

1874-09-15--1969-05-31

Solberga

Med namnet Wedbo Solberga inrättades en poststation i Norra Solberga socken med 1874 års ingång. Den drogs in, när östra stambanan närmade sig sin fullbordan och ersattes med den förenade post- och järnvägsstationen i Solberga. Truls Nilson Bergh, som varit ansvarig för den lokala järnvägs-trafiken sedan den 20 juli 1874, fick nu också ta ansvar för postservice. August Uhrfeldt, som blev föreståndare 1886, fick stanna på sin post i mer än 30 år. Efter hans avgång vid 66 års ålder år 1918 ansvarade följande järnvägsmän för posten i Solberga: Carl Gustaf Edvard Lindberg (1918-1921), Johan Simon Eklund (1921-1922), Henning Sigfrid Lindeberg (1922-1927), Johan Alfred Johansson (1927-1934), Karl August Zahr (1934-1940), Ernst Bång (1940-1946), Olof Fastberg (1946-1954), Erik Grahn (1955-1959), Helge Ståhl (1960-1966) och Tage Björklund 1966-1969).

Som en följd av SJ:s beslut att avbemannas järnvägsstationen drogs poststationen in med maj månads utgång 1969. Ett postombud fanns kvar till och med mars 1975 för att förstärka den ersättande lantbrevbäraren.

Nässjö

1864-12-01--

En av våra tidiga lantpoststationer öppnades i Bästhult den 1 juli 1863 vid diligenslinjen mellan Jönköping och Västervik. Till föreståndare antogs G A Risling som hade sin lanthandel i närheten av Barkeryds kyrka. Diligensen passerade Nässjö kyrkby och utväxlade där en postväska med kantorn C D Petersson.

I takt med att södra stambanan växte fram söderifrån fick dess nordligaste postkontor flytta etappvis från ort till ort, från Lamnhult till Sandsjö och från Sandsjö till Nässjö. Postmästare Janne Lagerström fick uppleva dessa flyttningar efter hand som rallarna gjorde sina arbeten färdiga. När postkontoret flyttats till Nässjö, drogs den nordvästliga delen av diligenslinjen mellan Jönköping och Västervik in. Någon post kunde därför inte sändas till Bästhult på en ordinarie linje och poststationen där drogs helt sonika in. Barkerydsborna fick bekväma sig att anlita den poststation som inrättades i Forserum den 1 december 1864, samtidigt som södra stambanan fullbordades på sträckan mellan Jönköping och Nässjö.

Det till Nässjö från Sandsjö flyttade postkontoret låg under sitt första år i järnvägsstationen, men någon förening av post- och järnvägsgörömmål kom inte på fråga i Nässjö. Det skulle dröja omkring tio år innan Nässjö blev en järnvägsknutpunkt, först genom att järnvägen Nässjö-Oskarshamn öppnades på delsträckan till Eksjö den 9 maj 1873 och sedan genom att östra stambanan öppnades på delsträckan mellan Nässjö och Aneby den 20 juli 1874.

Erik Lindgren

Något om posten vid

Östra Stambanan

Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Malmslätt	32
Katrineholm	9	Bankeberg	33
Strångsjö	13	Sjögestad	34
Ändebol	13	Mantorp	35
Simonstorp	14	Sya	36
Näkna	14	Mjölby	37
Graversfors	15	Strålsnäs	39
Lilla Åby	17	Boxholm	40
Norrköping	19	Sommen	41
Fiskeby	19	Tranås	42
Eksund	21	Säbydal	42
Okna	22	Gripenberg	43
Kimsta	24	Frinnaryd	44
Norsholm	25	Stjärneborg	44
Gistad	27	Aneby	45
Linghem	29	Flisby	45
Rystad	31	Solberga	46
Linköping	32	Nässjö	46

Posthistorisk skriftserie 283

9621
2453

Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg
Tidtabell från och med den 23 November 1874

Stationer	Dagliga			Stationer	Dagliga		
	M:1	M:3	M:5		M:2	M:4	M:6
Mj. f. Hallsberg	7.15	8.30	9.45	Mj. f. Mjölby	3.45	7.50	9.50
" " Skövde	7.47	8.57	10.12	" " Skövde	4.17	8.16	9.31
" " Skövde	8.8	9.21	10.36	" " Skövde	4.39	8.36	9.50
" " Skövde	8.36	9.49	11.04	Stations Motala	7.55	8.53	10.14
" " Skövde	9.7	10.30	11.45	Mj. f. d.	5.5	9.6	
" " Skövde	9.43	10.35	11.50	" " Motala-Morkåsa	5.18	9.14	
" " Skövde	9.74	10.57	12.12	" " Carlaby	5.52	9.50	
" " Motala-Morkåsa	10.33	11.36	12.41	" " Öggårn	6.18	10.13	
Stations Motala	10.36	11.39	12.44	" " Skövde	6.31	10.31	
Mj. f. d.	10.36	11.49	13.04	" " Motala	7.2	11.3	
" " Skövde	11.3	12.18	13.33	" " Skövde	7.30	11.35	
" " Skövde	11.45	12.33	13.48	" " Skövde	7.53	12.0	
Stations Mjölby	11.46	12.50	14.04	Hallsberg	8.17	12.24	

Fullbordandet av östra stambanan förorsakade också att den i Mjölby anslutande järnvägen från Hallsberg fick ändra sin tidtabell för bättre anpassning. Den skrevs för hand på detta sätt innan den kunde lämnas till tryckning.

Förord

Den 216 km långa järnvägen mellan Katrineholm och Nässjö, av järnvägsintresserade känd som östra stambanan, öppnades för allmän trafik i flera omgångar under en period på mer än åtta år med början den 3 juli 1866 och färdigställande den 23 november 1874. Man kan säga att östra stambanan därmed kom att ingå i södra stambanan i den sträckning som vi känner den i dag. Innan dess gick södra stambanan från Stockholm till Falköping och därifrån vidare genom Jönköping till Nässjö. Den totala sträckan mellan Stockholm och Malmö blev sålunda betydligt kortare genom att östra stambanan byggdes.

Något av kontakterna mellan posten och styrelsen för Statens järnvägsbyggnader och styrelsen för Statens järnvägstrafik samt händelser i detta sammanhang samt utvecklingen under de närmast följande åren berörs i denna skrift med betoning på postens tillvaratagande av den förbättring i kommunikationerna som järnvägen kunde ge. Jag ger exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan 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. I några fall har jag funnit anledning att redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns även nämna något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Någon gång anger jag poststyrelsens diarienummer för ärenden ur vilka uppgifter kan hämtas om utvecklingen. För dem som önskar fördjupa sig underlättas därmed vidare forskning vid besök på Postens centralarkiv i Stockholm.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Visa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning utom i inledningskapitlet. För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren

SVERIGES STATSBANOR.

Kongl. Styrelsen

för

Statens järnvägstrafik.

STOCKHOLM.

48 M 743

N^o 3794. Ynke. D. 3 okt. 1872.

Ref. N^o 3952

296

Till Kongl. General Poststyrelsen.

1872 d. 3 okt. anm. i Kgl. och h. v. s. s. d.

Kongl. Styrelsen för Statens järnvägstrafik
6/ får härmed afslutas som exempel till tillställning
för de blifvande banorna och godstågen på linien Sta.
linien Norrköping-Linkeköping, anhållande Styrelsen att
med möjligaste förtid blifva underkastad, hur
vidt det för veder del hafven något att emna
vid ifrågakommande förslagenis utgjorda tabell.
Hvad beträffar tiden för järnvägstrafik
huru Norrköping-Linkeköping öppnande för all
män trafik, är Styrelsen öfver i tillfälle
att meddela närmare undermåttelse, än som
hunnats i skrifvelse till veder af den 13 sept.
tidens September, till hvilken skrifvelse Styrelsen
som afven får härmed i afseende på de vid
nämnda järnvägslinier blifvande nya station-
erna, hvilka dessutom finnas angifna
i exemplaren till tillställning. Stockholm
den 2 Oktober 1872.

L. Brattius

Delta är ett exempel på den skriftväxling som var vanlig under järnvägarnas
uppbyggnadsskede



Inledning

Poststyrelsens cirkulär nr 11 för år 1866 innehöll 10 sidor (löp nr 123 - 132) med inforbrande bl a av åtskilliga statistiska uppgifter, tillägg till tidningsförteckningen och utländska tidningstaxan och information om personalförändringar. Det som är intressant i detta sammanhang är den förhållandevis obetydliga notis på sid 129 som återges härnedan.

Den 3 nästa juli komma poststationer att öppnas vid de å Östra Stambanan (linien Katrineholm—Norrköping) belägna järnvägsstationerne Strängsjö inom Södermanlands län samt Simonstorp och Åby inom Östergötlands län. Postanstalten å sistnämnda ort kommer dock, med afseende å dess läge nära intill Lilla Åby gästgifvaregård samt till skilnad från postkontoret Åby i Kristianstads län, att föra benämningen Lilla Åby.

Poststationerne *Strängsjö*, *Simonstorp* och *Lilla Åby* skola lyda under postexpeditionen i Katrineholm samt utvexla post direkt äfven med postkontoret i Norrköping och postkupéexpeditionen å Westra Stambanan samt med hvarandra inbördes.

Diligensposten å linien *Katrineholm—Norrköping* indrages den 2 nästinstundande juli.

Innan man kom så långt att man kunde informera postförvaltarna genom cirkulär om denna förändring hade åtskilliga brev utväxlats mellan de båda kommunikationsverken. Styrelsen för Statens järnvägstrafik berörde frågan i ett brev angående även andra linjer med bl a följande text den 18 november 1865:

"Enär, så vitt Kungl. Trafikstyrelsen har sig bekant, nya delar av Statens järnvägar komma att för trafik öppnas under loppet av nästkommande år, nämligen från Katrineholm till Norrköping, från Stockholm till Uppsala och från Laxå till Christinehamn, så får Styrelsen anhålla om underrättelse, huruvida I önsken att postbefordringen å alla eller en del av dessa bandelar skall ske medelst särskilda postvagnar såsom å Västra och Södra Stambanorna äger rum, för att kunna gå i förtattning om anskaffande av det erforderliga antalet vagnar.

Utän att nu kunna med bestämdhet angiva bantågens blivande anordning å dessa banor anser Styrelsen sig dock kunna antaga att på Katrineholm-Norrköpingsbanan fram- och återgående tåg bliva ställda i förbindelse med båda snälltågen på Västra stambanan ---"

Försiktighet präglade poststyrelsens ställningstagande till vagnbehovet, men en postvagn ansågs erforderlig för sträckan mellan Katrineholm och Norrköping. Den kunde användas i båda tågen i båda riktningarna enligt den tidtabell som kom att tillämpas när järnvägen öppnades för allmän trafik. Den återges här ur sid 134 av 1866 års cirkulärsamling i anslutning till den då tillämpade tidtabellen för Västra stambanan.

Jernvägspostbefordran. Från den 3 juli afgå å nedannämnde jernvägslinier bantågen sålunda:

Westra Stambanan

(linien Stockholm—Halsberg).

N e d.		Suälltåg.		Blandadt tåg.		U p p.	
från Stockholm..... kl.	6,6 f. m.	9,15 f. m.	från Halsberg..... kl.	12,38 e. m.	7,5 f. m.		
» Liljeholmen »		9,55 »	» Pålsholmen »		7,37 »		
» Huddinge »		10,17 »	» Kilsbo »		8,5 »		
» Tumba »		10,42 »	» Wingåker »	1,38 e. m.	8,47 »		
» Södertelje, Nedra »		11,16 »	» Katrineholm..... »	2,25 »	9,15 »		
» (Södertelje, Öjra) »	7,2 f. m.	11,24 »	» Walla..... »	2,39 »	10,15 »		
» Jerna..... »		11,50 »	» Flen..... »		10,47 »		
» Månbo..... »		12,13 e. m.	» Sparreholm..... »	3,19 e. m.	11,25 »		
» Gnesta..... »	7,54 f. m.	12,40 »	» Stjernhof..... »		11,55 »		
» Björnlunda..... »		12,48 »	» Björnlunda..... »		12,20 e. m.		
» Stjernhof..... »		1,17 »	» Gnesta..... »	4,7 e. m.	12,56 »		
» Sparreholm..... »	8,38 f. m.	1,42 »	» Månbo..... »		1,17 »		
» Flen..... »		2,13 »	» Jerna..... »		1,45 »		
» Walla..... »	9,17 f. m.	2,42 »	» Södertelje, Nedra »		2,25 »		
» Katrineholm..... »	9,36 f. m.	3,25 »	» (Södertelje, Öjra) »	4,51 e. m.	2,35 »		
» Wingåker..... »	10,5 f. m.	4,15 »	» Tumba..... »		3,12 »		
» Kilsbo..... »		5,6 »	» Huddinge..... »		3,40 »		
» Pålsholmen..... »		5,38 »	» Liljeholmen..... »		4,8 »		
i Halsberg..... »	11,3 f. m.	6,7 »	i Stockholm..... »	5,45 e. m.	4,13 »		

(I öfrigt äro bantågen å denna stambana oförändrade.)

Östra Stambanan.

från Katrineholm..... kl.	9,50 f. m.	3,10 e. m.	från Norrköping..... kl.	7,16 f. m.	12,30 e. m.
» Strängsjö..... »	10,10 »	3,37 »	» Lilla Åby..... »	7,40 »	12,19 »
» Simonstorp..... »	10,37 »	4,11 »	» Simonstorp..... »	8,21 »	1,18 »
» Lilla Åby..... »	11,6 »	4,53 »	» Strängsjö..... »	8,54 »	1,43 »
i Norrköping..... »	11,20 »	5,12 »	i Katrineholm..... »	9,16 »	2,0 »

Det skulle dröja mera än sex år, innan stambanan byggdes vidare söderut från Norrköping. Inga andra järnvägar anslöts i Norrköping innan dess. För att nå staden med järnväg måste man alltså länge närma sig den norrifrån via Åby. Inte förrän under 1870 års riksdagsarbete togs beslut att fortsätta bygga järnvägen, men nu gick det undan. Den 13 september 1872 skrev Kungl. Styrelsen för Statens järnvägstrafik, det brev som reproduceras på nästa sida.

Kongl. Styrelsen
för
Statens järnvägstrafik.
STOCKHOLM.

4 B. m. 641

Bef. N^o 3794
492
Till Kongl. General Post Styrelsen.

Enligt af Kongl. Styrelsen afvid Statens järnvägs-
byggnads komnads undersökning hvarjehanda å
Östra stambanans mellan Norrköping och Linköping
nu så framskickat etc, så äro beaktade hvar
icke uttryckt, denna stambanens kan i medel af
inständande åtgärder för allmän trafik uppläggas,
viljandes. Styrelsens förordelser nämligen undersökta
om de äro för beaktade öppnande, äfvensom af
sända tidtabellen för beaktades gång.

Stationer i denna bansträckning äro:

- Åland, belägen 0,7 mil från Norrköping,	
- Åby	1,3 "
- Månbo	2,0 "
- Lilla Åby	2,7 "
- Strängsjö	3,3 "
- Linköping	4,3 "

hvarjehanda en halvlängd, benämnd Jernby, kommer
att anslutas på 3,6 mil afstånd från Norrköping,
hvilket uttryckligen äro tillämnade
meddelas. Stockholm den 13 september 1872.

L. L. F. W. W.

Den 16 oktober 1872 öppnades den 47 km långa sträckan mellan Norrköping och Linköping för allmän trafik. Den tidtabell som från den dagen tillämpades på hela sträckan från Katrineholm återges på nästa sida. Vi ser att tiduppgifterna följs av beteckningen f.m. eller e.m. Senare kom man på idén att spara utrymme genom att stryka underminuttalen för att ange tider mellan kl 18.00 och 0.600.

Katrineholm—Linköping.

Mil.	Från	Katrineholm	kl.	△	9,50 f. m.	△	2,40 e. m.	Mil.	Från	Linköping	kl.	△	6,22 f. m.	△	9,50 f. m.
1,0	"	Strängsjö	"	10,10	"	3,7	"	1,0	"	Linghem	"	6,43	"	10,13	"
1,3	"	Simonstorp	"	10,35	"	3,40	"	0,6	"	Gistad	"	6,58	"	10,28	"
1,1	"	Grafversfors	"	10,56	"	4,7	"	0,7	"	Norsholm	"	7,13	"	10,47	"
0,3	"	Åby	"	11,7	"	4,18	"	0,7	"	Okna	"	7,28	"	11,4	"
0,8	"	Norrköping	"	11,36	"	5,5	"	0,6	"	Eksund	"	7,41	"	11,21	"
0,2	"	Eksund	"	11,51	"	5,26	"	0,5	"	Norrköping	"	8,3	"	11,55	"
0,6	"	Okna	"	12,3 e. m.	"	5,42	"	0,8	"	Åby	"	8,20	"	12,16 e. m.	"
0,7	"	Norsholm	"	12,30	"	6,3	"	0,3	"	Grafversfors	"	8,29	"	12,37	"
0,7	"	Gistad	"	12,34	"	6,21	"	1,1	"	Simonstorp	"	8,50	"	12,56	"
0,6	"	Linghem	"	12,47	"	6,39	"	1,3	"	Strängsjö	"	9,14	"	1,29	"
1,0	Till	Linköping	"	1,4	"	7,1	"	1,0	Till	Katrineholm	"	9,31	"	1,51	"

Om det tog lång tid innan man efter ett riksdagsbeslut kunde låta bygga järnvägen vidare från Norrköping, gick det så mycket fortare när det gällde att nå fram till Nässjö, där man skulle kunna ansluta till södra stambanan, som därtills tagit vägen Stockholm-Falköping-Nässjö.

Poststyrelsen hade hemställt hos styrelsen för Statens järnvägstrafik om att bli underrättad tidigare än därtills hade varit fallet om beräknade datum för öppnande för allmän trafik av nytilkommande järnvägar. Mellan raderna på järnvägsstyrelsens svarsbrev den 11 augusti 1873 kan man läsa viss irritation över poststyrelsens begäran, samtidigt som besked nu lämnades om två bandelars färdigställande med följande ord:

"Styrelsen begagnar emellertid tillfället, att nu på förhand anmäla, att enligt under hand meddelad underrättelse, bandelarna Heby-Sala-Krylbo å Norra, samt Linköping-Mjölby-Boxholm å Östra Stambanan numera nått den fullbordan, att desamma redan under återstående delen av innevarande år, ehuru vid tidpunkter, som ännu icke kunna med bestämdhet uppgivas, komma att efterhand för trafik upplåtas".

Det blev inte hela den antydda sträckan fram till Boxholm som öppnades i nästa etapp men väl den 32 km långa sträckan mellan Linköping och Mjölby. Styrelsen för Statens järnvägsbyggnader skrev den 14 augusti 1873 till poststyrelsen "att å Östra stambanan bandelen emellan Linköping och Mjölby station kan, såvida icke oförutsedda hinder inträffa, för allmän trafik upplåtas efter den 31 i denna månad".

Den 15 september 1873 blev i verkligheten öppningsdagen för den 32 km långa biten mellan Linköping och Mjölby, medan resten, 16 km mellan Mjölby och Boxholm öppnades först den 11 maj 1874 för allmän trafik.

Järnvägsstyrelsen kompletterade tidigare brev med uppgifter om stationer och skrev den 1 september 1873 till poststyrelsen,

"att följande stationer komma att under innevarande September månad för allmän trafik upplåtas, nämligen den 15:de dennes vid Östra Stambanan

Bankeberg belägen 1,2 mil från Linköping

Mantorp " 2,1 " " "

Mjölby " 3,0 " " "

Vi ser att avståndsuppgifterna inte stämmer helt överens med de uppgifter jag lämnat tidigare, differenser som måste accepteras av olika skäl. Vi finner emellertid, att vi nådde fram till Mjölby den 15 september 1873 och till Boxholm den 11 maj 1874. Nästa etapp var den 7 km långa biten mellan Boxholm och Sommen som öppnades för allmän trafik den 20 juli 1874, samtidigt som en liten delsträcka längre söderut, 24 km mellan Aneby och Nässjö, öppnades. Det blev inte något engagemang från postens sida samtidigt med trafiköppningen denna gång, utan man väntade till den 15 september 1874. Detta delgavs postkontoren genom nedan återgivna cirkulärnotis.

Jernvägspostbefordran. Den 15 innevarande september månad kommer postkupéexpeditionen nr 18 att framgå jemväl å jernvägssträckan Boxholm—Sommen å Östra Stambanan samt åtfölja det tåg, som afgår från Boxholm kl. 4,56 e. m. och från Sommen kl. 9,56 f. m. Från samma tid kommer å jernvägssträckan Nässjö—Aneby post att befordras i breflåda samt såsom ilgods med två tåg om dagen i hvardera riktningen, med afgångstider från Nässjö kl. 9,30 f. m. och 8 e. m. samt från Aneby kl. 6 f. m. och 4,20 e. m.

Sedan man sålunda var färdig också med den sydligaste delen av östra stambanan, den från Nässjö norrut till Aneby, återstod bara den 41 km långa sträckan mellan Sommen och Aneby för att knyta ihop Katrineholm med Nässjö. Den öppnades för allmän trafik den 23 november 1874 och därmed hade man fått en snabbare genomgående förbindelse mellan Stockholm och Malmö än tidigare. Postinspektören i centrala distriktet skrev den 14 november 1874 till poststyrelsen och preciserade de av "Östra Stambanans förestående öppnande föranledda förändrade förhållanden med postbefordran därå". Det gällde bl a nya sträckningar för postkupéerna samt tjänstgöringsförhållandena på dessa och vissa lokala problem t ex:

"att postkontoret i Linköping måtte erhålla tillsägelse, att - därest icke rum för postens förvarande kan erhållas i stationshuset, vilket jag betvivlar - låta med skjuts varje afton avhämta posterna, som med ned- och uppgående pkp nr 24 dit ankomma, för att, sedan de under natten å postkontoret förvarats, följande morgon åter till de resp postkupé expeditionerna medföras".

Även postinspektören i västra distriktet lämnade synpunkter i ett brev den 14 november 1874 och ett motsvarande brev kom också från södra distriktet till poststyrelsen. Där fick man snabbt sammanställa önskemål från de tre distrikten angående deras respektive revir. Detta gjordes i en promemoria av kontrollören B G Geijer redan den 16 november. Denna användes som manuskript till det cirkulär som Wilhelm Roos undertecknade samma dag, men som med hänsyn till sättning och tryckning m m kunde ges ut först den 21 november 1874. (Punkt 66 i poststyrelsens cirkulär 1874 Nr XXVII).

Ur det brev som poststyrelsen skrev till var och en av de tre postinspektionerna den 17 november 1874 finner jag anledning att här citera poststyrelsens beslut

"att postkupéexpeditionen nr 17 skall utsträckas till hela Östra Stambanan och därå framgå med tågen nr 1 och 2, att postkupéexpeditionen nr 18 skall likaledes framgå å hela Östra Stambanan - -

att en ny postkupéexpedition under benämning 24 skall inrättas att framgå å linjen Katrineholm-Linköping med tågen nr 57 och 58 och å linjen Linköping-Nässjö med tågen nr 59 och 60 - -

att i postkupéexpedition nr 24 skall användas en expeditör med postiljon.

Härjämte erhåller postkontoret i Linköping nu föreskrift att varje afton låta avhämta de med ned- och uppgående postkupéexpeditionen nr 24 ankomna posterna, för att, sedan desamma över natten å postkontoret förvarats, följande morgnar åter till de resp postkupéexpeditionerna nedföras".

Nu hade man kommit så långt att en del av de diligenslinjer som berörs i nästa avsnitt (Katrineholm) redan kunde börja avvecklas. Det fortsatta snabba järnvägsbyggandet medverkade till att den svenska diligensperioden blev av förhållandevis kort varaktighet. Den sista diligensen i postens regi gick på hösten 1888 mellan Göteborg och Varberg, innan västkustbanan blev fullt utbyggd.

Många järnvägar hann byggas både före och efter dess och östra stambanan fullbordades med de båda sista etapperna byggda söderut och norrut för en liten del från Nässjö. I ett brev till poststyrelsen den 18 juli 1874 uppgav styrelsen för Statens järnvägstrafik, att tåg skulle trafikera sträckorna mellan Boxholm och Sommen samt mellan Aneby och Nässjö dagligen från och med den 20 juli. Nu fick poststyrelsen tillfälle att i samråd med postinspektionerna ta ställning till vilka förändringar som borde göras i postnäten. Ett av resultaten blev poststyrelsens beslut den 24 augusti, att postbefordran skulle anordnas på de nya järnvägssträckorna och att poststationen Wedbo Solberga skulle flyttas till järnvägsstationen med namnet Solberga.

I ett brev till poststyrelsen den 28 november 1874 anmälde styrelsen för statens järnvägstrafik, att järnvägens stationsmästare i Tranås, Gripenberg och Frinnaryd fått uppdragen *"att tills vidare, mot uppbärande av ett årligt arvode av tvåhundrafyrtio kronor, jämväl bestrida poststationsföreståndarebefattningen, var vid den station där han är anställd"*. Sammanfogningen mellan de norr- och söderifrån kommande rälerna blev fullbordad och sträckan upplåten för allmän trafik den 23 november 1874. Därmed var östra stambanan färdig. I det följande berör jag postförhållandena vid stationerna utmed banan från Katrineholm till Nässjö i den ordning de kommer vid en tänkt resa från norr till söder.

1862-11-01--

Katrineholm

Ett kungligt brev den 11 juli 1862 gav poststyrelsen rätt att öppna ett postkontor (postexpedition med den tidens terminologi) i Katrineholm. Åtskilliga andra förändringar i postnätet medgavs samtidigt, något som framgår av en förminskad reproduktion på nästa sida av den *note*, som utfärdades i detta sammanhang. Som framgår av denna, fick poststyrelsen bifall på sin nådiga framställning inte bara att öppna ett antal nya diligenslinjer utan också att *"några nya postexpeditioner måtte få inrättas och 3 nya järnvägspostexpeditörer anställas"*.

Till den lägre klassens postkontor, d v s postexpeditionerna, hade poststyrelsen rätt att själv utnämna föreståndare. Dessa hade formellt titeln postexpeditör, medan cheferna för högre klassens postkontor kallades postmästare. Från och med 1882 ändrades terminologin och de postexpeditioner som funnits under perioden 1850-1881 benämndes därefter också postkontor.

Poststyrelsen utnämnde Carl Johan Tunelius till postexpeditör i Katrineholm, vars postkontor öppnades den 1 november 1862. Många chefer efterträdde honom, av vilka några nämns i slutet av detta avsnitt. Det var aldrig fråga om att förena post och järnväg i Katrineholm.

Däremot fick postchefen i Katrineholm åtskilligt att styra och ställa med, när det gällde lokala transporter. Han fick också ägna sig åt diligensrörelsen. Den på nästa sida återgivna *"noten"* lämnar stort utrymme för poststyrelsens möjlighet att inrätta diligenslinjer såsom förbindelsedelar mellan järnvägar under uppbyggnad eller som särskilda linjer utgående från stationer vid stambanorna. I ett mycket omfattande cirkulär, daterat den 23 oktober 1862, specificeras 15 nya sådana diligenslinjer samt en ökning av turantalet på den redan befintliga diligenslinjen mellan Stockholm och Arboga över Västerås. Två av de nya linjerna framgår av reproduktionen på sid 11 av cirkulärets första sida, nämligen Nyköping - Sparreholm - Eskilstuna samt Katrineholm - Norrköping - Linköping.

För fullständighetens skull nämner jag också här de övriga 13 linjerna:

Linköping-Skänninge-Jönköping
Vretstorp-Askersund-Skänninge
Jönköping-Växjö-Älmhult
Jönköping-Mullsjö
Helsingborg-Åby (=Klippan)-Hässleholm
Kristianstad-Ystad
Kristianstad-Karlskrona
Karlskrona-Kalmar
Kalmar-Vimmerby-Linköping
Jönköping-Vimmerby-Västervik
Göteborg-Vänersborg
Finnerödja-Karlstad och
Karlstad-Arvika.

Note
Juh. den 12 Juli 1862

Sedan Konf. General Post Styrelsen, med anledning deraf, att järnvägsfördragen kommer att begynda, den i inständande Augusti å hela linien mellan Gotheborg och Örebro, samt vid början af November så väl å den återstående linien Halsberg - Storkholmen, som å öfver å linien Östköping - Mullsjön, afseende att trafikken å öfver sträckningen samt i det kommer att utsträckas till slutet i Kronobergs län, i underdånigt memorial af den 7 innevarande månad hemställt, dels att några nya diligenslinier i sammanhang dermed måtte öppnas och några förut beslutade dylika linier till sin riktning m. m. förändras, dels att några nya post-expeditioner måtte på inrättas och 3 nya järnvägs post-expeditioner anstättas. Har Konf. ståt, vid underdånig fördragning häraf samma dag, funnit godt till sina delar i under gilla hofv. Konf. General Post Styrelsen i beörnde underdåniga memorial hemställt och föreslagit. Hvilket, under afbidan på Konf. ståt, nådiga bref i rummet, härigenom till Konf. General Post Styrelsen kännedom meddelas. Storkholms Slott den 11 Juli 1862.

J. W. W. W. W.

Cirkulär till samtliga Postförvaltare i Riket.

Med början af nästinstundande november månad kommer postdiligensförbindelse att öppnas å följande nya linier, nemligen:

Nyköping — Sparreholm — Eskilstuna: vintertiden med trespänd postkupé, sommaren med två hästars vagn.

Diligensen afgår tills vidare:

		T.	Th.	o.	L.	kl.	10	f. m.
från	Nyköping	till	Sparreholm	»	»	»	»	5,30 e. m.
»	Sparreholm	»	Malmköping	»	»	»	»	7 e. m.
»	Malmköping	»	Eskilstuna	»	»	»	»	11,15 e. m.
beräknas framkomma	»	»	Eskilstuna	»	»	»	»	4 f. m.
från	Eskilstuna	»	Malmköping	»	»	»	»	8,45 f. m.
»	Malmköping	»	Sparreholm	»	»	»	»	12 midd.
»	Sparreholm	»	Nyköping	»	»	»	»	6 e. m.
i	Nyköping	»	»	»	»	»	»	»

Katrineholm — Norrköping — Linköping. Diligensförbindelsen underhålles hela året dagligen med tre hästars vagn.

Postdiligenserna afgå:

från	Katrineholm	till	Norrköping	kl.	12,30	e. m.
»	Norrköping	»	Linköping	»	9	e. m.
i	Linköping	»	»	»	2	på morgonen.
från	Linköping	till	Norrköping	»	11	e. m.
»	Norrköping	»	Katrineholm	»	6	f. m.
i	Katrineholm	»	»	»	1,15	e. m.

Samtidigt som postkontoret öppnades i Katrineholm inrättades med november månads ingång sålunda också diligenslinjen till Linköping över Norrköping. Den fungerade under knappt sex år. Som framgår av inledningsavsnittet kunde den ersättas med tågtrafik på delsträckan till Norrköping i juli 1866.

Postmästare Tunelius fick andra problem att kämpa med under de mer än 35 år som han var chef för postkontoret i Katrineholm. Ett dök upp redan från under första dagar. Han påpekade i ett brev till poststyrelsen vissa svårigheter för transportören av post till och från tågen, när de inte stannade på det spår som låg mot transportvägen. Detta fick man ändå dras med, sedan chefen för Statens Järnvägsbyggnader hade svarat den 19 december 1862,

"att då tvenne bantåg skola mötas vid en station det först ankommande alltid måste gå på inre spåret intill plattformen vid stationshuset till undvikande av fara för dess passagerare, då det senare bantåget anländer. Någon ändring i detta avseende vid Katrineholm kan ej tillvägbringas utan rubbning av hela tidtabellen, och jag förmodar att i allmänhet de av därvarande postexpeditör omförmälda svårigheter äro av ringa betydenhet".

Under de första åren som postmästare i Katrineholm fick Tunelius också uppleva det fasta postnätets utbyggnad i rätt stor omfattning. Han fick vara med om förändringarna vid kronobrevbäringens upphörande (i Södermanland från 1875), och lantbrevbäringens införande 1878. Han fick flera barn, av vilka dottern Märtha Fredrika Lelia blev gift 1876 med stationsinspektorn i Åby Carl Gustaf Emil Danckwardt.

Efter Tunelius död i augusti 1896 utnämndes Nils Bernhard Forsslöf till postmästare i Katrineholm. Han var kvar till 1911, varefter följande ordinarie chefer svarade för postkontoret: Gustaf Herman Nikolaus Westman (1911-1917), Lorentz Emil Conrad Larsson (1917-1933), Bernhard Carl Georg Kläning (1933-1935), Bengt Johan Einar Bengtsson (1935-1938), Jakob Helmer Gullstrand (1938-1945), Karl Axel Ottoson (1945-1947), Helge Baltzar Leopold Alm (1948-1952), Bernt Vilhelm Blomqvist (1952-1962), och därefter Bengt Anders Gustav Jerninger.

I postens nya kostym med divisionalisering m m finns Berit Orregård som produktionschef i Katrineholm, när detta skrivs. Närmare 14.000 hushåll har postadress Katrineholm

1866-07-03--1968-03-30

Strångsjö

Poststationen i Strångsjö öppnades i stationshuset samtidigt som järnvägen på sträckan mellan Katrineholm och Norrköping togs i bruk för allmän trafik den 3 juli 1866. Med 240 kr i årsarvode blev stationsinspektorn Nils Axel af Ekenstam antagen till poststationsföreståndare. I enlighet med det system som tillämpades såväl på statsbanor som kanske i ännu högre grad på privata järnvägar fick personalen finna sig i förflyttning till andra stationer, ibland utmed samma linje och ibland utan att det medförde någon ändrad status, såsom löneförhöjning. Vi kommer därför att möta af Ekenstam vid andra stationer i denna berättelse.

I april 1893 fick stationsmästaren Fredrik Amandus Grahn ta över ansvaret för poststationen i Strångsjö. Årsarvodet för själva postsysslan hade höjts vid 1891 års ingång till 300 kr och steg vid sekelskiftet till 360 kr samt till 420 kr på grund av 1902 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer.

Grahn efterträddes i september 1907 av stationsmästaren C A Kjellström, som i sin tur följdes av stationsmästaren Lars Gustaf Jonsson. Åtskilliga andra hann svinga datumstämpeln innan poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring vid april månads ingång 1968.

1918-12-16--1964-05-30

Ändebol

Även vid mindre platser, där stationer eller hållplatser växte fram, kunde efter särskild prövning poststationer öppnas. Om personal- eller lokalförhållandena inte medgav förening mellan post och järnväg, öppnades sådana stationer ibland i en närliggande byggnad. En framställning (diarienummer 1 b 2933/1918) ledde sålunda till beslut om att en poststation skulle öppnas "i närheten av den å statsbanelinjen Stockholm-Katrineholm-Nässjö belägna hållplatsen Ändebol" den 16 december 1918.

Trafikunderlaget var inte särskilt starkt men poststationen behölls ändå länge. Det var först med juni månads ingång 1964 som den ersattes med lantbrevbäring.

Simonstorp

1866-07-03--1965-03-31

Stationsinspektör Per August Pettersson fick ta ansvar också för postservice när en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Simonstorp den 3 juli 1866. Det blev snabbt skifte på föreståndaretjänsten vid den förenade post- och järnvägsstationen i Simonstorp. Per August Pettersson följdes sålunda 1869 av stationsinspektör Johan Alfred Carlborg. Han hade bakom sig en tid som underlöjtnant i armén. Oskar Fredrik Kraepelin, som tidigare varit föreståndare för poststationen i Åby, tog över i Simonstorp genom poststyrelsens beslut den 1 maj 1875.

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

Näkna

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

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

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

1869-05-01--1964-10-30

Graversfors

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

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

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

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

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

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

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

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

Lilla Åby

I det föregående har omtalats att såväl Strångsjö som Simonstorp fick poststationer i järnvägsstationerna i samband med tågstarten den 3 juli 1866. Det fanns en överenskommelse mellan styrelsen för statens järnvägstrafik och postverket, som tillämpades från den 16 februari 1863 beträffande användning av järnvägsstationerna för postgöromål. Jag finner anledning att här citera denna överenskommelse med den ordalydelse som presenterades i poststyrelsens cirkulär till postförvaltarna:

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

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

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

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

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

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

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

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

Loddbý och Herrstabergr

är två hållplatser som vi helt bortser från i postsammanhang. De har inte haft något samarbete med postverket vare sig som poststationer eller postombud.

Norrköping

Ej heller postkontoret i Norrköping berörs i denna skrift. Några postgöromål har inte fullgjorts i järnvägsstationen bortsett från förekommande transporter till och från postkontoret.

1874-01-01--1964-11-30

Fiskeby (Norrköpings stad)

Det torde ha varit en liten informationsmiss, när järnvägsstationen i Fiskeby öppnades vid östra stambanan den 1 september 1873 utan att en poststation samtidigt inrättades. Poststyrelsen fick ingen kännedom om stationens tillkomst förrän det brev ankom den 11 november 1873, vilket reproduceras på nästa sida. Postinspektionen fick brevet på remiss och återsände det till poststyrelsen med bl a följande kommentar:

"Om det än tyckes vara tämligen överflödigt att förlägga en postexpedition ½ mil från en så stor stad som Norrköping, dit ortens korrespondens ju i vanligaste fall med enskilda bud, utan begagnande av postinrättningarna befordras, och endast 1/5 mil från postanstalten i Eksund, som högst obetydligt anlitas, så och då ej nekas kan att vid Fiskeby förefinnes mycket folk och livlig rörelse, varigenom nödigt ansetts att där anlägga en fullständig järnvägsstation, finner sig postinspektionen icke sakna skäl att tillstyrka det en vanlig poststation måtte från nästinstundande års början där få öppnas, varigenom ortens behov av postanstalt torde vara fullt tillräckligt tillgodosett".

Oberoende av denna korrespondens skrev Styrelsen för statens järnvägs trafik den 25 november 1873 för att anmäla, "att stationen Fiskeby, belägen vid Östra Stambanan mellan Norrköpings och Eksunds stationer, 0,5 mil från den förra och 0,2 mil från den senare, blivt den 1 sistlidne september för allmän trafik upplåten".

Poststyrelsen bekräftade nu riktigheten i järnvägsstyrelsens förmodan, att man "kunde finna skäl att därstädes anordna poststation" och beslöt att låta öppna denna vid det följande årsskiftet. Startdagen för poststationen i Fiskeby blev sålunda den 1 januari 1874.

Till Kongl. General Poststyrelsen,
Stockholm.

✓ Remittens till postinspektörerna i Västra
Kamman för efterfrågad till Generalpost-
styrelsens af yttrande, i öfrigt remissaktens återställas.
Stockholm den 11 november 1873.
C. A. befällning
C. W. Westman

Om vi underaktade är bresende och
hufva, som verktygsamhet i grannskapet af
Fiskeby järnvägsstation, belägen emellan Norrkö-
ping och Eksund, för vi hos Kongl. General
Poststyrelsen ödmjukt begär, att en post-
expedition vid berörda järnvägsstationen möt-
te anordnas från den 1^{de} januari 1874, eller
om möjligt detsamma. Den folkrika or-
ten med sin industriella anläggningar har
verkligt behof af en sådan postexpedition
vid Fiskeby, och vi hoppas förhållande att
något afslutade förtas vid vår ödmjuka fram-
ställning. Norrköping den 5 November 1873.

Svante Andersson
i Fiskeby Fabriksbolags vägn
Svante Andersson

Svante Andersson fick från starten ansvaret för posten med 240 kr i
årsarvode för denna del av sysslan. Han följdes av följande järnvägsmän:
Lars Sjöström (1880-1913), Johan Sandahl (1913-1917) och Nils J Stjernkvist
(1917-1919). Rörelsen gick stadigt framåt och år 1918 fördes frågan på tal

om att skilja posten från järnvägen (diarienummer 1 b 1918:358). Det blev inte
något beslut den gången men redan nästa år togs frågan upp igen (diarienum-
mer 1 b 1919:961). Skilsmässan blev nu verklighet och Hulda Stjernkvist skötte
poststationen under de två följande åren, följd av Serine Ahlberg (1922-1941)
och Doris Willén (1941-1949).

Närheten till andra postanstalter inom staden ledde till undersökning om
poststationens indragning och befattningen hölls vakant 1948-1958. Beslutet
blev emellertid den gången att poststationen skulle bibehållas tills vidare, ett
beslut som stod sig i åtta år. Doris Möller fick avtal om poststationens skötsel
1958 och avlöstes 1960 av Lillian Ulvenmark. Hon var kvar till poststatio-
nens indragning med november månads utgång 1960.

1872-10-16--1963-12-31

Eksund (Norrköpings stad)

Den poststation som öppnades i Eksund den 16 oktober 1872 förlades till
järnvägsstationen, då delsträckan mellan Norrköping och Linköping togs i
bruk för allmän trafik. Under hela existensperioden för Eksunds poststation
låg den i järnvägsstationen. Det var järnvägens personal som ansvarade för
postservicen, nämligen Johan A Carlberg (1872-1886), Per A Ölin (1886-
1892), C A Eén (1892-1900), Johan A Tiderman (1900-1912), Wilhelm
Grahm (1912-1915), Axel Ahlberg (1915-1917), Petter Carlsson (1917-1921),
Carl F Ström (1921-1939), Oskar L Johansson (1939-1940), Irma Ahlstrom
(1940-1943) och Dagny Nilsson (1944-1963).

Rörelsen vid poststationen var liten och flera gånger fördes dess indrag-
ning på tal. Sålunda skrev postdirektör Adolf Malmgren den 12 juni 1912 till
postmästaren i Norrköping och begärde yttranden från föreståndarna för
poststationerna i Eksund och Fiskeby "huruvida icke poststationen i Eksund
skulle kunna utan nämnvärd olägenhet indragas". Postdirektören betonade,
att avståndet mellan Eksund och Fiskeby var blott 3 kilometer.

Från Fiskeby svarade poststationsföreståndaren att det inte fanns någon
gång- eller körväg mellan Eksund och Fiskeby och att särskild gångbiljett
måste lösas av dem som ville färdas på järnvägen. Valde man detta, skulle
passagen över Motala ström visa sig svår. Om poststationen i Eksund skulle
dras in, menade stationsföreståndaren i Fiskeby, att kunderna hellre borde
hänvisas till poststationen i Kneippbaden (inrättad den 1 januari 1901) än till
Fiskeby. Albert Tiderman, som var poststationsföreståndare i Eksund, ville
naturligtvis motsätta sig poststationens påtänkta indragning. Han pekade
bland annat på följande:

"Den nedgång i poströrelsen som de senaste åren utvisar, har berott av
omständigheter, som sannolikt skola i en snar framtid komma att ändras till
det bättre. Så t ex torde pastorexpeditionen komma att återflyttas till
Eksund, likaså kronolänsmanskontoret under halva året, april - september.

Stationens järnvägstrafik är ock i jämnt stigande. Vid stationen och i dess närhet är ett flertal villor uppförda, dels ägda och dels förhyrda under sommartiden av norrköpingsbor för vilka saknaden av en postanstalt på platsen säkerligen skulle bliva ganska kännbar och i mycket hög grad uppväcka missnöje".

Postmästaren i Norrköping förordade däremot indragning av poststationen i Eksund efter att ha lämnat bl a följande motivering. "Pastor och kommunalordföranden hava sin post dels på Kneippbaden och dels på Fiskeby; länsmanen är boende i Norrköping men vistas under sommaren vid Eksund. De som bo längst bort från Eksunds station åt Klinga-hållet, torde redan anlita Klinga poststation. De åter, som endast under sommaren vistas i Eksund, äro väl nästan undantagslöst norrköpingsbor, vilka dagligen eller nästan dagligen resa mellan de båda platserna och för vilka behovet av poststationen därför näppeligen kan sägas vara synnerligen avsevärt".

Sedan postdirektören fått dessa uppgifter tillsammans med uppgifter från annat håll beträffande de indragningshotade poststationerna i Blädda och Fårhult, redovisade han ärendet till poststyrelsen den 12 juli 1912. För Eksunds del påvisade han att uppborren under 1911 varit kr 280:98 medan arvoden, biträdesanslag och provisionersättning till poststationsföreståndaren hade uppgått till 500 kr. Ändå motiverade postdirektören poststationens bibehållande med följande ord:

Med hänsyn till vad de båda poststationsföreståndarna anfört, och då, efter vad jag förspott, nuvarande poststationsföreståndaren i Eksund Johan Albert Tiderman inom den närmaste tiden torde komma att avgå ur järnvägens tjänst, varvid nu utgående ersättningsbelopp till poststationsföreståndaren i Eksund skulle kunna väsentligen nedbringas (genom indragning av tillägsarvodet och möjligen biträdesanslaget), har jag ansett mig ej böra ifrågasätta poststationens i Eksund indragning".

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemannning 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, så t ex Eksund med 1963 års utgång. Under 1970-talet avvecklades samarbete helt och hållet i vad gäller förenade poststationer.

1872-10-16--1959-05-31

Okna

Närmast efter Eksund på den fortsatta sträckningen av Östra stambanan söder om Norrköping anlades järnvägsstationen med namnet Okna samtidigt som den nya 47 km långa delsträckan fram till Linköping togs i bruk för allmän trafik den 16 oktober 1872. Helt enligt den generella överenskommelsen med styrelsen för Statens Järnvägsbyggnader inrättades en poststation i Okna. Stationsmästaren Johan Reinhold Almquist fick ansvara för samhällets postservice, något som renderade honom ett lönetillskott på 360 kr om året vid sidan om lönen för järnvägsgöröman.

Efter 20 år lämnade Almquist över till Johan August Samuelsson, som efter bara fem år fick flytta till Lerum 1897. För honom vikarierade under fem veckor Isak Isaksson tills stationsmästaren Albert Hjalmar Lundgren tog över i december 1897. Samma procedur upprepades, när Lundgren slutade med september månads utgång 1910. Kontorsbiträdet Jakob Emanuel Bremer svarade för ruljangsen till den 5 november, då stationsmästaren Axel Wickbom tog över. Åtskilliga andra järnvägsanställda fick svara för både post- och järnvägstrafiken tills poststationen drogs in med maj månads utgång 1959.

1888.
SVERIGES STATSBANOR.
Kongl. Styrelsen
för
Statens Jernvägstrafik.
STOCKHOLM.

D. 15

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Lund den 20 Okt 1885.

Till Kongl. Generalpoststyrelsen.
1885 den 20 Okt angående i Okna vid ex. skilda Linköping-Okna-
station, Okna i Eksund samt i Okna vid Okna, Kneippbadet, Kneippbadet och
i Okna vid Okna. De i Okna vid Okna.
Att en station, Öststad vid östra stambanan,
belägen mellan stationerna Okna och Norrsholm samt
jämte den i Okna vid Okna föreningsstation
mellan Öststad och Finspång-Norrsholm järn-
väg, kommer att den 1^{te} i oktober 1885
öppnas för allmän trafik,
för Kongl. Styrelsen för Statens järnvägs-
trafik äran härigenom meddelas.
Stockholm den 25 September 1885.



Illustration till nästa sida:

Styrelsen för Statens järnvägstrafik anmälde till poststyrelsen, att en järnvägsstation skulle öppnas den 1 oktober 1884 i Kimstad vid östra stambanan. Poststyrelsen beslöt inrätta en poststation där i samband med trafikstarten på den anslutande järnvägen till Finspång.

1885-10-01--

Kimstad

Efter hand växte många privata järnvägar fram som bibanor från stambanorna eller som komplement till det statliga nätet. Till bibanorna kan man räkna Finspång-Norsholms järnväg, som fick koncession i september 1882 och som öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1885. När jag läste postgeografi på 1940-talet, fick jag lära mig stationerna vid en järnväg som för posteleverna benämndes Norrköping-Örebro. Den sträckan täcktes då av de olika bolag som hade köpts in av Norra Östergötlands järnvägar, Pålshoda-Finspångs järnväg och Finspång-Norsholms järnväg. De kompletterades i juni 1906 med delsträckan mellan Kimstad och Norrköping. Denna del gick sydost om stambanan på samma sträcka.

När Finspång-Norsholms järnväg började närma sig sin fullbordan, skrev Finspång-Norsholm Jernvägs AB till poststyrelsen den 20 juli 1885, att *"förutom stationen vid Kimsta kyrka, där Finspång-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 Skärblacka station vid Skärblacka bruk"*.

Efter utredning föreslog postinspektionen i sitt svar på poststyrelsens remiss, att poststationer skulle inrättas på båda orterna och förestås av järnvägens personal samt att post skulle befordras på den nya järnvägen.

Poststyrelsen accepterade postinspektörens förslag och med ingången av oktober 1885 öppnades sålunda poststationer i Kimstad och Skärblacka. På den förstnämnda platsen 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 Kimstad. 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.

1864-04-01

Norsholm

Den 9 mars 1860 bemyndigade regeringen generalpoststyrelsen att *"å lämplige ställen inrätta 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, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

Det kan vara av visst intresse att notera hur generaldirektör Wilhelm Roos angav en orsak till beslutet om poststationer på landsbygden. I sin historiska återblick i verkets första verksamhetsberättelse omtalade han att brevlådor hade uppsatts vid allmänna postvägar med början 1855 under vissa förutsättningar. Ett villkor var att en kommun eller flera korrespondenter på en ort förenade sig om att genom en lämplig person svara för tömning på behöriga tider av brevlådan. Det reglerades genom ett kungligt brev den 9 mars 1855 och av postmedel betalades 15 kr om året för bestyret med brevlådan. Men så skriver Roos följande:

"Då emellertid denna utväg till postutväxlingens underlättande endast i ringa mån av allmänheten anlitas, beslöts år 1860 inrättandet av ett nytt slag poststationer, vilka skulle utgöra en art filialkontor till närmast liggande postkontor eller postexpeditioner".

Innan verkningarna av kungabrevet den 9 mars 1860 var synliga, fanns det i vårt land i stort sett inga andra fasta postanstalter än postkontor, vid denna tidpunkt 175 stycken. Av dessa var 48 postexpeditioner, en benämning som kan skapa problem för dem som inte sysslats med posthistoria. Låt oss kalla även dem för postkontor. De var i praktiken en lägre klass av postkontor. De högsta klasserna var enligt vokabulären postkontor och de lägsta klasserna var postexpeditioner. Båda slagen var med få undantag förlagda till städer.

Samråd mellan poststyrelsen och länsstyrelserna ledde efter hand till att poststationer kom till enligt regeringsbemyndigandet. Men det gick långsamt till en början. En förhållandevis tidig poststation var den som öppnades i Norsholm den 1 april 1864. Det fanns vid det årets ingång bara 137 poststationer i vårt land. Därav var åtskilliga förenade med järnvägsstationer, således av det slag som representeras av bl a Eksund (sid 21) och Linghem (sid 29) i denna skrift.

Slussinspektoren Josef Nikolaus Herman Gredberg daterade den 23 december 1863 det brev som återges starkt förminskat på nästa sida. Som framgår av texten var det flera postintressenter som genom Gredbergs förmedling ville framföra önskemål om en poststation. Handläggningen av ärendet gick ovanligt snabbt och till och med utan att poststyrelsen lät närmast berörda postmästare uttala sig. Ofta var postmästarna i närområdet emot tillkomsten av nya poststationer. Sådana kunde minska deras extrainkomster.

N^o 3496. Lrk. den 28 Dec. 1863.

Till Kongl. General Postdirektionen
Stockholm!

1863 d. 28 dec. om: Kungl. Postdirektionen
om att tillfälligt öppna en poststation vid
Norsholms Kanalstation i Norrköping.



Öfvermanad af flera postintressenter
i närheten af Norsholms Kanalstation, begär
jag mig följande administrativt fråga om det
föreligger en Poststationsfråga öppnad vid
Norsholms Kanalstation. Norsholmen ligger
emellan Staden Norrköping och Linn-
köping ungefär 40 + 50 fath från nämnda
Städer. Den Poststationen emellan
af nämnda Städer skulle vara en gång
per dag. Skulle en Poststation kunna
bestås af administrativt en af Öfver-
Linnköping och vid Norsholmen då de
öfver som där medledes kunde tillföra
Poststationen till någon af de näm-
nade Städer.

Norsholms Kanalstation den 28 Dec 1863

[Signature]

I poststyrelsens föredrags slussinspektorens brev samma dag som det kom. Det föranledde ett brev från poststyrelsen till länsstyrelsen i Linköping. Inte heller länsstyrelsen tycks ha rådgjort med sina underinstanser, t ex berörd kronofogde, utan svarade den 26 januari 1864 "att Konungens Befallningshåvande, för sin del, finner ifrågakända poststationen vara önskvärd och nyttig för orten ävensom för de å Göta Kanal trafikerande, samt att sökanden Gredberg anses tjänlig och är villig att övertaga befattning såsom poststationsföreståndare vid Norsholm".

Länsstyrelsens brev föredrags i poststyrelsen den 4 februari 1864, varvid beslöts att poststationen skulle öppnas den 1 april 1864 med Gredberg som föreståndare och att postutväxling med den nya poststationen skulle äga rum med postkontoren i Linköping och Norrköping. Gredbergs årsarvode fastställdes till 200 kr. Den 3 mars informerade poststyrelsen postmästarna i Linköping och Norrköping om beslutet. Om deras reaktioner har jag inte funnit några handlingar, men de har sannolikt inte varit så positiva.

När östra stambanan öppnades för allmän trafik den 16 oktober 1872 på den 47 km långa delsträckan mellan Norrköping och Linköping, avgick Gredberg från sin befattning som poststationsföreståndare. Poststationen flyttades från slussen till järnvägsstationen, där stationsinspektör Victor Flentzberg fick ta över ansvaret för postservicen. Hans årsarvode blev 300 kr, höjt till 480 kr genom poststyrelsens beslut den 26 maj 1887. Flentzberg efterträddes med 1889 års ingång av J A Pettersson, som i sin tur följdes den 1 oktober 1895 av Gustaf Wallander. Stationsskrivaren Oskar Leopold Netzén tog över i april 1901 och vikarierade för Wallander. Denne avled den 1 januari 1911 och Netzén blev ordinarie stationsinspektör.

Med post och järnväg skilda åt blev Hilma Öijer poststationsföreståndare den 1 augusti 1916 och innehade befattningen till 1931 års utgång. Därefter finner vi Edit Salke (f. Öijer) som föreståndare 1932-1944 och Margit Öijer under tiden 1944-1976. Poststationen drogs in med april månads utgång 1986. Den reorganiserades som ett sk postställe, vilket emellertid drogs in efter några år med postadressen Norsholm bibehållen. På grund av den omorganisation som gjordes i anslutning till projektet "Nät 92" lämnades postservicen ut på entreprenad. Det blev således en "post-i-butik" enligt avtal med Norsholms Livs.

1872-10-16-1966-05-31

Gistad

Gistad vid östra stambanan var en av de många platser där man helt följde 1863 års överenskommelse från stationens start. När delsträckan mellan Norrköping och Linköping öppnades för allmän trafik den 16 oktober 1872, inrättades en poststation i järnvägsstationen. Sven Svensson fick ta ansvar för både post- och järnväggörömmål. Efter sin avgång 1882 följdes han av de på nästa sida uppräknade järnvägsmännen till poststationens indragning med maj månads utgång 1966:

Per Jönsson (1882-1907), August Wilhelm Sahlin (1907-1910), Adolf Fredrik Aspén (1910-1917), Carl August Hjalmar Rydberg (1917-1923), Frans Oskar Holmberg (1924-1931), A J:son Dickman (1931-1935), Oskar Lindmark (1935-1938), Ernst Rickard Elvbring (1938-1943), Karl Theodor Bengtsson (1943-1946), Carl Erik Cederholm (1946-1947), Ernst Leonard Carlsson (1947-1950), Oskar Vilhelm Rundblom (1950-1951), Anton Georg Sandell (1951-1955), Gustav Harald Valentin Gustafsson (1955-1959), Nils Olov Gunnar Lindman (1959-1966).

När kronobrevbäringsreformen genomfördes i Östergötland från 1875 års ingång blev Gistad en naturlig utgångspunkt för en postföringslinje till Åtvidaberg förbi Björsäter och Bersbo. Från Åtvidaberg fortsatte linjen till Gamleby via poststationerna i Kolsebro och Överum. Vidare inrättades en postlinje från Gistad till Yxnerum genom Skärkinds, Gårdeby och Östra Ryds socknar. Denna förändring medförde merarbete för järnvägspoststationens föreståndare Sven Svensson, något som speglas i hans ansökan om förhöjning av årsarvodet för postsysslan. Postinspektör P Ch Bergman vitsordade att det var skäligt att höja Svenssons ersättning för postarbetet och skrev till poststyrelsen den 13 februari 1875, att det var ostridigt, "att göromålen vid denna poststation med detta år betydligt tilltagit genom inrättande av därifrån utgående tvenne nya postlinjer". Sedan poststyrelsen rådgjort med styrelsen för statens järnvägstrafik, medgavs förhöjning av årsarvodet från 360 till 420 kr. Dessförinnan hade poststyrelsen gjort jämförelser med omsättningen vid ett par andra förenade post- och järnvägsstationer med likartade problem, nämligen Kilsmo och Pålsboda, där frimärksomsättningen dock varit väsentligt högre.

*Hans Kongl. Generalpoststyrelsen
vägen jag ödmjukligen anhåller om förhöjning
af det arvode jag såsom poststationsföreståndare
uppbär. Fran det med detta år början, har två
tillkommit tre nya landvägsstationer, hvar en par
göromålen derigenom betydligt ökat.*

*Gistad Station den 8 Februari 1875.
S. Svensson*

Sven Svensson motiverade sin ansökan om högre ersättning med tillkomsten av sidopost.

1872-10-16--

Linghem

Liksom i Eksund öppnades också i Linghem en poststation i järnvägsstationen, när delsträckan Norrköping-Linköping togs i bruk för allmän trafik den 16 oktober 1872. Förutsättningarna för poststationens fortlevnad var mycket större i Linghem. Trafiken utvecklades så gynnsamt att det efter tre decennier inte gick att förena post- och järnvägsstömmål. Därför flyttades poststationen till den näraliggande speceriaffären 1918.

Innan dess ansvarade följande järnvägsanställda för postservicen: Carl Ernst Berggren (1872-1878), Peter Sjöqvist (1878-1892) och Fritz Valfrid Sandholm (1892-1897). Det blev därefter några månaders vikariat med stationskarlsförmannen Rudolf Kjellman som ansvarig, innan befattningen övertogs av Johan Alfred Tell från den 1 april 1898. Hans årsarvode var vid tillträdet 420 kr men höjdes vid 1902 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer till 480 kr och vidare i etapper, så att han efter motsvarande reglering 1914 hade 600 kr i årsarvode jämte ett biträdesanslag på 360 kr.

När post och järnväg skildes åt 1918 (databasnummer 1 b 1918:2972), blev Johan Alfred Tells dotter Hanna Olga Elisabet Larsson föreståndare för den till affären utflyttade poststationen. Den flyttades vidare till fastigheten med namnet Tellbo 1921, där fru Larsson fortsatte att sköta den ända till 1954. Hon kunde således blicka tillbaka på 40 års ordinarie tjänst i postverket, när hon avgick med 1953 års utgång.

Poststationen förenades därefter åter med järnvägsstationen. Ansvaret vilade under perioden efter på följande järnvägsmän: Sven Harry Claesson (1954-1957), Gustav Algot Karlsson (1958-1963) och Tage Sigfrid Dahlstedt (1963-1966). Nu hade arbetsmängden ökat i så hög grad att poststationen kunde klassas som postexpedition enligt då gällande normer. Detta innebar ny skilsmässa från järnvägen och förändring av chefens status från avtalsanställning till löneplansanställning. Under en tioårsperiod (1966-1976) fanns postexpeditionen kvar i järnvägens byggnad men flyttades den 9 december 1976 ut till samhället. Malin Evaldsson-Unholm hade tillträtt som chef med titeln stationsmästare redan 1966. Titeln byttes genom 1970-talets generella omorganisationer till lokalpostmästare. I februari 1980 tog Elaine Gustafsson över och fick från 1986 års ingång slopa prefixet "lokal" i titeln. Under tiden 1 november 1988 - 28 februari 1989 hölls befattningen vakant och därefter tillträdde Maj-Gun Engström som postmästare. Med ansvar för service till drygt 1800 hushåll har Christer Andersson övertagit postkontoret.

Poststationsföreståndare Ernst Berggren föreslog i ett brev till postinspektören namnändring av poststationen redan den 31 oktober 1876, som framgår av avbildningen på nästa sida. Förslaget skickades vidare till poststyrelsen den 3 november 1876. Postinspektören skrev bl a följande:

"Jag skall dock ödmjukast anhålla att få fästa Kongl. Styrelsens uppmärksamhet därå, att Lindhems station, enligt för mig tillgängliga upplysningar, är belägen i Hannäs socken, och att någon socken med namnet Solfvestad ej finnes, men väl en gästgivaregård i Lindhems närhet.

Om Lindhem skulle benämnas med socknens namn, så skulle man åter få svårighet med Hannäs och Hannas poststationer och Solvestad har mycken namnlighet med Söfvestad, vadan väl svårigen något av dessa namn torde vara lämpliga".

Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 6 november 1876 att ärendet inte borde "föranleda till vidare åtgärd". Detta kan synas egendomligt eftersom åtskilliga namnändringar just beslöts under den tidsperioden. De många arbetsuppgifterna med stor brådska under kronobrevbäringsreformen hade medfört komplikationer.

Postinspektör Bergman!

Se det snart sagt koranann dy hand,
att brief till Lindhem poststation adresseras
till Lindhem och detta alltid vället stort
örjemat i postgången och många gånger ärtas
kommer och har för personer som vänta anslagen
brief, och jag många gånger tänkt fråga, om
Ni ej kan utverka, att Lindhem kunde ändras
till något annat namn t. ex. Solvestad,
skicket är problemat namn i och alla i den
traktten hente sitt god hä, och en affär,
man alltid tänke sig, att brief och posten
skulle skickas adresseras till Lindhem, utan
skiljan alltid Lindhem. Afven hade vi
och har utaf Lindhem poststation i Hultu
göthland, och jag som se mycket som för
Med öfrigt Hälsning
Emot Bergman

1875-01-01--1879-06-30

Rystad

1860 års regeringsbeslut om poststationer på landsbygden (sid 25, överst) ledde inte till att nya postlinjer kom till. För varje ny linje behövdes ett särskilt regeringsbeslut. Nya poststationer lades därför vid redan befintliga postlinjer. De få poststationerna (ett 50-tal under premiäråret 1861) kunde då bli anknypningspunkter till kronobrevbäringsnätet. Med början 1874 ökade de snabbt.

Enligt en proposition till 1873 års riksdag skulle postverket nämligen inrätta nya postgångar på grund av överenskommelser som hade träffats preliminärt med länsstyrelserna. Därigenom blev den kronobrevbäringsorganisation som därtills funnits som en länk mellan bl a kronofogde, länsmän, häradshövdingar och nämndemän inlemmad i det allmänna postnätet. Detta skulle dessutom kompletteras med poststationer, "en i varje socken, om så behövdes".

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

Omorganisationen blev dyrbar för postverket. Redan i september 1875 började man undersöka vilka möjligheter till besparing som fanns och i en framställning till regeringen ett år senare sökte poststyrelsen sanktion för att pröva "vilka stationer, som i anseende till synnerligen obetydlig rörelse, böra indragas". Därmed togs det första steget till lantbrevbäring, en nyhet som introducerades 1878. Innan man kom så långt hade några av de minsta poststationerna blivit indragna. Ersättningen blev då i flera fall lösväskor som utväxlades med närmast belägna poststation. Denna tidiga omorganisation baserades på ett besparingscirkulär som poststyrelsen presenterade den 27 september 1875.

En av det 40-tal poststationer, som på grund av beslutet om kronobrevbäringsreformen öppnades i Östergötland med 1875 års ingång, förlades till Rystad. Där blev musikdirektör Nils Törnell föreståndare med 150 kr i årsarvode enligt poststyrelsens beslut den 4 januari 1875. Detta beslut fattades senare än besluten för de övriga poststationerna, eftersom Rystad var en plats "där enligt avlätet telegram från Kungl. Styrelsen någon poststation ej skulle komma till stånd". Så uttryckte postmästare Bengt Carl Bergman det i sitt brev till poststyrelsen den 11 januari 1875, då han begärde ersättning med fem kronor för sin resa till Rystad för att kunna ge Törnell erforderliga instruktioner sent på nyårsaftonen samt "utlämna effekter". De övriga föreståndarna för poststationer inom hans förvaltningsområde hade varit samlade den 30 och 31 december 1874 för gemensam information om vad som gällde.

Det var inte någon större omslutning vid poststationen i Rystad och dess indragning fördes på tal på allvar när man planerade för införande av lantbrevbäring i vårt land. Detta blev också resultatet efter några remissomgångar, redovisade i posthistorisk skrift nr 274 "Posthistoria från Memmings och Åkerbo härader".

Rystad kom att anslutas till lantbrevbäringen Linköping-Tuna år 1914. När järnvägshållplatsen kom till i Rystad, fanns det inte någon anledning att ens föra en poststation där på tal.

Linköping

Folke Sundholm och Håkan Johansson har i boken *"Posten - Linköpings äldsta företag"* utförligt och på ett föredömligt sätt redovisat stadens och omgivningens posthistoria. Jag hänvisar till denna. Den berör också järnvägsfrågor.

Namn Jäbbarp 1874-05-15--1875-04-30
Namn Malmslätt 1875-05-01--1973-03-31
Namn Linköping 13 1973-04-03--

Malmslätt

I ett brev den 20 april 1874 till poststyrelsen från chefsexpeditionen vid Kungl. 1:sta Livgrenadjärregementet gjordes framställning om att få en poststation vid Jäbbarps järnvägsstation under den tid de årliga mötena pågick. Samma dag skrev också chefen för 2:dra Livgrenadjärregementet ett brev till poststyrelsen med samma syfte. Efter ett remissvar från postkontoret i Linköping beslöt poststyrelsen den 11 maj 1874 att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas i Jäbbarp. Den 15 maj 1874 uppges vara den första dagen för poststationens verksamhet. Järnvägens stationsföreståndare Frans Johan Öfverström blev ansvarig för postgöromålen.

Före järnvägsstationens tillkomst hade åtminstone en del av soldaterna begett sig till fots från Linköping för att påbörja övningarna på Malmen. Förändringen noterades av tidningen Östgöta Correspondenten som skrev följande i en notis den 23 maj 1874: *"Blott för ett par år sedan drog krigsmanskapet med flygande fanor och klingande spel genom staden.... Nu inburas det i järnvägskupé för färd med tåg till Jäbbarp"*.

Jäbbarp (även stavat Gåbbarp och i äldre tid Gibbarp) var namnet på en gammal gård i Kärna socken intill övningsfältet.

Postnamnet Jäbbarp blev kortlivat, för redan innan det följande årets verksamhet påbörjades anmälde styrelsen för Statens järnvägstrafik i ett brev till poststyrelsen den 8 april 1875, "att stationen Jäbbarp vid Östra stambanan hädanefter skall benämnas **Malmslätt**." Det året var stationen öppen under tiden 30 april - 3 juli.

Under de följande åren hölls post- och järnvägsstationen öppen under mötesperioderna men från och med den 1 november 1884 hela året om. I det uppväxande samhället kring övningsfältet hade den vanliga befolkningen börjat anlita poststationen allt mera. Den hade inte längre karaktären av lägerplatspost.

Post och järnväg i Malmslätt skildes åt 1913 och posten flyttades 1914 till fastigheten Adolfsberg och därifrån 1918 till fastigheten med adress Carl Cederströms gata 8. Den organiserades som en postexpedition den 1 oktober 1946 och den 1 april 1973 ändrades postexpeditionens namn till Linköping 13, numera med adress Kärna Centrum.

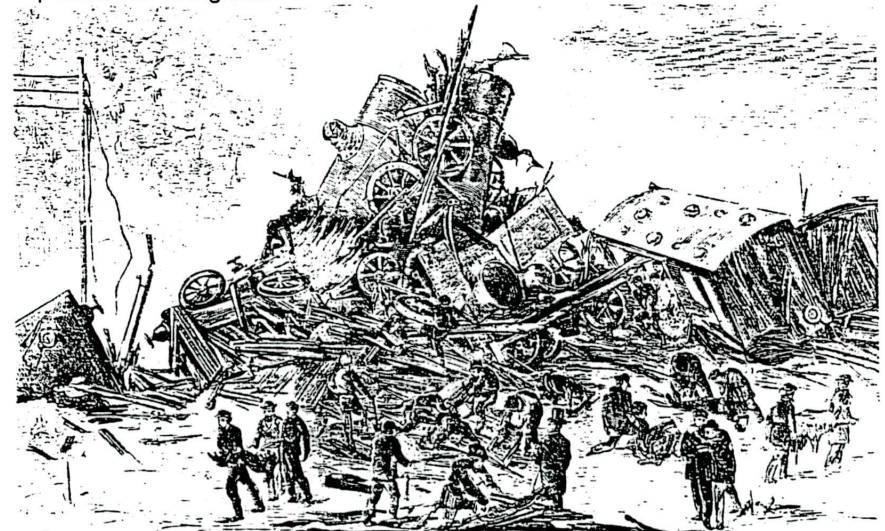
Bebyggelsen vid Jäbbarps station utgjorde ursprungligen bara själva stationshuset av trä i ett plan samt en bostadsbyggnad för stationsföreståndaren och en banvaktsstuga. Ett nytt stationshus togs i bruk 1903.

Bankeberg (Vikingstad)

Samtidigt som järnvägen färdigställdes pågick de sista finslipningarna av den organisation som skulle genomföras på landsbygden i anslutning till att kronobrevbäringen upphörde i Östergötland. Länsstyrelsens förslag till poststyrelsen omfattade bl a att en poststation skulle öppnas i Rappestad, ca två km norr om Bankeberg. Det förslaget förkastades av poststyrelsen på grund av närheten till järnvägsstationen. Visserligen höll Rappestads socken vid detta tillfälle lösväska på postkontoret i Linköping, men det förefaller sannolikt att de med tillkomsten av poststationen i Bankeberg eller kort tid därefter lät ändra väskans expedition till Bankeberg.

Stationsinspektör C O Taube blev ansvarig för post och järnväg i Bankeberg 1873-1874, följd av Uno Svante Gudmund Björkelund (1874-1876). Denne fick avsked enligt beslut 1876, såsom medansvarig till tågolyckan i Malmslätt i november 1875. I stället tillträdde Anders Adolf Nilsson, följd 1888 av Johan Reinhold Almqvist, som avlöstes i december 1903 av Johan August Nyström. Sex år senare tog Gustaf Wilhelm Lengquist över och 1914 Wilhelm Sterner fram till 1925. Hans efterföljare, Bror Axel Petrus Söderholm, fick byta ut datumstämpel och sigill den 1 oktober 1927, då poststationens namn ändrades från Bankeberg till socknens namn **Vikingstad**.

Följande järnvägsmän svarade för postservice i samhället efter Söderholm: Carl Oskar Borg (1933-1939), Simon Petrus Braf (1939-1949), Paulus Emanuel Hellberg (1949-1956), Nils Eskil Ragnar Salomonsson (1956-1964) och Herbert Gustaf Elias Washholm (1964-1969). Ökad trafik medförde skilsmässa från järnvägen. I den till postexpedition förändrade poststationen i december 1969 blev Karl-Evert Johansson chef med titeln stationsmästare och posten förlagd till Centrumhuset. Den 1 juli 1987 tog Gunnel Johansson över postkontoret, som termen var sedan 1986 års ingång. Därefter har Maria Forsell fått ta över ansvaret för service till de drygt 2500 hushåll som har postadress Vikingstad.



Tågolyckan vid Lagerlunda återgavs i Östergötlands Läns Tidning med Carl Larssons teckning.

Sjögestad

1876-01-01--1965-05-31

I poststyrelsens brev till länsstyrelsen den 10 december 1874 uppgavs bl a att till poststyrelsen från länsstyrelsen insänt förslagskontrakt för en poststationsföreståndare i Sjögestad inte hade ansetts erforderligt vid ett sammanträde i juli 1874 mellan länsstyrelsens och postverkets representanter, och att poststyrelsen därför återsände detta jämte kontrakt för vissa andra poststationer och postlinjer, "då desammas anordnande icke synes skäligen kunna grundas på bestämmelserna i Kungl. kungörelsen den 5 december 1873 om kronobrevbäringens upphörande och om sättet för fortskaffande av de försändelser, för vilka nämnda brevbäring fått anlitas, så mycket mindre som för i fråga varande orter tillfälle blivit berett att i allmänhet för sin postutväxling kunna begagna lösväska som med allmän post fortskaffas".

För Sjögestads del rättades "missen" till mycket snabbt. I poststyrelsens brev till länsstyrelsen den 10 december 1874 hade man åberopat närheten till den redan befintliga poststationen i Bankeberg som skäl för att inte godkänna förslagskontraktet med en poststationsföreståndare i Sjögestad. I protokollet vid kommunalstämman med Sjögestads församling den 19 oktober 1875 anger § 4 namnet på en trio som skulle göra en ansökan om en poststation.

Denna trio daterade ett tre sidor långt brev den 19 november 1875. Jag finner det värt att göra ett utdrag, inte minst för att det visar på hur man under förberedelserna för kronobrevbäringens avskaffande hade haft berättigade förhoppningar.

"Sjögestads församling, belägen invid Östra Stambanan och ungefär mitt emellan stationerna Bankeberg och Mantorp, hade redan förra året förhoppning om erhållande av den förmån, som en poststation på platsen erbjuder, enär Kungl. Generalpoststyrelsen då själv ärat här anläggda en poststation, varom också kontrakt upprättades genom Herr Kronofogden Ygberg mellan Kungl. Generalpoststyrelsen och den tillämnade poststationsföreståndaren, och för vilket ändamål församlingen i sitt nya skolhus inredda ett särskilt rum. Någon sådan poststation blev emellertid då icke här inrättad, förmodligen på grund av den kostnad, som postens hitsändande skulle tillskynda Kungl. postverket, utan har församlingen fortfarande med stor kostnad måst hämta sin post vid Bankeberg. Nu åter är möjlighet beredd att utan större omkostnad, vare sig för Kungl. postverket eller för denna församling, få posten hit försänd, då under årets lopp här på Östra Stambanan blivit anlagd och för trafik öppnad en hållplats, som allt sedan dess öppnande varit flitigt anlita. - - - Ej blott denna församling skulle skörda fördelarna av denna anordning: den skulle även komma andra, närgränsande församlingar till godo. Så skulle Gammalkil och Västerlösa få kortare väg hit än till någon annan poststation och kunna få bättre och bekvämare postgång än de nu hava. - - - Möjligen skulle också den kärrpost, som Kungl. Generalpoststyrelsen nu låter gå från Mantorps station till V. Harg, Nykil och Ulrika kunna inskränkas till att gå raka vägen över V. Harg till Ulrika; och Nykil, mellan vars kyrka och Gammalkils kyrka avståndet endast är 3/8 mil, hämta sin post i Gammalkil, dit den av gemensamt postbud kunde föras från poststationen i Sjögestad".

Det var till synes genomtänkta motiveringar som trion presterade. Poststyrelsen remitterade brevet till postinspektionen, som i sitt svar den 7 december medgav det "vara obestriddigt, att en poststation vid detta ställe skulle, på de i ansökningen uppgivna skäl, vara av stor fördel för orten, och då Herr Överdirektören för Trafikärendena, på min framställning rörande postförande persontågens uppehåll därstädes, uppgav att han antog det hinder ej skulle möta för ett kortare uppehåll vid mera berörda plats med tågen nr 59 och 60, på samma sätt som äger rum vid Tureberg å Norra Stambanan, tillåter jag mig ödmjukast tillstyrka bifall till ansökningen".

Efter korrespondens med styrelsen för Statens järnvägstrafik beslöt poststyrelsen den 25 december 1875, att en poststation skulle öppnas i Sjögestad. Då hållplatsen inte kunde inrymma en poststation, förlades denna till församlingens skolhus med organisten August Palmgren som föreståndare. I hans årsarvode på 180 kr ingick skyldighet att svara för transporter mellan poststationen och tågen. Arvodet höjdes till 300 kr genom poststyrelsens beslut den 9 mars 1877. Befattningen övertogs 1883 av organisten Gustaf Bernhard Dickman. Denne skrev den 29 mars 1884 till poststyrelsen och begärde högre arvode, eftersom han ansåg att 300 kr var för litet för att täcka både kostnader för transporten och expensutgifter vid poststationen. Poststyrelsen medgav förhöjning av årsarvodet till 360 kr.

Efter Dickman tog Anna Dorotea Vilhelmina Engberg över poststationen den 1 oktober 1896. Hon begärde i ett brev den 16 september 1907 till postmästaren i Linköping att få flytta poststationen, något som genomfördes i oktober 1907. Fröken Engberg lämnade redan följande år över befattningen till Johannes Jonsson (1908-1912), vars efterträdare blev änkefru Anna Jonsson (1912-1925) och Karin Maria Kalin (1926-1965). Poststationen drogs in med maj månads utgång 1965, varefter kunderna betjänades med lantbrevbäring från Vikingstad. Poststationen fanns sålunda aldrig i stationshuset och i tidtabellen för järnvägsposterna markerades detta med uttrycket "(ej f.)" efter poststationens namn.

1873-09-15--

Mantorp

Efter hand som det statliga järnvägsnätet byggdes ut, informerades poststyrelsen av Styrelsen för Statens Järnvägstrafik om förändringarna. Det kunde ibland ske genom att nyttillkommande stationer eller järnvägssträckor på olika håll anmäldes i samma skrivelse. I Mantorp började tågtrafiken den 15 september 1873. Fram till 1919, då förhållandet mellan post och järnväg ändrades så i Mantorp, att personliga avtal träffades mellan postverket och poststationsföreståndaren, ansvarade följande järnvägsmän för samhällets postservice: Oscar Sjöberg (1873-1875), Gerhard Gillis de Besche (1875-1888), Carl Henrik Fredrik Goës (1889-1898), Nils Johan Pettersson (1898), Johan Magnus Pettersson (1898-1908), Carl Gustaf Lindström (1908-1910) och August Vilhelm Sahlin (1910-1919).

Med poststationen kvar i stationshuset skildes nu post och järnvägsgröromål åt. Järnvägspersonalen hade tidigare fått ersättningen för postarbetet inbakad i lönen från Statens Järnvägar, men nu anställdes genom direkt avtal med postverket fru Anna Matilda Palm som poststationsföreståndare (1919-1926), följd av fru Eva Lovisa Asklöv, f. Palm (1926-1947).

Utvecklingen hade varit gynnsam och den 1 mars 1947 höjdes poststationen till postexpedition. Fru Asklöv fick därmed tjänstemannastatus i postverket i stället för den tidigare avtalsanställningen. Postexpeditionen flyttades från järnvägsstationen den 20 maj 1949 till f d skjortfabriken. Efter fru Asklövs avgång tillträdde med 1967 års ingång Ingrid Kjellman som föreståndare för postexpeditionen, följd i juli 1978 av Birgitta Aniander. Hon fick vara med om att flytta postexpeditionen till nya lokaler vid Häradsvägen i april 1984.

Efter Birgitta Anianders avgång hölls befattningen vakant i tre kvartal tills Elsa Märta Agneta Wallqvist blev utnämnd från den 1 juni 1988. Därefter har Göran Lidemalm och sedan Susanne Tonér tagit över ansvaret för service till de närmare 1800 hushåll som har postadress Mantorp.

1880-08-01--1965-08-31

Sya

Under förutsättning att det fanns utrymme i efter hand tillkommande järnvägsstationer och att postförande tåg gjorde uppehåll där, brukade det under järnvägsnätets fortsatta uppbyggnad var förhållandevis enkelt att få en förenad poststation till stånd. Ett sådant exempel är den i Sya. Därifrån skrev ett antal personer den 30 juni 1880 till poststyrelsen och begärde att få en poststation i den järnvägsstation, som var avsedd att öppnas inte långt från Vifolka härads tingställe.

Två dagar senare bekräftade styrelsen för Statens järnvägstrafik i ett brev till poststyrelsen, att Sya station, "belägen vid Östra stambanan mellan stationerna Mantorp och Mjölby, 0,4 mil från den förra och 0,5 mil från den senare", skulle upplåtas för allmän trafik den 5 juli.

Poststyrelsen underrättade järnvägsstyrelsen om att en poststation kunde inrättas den 1 augusti och föreslog ett årsarvode till vederbörande järnvägs-tjänsteman på 150 kr för dennes bestyr med posten, något som accepterades av järnvägsstyrelsen. Poststationen fanns kvar i stationshuset under hela sin existensperiod och för dess skötsel ansvarade följande järnvägsmän: Hjalmar William Cederberg (1880-1894), Carl Bernhard Sebell (1894-1900), Carl Axel Een (1900-1910), Carl Eklund (1910-1917), Alexis Emil Holm (1917-1924), Alfred Evald Fahlqvist (1924-1934), Carl Gustav Emil Löthner (1934-1941), Johan August Ljungström (1941-1945), Herman Alexander Gustafsson (1945-1950), Gustaf Emanuel Magnusson (1950-1957), Carl Gustaf Cassel (1957-1960) och Erik Emanuel Svensson (1962-1965). Under vissa perioder tjänstgörande vikarier är inte angivna här.

Poststationen drogs in med augusti månads utgång 1965. Till årets slut fanns ett postombud kvar som komplement till den från Mjölby utgående lantbrevbäraren. I postombudets datumstämpel graverades MJÖLBY POB 2.

1861-05-01--

Mjölby

Från järnvägshistorisk synpunkt har Mjölby sitt speciella intresse. Posthistoriskt väger andra händelser än järnvägens tillkomst tyngre, något som framgår av posthistorisk skriftserie 269, "Posthistoria från Valkebo och Vifolka härader". Detta avsnitt ägnar därför inte särskilt utrymme åt turerna kring lantpoststationen i Mjölby, som öppnades redan den 1 maj 1861 med kvarn-ägaren Carl Georg Hageling som föreståndare. Han efterträddes 1872 av Maria Charlotta Löwegren. Hon glädde sig över att ha fått en fast anställning i postverket, men det var inte så mycket bevänt med tryggheten på den tiden. När östra stambanan blev klar för trafik också på den 32 km långa delsträckan mellan Linköping och Mjölby den 15 september 1873, blev poststationen i Mjölby indragen och en ny poststation öppnades i järnvägsstationen.

Stationsinspektör Johan Anders Pettersson fick ta över ansvaret för både post- och järnvägsgröromål och fröken Löwegren stod utan arbete. Hon blev erbjuden att överta poststationen i Säby, som enligt poststyrelsens beslut den 16 juni 1873 skulle "förläggas vid marknadsplatsen i Löfstad, belägen å hemmanet Tranåskvarns ågoområde och därefter benämnas Tranås".

Där tillsattes emellertid efter den avgående föreståndaren Johan Runn en annan föreståndare, nämligen fanjunkaren Fredrik Theodor Asproth. Han hade inte begärt några garantier för att få vara kvar på obestämd tid, men fröken Löwegren hade "anat ugglor i mossen" och skrivit bl a följande till sin överordnade postmästare i Skänninge, kaptenen Carl Gerhard Gustaf Stuart: "Vill Poststyrelsen garantera mig stadigvarande plats vid Tranås och att ej ett tu tre bli blottställd så som i Mjölby, skall jag genast resa dit ner och försöka få expeditionslokal och bostad, men som en flyttning dit går minst till 40 kr, kan jag ej gärna resa dit, förrän jag får svar om när den skall tillträdas och svar på för huru lång tid mitt förordnande skulle bli".

Några garantier kunde inte lämnas och det visade sig också, att den som tog jobbet i Tranås i stället för fröken Löwegren, d v s nyssnämnde fanjunkare Asproth, miste det mycket snart. Den 3 november 1874 togs nämligen den resterande delen av östra stambanan i bruk för allmän trafik på delsträckan Sommen-Aneby. Tranås' poststation flyttades till järnvägsstationen utan att Asproth fick följa med. I hans kontrakt fanns en klausul om dess upphörande utan föregående uppsägning om postarbetet kunde fullgöras av järnvägspersonalen.

Om fröken Löwegrens öde vet jag i skrivande stund intet ytterligare. Möjligen kan hon ha blivit erbjuden postarbete på annat håll. Hon fick ett gott vitsord av postmästare Stuart i Skänninge som skrev bl a följande till poststyrelsen: "Kunde det vara möjligt att för henne få en stadigvarande plats, så vore hon på det högsta förbunden, ty hon är kapabel att sköta en större poststation; det kan jag vitsorda som har haft kontroll över hennes tjänstgöring den tid hon förestod Mjölby".

Det skulle emellertid visa sig, att även stationsinspektör Johan Anders Pettersson fick lämna från sig postgöromålen i Mjölby. Utvecklingen hade gått snabbt. Tre månader efter att östra stambanan tagits i bruk för allmän trafik fram till Mjölby, började också person- och posttrafiken på Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg. Mjölby hade således från den 15 december 1873 blivit en knutpunkt av snabbt växande betydelse. Samhällets förste poststationsföreståndare, Carl Georg Hagelin, nu 45 år gammal, visade sig nu vara initiativtagare till en framställning till poststyrelsen den 2 mars 1882. Tillsammans med handlanden J R Andersen skriver han följande till poststyrelsen:

"Med kännedom om Kungl. Generalpoststyrelsens tillmötesgående och omsorg för tillgodoseende av varje billig och befogad begäran rörande postväsendet få vi härmed vördsamligen hemställa, att den här varande poststationen må med snaraste utbytas mot en postexpedition, och att denna må förläggas i Mjölby by och icke vid järnvägsstationen.

Såsom skäl för denna framställning torde det tillåtas oss påpeka, dels platsens icke obetydliga tillväxt i kommersiellt hänseende under de senaste åren, och dels de många olägenheter, som för allmänheten äro förenade med det nuvarande tillståndet, vilket delvis torde vara för Kungl. Generalpoststyrelsen känt, och varom vi anse överflödigt närmare yttra oss".

Det man syftade på här blev radsatt mera öppet i det brev som postinspektör P Ch Bergman skrev till poststyrelsen den 30 maj 1882. Han ansåg inte att det skulle vara lönsamt med ett fullständigt postkontor i Mjölby och tillade följande efter en kalkyl som visade på förlust vid bifall till framställningen:

"Om man fäster närmare uppmärksamhet vid framställningen om inrättandet av ett postkontor i Mjölby, så synes mig huvudsakligaste skälet vara 'de många olägenheter, som för allmänheten äro förenade med det nuvarande tillståndet' vilket torde kunna med andra ord uttryckas så, att det är poststationsföreståndarens inhumana sätt och hans bristande tillmötesgående, som uttröttat korrespondenterna. Kunde man därför genom framställning hos Kungl. Trafikstyrelsen lyckas att få en annan föreståndare för poststationen i Mjölby, så är jag övertygad därom, att det är en fördel både för Kungl. Postverket och allmänheten om postkontor icke inrättas därstädes".

Till detta togs ingen hänsyn. För att finansiera det förmodat förlustbringande postkontoret siktade man nu på indragning av ett annat förlustbringande eller åtminstone "överflödigt" postkontor. Ett sådant fanns i Stjärnvik. Där tjänstgjorde en vikarie för postmästare Fredrik August Ekström, som hade fått befordran till postmästare i Öregrund. Poststyrelsen hemställde hos Kungl. Maj: att få dra in postkontoret i Stjärnvik och inrätta ett postkontor i Mjölby. I ett kungligt brev den 15 november 1882 medgavs detta och postkontoret i Stjärnvik ersattes med en poststation vid 1883 års ingång. Postkontoret i Mjölby kunde öppnas den 15 mars 1883, sedan man bl a lyckats lösa lokalfrågan. Den uppgivet ovänlige stinsen fick inte längre handlägga postgöromålen. Tjänsten som postmästare i Mjölby ledigförklarades och dessutom tillskrevs några tänkbara aspiranter. En av dem var August Ferdinand Möllerberg, som på sin s k karriärstege varit postmästare i Råda under 18 år och så sent som i september 1882 blivit utnämnd till postmästare i Degerfors. Med hans tillträde skildes post och järnväg åt i Mjölby den 15 mars 1883.

1874-02-02--1964-10-30

Strålsnäs

Efter hand som östra stambanan växte vidare söderut, öppnades poststationer i de nya stationshusen enligt det förut återgivna generella avtalet mellan posten och statens järnvägsbyggnader redan 1863. Till föreståndare för den poststation som enligt flera uppgifter öppnades i Strålsnäs den 2 februari 1874, antogs järnvägens stationsföreståndare Axel Rydberg. Jag har inte funnit något belägg för att poststationen öppnades just den 2 februari. Den 16 km långa delsträckan mellan Mjölby och Boxholm, där Strålsnäs är beläget, öppnades för provisorisk godstrafik den 30 december 1873 och för allmän trafik den 11 maj 1874. Ett brev, som inte anger exakt datum återges nedan.

70-1245
SVERIGES STATSBANOR.

Kongl. Styrelsen
för
Statens järnvägstrafik.
STOCKHOLM.

D. M. 378.

Till Kungl. General Poststyrelsen.

*Med anledning af Eders i skrifvelsen den 15 dennes
derom gjorda framställning har Styrelsen under denna dag
förfärdigt underberedande, att Stationsföreståndaren vid
Strålsnäs jemvel skulle uppkallas poststationsföreståndare.
befattningen derstädes, förnämde Styrelsen emot det af
Eders för ifrågasvarande befattning föreslagna arfordre
af 300 Riksdaler för del intet att svara. Stockholm
den 13 Februari 1874.*

A. Rydberg

A. Rydberg

Öppningsdagen anges som den 2 februari i Yngve Nylanders bok "Sveriges fasta postanstalter genom tiderna" och även i Facit Postal 1993. Axel Rydberg efterträddes som föreståndare 1890 av Gustaf Adolf Hammarlund, som var

kvar till 1896. Därefter ansvarade Lars Erik Holm för posten 1897-1911 och Anders Viktor Hermansson 1911-1918. Post och järnväg skildes åt och poststationen flyttades den 1 november 1918 till fastigheten Ingemarstorp, där Anna Petronella Nilén hade hand om den till 1921 och Conrad Eriksson 1921-1923.

Med nästa föreståndare, Anna Linnéa Elisabet Östberg, flyttades poststationen 1923 till fastigheten Solbacka och fanns kvar där till och med oktober 1956. Därefter flyttades den åter till järnvägsstationen och SJ:s personal skötte postärendena till poststationens indragning med oktober månads utgång 1964.

1787--

Boxholm

Efter framställning av brukspatronen Carl Daniel Burén, som ägde Boxholms säteri beslöt Kungl. Maj:t den 16 januari 1786, att ett postkontor fick inrättas "på prov". Ett villkor var att bruksägaren skulle avlöna postmästaren och upplåta lokal för postkontoret. Beslutet kom inte att förverkligas förrän med 1787 års ingång. Man kan säga att postkontoret kom till under det för svenska postverket mest stillastående århundradet. Denna period pekar nämligen inte på någon stark utveckling, även om antalet postkontor i landet ökade från 85 till 110 under det århundradet.

Bruksinspektör Jonas Hellstrand blev Boxholms förste postmästare. Postkontoret låg i inspektorns gård nära landsvägen, den huvudled som förde posten mellan Linköping och Jönköping. Även de följande postmästarna var inspektorer vid bruket.

Postkontoret degraderades till poststation från den 1 juli 1885. Tio år dessförinnan hade Carl Pontus af Burén kommit överens med stationsinspektorn om att postkontoret skulle finnas i järnvägsstationen. Ett formellt hyresavtal tecknades efter en tid och när postkontoret degraderades till en poststation, träffades en överenskommelse med Statens Järnvägsbyggnader om att stationsinspektör Gerhard Gyllenhammar skulle ansvara för postgöromålen. Han var redan van vid detta, eftersom han hade vikarierat som postmästare för af Burén under dennes ledigheter. Men redan den 1 oktober 1885 lämnade han över postsysslan till Emma Ulrika Henrika Ehrenpohl. Därmed flyttades poststationen från järnvägsstationen och förlades till den södra delen av en villa intill brukshotellet.

Fröken Ehrenpohls avlöning som från början var 360 kr, höjdes genom poststyrelsens beslut den 13 december 1892 till 600 kr. Efter hennes död i början av 1910 tillträdde Elisabeth Emelie Thångring med oförändrat arvode. Därtill kom ett biträdesanslag på 300 kr samt lika mycket som ersättning för posttransporter och ansvar för brevlådan vid järnvägsstationen. Poststationen höjdes till en postexpedition den 1 juli 1923 och fröken Thångrings titel blev stationsmästare, en titel som hon behöll till sin pensionering 1950. Under fyra decennier hade hon skött posten i Boxholm och upplevt en stark trafikökning. Ytterligare uppgifter om posten i Boxholm finns i posthistorisk skriftserie 271, "Posthistoria från Göstrings härad".

1874-09-15--
Nu "post-i-butik"

Sommen

Vi har nu passerat gränsen till Småland på vår tänkta färd. Det var avsett att postkupén skulle börja gå den 15 september 1874 även på delsträckan mellan Boxholm och Sommen. Men bristen på en lokal för postkupépersonalens överliggning i Sommen gjorde att postkupén måste stanna i Boxholm och posten till Sommen befordras som gods på sista delsträckan.

Postkupén skulle lämna Boxholm kl 16.56 på sin väg söderut och återvända från Sommen nästa dag kl 9.56. Av följande citat ur ett brev den 17 september 1874 från postinspektören i centrala distriktet till poststyrelsen framgår problemen, vilka dock inte hindrade, att poststationen i Sommen öppnades i rätt tid:

"Enär vid mitt vistande vid Sommen den 13 dennes i och för poststationens öppnande, det visade sig vara total brist på bostäder därstädes, så att stationsinspektoren hade med mycken möda lyckats att få sig ett rum långt från stationen och hämtade sin mat dels vid Boxholm och dels å ångbåtarna, var jag nödsakad att förordna det posten emellan Boxholm och Sommen må, under den korta tid som återstår innan Östra Stambanan i sin helhet varder för allmän trafik upplåten, såsom ilgods befordras, då postpersonalen icke kunde i närheten av sagde station få husrum och mat".

Den period som i citatet anges som "den korta tid", varade fram till den 23 november 1874. Från Nässjö norrut kunde man börja skicka post till Aneby samtidigt som Sommen fick post norrifrån. Dessa båda nya stationer kunde sålunda börja ge lokal postservice samtidigt. I Sommen blev stinsen Hjalmar Kock ansvarig för denna.

Gustaf Albert Blomberg tog hand om poststationen 1896 och följdes 1910 av Charles Ferdinand Svensson. Trafiken ökade så mycket att det inte gick att ha post och järnväg förenade. Vid skilsmässan den 1 juli 1917 utsågs folkskolläraren Knut Erik Forsmark till poststationsföreståndare. Han följdes två år senare av Anna Hildegard Hultberg.

Med 1931 års ingång tog Märta Julin över poststationen. Nu började man diskutera återförening med järnvägen. SJ erbjöd lokal i stationshuset 1934, men det antogs inte av posten. När fru Julin uppnått 65 års ålder byttes poststationen ut mot en postexpedition den 1 april 1950 med Inger Tengbom som chef.

Postens nya transport- och sorteringsorganisation från den 12 maj 1968 fick bli till följd att posten inte längre skickades med järnväg till Sommen. Det blev bilbefordran i postens egen regi från Tranås medan den avgående posten till en början skickades från Sommen med SJ-bussar.

Den 1 april 1970 döptes postexpeditionen om till Tranås 2. I samband därmed ändrades stads- och lantbrevbäringslinjerna att utgå från Tranås. Från den 1 oktober 1990 blev namnet åter Sommen. Ändrad terminologi hade medfört att postexpeditionen benämndes lokalpostkontor 1977 och blott postkontor från 1986. Chefstjänsten övertogs i oktober 1987 av Doris Hildor, men som en följd av projekt "Nät 92" är postkontoret förvandlat till "post-i-butik" med AB Buffalo Bill som entreprenör.

1861-02-15
Namn Säby t o m 1873-06-30

Tranås

I boken *"På post i Norra Småland"* har jag ägnat sid 18-27 åt posten i Tranås, från början en av landets tolv äldsta lantpoststationer, då med namnet Säby. Här skall jag begränsa mig till den tid då post och järnväg var tillsammans.

Den ursprungliga poststationen flyttades den 1 juli 1873 till marknadsplatsen i Löfstad och fick då namnet Tranås. Fanjunkare Fredrik Theodor Asproth, som då anställdes som föreståndare, fick ett kontrakt, av vilket det framgick att det skulle upphöra när den planerade järnvägsstationen kunde öppnas och östra stambanan kunde tas i bruk för allmän trafik.

Detta inträffade redan den 23 november 1874. Stinsen Oscar Laurentius Sjöberg fick ansvar för både post och järnväg. Han hade detta kvar ända tills trafiken ökade så mycket att det blev nödvändigt att skilja post och järnväg åt. Denna ändring genomfördes den 1 maj 1905 och samtidigt höjdes poststationens status till postkontor.

1906-03-01--1956-04-30

Säbydal

På anmodan av kyrkostämman med Säby församling den 24 maj 1887 ingick dess ordförande, kyrkoherde G V Sandberg till poststyrelsen *"med värdsam anhållan att så måtte ombestyras, att post till och från i Säby och trakten däromkring boende personer måtte en gång om dagen avlämnas och emottagas vid Säby anhaltsstation"*. Detta ledde till en viss förbättring av ortens postförhållanden. Sedan anhaltsstationen blivit bemannad, fick kyrkoherde Sandberg den 15 juni 1890 uppdraget av en extra kommunalstämma att få en poststation där. Under remissbehandlingen ansåg sig föreståndaren för den förenade post- och järnvägsstationen i Gripenberg, Svante Olsson, inte kunna tillstyrka bifall. Han framhöll, att *"endast kyrkoherden och en mindre lanthandlare kan ha någon nämnvärd fördel av postanstalt vid Säby"*. Det var vanligt att stationsföreståndarna värnade om sina revir för att inte riskera att deras kundunderlag minskade. Poststyrelsen fann vid föredragning den 11 juli 1890, att framställningen inte borde *"till avseende föranledda"*.

När intressenterna blev framgångsrika efter ett tredje försök, inrättades poststationen inte i hållplatsen utan hos en handlare, som också svarade för tömning av brevlådan vid hållplatsen. Poststyrelsen hade samrått med järnvägsstyrelsen om tåguppehåll för postutväxling. Denna anordning upphörde med september månads utgång 1929 och i stället började landsvägsbefordran utmed postlinjen Tranås-Gränna. Poststationen drogs in med april månads utgång 1956.

1874-11-23--1976-09-30
Förenad med järnvägsstationen under perioderna
1874-11-23--1908-11-10 och 1956-01-01--1964-10-310

Gripenberg

Stationsmästaren Svante Olsson fick ta ansvar för både post och järnväg, när poststationen öppnades i samband med att östra stambanan fullbordades den 23 november 1874. Hans efterträdare 1905 Anders Pettersson hade oturen att i samarbete med en viss A Flyrin förmedla försäljning av Dramatiska Teaterns lotter. Postinspektören framhöll att *"han hade handlat i god tro och att de förseelser vilka egentligen påkallat nu verkställd inspektion, begåtts av oförstånd"*. Det hjälpte inte i högre instans. Poststyrelsen beslöt den 6 november 1908, att poststationen i Gripenberg omedelbart skulle skiljas från järnvägen.

Med fabrikören Karl David Egidius Svensson tecknades kontrakt om att vara poststationsföreståndare samt besörja transporter mellan järnvägsstationen och den nya postlokalen. Efter några år fick poststyrelsen framställningar om att poststationen skulle återförenas med järnvägen. Bakom detta försök skymtar man Anders Pettersson, vars oförskyllda medverkan i lotterihandeln inte hade föranlett järnvägsstyrelsen att skilja honom från tjänsten. Postdirektör Adolf Malmgren i Linköping fann att det var rätt bedömt men också att Pettersson *"enligt vad uppgivits, vid flera tillfällen och på olika sätt visat ovilja emot poststationsföreståndare Egidius Svensson"*.

Poststyrelsen beslöt då att inte återföreana post och järnväg. Resultatet blev detsamma efter den nytillträdande stationsmästaren Carl Gustaf Edvard Lindbergs försök att få återföreningen till stånd efter Anders Petterssons död. När Egidius Svensson avled i januari 1937, sköttes den alltjämt av icke järnvägsanställd personal och på flera olika platser, men med 1956 års ingång flyttades den till järnvägsstationen. Stationsmästaren där, Karl Henry Torkel Nygren, fick nu ansvar också för den lokala postservicen, men på grund av stor trafikökning blev det aktuellt med ännu en skilsmässa. Denna genomfördes den 1 november 1964 och poststationen hann statushöjas till postexpedition och fungera som sådan i drygt tio år, innan vindarna började blåsa i en annan riktning. I tidningen Tranås-Posten kunde man saxa bl a följande ur ett referat den 13 april 1973 av Gripenbergs kommunalförenings årsmöte i Folkets Hus:

"Dagens största och viktigaste fråga var dock en skrivelse från postverket om nedläggning av poststationen i Gripenberg. Efter en livlig diskussion beslöts att utlysa ett protestmöte och informationsmöte och till detta kalla postmästaren eller någon annan ansvarig tjänsteman".

Postens lönsamhetstänkande vägde tyngst och med oktober månads utgång 1973 drogs poststationen in.

1874-11-23--1976-05-31

Frinnaryd

Med tågstarten den 23 november 1874 blev stationsmästaren Anders Johansson ansvarig för både post och järnväg i Frinnaryd. Han efterträddes av Johan Jolin och 1894 av Lars Petter Berggren, vilken i sin tur efterträddes av Nils Peter Johansson i oktober 1903. Denne kom från Polcirkeln för vars förenade post- och järnvägsstation han hade ansvarat sedan juni 1896.

Den 30 juni 1915 sade järnvägsstyrelsen upp "föreningen av järnvägs-och postgöromål" vid fem stationer, däribland Frinnaryd. För tillämpning från oktober 1915 tecknades ett kontrakt med Carl Oskar Carlsson från Franslund "om handhavande av poststationen smt verkställande av alla posttransporter mellan poststationen och järnvägsstationen". Den nye poststationsföreståndaren, som bytte namn från Carlsson till Jarén, blev en i bygden vida omkring känd man, barnvän, djurvän och naturmänniska. Han var också framstående filatelist och mycket flitig fotograf.

Efter sju år efterträddes han i oktober 1922 av kronojägaren Johan Leonard Larsson, som i sin tur följdes i november 1930 av Elsa Tingersten. När hon pensionerades i januari 1963, uppehölls befattningen på vakans i två år och med 1965 års ingång förenades poststationen med järnvägen. Dess stationsföreståndare Kurt Söderström fick ansvara för posten under drygt elva år innan poststationen drogs in med maj månads utgång 1976.

Ej förenad 1923-04-01--1933-02-08
Järnvägspoststation 1933-03-01--1964-05-31

Stjärneborg

Det påstås att den excentriske svensk-amerikanen Malte Liewen Stierngranat lyckades förmå SJ att anlägga en station vid Stjärneborg, där han hade byggt sitt slott. Upprepade gånger lär han ha dragit i nödbromsen och triumferande stigit av tåget. Sedan han tagit på sig kostnaderna för stationshuset och själv ritat det, gav SJ med sig, men någon poststation öppnades inte, när byggnaden stod färdig omkring 1916.

En framställning i januari 1923 om en poststation i Stjärneborg följdes av att ingenjör Stierngranat uppvaktade postens generaldirektör, som ställde sig välvillig. SJ hade meddelat, att förening av hållplatsen med en poststation skulle förutsätta personalförändring med merkostnader som skulle överstiga SJ:s inkomster. Innehavaren av Nobynäs pensionat, fru Emilia von Kohten, åtog sig att sköta poststationen på 700 meters avstånd från hållplatsen. Hon anställdes och efterträddes 1926 av Astrid Gustafsson, från 1930 med namnet Fasth på grund av giftermål. Hon blev efter sex år platsvakt vid SJ och fick uppleva, att poststationen flyttades från pensionatet och förenades med järnvägen den 1 mars 1933. Hon fick också vara med om poststationens indragning med februari månads utgång 1964.

1874-09-15--1917--

Aneby

Den 24 km långa sydligaste biten av östra stambanan byggdes norrut från Nässjö och öppnades på sträckan mellan Nässjö och Aneby för allmän trafik den 20 juli 1874, samtidigt som den 7 km långa biten söder om Boxholm till Sommen också blev tillgänglig för allmän trafik. Här dröjde det något efter tågstart, innan postservice blev tillgänglig i stationshuset. Det var sålunda från den 15 september 1874 som stinsen Filip Lagergren blev ansvarig för posten i Aneby. Han efterträddes av Carl Neuman och från februari 1896 antecknas Isac Peterson som ordinarie chef. Dennes efterföljare 1915, Gustaf Ågren fick vara med om att post och järnväg gick skilda vägar. Med 1918 års ingång inträffade detta och postiljonen Carl Emil Widell blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen.

Man hade till och med velat byta ut poststationen mot ett förvaltningspostkontor enligt ett förslag, framfört av kommunalstämmans ordförande Carl E Niklasson efter en sammankomst den 20 januari 1917. På postdirektionens avstyrkan beslöt poststyrelsen att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd.

Widells efterträdare 1922 fick i det expanderande samhället uppleva poststationens utbyte mot en postexpedition den 1 augusti 1931. Med ny terminologi finns det ett postkontor i Aneby, varifrån drygt 3000 hushåll betjänas.

1874-01-01--1972-07-31

Flisby

Organisten A W Nyberg utnämndes till föreståndare för den poststation som öppnades i Flisby på grund av kronobrevbäringsreformen, som genomfördes i Småland med 1874 års ingång. Han fick finna sig i att lämna över poststationen den 15 september samma år till stinsen Per Jönsson i stationshuset. Denne efterträddes 1882 av Petter Pettersson och därefter ansvarade följande järnvägsmän för samhällets postservice: Anders Johan Löfgren (1896-1909), Johan Patrik Jacobsson (1909-1916), Hans Gustaf Möller (1917-1921), Nils Persson (1921-1924), Emanuel Svensson Rosén (1925-1938), Axel Henrik Wijk (1938-1940), Olof Fastberg (1940-1944), Claes G Th Gyllenberg (1944-1945), Carl N Reinhold Lindahl (1945-1948), Olof Herman Edbom (1948-1949), Artur Hilmer Ragnar Hjertsäll (1949-1952), Gustaf Ivar Hilding Gustafsson (1952-1956), Helge Konrad Ståhl (1956-1960), Lars Evald Johansson (1960-1962) och Tage Gideon Karlsson (1962-1964).

Poststationen skildes från järnvägsstationen den 1 juni 1964 och Elvy Karlsson blev föreståndare. När poststationen drogs in med utgången av juli 1972, blev hon postkassör i Aneby.