järnvägsdata". Om vid något tillfälle annan källa utnyttjas, anger jag det i texten.

Naturligtvis är det inte fråga om att beskriva postens utveckling i sin helhet på de olika orterna. Det blir i stället exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och järnvägen, Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. För järnvägspoststationer nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

I ett särskilt avsnitt berättar jag inledningsvis generellt om bakgrunden till samarbetet mellan post och järnväg. Denna skrift tillverkas liksom de flesta tidigare i serien genom kopiering av den förlaga som jag skriver med hjälp av en ordbehandlare. Endast det antal exemplar som efterfrågas tillverkas. Det brukar röra sig mellan 5 och 15. I citat har jag moderniserat stavningen men i inledningsavsnittet behållit dåvarande tids stavning av ortnamn. För läsarnas synpunkter är jag tacksam.

Erik Lindgren

Järnvägspoststationer

Vårt lands fasta postanstalter kan i vad gäller den största gruppen, d v s poststationerna, delas upp i två huvudgrupper, nämligen lantpoststationer och järnvägspoststationer. Det finns anledning att här göra en återblick på den sistnämnda gruppen, som kom att utgöra en stor andel i det fasta postnätet och i hög grad berör innehållet i denna skrift.

Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen i poststyrelsens cirkulär 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.

Överenskommelsen mellan postverket och styrelsen för Statens järnvägs- trafik följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där (lantpoststationen), sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemanning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades detta samarbete helt och hållet. Den 29 mars 1996 gick landets sista postkupéer. Därmed var det slut på all sortering av post i ambulanta postkontor.

Inledning

Till poststyrelsen skrev trafikchefen vid *Pålsboda Finspong Jernvägs Aktie Bolag* den 5 augusti 1874 ett brev med följande innehåll:

"Då Pålsboda Finspongs jernväg under loppet av nästkommande September månad antages kunna öppnas för allmän trafik, får jag härmedelst å Styrelsens för Jernvägs Aktie Bolaget vägnar anhålla, att Postbefordran å jernvägen måtte komma till stånd samt att förutvarande poststationerna vid Hjortqvarn och Hellestad måtte förenas med järnvägsstationerna och en ny poststation upprättas vid Skönnarbo jernvägsstation.

Under förutsättning, att Kungl. Poststyrelsen medgiver att Postbefordran å jernvägen må ega rum mot den avgift författningarne föreskriver, ävensom att jernvägens Stationsföreståndare antagas till Poststationsföreståndare, förbin- der sig jernvägsstyrelsen att tillhålla desse tjänstemän att noggrant följa de instruktioner Kungl. Poststyrelsen kan komma att föreskriva ifrågavarande personer.

Å Pålsboda Finspongs jernväg komma antagligen att avgå dagligen tvenne tåg från Pålsboda, nämligen kl 6 fm och 4 em samt från Finspong kl 7 fm och 12 middagen med 3 å 4 timmars tid för gången. Stationernas namn och avstånd från Pålsboda äro:

<i>Svennevad</i>	<i>0,6 mil</i>
<i>Hjortqvarn</i>	<i>1,9 mil</i>
<i>Örmon</i>	<i>2,8 mil</i>
<i>Skönnarbo</i>	<i>3,1 mil</i>
<i>Prestköp</i>	<i>3,7 mil</i>
<i>Hellestad</i>	<i>4,2 mil</i>
<i>Sonstorp</i>	<i>4,5 mil</i>
<i>Finspong</i>	<i>5,4 mil".</i>

Brevet föranledde stor aktivitet i poststyrelsen. Därifrån skrevs den 10 augusti 1874 en bekräftelse till järnvägsbolaget samt förberedande information jämte begäran om vissa upplysningar från postkontoren i Finspång, Tjällmo, Norrköping, Linköping, Borensberg samt postinspektionen i centrala distriktet. Till postkontoret i Hallsberg skrev poststyrelsen nio dagar senare. Breven avsåg bl a uppsägning av kontrakten med postförare, vars verksamhet kunde ersättas genom att post skickades med tåg i stället för på landsväg. De avsåg också uppsägning av föreståndare för vissa lantpoststationer i järnvägens närhet.

Som exempel på den skriftväxling som utlöstes genom poststyrelsens brev kan nämnas att lf postmästaren i Hallsberg J E Möllerberg redan den 21 augusti 1874 med ett brev sände en bevittnad uppsägning av postskjutsen fram och åter mellan Pålsboda och Tjällmo samt ett skriftligt svar från lantbrukare P A Pettersson om att han var villig att frånträda kontraktet avseende denna skjuts. Detta svar återges på nästa sida.

Sin hörn i framstäldt förhållande af Postmästaren
 Hrn J. E. Möllerberg hura vid jag skulle vara
 riklig upplysning med den af af mig innehaftande Post
 Magistern emellan Pålshoda och Finnspong, för jag här
 med förklara mig riklig af den Post Magistern vid
 öppnandet af Pålshoda Finnspongs Jernväg
 samt med en årsräkning af Fructus Krona.

Svennevad d. 20 Augusti 1874

J. August. Skottorp

Bevillad af
 J. E. Möllerberg
 Postmästare

Efter hand som det blev känt att järnvägen skulle samarbeta med posten kom det fler önskemål om lokal postservice. I ett brev till poststyrelsen den 5 september 1874 skrev järnvägsbolaget sålunda att trafikanter och korrespondenter begärt "att järnvägsdirektionen hos Kungl. Poststyrelsen måtte anhålla om Poststationer vid järnvägsstationerna Svennevad och Sonstorp. Med samma brev skickade järnvägsbolaget också den handskrivna tidtabell för järnvägen, vilken återges i faksimil på nästa sida. En viktig del av brevet torde ha varit uppgiften att "Pålshoda Finnspongsbanan kommer att öppnas för ordinarie trafik den 21 September".

Poststyrelsen besvarade det nyssnämnda brevet från järnvägsbolaget den 11 september och bekräftade att postinspektionen och berörda postanstalter fått föreskrift om att trafiken skulle ta sin början den 21 september och att postbefordran skulle "dagligen äga rum med båda bantågen i vardera riktningen uti s k postljonskupé". Vidare bekräftade poststyrelsen att man "jämväl förordnat att samtidigt med banans öppnande poststationer skola inrättas även vid järnvägsstationerna Svennevad och Sonstorp med järnvägstjänstemännen såsom föreståndare med årligt arvode till vardera af tvåhundrafyrtio (240) kronor".

Tidtabell för Pålshoda Finnspongs Jernväg.
 från och med den 21 September 1874.

Neds.	Mån Finnspong			Upps.		
	N:o 1.	N:o 2.			N:o 1.	N:o 2.
Pålshoda	4. 7 ^m	12. 44 ^{end}		Finnspong	7. 19 ^m	11. 30 ^m
06 Svennevad	4. 21.	1. 5 . 09		Sonstorp	7. 49 .	12. .
19 Hortqvarn	5. 10.	2. 4 . 12		Hellestad	8. 3 .	12. 14 ^{end}
28 Öron	5. 41.	2. 35. 17		Presthöj	8. 21.	12. 32.
31 Kroönsbo	5. 55.	2. 47. 23		Kroönsbo	8. 44.	12. 55.
37 Presthöj	6. 09.	3. 10 26		Öron	8. 57	1. 8 .
42 Hellestad	6. 39	3. 30 35		Hortqvarn	9. 34	1. 45.
45 Sonstorp	6. 51	3. 42. 48		Svennevad	10. 16	2. 27 .
54 Till Finnspong	7. 18	4. 9 54		Till Pålshoda	10. 34	2. 45.

Det gick sålunda förhållandevis lätt att komplettera raden av förenade post- och järnvägsstationer enligt korrespondenternas och järnvägsföretagets önskemål. I brev till postinspektionen och till postkontoret i Finnspong den 11 september sammanfattade poststyrelsen de beslut som fattats och sände med tidtabeller för de landsvägsposter som ändrats eller tillkommit på grund av att järnvägstrafiken skulle börja. Det röde sig om landsvägspostlinjerna Okna-Vånga-Finnspong, Tjällmo-Hellestad samt Finnspong-Melby. Naturligtvis såg poststyrelsen också till att de inträffande förändringarna meddelades i cirkulär till postförvaltarna, som framgår av utdraget på nästa sida.

Jernvägspostbefordran. Den 21 innevarande september kommer postbefordran att vidtaga uti s. k. postiljonskupé å jernvägslinien *Pålsboda—Finspong* med två tåg om dagen i hvardera riktningen, hvilka afgå från Pålsboda kl. 4 f. m. och 12,44 e. m. samt från Finspong kl. 7,19 och 11,30 f. m.

Poststationer. Sådane postanstalter komma att den 21 dennes öppnas vid de å jernvägslinien *Pålsboda—Finspong* belägna stationerna *Svennevad* inom Örebro län samt *Skönnarbo* och *Sonstorp* inom Östergötlands län.

Samtidigt förlyttas de nuvarande poststationerna *Hjortqvarn* och *Hellestad* till de vid nämnda jernvägslinie belägna stationer med samma namn.

De nya poststationerna, likasom ärfven de i *Hjortqvarn* och *Hellestad*, skola lyda under postinspektionen i Centrala Jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post, förutom med hvarandra, med postexpeditionerna i *Finspong* och *Tjellmo*, poststationen i *Pålsboda* och postkupéexpeditionerna n:r 1, 4 och 15.

Ändring i postgångar. Samtidigt dermed att postbefordran vidtager å *Pålsboda—Finspongs* Jernväg indrages kärrosten mellan *Pålsboda* och *Tjellmo*; i följd häraf inskränkas de nuvarande posterna *Linköping—Tjellmo—Pålsboda* och *Norrköping—Pålsboda* till *Linköping—Tjellmo* och *Norrköping—Finspong*, likasom ock posten *Okna—Wånga—Tjellmo* inskränkes till *Okna—Wånga—Finspong*.

Deremot kommer postgång att med fyra turer i veckan bibehållas mellan *Tjellmo* och *Hellestad*.

Med innevarande års höst inskränkes postföringen mellan *Norrteffe* och *Furusund* från fyra till tre gånger i veckan.
(Se förestående tidtabeller).

Därmed hade trafiken börjat på den första etappen järnvägen. I de följande avsnitten berättar jag något om var och en av stationerna utmed linjen på hela sträckan i den ordning de kommer vid en tänkt färd från Örebro till Norrköping. Nästa delsträcka är den som *Finspång-Norsholms* järnvägsaktiebolag svarade för. Alla delarna ingick så småningom i "Norra Östergötlands järnvägar" och jag finner det lämpligt att i detta inledningsavsnitt beröra litet av skriftväxlingen även i de återstående delsträckorna

På norra delsträckan finner vi hur järnvägsbolaget själv tog initiativet med att kontakta poststyrelsen för att få ett samarbete till stånd. På nästa sträcka var det nära nog tvärtom. Det kanske avvaktande järnvägsföretaget *Finspong-Norsholms Järnvägar* besvarade den 20 juli 1885 en förfrågan från poststyrelsen med beskedet "att förutom stationen vid *Kimsta kyrka*, där *Finspong-Norsholms järnväg* korsar östra stambanan och vilken station kommer att skötas av *Statsbanans personal*, endast en station kommer att tillsvidare å bolagets järnväg inrättas, nämligen *Skärblacks station* vid *Skärblacks bruk*, belägen 17 kilometer från *Finspång* och 10 kilometer från *Norsholm*, och att järnvägsbolagets styrelse är villig att tillförbinda en blivande stationsföreståndare vid *Skärblacks station* att, mot åtnjutande av vanligt arvode, sköta postgöromålen därstädes".

Någon tidtabell fanns inte tillgänglig då men presenterades sex veckor senare i det skick som illustrationen på nästa sida visar. Järnvägsbolaget ville omgående få besked om hur stort utrymme i vagn som önskades för postbefordran på järnvägen. Brevet föranledde poststyrelsen att remittera ärendet till postinspektionen med begäran om svar på utrymmesbehovet samt "huruvida icke nuvarande postlinjen *Okna—Vånga* lämpligen må kunna inskränkas till linjen *Skärblacks—Vånga*". Handläggaren i poststyrelsen hade dessutom vissa funderingar och tillförde följande minnesanteckning: "komma icke möjligen att anordnas genomgående tåg å linjen *Pålsboda - Finspång - Norsholm - Västervik*".

Linje	Stationer	Daglig			Post	Daglig	Stationer	Daglig		
		N:1	N:3	N:5				N:4	N:2	N:6
6	Pålsboda	7:50	1:30	8:50	12:30	Norsholm	8:15	1:30	9:30	12:30
30	Skönnarbo	8:10	1:40	9:10	12:50	Skönnarbo	8:35	1:40	9:35	12:50
36	Sonstorp	8:30	2:00	9:30	1:10	Sonstorp	8:55	2:00	9:55	1:10
33	Hjortqvarn	8:50	2:20	9:50	1:30	Hjortqvarn	9:15	2:20	10:15	1:30
41	Hellestad	9:10	2:40	10:10	1:50	Hellestad	9:35	2:40	10:35	1:50
45	Svennevad	9:30	3:00	10:30	2:10	Svennevad	9:55	3:00	10:55	2:10
48	Skönnarbo	9:50	3:20	10:50	2:30	Skönnarbo	10:15	3:20	11:15	2:30
58	Sonstorp	10:10	3:40	11:10	2:50	Sonstorp	10:35	3:40	11:35	2:50
75	Hjortqvarn	10:30	4:00	11:30	3:10	Hjortqvarn	10:55	4:00	11:55	3:10
81	Hellestad	10:50	4:20	11:50	3:30	Hellestad	11:15	4:20	12:15	3:30
85	Svennevad	11:10	4:40	12:10	3:50	Svennevad	11:35	4:40	12:35	3:50

Pålsboda - Finspong och Finspong - Norsholms Järnvägar
 Postbefordran från och till den 1 Oktober 1885

Finspong - Skönnarbo 1885
 Postbefordran

Postinspektionen var färdig med sin preliminära utredning och kunde redovisa denna i ett brev till poststyrelsen den 18 september 1885. Det konstaterades inledningsvis,

"att järnvägslinjerna Pålshoda-Finspång och Finspång-Norsholm komma att trafikeras var för sig;

att, då över linjen Finspång-Norsholm torde komma att befordras en större del av den betydliga paketpost, som utgår från Finspång, det synes bliva nödigt att för posttransporterna mellan Finspång och Norsholm använda postiljonskupé, upptagande fjärdedelen av en passagerarevagn, för vilken, befordrad varje dag med två tåg i vardera riktningen, kostnaden per år belöper sig till 3.285 kronor;

att, därest Kungl. Generalpoststyrelsen finner skäligt besluta anordnandet av postbefordran förmedelst postiljonskupé å linjen Finspång-Norsholm, järnvägsbolaget har för avsikt att härför använda en Pålshoda-Finspångs järnvägsbolag tillhörig postiljonskupé, intilldess postiljonskupé hinner inredas uti en passagerarevagn, tillhörig Finspång-Norsholms järnvägsbolag,

att, sedan vid Skärblacks järnvägsstation anordnats poststation, gångposten emellan Okna och Vånga poststationer utan olägenhet kan inskränkas till den 8 kilometer långa linjen Skärblacks-Vånga".

Mellan raderna tycker man sig kunna skönja att de båda järnvägsbolagen inte bara samarbetade utan också hade gemensamma styrelserepresentanter. De båda bolagen hade också gemensam administration men tycktes utågera vart och ett för sig.

Postverkets möjlighet att spara in på utgifter i olika former framgår av det sista stycket i det långa citatet. Förverkligandet av denna besparing redovisade postinspektionen med ett förslagskontrakt om postföring på den avkortade linjen med arbetaren Lars Magnus Pettersson i Kullsåter, Vånga. En krona blev hans ersättning för var tur fram och åter mellan Skärblacks och Vånga, en postföring som fullgjordes med två turer per vecka.

Till "trafikanters bekvämlighet" önskade postinspektionen också rätt att sätta upp en brevlåda för avgående post vid Lövhagens (Ljusfors') anhaltstation. Den skulle tömmas av postiljonen ombord på tågen nr 1, 4, 5 och 6.

Förändringen krävde också viss personalförstärkning och postinspektionen fick bifall på hemställan att anställa "en extra vaktbetjänt för att tjänstgöra inom postiljonskupén å linjen Finspång-Norsholm, ävensom för att besörja de posttransporter mellan järnvägsstationen och postkontoret i Finspång, som icke kunna av de å linjen Pålshoda-Finspång tjänstgörande vaktbetjänterna verkställas".

Järnvägssträckan Finspång-Norsholm öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1885. Då genomfördes också de ovan relaterade förändringarna, men den postiljonskupé som ägdes av det sydliga bolaget blev inte färdig att sättas in i trafik förrän den 6 november 1885.

Båda järnvägarna övertogs med 1896 års ingång av Norra Östergötlands järnvägar. Detta företag fick i augusti 1897 koncession för sträckan mellan Örebro Södra och Pålshoda samt i juni 1903 för sträckan Kimstad - Norrköping. Den förstnämnda av dessa båda delsträckor, 30 km lång, öppnades för allmän trafik den 5 januari 1901 och den andra, 17 km lång, fram till en provisorisk station i Norrköping den 3 juni 1906. Detta sista datum markerar sålunda fullbordandet av den järnväg, som är föremål för denna

skrift. I posttidtabellen, som återges nedan, saknas Norsholm på 4 km avstånd från Kimstad. Den stationen tillhörde stambanan och var ur bilden från 1896.

Örebro—Norrköping.

(Från och med den 3 juni 1906.)

		—	64 ⁶	—	Krylbo.....	10 ²	—
		4 ⁰	147	—	Hallsborg	54 ⁶	125 ⁶
Pkxp. 111	Brl.	Tdn.					
Tåg 1.	Tåg 3.	Skd.					
	Tåg 5.	Km.					
7 ⁰	2 ⁰	6 ⁰	—	Örebro (S.) 323, 324	3 ¹⁰	9 ⁹	
7 ¹¹		6 ¹⁶	6	Mark.....		8 ⁵⁹	
7 ¹⁶		6 ²⁴	9	Stortorp.....		8 ⁵⁴	
7 ²³		6 ³⁵	13	Hidingsta.....		8 ⁴⁷	
7 ³³		6 ⁴⁷	17	Qvissmaren.....		8 ³⁹	
7 ⁴⁰		6 ⁵⁸	21	Sköllersta.....		8 ³⁰	
7 ⁴⁶		7 ¹	24	Tarsta.....		8 ²⁴	
7 ⁵⁶	3 ³³	7 ²²	31	Pålshoda 202.....	1 ³⁷	8 ¹³	
	Plk. 239				Tåg 4.		
	Skd.				Brl.		
	Tåg 3.						
8 ¹¹	4 ¹⁰	—	—	Pålshoda.....	1 ⁷	7 ⁵⁸	
8 ²³	4 ²⁷	37	37	Svennevad.....	12 ⁵²	7 ⁴⁷	
8 ⁵⁴	5 ⁷	51	51	Hjortqvarn.....	12 ¹⁵	7 ²⁰	
9 ²¹	5 ⁴³	64	64	Skönmarbo.....	11 ³⁴	6 ⁵⁰	
9 ²⁴	5 ⁴⁸	67	67	Ljusfallshammar (ej f.)	11 ²⁰	6 ⁴²	
9 ³⁵	6 ³	71	71	Prestköp.....	11 ¹²	6 ³⁶	
9 ⁴⁸	6 ²⁴	76	76	Hellestad.....	10 ⁵⁵	6 ²⁵	
9 ⁵⁵	6 ³⁷	79	79	Sonstorp.....	10 ⁴⁰	6 ¹⁶	
10 ¹²	7 ⁰	89	89	Finspong.....	10 ¹²	5 ⁵⁸	
	Plk. 240				Tåg 4.		
	Skd.				Skd.		
	Tåg 3.				Plk. 239		
6 ⁵⁵	10 ¹⁶	7 ⁵	—	Finspong.....	9 ⁴⁷	5 ⁵⁴	
	10 ³⁰	7 ²¹	96	Dofverstorp.....	9 ²⁴	5 ³³	
	10 ⁴³	7 ⁴²	104	Ljusfors.....	9 ⁶	5 ²⁶	
	10 ⁵³	7 ⁵⁶	106	Skärblacks.....	9 ¹	5 ²¹	
8 ²	11 ³	8 ¹²	112	Kimstad 203.....	8 ⁴⁰	5 ⁸	
	11 ⁶	8 ³⁰	—	Kimstad.....	8 ³⁶	5 ⁵	
	11 ²²	8 ⁵⁸	119	Klinga.....	8 ⁹	4 ⁵⁰	
	11 ³³	9 ²⁸	125	Kneippbaden (ej f.)..	7 ⁵⁴	4 ⁴¹	
		9 ⁴⁰	129	{Norrköping Ö 203,}	7 ³⁵	4 ³⁰	
				{ 221, 222.....}			
					Tåg 4.		
					Plk. 240		
					Tåg 2.		
					Pkxp. 111		

Den ca 30 km långa sträckan mellan Örebro och Pålshoda, som kunde tas i bruk för allmän trafik den 5 januari 1901, medförde vissa förändringar i poststationsnätet i Närke. Detta framgår bl a av det nedan återgivna utdraget ur poststyrelsens första cirkulär för 1901.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS
1901. CIRKULÄR. N^o I.

(I. Tilldelas jemväl poststationerna.)

1.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 5 innevarande månad, då järnvägslinien Örebro—Pålshoda upplätes för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda linie belägna trafikstationerna *Mark, Stortorp, Hidingsta, Sköllersta* och *Tarsta* inom Örebro län.

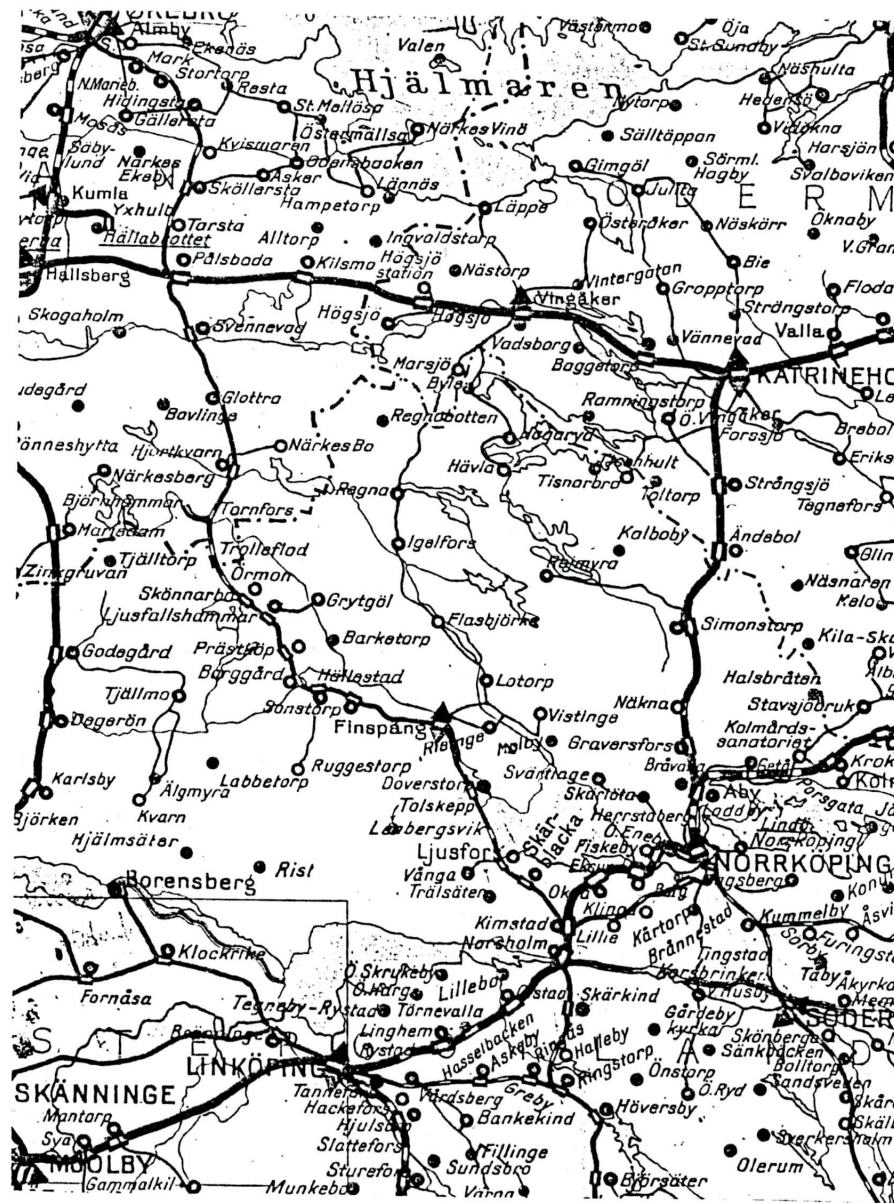
Samtidigt indragas deremot de nuvarande, inom nämnda län belägna poststationerna *Norrbyås* och *Sköllersta*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 4 januari 1901.

F. H. SCHLYTERN.

Albert Boström.

Som framgår av texten innebar förändringen inte bara, att fem förenade post- och järnvägsstationer tillkom. Två lantpoststationer blev också indragna, *Norrbyås* och *Sköllersta*. Den sistnämnda flyttades bara till järnvägsstationen med samma namn, kan man säga. För *Norrbyås* var det egentligen samma sak, men här kunde datumstämpel och sigill inte flyttas till den närmaste järnvägsstationen, utan nya sådana måste tillverkas med gravyren *Hidingsta*.

Vad slutligen gäller den allra sista delen av smalspårsbanan, den som knöt *Norrköping* samman med *Örebro*, tillkom på denna poststationen i *Klinga* den 3 juni 1906 och *Lillie* den 1 december 1906. Därmed är vi klara för att påbörja den tänkta färden med korta blickar på var och en av stationerna och närliggande orter från norr till söder.



Detta är ett utdrag ur 1939 års utgåva av järnvägs-, post- och telekartan.

1901-01-01--1940-03-31

Mark

Carl Gustaf Fritzell fick ta ansvar för både post och järnväg i Mark, när järnvägen öppnades för allmän trafik den 5 januari 1901. Hans arbetsgivare var Norra Östergötlands järnvägar, dvs det bolag som med 1896 års ingång övertog de båda äldre bolagen Pålshoda-Finspongs Jernväg och Finspong-Norsholms Jernväg och nu kunde knyta samman Örebro med södra stambanan.

För sysslan med posten fick Fritzell ett årsarvode på 180 kr. I september 1903 tog Carl Eric Ericsson över, följd i april 1907 av Karl Theodor Eriksson. Svante Gideon Nilsson kan nämnas som en av dennes efterföljare bland dem som betjänade postkuderna i Mark, innan poststationen drogs in med mars månads utgång 1940.

1901-05-01--1947-03-31

Stortorp

I Stortorp fick Ernst August Jakobsson inleda raden av järnvägsmän som också hade ansvar för den lokala postservicen. Han följdes i februari 1904 av Hugo Alexander Graff, som dessförinnan hade haft motsvarande befattning i Tarsta. Årsarvodet för själva postsysslan var då ännu 180 kr men efterföljaren Gustaf Henning Karlsson fick, räknat från maj 1904, uppleva en retroaktiv höjning av årsarvodet till 240 kr efter 1905 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer. 1914 års reglering av samma anledning medförde att årsarvodet höjdes till 300 kr.

Efter poststationens indragning med mars månads utgång 1947 blev ersättningen ett postombud, som utväxlade med poststationen i Hidingsta. Postombudet avvecklades med oktober månads utgång 1954.

Norrbys 1875-01-01--1901-01-04
Hidingsta 1901-01-05--1962-05-26

Hidingsta

När järnvägen togs i bruk för allmän trafik blev lantpoststationen i **Norrbys** indragen. Denna hade inrättats i samband med kronobrevbäringsreformen i Örebro län vid 1875 års ingång, då organisten Anders Erik Eriksson hade blivit föreståndare. Hans årsarvode på 150 kr hade höjts till 200 kr, räknat från och med juni 1899. I det då utfärdade kontraktet fanns en klausul om att han utan föregående uppsägning skulle frånträda sin befattning, om en järnvägsanläggning medförde att poststationen kunde dras in.

Norrbys socken fick sålunda ersättning för sin i kyrkbyn förlorade poststation genom att en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Hidingsta. Där blev Oskar Richard Albanus Eriksson ansvarig för postgöromålen med 300 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete, Det höjdes till 360 kr från juli 1902. Genom 1905 års allmänna reglering av järnvägspoststationsföreståndares arvoden steg det till 420 kr, vartill kom 240 kr i biträdesarvode. Detta var oförändrat vid 1914 års reglering, men Eriksson fick då också 60 kr om året i form av ett s k extra biträdesarvode.

Poststationen i Hidingsta drogs in den 26 maj 1962 i samband med att all trafik lades ner på sträckan Örebro S - Hjortkvarn.

1902-02-01--1939-10-31

Kvismaren

Det fanns inte någon överenskommelse mellan posten och järnvägsbolaget om postservice i Kvismaren, när järnvägen öppnades för allmän trafik. En poststation inrättades emellertid där enligt poststyrelsens beslut den 7 januari från den 1 februari 1902 med Gustaf Robert Freij som ansvarig. Bland hans efterträdare fanns Adolf David Pettersson (1903-1907), Henning Filip Hellström (1907-1911) och från juni 1911 Oskar Emil Carlsson. Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1939.

Sköllersta

Kronobrevbäringsreformen i Örebro län medförde tillkomsten från 1875 års ingång av en poststation i Sköllersta med organisten Andreas Nygren som föreståndare. Han fick 200 kr i årsarvode. Detta var oförändrat när organisten Andreas Wilhelm Hellström tog över ansvaret för poststationen i februari 1893 men höjdes till 240 kr från oktober 1898.

Detta hade organisten Hellström inte glädje av så värst länge, för han måste enligt formuleringen av en klausul i kontraktet avstå från poststationen med järnvägens tillkomst. Poststationen flyttades sålunda den 5 januari 1901 till järnvägsstationen, där Nils Olof Orre blev ansvarig för postgöromålen. För detta fick han ett årsarvode på 360 kr, vilket höjdes till 420 kr från och med maj 1902. Utvecklingen gick snabbt med stor trafikökning och 1905 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för järnvägsstationer gav honom en höjning av ersättningen för själva postsysstan till 600 kr om året jämte ett biträdesanslag på 360 kr.

I längden skulle det inte gå att ha post och järnväg förenade i Sköllersta. Efter skilsmässa blev Nils Holger Karlsson föreståndare den 1 oktober 1952 för poststationen och kunde redan den 1 februari 1952 glädja sig över att vara föreståndare för en postexpedition. Generella omorganisationer under 1970-talet medförde att postexpeditionen med ny terminologi kallades lokalpostkontor. Förleden "lokal" slopades med 1986 års ingång. I takt med att penningströmmarna via posten minskades i kontokortsfloden och nya betalningssystem infördes fanns det inte underlag för ett postkontor på 1990-talet. Det drogs in men i projekt "Nät 92" kunde det öppnas på nytt 1995, men då i form av "post-i-butik" på Klockarevägen 22.

1905-01-05--1950-03-31

Tarsta

Hugo Alexander Graff fick i järnvägsstationen ta ansvar för postgöromålen i Tarsta, när järnvägen öppnades för allmän trafik den 5 januari 1905. Han följdes redan i februari 1904 av Ernst August Jakobsson, som dessförinnan hade varit föreståndare för poststationen i Stortorp.

Tarsta hörde till de mindre poststationerna och poströrelsen upphörde där nära nog tolv år innan tågtrafiken upphörde på delsträckan mellan Örebro och Hjortkvarn. Dess sista dag som poststation var den 31 mars 1950.

Pålsboda

I Pålsboda skar smalspårsbanan västra stambanan. Den överenskommelse mellan postverket och styrelsen för Statens järnvägsbyggnader som omtalas på sid 2, medförde att en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Pålsboda redan den 16 februari 1863. Det var statsbanans personal som ansvarade för samhällets postservice, däribland (i kronologisk ordning) Victor Ferdinand Pettersson, H F Pettersson, A Tullström, C W Fagerskiöld, Nils Anders Axel Algermon af Ekenstam, Oscar Arvid Högström, Nils Gotthard Bergqvist och (från april 1913) Karl Johan J:son Nordenmark.

Den kraftiga trafiken tvingade fram skilsmässa mellan post och järnväg. Till föreståndare för den fristående poststationen antogs den 1 oktober 1940 Ebba Laura Charlotta Ekdahl. Hon fick titeln stationsmästare genom att poststationen höjdes till postexpedition den 1 mars 1949.

Ny terminologi i samband med 1970-talets omorganisationer medförde att postexpeditionen kallades postkontor, vars chef, när detta skrivs 1996, ansvarar för service till drygt 2100 hushåll inklusive dem med postadress Sköllersta och Hjortkvarn.

1874-09-21--1964-09-30

Svennevad

Vi har nu lämnat den del av järnvägen mellan Örebro och Norrköping som tillkom på ett relativt sent stadium. Från skärningspunkten med västra stambanan i Pålsboda sträckte sig järnvägen söderut till Finspång, en sträcka som hade öppnats för allmän trafik redan den 21 september 1874. Som framgår av texten på s.4, hade järnvägsbolagets ledning inte från början tänkt sig en poststation i Svennevad. Trafikanterns önskemål ledde emellertid till att en sådan kunde öppnas även där redan från tågtrafikens start. Sålunda fick stinsen Karl Andersson från den 21 september 1874 ansvara för postservice i Svennevad. Han fick enligt poststyrelsens beslut den 11 september 240 kr om året för bestyret med posten. Det höjdes vid 1896 års ingång till 360 kr.

Karl Anderssons efterträdare blev i september 1903 Carl Gustaf Fritzell, då med ett årsarvode på 420 kr. Till detta kom 240 kr i biträdesanslag. I etapper höjdes beloppet i takt med trafikens utveckling och blev enligt 1906 års reglering 480 + 300 kr och efter 1914 års reglering 540 + 360 kr.

Poststationen fanns kvar även efter tågtrafikens nedläggning på sträckan fram till Hjortkvarn den 27 maj 1962, men den ersattes med lantbrevbäring med september månads utgång 1964.

1936-04-01--1962-05-26

Glottra

En poststation fanns i Glottra från den 1 april 1936. Den drogs in den 26 maj 1962 i samband med nedläggning av trafiken på järnvägen.

Hjortkvarn

1866-12-01--

Ett regeringsbemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860 blev grunden till att poststationer började inrättas ett år senare som komplement till det då glesa nätet av postkontor. Bemyndigandet formulerades på så sätt att *"å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition"*.

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Kungörelser från länsstyrelserna lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer. Sedan varje ny ansökan prövats kunde så småningom poststationerna inrättas, de första den 15 februari 1861.

Det började i liten skala men efter hand kom fler och fler ansökningar. En sådan ledde till att en poststation öppnades den 1 december 1866 i Hjortkvarn med hyttinspektorn Eduard Lundqvist som föreståndare. Två dagar efter att järnvägen tagits i bruk för allmän trafik flyttades poststationen den 21 september 1874 till järnvägsstationen. Där tog stinsen Carl Gustaf Johnsson över ansvaret för posten, då med 400 kr i årsarvode. Han fick se lönen för själva postsyslan höjd till 480 kr i juni 1890. Sedan Johan August Johansson Ljungh tagit över i april 1903, kunde denne glädja sig över resultatet av 1903 års allmänna reglering av arvoden. Den resulterade i att hans årsarvode höjdes till 600 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 420 kr. Efter hand blev det ännu bättre och efter 1914 års reglering fick Johansson Ljungh dessutom 60 kr i s k extra biträdesanslag.

Utvecklingen blev mycket gynnsam för posten och så småningom måste post och järnväg skiljas åt. Rut Sofia Karlsson antogs den 1 juni 1949 till föreståndare för den från järnvägen skilda poststationen. Den 1 oktober 1951 höjdes poststationen dessutom till status av postexpedition och Rut Sofia följde med och fick titeln stationsmästare.

1970-talets rivande utveckling ledde till en riksomspännande generell omorganisation med bl a ny terminologi som gav postexpeditionen benämningen lokalpostkontor. Prefixet lokal slopades 1986 men minskad penningomsättning m m har medverkat till att postkontoret numera blott fungerar som ett s k utlämningsställe.

På vår tänkta resa mellan Örebro och Norrköping lämnar vi nu Närke. Mera information om poststationerna **Hidingsta, Kvismaren, Sköllersta, Tarsta, Pålsboda, Svennevad, Glottra och Hjortkvarn** finns att läsa i posthistorisk skriftserie nr 238 *"Posthistoria från Hallsbergs kommun"*.

Örmon

Ej poststation

Järnvägen passerar gränsen till Östergötland. Där möter vi en station med namnet Örmon. Vid denna öppnades inte någon poststation. Vid en genomgång 1883 av järnvägsstationer, som ännu inte var förenade med poststationer, fördes bl a Örmon på tal. Postinspektorn i centrala distriktet skrev den 6 april 1883 bl a följande till poststyrelsen: *"Örmons station vid Pålsboda-Finspångs järnväg, belägen i en nästan obebyggd skogstrakt, hålles tidtals, eller då Skönnarbo bruks masugn icke drives, stängd för trafik. Skönnarbo bruk jämte närboende befolkning, som kan antagas hava någon fördel av en poststation vid Örmon, anlitar nu för sin postutväxling Skönnarbo station, till vilken avståndet lär vara endast 1/8 mil längre än till Örmon. Vid Örmons station kan väl erhållas lokal för en poststation likasom ock stationsföreståndaren lämpligen kan åtaga sig dess skötande, men den årliga inkomsten av brevväxlingen torde utöver Skönnarbo bruks postporto, som under senare tider ej överskridit 120 kronor per år, icke kunna beräknas högre än 25 à 30 kronor"*. Postinspektören avslutade brevet med förmodandet att *"Kungl. Styrelsen behagade finna att vid denna station inte för närvarande förefinnes något verkligt behov av poststations anordnande"*.

Örmon kom varken då eller senare att hamna i postanstaltsförteckningen.

1874-09-21--1959-07-31

Skönnarbo

I Skönnarbo fick stationsföreståndaren Carl Gustaf Reinhold Dalman från den 21 september 1874 ansvaret för posten med 240 kr i årsarvode inledningsvis. Bland hans efterträdare fanns Gustaf Adolf Andersson (1892-1909) och från 1909 Adolf David Pettersson. Bland de följande järnvägsanställda som ansvarade för postservice till poststationens indragning med juli månads utgång 1959 finner vi: Thure Rickard Andersson (1919), Karl Theodor Ericson (1919-1933), Carl Uno Ericson (1933-1940) och Ingeborg Evelina Isacsson (1940-1959).

Karlsson. Postinspektionen sände ansökan vidare till poststyrelsen den 29 januari 1904 med tillstyrkan till bifall och poststyrelsen beslöt i enlighet därmed den 2 februari 1904 för tillämpning från den 1 mars. Namnet på den nya poststationen fastställdes till Ljusfallshammar.

Ljusfallshammar

Jag har visat, hur det föll sig naturligt att järnvägsstationer förenades med poststationer. Så blev emellertid inte fallet med järnvägsstationen i Ljusfallshammar förrän i ett ganska sent skede. När poststyrelsen efter framställning hade gått med på att låta öppna en poststation i Ljusfallshammar den 1 mars 1904, förlades den, som det stod i styrelsens cirkulär nr VII, "i omedelbar närhet av den å järnvägslinjen Pålsboda-Finspong belägna hållplatsen".

Detta speglades i den samtidigt utgivna tidtabellsändringen genom att efter ortens namn utsattes beteckningen (ej f.), dvs ej förenad. Bakom tillkomsten av poststationen låg emellertid åtskillig skriftväxling. Grytgöls Bruks AB skrev sålunda den 28 november 1903 till poststyrelsen och påtalade den långa väg de hade till Skönarbo station vid Pålsboda-Finspångs järnväg. Efter en lång förklaring om hur viss lättnad kunde nås genom tillmötesgående av järnvägspersonal vid Ljusfallshammar på ca 5 km avstånd från Grytgöl, anhölls i brevet "om en poststations inrättande vid Ljusfallshammars hållplats vilken station såsom varande belägen på Ljusfalls bys ågoområde för korthetens skulle lämpligen kunde benämnas Ljusfall, och där föreståndaren för Mek. Verkstaden är villig att förestå poststationen mot ett arvode av 180 kr per år. Av Pålsboda-Finspångs Jernvägs trafikchef hava vi erhållit tillstånd att tågen få göra så långt uppehåll som erfordras för att emottaga och avlämna post, vilket tillstånd dock f n ej är behövt, när alla tågen ändå stanna vid Ljusfallshammar".

Det till poststyrelsen adresserade brevet lämnades till postmästare Johan Emanuel Asp i Finspång, som skickade det vidare till postinspektionen sedan han låtit poststationsföreståndaren i Skönarbo uttala sig. Där tjänstgjorde då Gustaf Andersson, som emellertid ansåg att "för Grytgöls Bruks AB tycks icke bliva särdeles stor vinst eller av nöden påkallad att få postanstalt vid Ljusfallshammar". Efter redovisning av en beräknad frimärksförsäljning på grundval av brukets postmängd tillade han emellertid:

"Lämnas garanti av de sökande till Generalpoststyrelsen att posten skötes för det begärda ringa arvode för år, samt inga lokalutgifter för postverket anses det bliva fördel för verkstaden om ny postanstalt bliver vid Ljusfallshammar för undvikande av postbud den ringa väglängden 3 km".

Man kunde naturligtvis inte vänta sig någon entusiasm från Gustaf Andersson för inrättande av en ny poststation, som skulle beröva honom en god del av underlaget för hans arvode. Men postmästare Asp i Finspång skrev vid sin överlämning av ärendet till postinspektionen att han fann "den gjorda framställningen billig och lämplig".

Postinspektionen lät Asp komplettera ansökan på ett par punkter, däribland bekräftelse på att det inte fanns någon lämplig järnvägsfunktionär i Ljusfallshammar som poststationsföreståndare. Expeditionen vid hållplatsen sköttes av en banvakt och någon annan expeditionslokal än ett godsmagasin fanns inte. Därför föreslogs att uppdraget såsom poststationsföreståndare skulle anförtros åt disponenten vid Ljusfallshammars mekaniska verkstad, Elion

Örebro—Norsholm.

(Från den 1 mars 1904.)

Pkkp. 111		Tdn. Skd.	Km.			
Tåg 1.	Tåg 5.					
8 ⁵	5 ³⁰	—	—	Örebro (S.) 323, 324	9 ³⁰	9 ⁴⁰
8 ²⁰	5 ⁴⁹	6	6	Mark	9 ¹⁶	9 ²⁶
8 ²⁷	5 ⁵⁸	9	9	Stortorp	8 ¹⁰	9 ¹⁹
8 ³⁶	6 ¹¹	13	13	Hidingsta	8 ⁰	9 ¹⁰
8 ⁴⁷	6 ²⁴	17	17	Quissmaren	7 ⁴⁸	8 ⁵⁹
8 ⁵⁶	6 ³⁷	21	21	Skollersta	7 ³⁴	8 ⁴⁵
9 ⁴	6 ⁴⁸	24	24	Tarsta	7 ²²	8 ³⁷
9 ²⁰	7 ⁵	31	31	Pålsboda 202	7 ⁵	8 ²²
	Plk. 239					
	Skd.				Tåg 6.	
	Tåg 3.				Br. 1)	
9 ⁴⁵	4 ²⁰	—	—	Pålsboda	2 ¹³	7 ¹⁰
10 ¹	4 ³⁷	37	37	Svennevad	1 ⁵⁸	7 ²⁵
10 ⁴²	5 ²¹	51	51	Hjortqvarn	1 ¹⁸	6 ⁴⁸
11 ¹⁶	6 ⁰	64	64	Skönarbo	12 ³³	6 ⁴
11 ²⁴	6 ⁸	67	67	Ljusfallshammar		
				(ej f.)	12 ²⁰	5 ⁵³
11 ³³	6 ²¹	71	71	Prestköp	12 ¹⁰	5 ⁴³
11 ⁵¹	6 ⁴²	76	76	Hellestad	11 ⁴⁹	5 ³⁷
12 ²	6 ⁵⁵	79	79	Sonstorp	11 ³¹	5 ¹⁵
12 ²⁵	7 ²⁰	89	89	Finspong	11 ⁰	4 ⁵⁰
					Tåg 4.	
					Skd.	
					Plk. 239	

Detta är en kopia av den övre delen av posttidtabellen för tågen mellan Örebro och Norsholm från den dag då poststationen i Ljusfallshammar öppnades. Beteckningen (ej f.) efter namnet innebär att poststationen inte var förenad med järnvägen.

Det var betungande för Elion Karlsson att sköta posttjänsten vid sidan om sitt ordinarie arbete och hans försök att få bättre villkor lyckades. Sålunda höjdes årsarvodet till 500 kr från den 1 september 1908. Handlanden Erland Olsson tog över poststationen den 1 maj 1916.

Under drygt fem år fanns poststationen i affären men den 15 december 1921 flyttades den till järnvägsstationen (diarienummer 1 b 2779/21). Där fick järnvägspersonalen ta över ansvaret för samhällets postservice, en anordning som kom att vara så länge att den uppmärksammades i pressen. Enligt tillgängliga förteckningar fungerade följande järnvägsanställda som poststationsföreståndare: Thure Rickard Andersson (1921-1926), John Erik Nilsson (1926-1948), Knut Thorsten Castne (1948-1950), Gunnar Ekfeldt (1950-1957) och Bror Axel Olof Häggström därefter. Den siste stinsen i Ljusfallshammar blev Gösta Berggård (från 1966).

I samband med tidtabellskiftet i maj 1977 lades styckegodstrafiken mellan Finspång och Ljusfallshammar ned och kvar blev ett godsombud. Berggård blev i samband därmed friställd från SJ, under tre månader tjänstledig så att han fram till och med september kunde sköta postsysstan i stationshuset. Om detta fick han ett avtal direkt med postverket och den formella föreningen mellan post och järnväg upphörde sålunda.

Det blev allvar av den till synes självklara lösningen med indragning av poststationen, men den kunde genomföras först efter omfattande protester, inte minst från näringslivet. Som ett litet plåster på såren, om man så får säga, medgav poststyrelsen att adressen Ljusfallshammar fick behållas.

Grytgöl, varifrån initiativet kommit om en poststation i Ljusfallshammar, fick en egen poststation den 1 juli 1925 med samtidig indragning av poststationen i Rommetorp. Jag lämnar därför plats åt några uppgifter om

Grytgöl

1925-07-01--1989-11-24

Kapten Arvid Burén antogs formellt till föreståndare för poststationen i Grytgöl, som öppnades med juli månads ingång 1925 i brukskontoret vid ändpunkten av postföringslinjen Ljusfallshammar-Grytgöl. Postsysstan skötes av ett biträde åt Burén, som emellertid förklarade sig personligen stå ansvarig för skötseln. Han hade också kontrakt om postföringen från och till Ljusfallshammar.

Den 1 maj 1925 övertog Marianne Eugenia Söderqvist poststationen, följd redan den 1 oktober 1954 av Karna Landerholm. Hon var i tjänst tre år och efterträddes den 1 oktober 1957 av Ragnar Arne Isacsson, som varit lantbrevbärare i Skönarbo. Han avled den 14 juli 1957 och som vikarie insattes nu lantbrevbärare Olle Malkolmsson i Ljusfallshammar.

Rationaliseringsvågen på 1970-talet var på vippen att medföra indragning av poststationen i Grytgöl, men motståndet från postkunderna var starkt. En senare förlängd "nådatid" till juli 1977 medgavs i oktober 1975 efter förhandlingar. Temporärt blev "slutet på visan" den gången att poststationen organiserades som ett postställe med inskränkning av öppethållandetiden från fyra till en timme om dagen från och med maj 1978. Olle Malkolmsson fick då ikläda sig rollen som lantbrevbärare i Grytgöls samhälle till de närmare 300 berörda hushållen. Dessutom skötte han expeditionen vid poststället under dess öppethållande.

Inte oväntat medförde nästa omorganisation att poststället rationaliserades bort. Malkolmssons effektiva lantbrevbärning med värdeförmedling hade lett till att poststället inte utnyttjades särskilt mycket. Dess sista dag blev den 24 november 1989.

1876-02-01--1962-05-26

Prästköp

Efter hand tillkom flera förenade post- och järnvägsstationer utmed Pålsboda - Finspångs järnväg. En tidig sådan var den i Prästköp, där järnvägens stationsmästare Carl Johan Johansson fick ansvar för både post och järnväg med februari månads ingång 1876. Han var i tjänst under mer än 28 år och kunde glädja sig åt att hans ursprungliga årsarvode för själva postsysstan, 240 kr, höjdes till 300 kr med 1896 års ingång och till 420 kr efter 1903 års allmänna reglering.

Hans efterträdare blev i maj 1904 Adolf David Pettersson. När han flyttades till Kvismaren från den 1 september 1917, övertog Oskar Emil Carlsson sysstan, just kommen från Kvismaren, där han tjänstgjort sedan maj 1911. Carlsson fick pension från december 1938 och därefter har följande järnvägsanställda ansvarat för posten i Prästköp till poststationens indragning den 27 maj 1962: Knut Thorsten Carlsson-Castne (1938-1950), Sven Erik Lindberg (1950-1852), Nils Henry Andersson (1953-1959) och Margit Märta Viola Holmgren (1959-1962).

1933-09-01--1965-06-30

Därefter namn Hällestad

Borggård

En framställning från Borggårds Bruk om att en poststation skulle inrättas där (diarienummer 1 b 1932/1990) ledde till poststyrelsens beslut att efter samråd med styrelsen för Norra Östergötlands Järnvägar inrätta en poststation vid järnvägsstationen från den 1 september 1933. Den låg i den lilla byggnad, som före 1933 hade varit hållplats. Till föreståndare antogs Hilda Augusta Karlsson. En vikarie, Hilda Elisabet Olsson, fick rycka in för henne i maj 1937 tills nästa ordinarie föreståndare, Agda Elvira Gustafsson, kunde ta över den 1 juli samma år.

18 år senare skildes post och järnväg åt den 1 juni 1965 formellt, men poststationen var länge kvar i stationshuset. Dess namn ändrades dock till **Hällestad**. Som förvaltningspostkontor och senare som lantpoststation hade Hällestad en historiskt intressant bakgrund. Mera om denna finns att läsa i posthistorisk skrift nr 275, "*Posthistoria från Finspångs läns härad*".

Med trafiköppningen på den 38 km långa delsträckan Hjortkvarn-Finspång blev lantpoststationen i Hällestad emellertid indragen. Den flyttades till järnvägsstationen, där stationsinspektoren Emil Gustav Bergman fick ta över postservicen med ett årsarvode av 300 kr för denna del av sitt arbete. Han följdes av G E Bergström, J Rydeberg och Johan Gustaf Lokrantz. Från 1896 års ingång höjdes årsarvodet för själva postsysstan till 360 kr. Det var då som Norra Östergötlands Järnvägs AB övertog trafiken.

Lokrantz' vikarierande efterträdare K Andersson fick nytta av 1902 års allmänna reglering av postarvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer som medförde ytterligare ökning med 60 kr och genom följande års reglering till hela 600 kr. Därtill kom ett biträdesanslag med 360 kr. Ännu bättre blev det efter hand för efterträdaren den 1 juli 1911, stationsinspektorn Gunnar Fredriksson.

På delsträckan mellan Hjortkvarn och Finspång lades persontrafiken ned den 27 maj 1962. Poststationen flyttades den 1 juni 1965 till Borggårds samhälle vid indragning av den förenade post- och järnvägsstationen i Borggård.

Litet mera komplicerat var det, åtminstone formellt. Det hette nämligen i beslutet att poststationen i Borggård skildes från järnvägsstationen vid den tidpunkten och namnändrades till Hällestad. Enligt ortstämpelkatalogen ägde denna förändring rum den 1 juli 1965. "Skilsmässan" i Borggård var inte synlig för kunderna på annat sätt än genom namnändringen. Ehuru skild från järnvägen fanns poststationen nämligen tills vidare kvar i stationshuset men med namnet Hällestad och sköttes inte längre av järnvägsanställda.

Den 7 mars 1987 flyttade posten emellertid in i nya fina lokaler. Detta var förberett till den 1 februari, men i posthistoria som Lars-Erik Thorsell hade utarbetat, fann postens tjänstemän det vara lämpligt att anpassa flyttningsdatum till 225-årsjubileet. Postkontoret, som termen var nu, hamnade nära nog på samma plats där det funnits på 1800-talet, nära kyrkan intill riksväg 51, dvs stora vägen mellan Norrköping och Örebro. Det var en flyttning på omkring tre kilometer. Då var det postmästare Stina Lindberg som svarade för rulljangsen. När detta skrivs 1996, är Lotta Santesson ytterst ansvarig för service till de drygt 1000 hushåll, som har postadress Hällestad. Hon är också ansvarig för postkontoret i Finspång, en följd av genomförd divisionalisering.

1874-09-21--1966-03-31

Sonstorp

Samtidigt med att järnvägen öppnades för allmän trafik inrättades också en poststation i Sonstorp, en ort som trafikmässigt fick en mera positiv utveckling än i ett tidigare avsnitt nämnda Skönarbo. Till föreståndare för poststationen antogs järnvägens stationsmästare J Rydeberg, följd av Per Gustaf Johansson 1876. Efter åtta månader som poststationsföreståndare i Kvismaren tog Gustaf Robert Freij över i oktober 1902 och stannade kvar till sin pensionering med maj månads utgång 1937. Därefter ansvarade Johan Edvin Johansson för posten (1937-1944), följd av August Bernhard Johansson (1944-1947), Karl Uno Eriksson (1947-1954), Curt Lennart Grönberg (1954-1955), Carl-Erik Malmberg (1955-1960) och Ingeborg Evelina Isacsson (1960-1961).

Samarbetet mellan post och järnväg på det lokala planet upphörde den 27 maj 1962 och lantbrevbäraren på linjen Sonstorp-Jägestorp Karl Erik Joel Karlsson anställdes som poststationsföreståndare. När han slutade redan med juli månads utgång 1963, uppehölls befattningen på vakans av Kerstin Johansson till poststationens indragning med mars månads utgång 1966.

Som komplement till den då från Finspång utgående lantbrevbäraren öppnades ett postombud i Sonstorp. Detta anlätades i tämligen stor utsträckning och blev med april månads ingång 1980 organiserat som ett postställe, vilket till och med hann få termen postkontor vid 1986 års ingång, fem månader innan det drogs in. Handlanden Karl Erik Jansson svarade för postombudet-poststället 1966-1980 och därefter fanns avtal med Sjöbergs Efr.

1870-04-01--

Finspång

Postkontoret i Finspång var inte förenat med järnvägsstationen och postmästarna där hade i stort sett inte mera med järnvägen att göra än att svara för att de lokala transportererna fungerade samt inspektera de underlydande poststationer som var förenade med järnvägsstationer.

I avsnittet om Hjortkvarn har jag kort nämnt om bakgrunden till poststationer på landsbygden. Man hade kunnat tänka sig att en sådan postanstalt skulle öppnas i Finspång. Men så var det inte. För Finspång använde poststyrelsen inte sin egen befogenhet utan gjorde en framställning till regeringen om inrättande av ett fullständigt postkontor. Resultatet speglas i poststyrelsens cirkulär nr den 24 februari 1870, enligt vilket en postexpedition med paketinrättning skulle öppnas i Finspång den 1 april 1870. Vi skall inte fästa oss så mycket vid beteckningen "*postexpedition*". Så kallades den lägre klassens postkontor under perioden 1850-1881. Beteckningen *postexpedition* kom igen i en helt annan betydelse 1920.

Föreståndare för den lägre klassens postkontor (*postexpeditionerna*) hade under perioden 1850-1881 titeln *postexpeditör*. Edvard Klingius fick sålunda denna titel när han utnämndes till chef för postkontoret i Finspång från dess tillkomst den 1 april 1870. Han fick uppleva den förändring som innebar att beteckningen *postexpedition* försvann ur vokabulären, innan han efter befordran till Sala lämnade över 1884 till Georg Wilhelm Theophilus Hagelin (1884-1895).

Efter Georg Hagelin upptar postmästarlängden i Finspång följande ordinarie innehavare av tjänsten till dess postkontoret miste sitt förvaltningsområde och organiserades som s k ortpostkontor i 1970-talets virvlande förändringar: Johan Emanuel Asp (1896-1919), Nils Danils (1919-1936), Carl Knut Uddo Palmqvist (1936-1948), Tor Gustaf Lorentz Stensson Settergren (1948-1956), Ivar Bertil Parking (1956-1961), Ragnar Lorentz Larsson (1962-1966), Majken Ryberg (1966-1974), Sven Anders Roland Johansson (1975-1980) och därefter Arne Birger Melin. Bland senare chefer finner vi Maj Skärblom och efter divisionaliseringen Lotta Santesson.

Ett filialpoststation med namnet **Finspång 2** öppnades den 1 juli 1950 (diarie-nummer Dt 638.50) med vikarien Eva Maria Sandahl under de tre första månaderna, varefter poststationsföreståndaren i Regna, Karl Oskar Rafael Strömberg, tog över. Han fick övergå från avtalsanställning till löneplansanställning, när poststationen statushöjdes till *postexpedition* den 1 oktober 1954. Hans efterföljare blev Tord Björn Eriksson (1959-1975) och Anna-Lisa Andersson från 1976. Med termen postkontor finns filialen kvar ännu när detta skrivs.

Lotorp

1922-08-01--

Det fanns en liten industribana mellan Finspång och Yxviken, utmed vilken två poststationer inrättades, i Butbro och Lotorp. När Pålshoda-Finspångs järnväg öppnades 1874, ersatte man en då 20 år gammal hästbana mellan Finspång och Lotorp med ångloksdrift. Denna bana förlängdes 1915 tre kilometer fram till Yxviken.

Enligt poststyrelsens beslut (diarienummer 1 b 1921/1206) skulle en poststation öppnas med namnet **Yxviken**, men namnet ändrades till Lotorp. Poststationen öppnades den 1 augusti 1922. Ett förslag att kalla den för Finspång 2 förkastades. Karl August Gustafsson antogs till föreståndare. Från oktober 1955 övertog Herold Jonatan Sköld poststationen efter mer än 20 år som lantbrevbärare i småländska Mörlunda. Han följdes i april 1959 av Gösta Evert Eek. När denne fick pension med 1971 års ingång blev Gudrun Wiklund föreståndare för poststationen i Lotorp och fick uppleva dess utbyte mot postexpedition från den 1 juli 1973.

Postexpeditionen genomgick de förändringar som följde på 1970-talets rivande utveckling, kallades lokalpostkontor och från 1986 enbart postkontor för att efter projekt "Nät 92" lämnas på entreprenad och bli "Post-i-butik" hos Konsum.

Doverstorp

1904-12-01--1961-10-31

I hållplatsen i Doverstorp öppnades en poststation den 1 december 1904 efter framställning (diarienummer Ttk 1904:2216). Ordinarie poststationsföreståndare i Doverstorp har varit: August Löfberg (1904-1915), Johannes Gustaf Nilsson (1915-1919), John Erik Nilsson (1919-1926), Adolf Bernhard Åkersjö (1926-1931), Anders Ludvig Severin Hellström (1932-1940), Carl Hjalmar Samuelsson (1940-1947), Sven Artur Valentin Svensson (1948-1956) och Sten Alvar Sixten Öhman (1956-1961). Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1961 (diarienummer Dt 778/61).

Ljusfors

1905-12-01--1961-09-30

I Ljusfors järnvägsstation öppnades den 1 december 1905 en poststation med Oskar Emil Karlsson som ansvarig för postsysslan. Han efterträddes den 13 maj 1911 av stationsinspektorn Johan Henning Hellström, som blev kvar till sin pensionering, följt den 1 juli 1944 av Johan Edvin Johansson. Denne hade då varit föreståndare för poststationen i Sonstorp sedan december 1937. Han slutade med 1947 års utgång och därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Ljusfors: Gösta Thure Andersson (1948-1955), Ingvar Vilhelm Andersson (1955-1959) och Nils Henry Andersson (1959-1961). Poststationen drogs in med oktober månads ingång 1961. Persontrafiken på järnvägens 23 km långa delsträcka mellan Finspång och Kimstad lades ned med 1969 års utgång.

Skärblacka

1885-10-01--

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Skärblacka antogs vid starten den 1 oktober 1885 Carl Gustaf Dahلمان. Han hade denna uppgift till 1908. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för posten i Skärblacka fram till skilsmässan mellan post och järnväg 1923: Nils Palme Persson (1908-1918), Karl Hjalmerz (1918-1923) och Per Edqvist (1923).

Med post och järnväg åtskilda tjänstgjorde därefter följande poststationsföreståndare: Eva Hjalmerz (1923), Helena Lindberg (1923-1926), Ester Andersson (1926-1932), Anders Rosén (1932-1940), Aina Carlsson (1940-1942), Carl Gällerstrand (1942-1944) och Conrad Wahl från 1945. Denne fick titeln stationsmästare, när poststationen organiserades som postexpedition den 1 mars 1948. Han följdes 1953 av Gurli Jennerstam, som i sin tur lämnade över till Hilda Ringstrand 1956. Arne Lindgren tog över 1965. Han fick vara med om den generella organisationsförändring som bl a medförde att postexpeditionen började kallas postkontor med prefixet "lokal" under ett tiotal år. Själv fick han därmed titeln postmästare.

Från den 1 november 1986 finner vi Jan-Åke Andersson som postmästare i Skärblacka. Han började sin karriär som lantbrevbärvikarie i Kimstad 1975. Marianne Frank-Nilsson blev senare postmästare i Skärblacka. Efter genomförd divisionalisering och uppdelning av verksamheten på bl a försäljningsenheter är det postmästaren i Finspång som ansvarar för viss service i Skärblacka och Kimstad. Drygt 2300 hushåll har postadress Skärblacka.

1885-10-01--

Kimstad

Finspång-Norsholms järnväg uppgick, som tidigare nämnts, i Norra Östergötlands järnvägar med 1896 års ingång och med denna införlivades järnvägen Kimstad-Norrköping. Denna öppnades för allmän trafik den 3 juni 1906 på sträckan från Kimstad till en provisorisk station i Norrköping, innan den drygt fyra år senare kunde dras fram den sista kilometerlånga biten till Norrköping Östra. När Finspång-Norsholms järnväg började närma sig sin fullbordan, skrev Finspong-Norsholm Jernvägs AB till poststyrelsen den 20 juli 1885. att

"förutom stationen vid Kimsta kyrka, där Finspong-Norsholms jernväg korsar Östra Stambanan och vilken station kommer att skötas av Statsbanans personal, endast en station kommer att tillsvidare å bolagets järnväg inrättas, nämligen Skärblacka station vid Skärblacka bruk".

Efter utredning föreslog postinspektionen i sitt svar på poststyrelsens remiss, att poststationer skulle inrättas på båda orterna (Skärblacka och Kimsta) och förestås av järnvägens personal samt att post skulle befordras på den nya järnvägen. Samtidigt ville postinspektionen rationalisera postföringen inom området på så sätt, att gångposten mellan Okna och Vånga poststationer inskränktes till sträckan Skärblacka - Vånga.

Detta innebar, som nämnts i inledningsavsnittet, att postföraren på den dittillsvarande linjen mellan Okna och Vånga, Lars Magnus Pettersson i Kullsåter, fick sitt åtagande åt postverket reducerat. Han fick skriva under ett nytt avtal, som gav honom en krona för varje tur fram och åter mellan Skärblacka och Vånga. Till en början gick han med posten på den åtta kilometer långa sträckan två gånger i veckan, onsdagar och lördagar.

Vid anhaltsstationen Ljusfors inrättades inte någon poststation förrän två decennier senare, som framgår av avsnittet på s. 24. För "*trafikanternas bekvämlighet*" föreslogs emellertid uppsättning av en brevlåda där, att tömmas av den postiljon som följde med tåget.

Poststyrelsen accepterade postinspektörens förslag och med ingången av oktober 1885 öppnades sålunda poststationen i Kimstad samtidigt med den i Skärblacka. I Kimstad ansvarade följande statligt anställda järnvägsmän för posten: Georg Rydeberg (1885-1886), Axel Söderlind (1886-1893), Daniel Appeltozt (1893-1894), Anders Möller (1894-1901), Johan L Lindström (1901-1903), Oscar Netzén (1903-1911), Carl Sandberg (1911-1921) och Linus Nordström (1922-1924).

Det blev mycket att göra både med post- och järnvägssysslor vid järnvägs-knutpunkten och en skilsmässa mellan post och järnväg ansågs nödvändig. Den genomfördes 1924, varvid ansvaret för postgöromålen överfördes på Lilly Nordström. Hon följdes 1941 av Dagmar Fredriksson under ett års tid, varefter Gösta Vilhelmsson ansvarade för trafiken 1942-1949. Hans efterträdare, Doris Wildén (1949-1960) fick uppleva poststationens upphöjning till en postexpedition den 1 oktober 1951 och därmed följande löneplansanställning från att ha varit anställd på avtal tidigare. Margot Gustafsson tog över 1960 och Bert Karlsson 1969, följd vid 1975 års ingång av Maj-Lis Eklund. Hennes titel ändrades till (lokal)postmästare med prefixet lokal slopat från och med 1986.

I postens nya organisation efter genomförd divisionalisering finns inte någon postmästare i Kimstad, men postmästare Lotta Santesson i Finspång har det övergripande ansvaret för service till ca 1400 hushåll som har postadress Kimstad.

Lillie

Det var inte alltid givet, att en poststation skulle öppnas i en järnvägsstation, när denna upplåts för allmän trafik. Sålunda blev Carl Ericsson föreståndare för trafikstationen i Lilljestad 1906 utan att någon poststation öppnades. Detta förvånade honom och han skrev den 11 juni 1906 till postinspektionen med en "*vördsam fråga, om ej meningen är, att vid den nu öppnade, vid Kimstad - Norrköpings järnväg belägna stationen Lilljestad, anrätta poststation*". Han var väl medveten om att kollegan i närliggande Klinga station hade fått ansvara för postärenden från den dag trafiken började på banan.

I ett brev till poststyrelsen den 21 juli 1906 anhöll fröken Emelie Piper i Löfstad också om att en poststation skulle öppnas i Lilljestad. Hon skrev bl a: "*Såväl Löfstads egendom med underlydande som ock närgränsande hemman hava nu sin post å Okna, dit de fjärmast belägna hava en väglängd av omkring 8 kilometer, vilket torde få anses särdeles obekvämt, synnerligast numera då godstrafiken är överflyttad till Lilljestad station*".

På baksidan av sitt brev fick fröken Piper från styrelsen för Norra Östergötlands Järnvägsaktiebolag tillstyrkan av bifall och i ansökan instämde ett dussintal berörda arrendatorer och hemmansägare m fl. Under den följande remissbehandlingen infortrade postmästaren i Norrköping statistiska uppgifter från poststationsföreståndaren i Okna. Vid eventuellt bifall skulle ju denne, A H Lundgren, kunna mista något av sitt betjäningssområde. Han svarade den 16 augusti 1906, att under statistikveckan 9 - 15 augusti, hade till Löfstad kommit 97 försändelser och därifrån avgått 55. Han lämnade också uppgift på 21 olika tidningar med ett sammanlagt antal av 37 prenumeranter, tidningar, som vid bifall skulle utdelas från Lilljestad.

Postmästaren i Norrköping rådgjorde också med kronofogden i Björkekinds m fl häraders kronofogdekontor, som uppgav att "*de som komma att hava sin post på den ifrågasatta stationen torde huvudsakligen komma att utgöras utav undertecknarna av den vid handlingarna fogade, till Kungl. Generalpoststyrelsen ställda petitionen*". Kronofogden fortsatte:

Löfstads gods är emellertid ganska betydande, Kimstads sockens kommunalstämmo- och kommunalnämndsordförande är därstädes bosatt, och då traktens befolkning numera givetvis kommer att hava sina frakter m m på den närmast belägna järnvägsstationen, kommer det för dem bliva obekvämare än tillförne att hava sin post på Okna eller någon annan angränsande station, dit bud eljest förekom".

Med handlingarnas återställande till postinspektionen den 29 augusti tillstyrkte tf postmästare Uno Tilly inrättande av den begärda poststationen. Några dagar senare fick poststyrelsen från järnvägssstyrelsen det brev som reproduceras på nästa uppslag. Som framgår därav var det ingalunda hur enkelt som helst att ändra namnet på en järnvägsstation, inte ens vid en liten smalspårig privatbana. Det ursprungliga namnet blev nu Lillie och vi känner poststationen under detta namn. Sedan trafikchefen vid järnvägsbolaget förklarar sig gå med på förening, öppnades den nya poststationen den 1 december 1906.

Trafikafdelningen.

12 1000 h.
 4923/21771
 1906 den 14 Sept anm. i N:o 10 exp. skrifvelse
 till K. Järnvägsstyrelsen.
 v. k. H. Till
 Kung. Generalpoststyrelsen.
 Bil. A N^o 17658
 2707

ej ämnat

Kas Kung Majt har fröken Lucie Piper i underdänighet anhållit, att det för en vid Sana Östergötlands järnvägsaktiebolags järnväg mellan Kinnestad och Torr-
 Köping belägen station fastställda nam-
 net Lilliestad måtte få utbytas mot
 benämningen Lillie; och har benämnda jär-
 vägsaktiebolag genom påteckning å ansök-
 ningshandlingens förklarar sig icke hafva
 något mot den föreslagna namnföränd-
 ringen att erinra.

Genom sådlig remiss den 10 augusti
 1906 har Kung. Majt anbefallt Järnvägs-
 styrelsen att, efter Samråd med Rik och
 Kung. Telegrafstyrelsen, öfver beörda an-
 sökning afgifva underdänigt utlåtande,
 och får med anledning häraf Kung. Sty-
 relsen, som för sin del icke har något
 mot den ifrågasatta namnförändringen

att invända, härigenom äran anhålla
 om Snåget meddelande, hurvida från
 eder sida något kan vara ~~att~~ mot den-
 samma erinra. Stockholm den 4 Septem-
 ber 1906.
 Und. Generaldirektörens tjänst

Hjalmar Wiklund Gustaf Wollin
 Lördagsande

Örebro-Finspong-Norrköpings Järnvägar.

TRAFIKCHEFEN Inkom till Postinspektionen i
 ÖSTRA PGST. ST. DIST. den 26 OKT 1906
 D.-N:o 4272

Finspong den 23/10 Oct. 1906

Sin Postinspektör i Östra Post-
 distriktet
 Stockholm

I anledning af. Era ärade skrif-
 velse af den 11^{te} Drs får jag med-
 dela att min styrelse är villig
 till förbinda stationsföreståndaren
 i stationen Ringsted (en lillie)
 att handhafva post- och post-
 spanbandsgjörsmål med erin-
 ring enligt nämnda grund.
 Eric B. Lindgren

Carl Eric Ericsson fick till en början 180 kr i årsarvode. Det höjdes efter ett par år till 240 kr, vilket också kom efterträdaren Karl Theodor Ericsson till godo. Bland de följande stationsföreståndarna fanns Carl Flodin som också haft motsvarande befattning i Klinga. Poststationen överlevde den nödvändiga besparingskampanjen under depressionen vid 1930-talets början, varom berättas i nedanstående tidningsurklipp, men den drogs in när ökad motorisering kunde bidra till mera effektiv lantbrevbäring. Indragningen samordnades med omorganisationen i Klinga vid 1952 års utgång.

1906-06-03--1952-12-31

Klinga (i Norrköpings stad)

Det sydväst om södra stambanan löpande smalspåret mellan Kimstad och Norrköping öppnades för allmän trafik på huvudsträckan från Kimstad fram till en provisorisk station i Norrköping den 2 juni 1906. Samtidigt inrättades en poststation i den däremellan liggande hållplatsen med namnet Klinga. Platsföreståndaren Carl Flodin fick ansvar också för postsysstan fram till 1929.

Efter honom svarade följande personer för postservice i Klinga till poststationens indragning med 1952 års utgång, d v s tio år före persontrafikens nedläggning på järnvägen: Edla Flodin (1921-1929), Elna Wiklund (1929-1931), Adolf Åkersjö (1932-1945), Ingegerd Kjellström (1945-1949), Linnea Blomkvist (1949-1951) och Annie Karlsson (1951-1952). Låg omsättning kunde inte försvara poststationens bibehållande.

1901-01-01--1992-10-30
Namn Norrköping 5 från 1937-02-01

Kneippbaden (i Norrköpings stad)

I ett brev till poststyrelsen den 28 februari 1900 begärde Adolf Berglund, Johan Bergquist och Johan Holmberg i egenskap av kommitterade för Villastaden i Borgs socken att en poststation skulle få öppnas inom Villastadens område. Det blev en tämligen omständlig procedur innan poststationen kom till stånd, redovisad i posthistorisk skrift nr 274. Från järnvägssynpunkt kan jag här inskränka mig till att visa, att poststationen angavs i tidtabellerna för järnvägsposten som den sista anhalten på järnvägen Örebro - Norrköping med tillägget "(ej f.)". Järnvägens personal var sålunda inte engagerad med postservice, men postkupéerna lämnade av och tog emot post från poststationen. Till en början ordnades transporterna via postkontoret Norrköping 1, eftersom järnvägen inte fanns, när poststationen öppnades.

Örebro—Norrköping.

(Från och med den 1 december 1906.)

Pkxp.111	Brl.	Tdn. Skd.	Km.				
Tåg 1.	Tåg 3.	Tåg 5.					
C 7 ⁰	2 ⁰	6 ⁰	—	Örebro (S.) 323, 324	3 ¹⁰		9 ⁰
7 ¹¹		6 ¹⁶	6	Mark			8 ⁵⁰
7 ¹⁶		6 ²⁴	9	Stortorp			8 ⁴⁵
7 ²³		6 ³⁵	13	Hidingsta			8 ³⁸
7 ³³		6 ⁴⁷	17	Qvissmaren			8 ³⁰
7 ⁴⁰		6 ⁵⁸	21	Sköllersta			8 ²¹
7 ⁴⁶		7 ¹	24	Tarsta			8 ¹⁵
7 ⁵⁶	3 ³³	7 ²²	31	Pålsboda 202	1 ³⁷		8 ⁴
	Plk.239				Tåg 4.		
	Skd.				Brl.		
	Tåg 3.						
8 ¹¹	C 4 ⁵	—	—	Pålsboda	1 ⁷		7 ⁵⁰
8 ²³	4 ²¹	37	37	Svennevad	12 ⁵²		7 ³⁹
8 ⁵⁴	5 ³	51	51	Hjortqvarn	12 ¹⁵		7 ¹²
9 ²¹	5 ³⁹	64	64	Skönarbo	11 ³⁴		6 ⁴⁰
9 ²⁵	5 ⁴⁵	67	67	Ljusfallshammar (ej f.)	11 ¹⁹		6 ³²
9 ³⁵	6 ⁰	71	71	Prestköp	11 ¹²		6 ²⁶
9 ⁴⁸	6 ²⁶	76	76	Hellestad	10 ⁵⁵		6 ¹⁵
9 ⁵⁵	6 ³³	79	79	Sonstorp	10 ⁴⁰		6 ⁶
10 ¹²	6 ⁵⁶	89	89	Finspong	10 ¹²		5 ⁴⁸
	Brl.	Plk.240			Tåg 4.		
	Skd.				Skd.		
	Tåg 7.	Tåg 3.			Plk.239		
6 ⁵⁵	10 ²⁰	12 ⁴⁵	7 ⁵	—	Finspong	9 ⁴⁷	4 ⁰
	10 ³⁰		7 ²⁰	96	Dofverstorp	9 ²⁵	5 ¹⁹
	10 ⁴³		7 ⁴⁰	104	Ljusfors	9 ⁶	5 ⁸
	10 ⁵⁷		7 ⁵⁶	108	Skärblacka	9 ¹	5 ⁵
8 ²	11 ⁷	1 ⁴⁷	8 ¹²	112	Kimstad 203	8 ⁴⁰	4 ⁵²
	11 ¹⁰		8 ¹⁷	—	Kimstad	8 ³⁶	4 ⁴⁸
	11 ²¹		8 ³³	118	Lillie	8 ²²	4 ³⁸
	11 ²⁸		8 ⁴³	121	Klinga	8 ⁹	4 ³¹
	11 ⁴⁰		8 ⁵⁸	126	Kneippbaden (ej f.)..	7 ⁵⁴	4 ²⁰
	11 ⁵⁰		9 ¹⁰	129	{ Norrköping Ö }	7 ³⁵	4 ⁸
					{ 203, 221, 222 .. }		
					Tåg 4.		Tåg 2.
					Plk.240		Pkxp.111

Detta är den tidtabell för järnvägsposten som användes från den 1 december 1906, då poststationen i Lillie hade tillkommit. Den 1 september 1933 utökades raden av stationsnamn med Borggård.

Kungl. *N 18891.*
Väg- och Vattenbyggnads-
styrelsen.

Kungl. Generalpoststyrelsen.
Inkom den 6 DEC 1906

V. O. A.

Till
Kungl. Generalpoststyrelsen.

*✓ Bil. N^o 10160
1727*

Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen får härmed enligt uppdrag från Kungl. Civildepartementet äran till Eder Känedom meddela, att Kungl. Maj:t genom nämnda resolution den 12 Oktober 1906 förklarar, att det för en vid Kimstad - Norrköpings järnväg belägen station fastställda namnet Liljestad skall utbytas mot benämningen Lillie.
Stockholm den 30 november 1906.

*L. M.
G. M.*

Frithjof Kjærbladh
P. O. Ljung