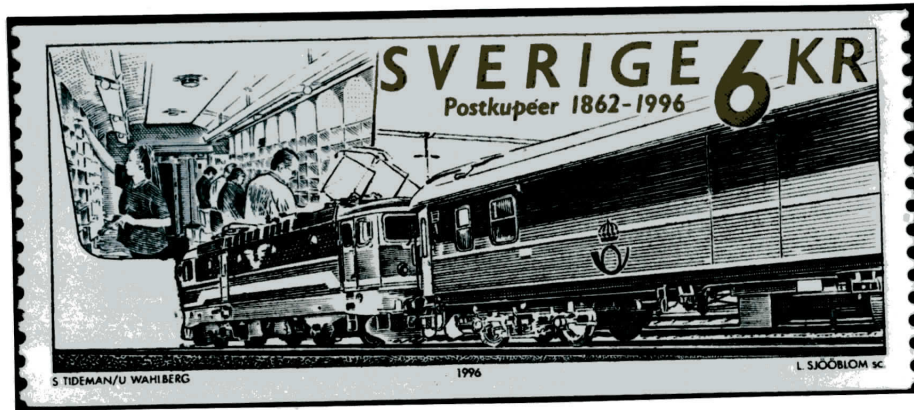


Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen

Krylbo-Mjölby



Innehåll

	sid		sid
Förenade post-stationer	3	Frövi	18
Krylbo	7	Ervalla	19
Hökmore	7	Dyltabruk	20
Karbenning	8	Hovsta	20
Snyten	9	Lillån	21
Västanfors	10	Örebro	21
Dagarn	12	Mosås	22
Skinnskatteberg	12	Kumla	23
Krampen	14	Hallsberg	23
Näverkärret	15	Åsbro	24
Spannarboda	16	Lerbäck	24
Sällinge	16	Rönneshytta	25
Blixterboda	17	Mariedam	25
		Godegård	26
		Degerön	26
		Karlsby	27
		Motala	27
		Fågelsta	27
		Skänninge	28
		Mjölby	29

Förlagor till häften i den post-historiska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare och en ljuslåda. Av förlagorna kopieras det antal exemplar som blir efterfrågade (oftast 5 - 15 ex). Det enkla förfarings-sättet ger inte möjlighet till någon toppkvalitet, men jag hoppas att läsarna förstår att värdera forskningsarbetet mera än det utförande jag är hänvisad till för att kunna presentera det för lägsta möjliga kostnad.

Posthistorisk skriftserie 285

Förlagan tillverkad 1996

Förord

I flera olika omgångar kan man säga att stambanan Krylbo-Mjölby byggdes. När den äldsta sträckan kom till, var man inte medveten om att denna skulle komma att ingå i stambanan mer än 40 år senare. Den äldsta var sträckan mellan Örebro och Frövi såsom en del av den s k Köping-Hults järnväg, öppnad för allmän trafik 1856 (posthistorisk skriftserie 286). Tidsmässigt sett kom andra delen av denna stambana år 1862 (Hallsberg-Örebro), tredje delen år 1873 (Hallsberg-Mjölby) samt fjärde och femte delarna (Krylbo-Västanfors-Frövi) år 1900.

Avsikten med denna skrift är att i små avsnitt spegla något av den skriftväxling som förekom mellan den statliga järnvägsstyrelsen och postverket, att visa hur denna gestaltades i form av cirkulärmeddelanden, peka på organisationsförändringar i järnvägens närhet samt nämna föreståndarna vid förenade post- och järnvägsstationer under i första hand deras tidiga perioder.

Jag försöker beröra något av den postala utvecklingen och de problem som kunde uppkomma i relationerna mellan posten och dess anställda eller mellan posten och kunderna. Jag väljer att göra det i korthet för orterna i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Krylbo till Mjölby. De olika delsträckorna presenteras sålunda inte i kronologisk ordning. Alla fakta är hämtade från handlingar i Postens centralarkiv resp ur Svenska Järnvägsklubbens bok "Järnvägsdata". När inte annat anges, är kartklippen hämtade ur 1939 års upplaga av post- och järnvägskartan.

För läsarnas synpunkter är jag tacksam.

Erik Lindgren

Förenade post- och järnvägsstationer

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

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

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

Man kan dela in landets poststationer i två huvudgrupper, dels lantpoststationer, som började inrättas 1861, och dels förenade post- och järnvägstationer, av vilka de första öppnades försöksvis 1862, som framgår av föregående text.

Järnvägspoststationerna blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest något mer än 1400. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns ganska få förenade post- och järnvägstationer efter 1968.

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 -- 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 -- 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 -- 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 -- 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 -- 1864-12-01

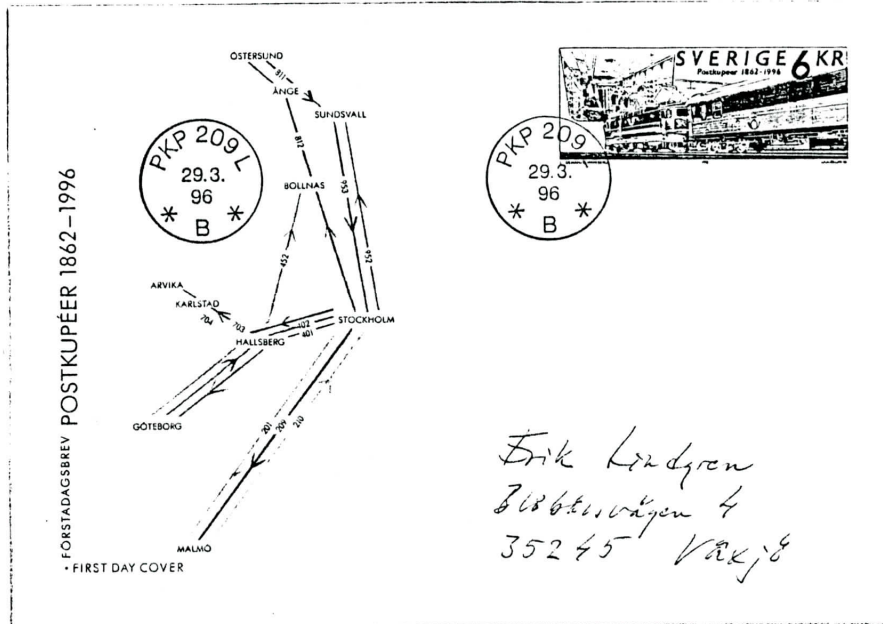
Stambanan mellan Krylbo och Mjölby ingick sålunda inte i den ursprungliga planeringen. Den fick stor betydelse, inte minst för posten, genom att den möjliggjorde snabbare förbindelser mellan Norrland och södra delen av landet.

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer.

Poststationer i kyrkbyar utmed järnvägen låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemanning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Det fanns några järnvägsstationer i vilka det övergångsvis organiserades postställen i stället för poststationer. På en station tillämpades en ovanlig anordning, nämligen biljettförsäljning till tågen av funktionären vid poststället ("postkontoret" från 1986). Det var i värmländska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31 mars 1992.

Med mars månads utgång 1996 upphörde postkupéernas verksamhet. På det nedan i förminskning avbildade kuvertet med s k sistadagsstämpling anges sträckningen för de sista postkupéerna. De var få. Redan den 12 maj 1968 hade ett stort antal postkupéer ersatts med landsvägspostförling.



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

Delsträckorna Krylbo-Västanfors och Västanfors - Frövi

Den 35 km långa sträckan Krylbo-Västanfors, således den nordligaste delen av stambanan Krylbo-Mjölby, öppnades för allmän trafik den 1 juli 1900. Innan året var slut blev det också klartecken för den 72 km långa sträckan från Västanfors till Frövi, som öppnades för allmän trafik den 12 december 1900. Helt i enlighet med den överenskommelse som citerats på sid 3 angående förenade post- och järnvägsstationer fick järnvägsbefälet samtidigt ta ansvar för postservice. I vissa fall dröjde det något innan detta samarbete kunde börja och i andra fall kom nya järnvägsstationer eller hållplatser till senare än i samband med att järnvägstrafiken började. Jag har emellertid valt att beröra samtliga poststationer i den ordning de kommer vid en tänkt resa, oavsett vid vilken tidpunkt de har öppnats. I vissa fall har jag berättat något om lantpoststationer, som funnits före järnvägens tillkomst i relativ närhet av bansträckningen. De utgör ibland exempel på sådana poststationsindragningar som jag har berört överst på sid 4.

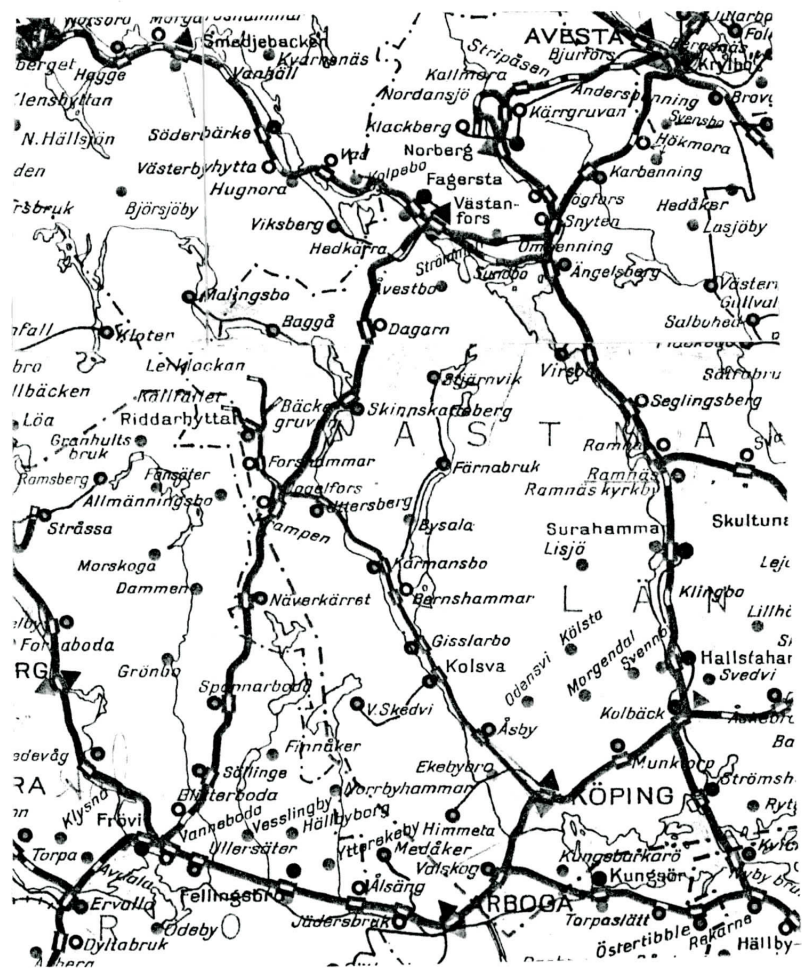
Man spårar postverkets planering för den första delsträckan flera år i förväg. Den 1 november 1897 skrev Kungl.Järnvägsstyrelsen till poststyrelsen och uppgav sig ha för avsikt att "avgiva underdånigt förslag till trafikstationer" utmed bl a den av riksdagen bestämda anläggningen mellan Krylbo och Örebro. Järnvägsstyrelsen hade redan inhämtat yttranden från berörda länsstyrelser rörande stationernas lägen och namn utan att få några invändningar mot egna gjorda förslag. Därför ville man nu utbe sig "Kungl.Generalpoststyrelsens benägna yttrande, huruvida I ansen de föreslagna benämningarna lämpliga". Stationerna föreslogs på följande ställen

"å statsbanan Krylbo Örebro:

i Karbenings socken, emellan Nickebo och Bennebo byar, 16 km från Krylbo, med benämning Karbenning; vid Snytsbo emellan stationerna Engelsberg och Högfors å Tillberga - Kärrgruvans jernväg, 22 km från Krylbo, med benämning Snyten; vid Vestanfors kyrka, 35 km från Krylbo, med benämning Vestanfors eller Eagersta, vilket senare namn ägarna till Fagersta bruk i skrivelse till Kungl.Järnvägsstyrelsen framhållit såsom önskvärt och för bruket av särdeles betydelse, med anledning varav Kungl.Styrelsen anhållit om Kungl.Maj:ts Befallningshavandes i Vestmanlands län särskilda yttrande rörande denna benämning å stationen; vid Jönsgården vid sjön Dagarn, 48 km från Krylbo, med benämning Darsbo; i närheten av Skinnskattebergs bruk, 57 km från Krylbo, med benämning Skinnskatteberg; och vid Entjärn, 70 km från Krylbo, med benämning Krampen."

Poststyrelsen svarade järnvägsstyrelsen den 5 november med godkännande av namnförslagen, dock med undantag av Darsbo, då man kunde befara förväxling med Delsbo. Motförslaget Dagarn accepterades.

Långt senare fördes även namnet Snyten på tal, dock inte från poststyrelsens sida. Järnvägsstyrelsen skrev den 14 mars 1900, att tveksamhet hade uppstått om lämpligheten av denna benämning och att järnvägsstyrelsen "anser att ifrågavarande benämning kunde lämpligen ersättas med namnet *Annelund*". Poststyrelsen uppgav sig i svaret den 20 mars inte ha något emot namnet Snyten, medan namnet Annelund däremot inte var lämpligt. (Det fanns då poststationer med namnen Anneberg och Annelöv).



Stambanan på delsträckan Krylbo-Västanfors-Frövå framgår av detta kartklipp ur 1939 års utgåva av post- och järnvägskartan.

1873-12-01--

Krylbo

Stationsinspektör Carl Wilhelm Ponsbach fick ansvaret för posten i Krylbo, när en poststation öppnades i järnvägsstationen där med december månads ingång 1873. Det var den dagen, som den 33 km långa delsträckan mellan Krylbo och Sala av Norra Stambanan öppnades för allmän trafik.

Ponsbach följdes av Fr. Öhman och Malcolm Hugo Bratt samt från den 1 oktober 1905 av Selim Karl Helmer Trolle. Den sistnämnde fick inte ansvar för posten särskilt länge, eftersom poststationen skildes från järnvägen vid november månads ingång 1906 och drogs in formellt.

I stället öppnades ett förvaltningspostkontor enligt ett regeringsbeslut av den 6 juli 1906. Nils Falkman blev chef för detta med titeln postmästare. Hans förvaltningsområde omfattade då poststationerna i Baggå, Broddbo, Dagarn, Folkärna, Jularbo, Karbenning, Kärrgruvan, Malingsbo, Möklinta, Rosshyttan, Skinnskatteberg, Snyten och Västanfors, poststationer som enligt 1905 års statistik sålde frimärken för sammanlagt drygt 28.000 kronor.

En rad andra postmästare följde Falkman innan postkontoret degraderades till postexpedition med 1962 års utgång och Krylbo med termen postexpedition kom att lyda under Avesta postkontors förvaltningsområde. Efter en ny terminologi på 1970-talet fanns det åter ett postkontor i Krylbo, där postmästare Inger Kraft fick överta ansvaret för service till de ca 3400 hushåll som har denna postadress.

1919-06-01--1968-04-30

Hökmora

På vår tänkta färd lämnar vi Kopparbergs län strax efter att vi farit ut från Krylbo köping och kommer till Karbennings socken i Västmanlands län. Den socknen fick två poststationer redan vid järnvägens öppnande, en med sockennamnet och en i Snyten. Sent omsider fick den en tredje poststation i hållplatsen Hökmora ett par kilometer norr om byn med samma namn. Poststationen drogs in med april månads utgång 1968 i en stor omorganisation som också medförde indragning av poststationen i Karbenning.

Karbenning

Lantpoststationen Karbenning

Vid Karbennings kyrka öppnades utmed postlinjen mellan Västerås och Norberg den 1 januari 1874 en poststation. Kyrkoherde Johan Watz antogs till föreståndare med 300 kr i årsarvode. Det kan synas tämligen högt, men föreståndarna för de nya poststationerna inom Bergslags fögderi fick vid kronobevbäringsreformen nästan genomgående högre arvoden än många kolleger. 300 kr utgick sålunda redan från början även till föreståndarna för poststationerna i Västervåla och Fläckebo, medan kronolänsman P W Wijkmán i Romfartuna fick hela 400 kr från start. Övriga nya poststationsföreståndare inom Bergslags fögderi var då bokhållaren Alf Söderlund i Skultuna med 200 kr, och folkskollärare P E Tibblin i Skerike med 250 kr. Lägst betald inom fögderiet var kyrkoherde A G Nyman. Han fick 125 kr i årsarvode.

Watz behöll sin tjänst och sitt arvode oförändrat till och med den 15 september 1876. Då blev det tack och adjö, för poststationen drogs in i samband med att posttrafiken började på järnvägslinjen Västerås-Kärrgruvan. Då inrättades förenade poststationer vid sex järnvägsstationer, däribland en i Högfors. Dit hänvisades de kunder med postärenden som hade betjänats av kyrkoherde Watz vid den kortlivade poststationen med namnet Karbenning. Indragning drabbade på samma sätt poststationen i Västervåla.

Även den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Högfors blev kortlivad. Om den, liksom om poststationen Ljusnarsberg har jag berättat i posthistoriskt häfte nr 33, "Kortlivade postnamn i Örebro län".

Indragning av poststationen i Karbenning på grund av järnvägens tillkomst förutsågs av postmästare Olof Fredrik Dalman i Norberg när han den 15 januari 1876 redovisade resultatet av den undersökning av poststationernas lönsamhet, som hade påbjudits av poststyrelsen i ett cirkulär den 27 september 1875. Han skrev bland annat att poststationen

"i Karbenning snarligen, då Norbergs järnvägsanläggning bliver färdig och trafiken å den banan förenas med den å Stockholm-Västerås-Bergslagsbanan vid Ängelsberg bliver obehövlig" och föreslog "att en poststation i dess ställe inrättas vid Högfors järnvägsstation, belägen inom Karbenning socken och 1500 fot nära sockenkyrkan. Poststationen Västervåla bliver ävenledes vid samma tid obehövlig och föreslås att indragas samt Ängelsbergs poststation, vilken varit öppen under sommarmånaderna, att vid nämnde tid flyttas till Ängelsbergs nya järnvägsstation inom Västervåla socken och ungefär 1/4 mil nära sockenkyrkan".

1900-07-01--1968-04-30

Karbenning vid stambanan Krylbo Mjölby

En poststation med namnet Karbenning uppstod på nytt den 1 juli 1900. Upprinnelsen till denna finner vi i det på sid 5 citerade brevet från Kungl. Järnvägsstyrelsen till poststyrelsen, daterat den 1 november 1897. Där redovisades förslagen till namn för trafikstationer på järnvägen mellan Krylbo och Örebro.

Från den 1 juli 1900 förverkligades sålunda en stor del av järnvägsprojektet, i detta fall vad gäller förening med post vid järnvägsstationerna Karbenning, Snyten och Västanfors. Järnvägens stationsmästare Carl Bernhard Mauritz Sebell fick i Karbenning ta ansvar för posten med 300 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete. Carl August Engström efterträdde honom 1905 och från april 1915 blev Albert Daniel Hallberg ansvarig för post och järnväg i Karbenning. Årsarvodet för postsyslsan hade då varit 420 kr sedan 1905, vartill kom ett biträdesanslag på 240 kr.

1900-07-01--1962-10-31

Snyten

Innan den på hösten 1876 för trafik öppnade järnvägen från Kärrgruvan utmynnade i Ängelsberg, passerade den sjön Snyten och en liten ort med namnet Snytsbo. Ett kvarts sekel senare skulle järnvägen mellan Krylbo och Örebro där anslutas till järnvägen mellan Krylbo och Ängelsberg. Järnvägsstyrelsens förslag i det förut citerade brevet den 1 november 1897 (sid 5) till poststyrelsen inbegrep en järnvägsstation i Snyten. Poststyrelsen accepterade att öppna en poststation där, sedan namnfrågan varit föremål för särskild prövning. Den 1 juli 1900 öppnades sålunda en poststation i Snytens järnvägsstation.

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Snyten antogs Axel Gudmund Löwenhielm, till en början med 300 kr i årsarvode för själva postsyslsan. Det alltför föga utnyttjandet av poststationen speglas bl a i trafikciffrorna. Statistiken visade på felbedömning från början och årsarvodet sjönk till 240 kr vid 1906 års reglering. På sikt följde poststationen samma öde som alla andra med måttlig omsättning och kunde ersättas med lantbrevbäring den 1 november 1962.

1865-06-01--1953-09-30
Därefter namn Fagersta 1

Västanfors

Ett regeringsbemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerades på så sätt att "å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditjonskontor, 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.

Efter den tveksamma starten under 1861 och introduktionen av förenade post- och järnvägsstationer 1863 blev det så småningom ganska vanligt med framställningar om nya poststationer. En sådan ledde till poststyrelsens beslut att öppna en lantpoststation i Västanfors den 1 juni 1865 med lantbrukaren Carl Magnus Enhörning som föreståndare.

Enligt poststyrelsens beslut den 3 november 1874 var skolläraren Oskar F Ehn föreståndare med 400 kr i årsarvode, vilket höjdes till 480 kr från september 1893. Ehns efterträdare blev den 1 oktober 1897 Oscar Ludvig Ahlström. Den 26 november 1900 öppnades delsträckan Ängelsberg-Fagersta av Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg för allmän trafik. Detta medförde att lantpoststationen Västanfors drogs in och en förenad post- och järnvägsstation öppnades i stället i Fagersta. Därmed var namnet Västanfors dock inte ur bilden. Det gavs i stället åt den närliggande förenade post- och järnvägsstationen vid stambanan Krylbo-Mjölby. Detta avgjordes emellertid genom beslut av Kungl Maj:t. Mera därom på nästa sida.

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen Västanfors vid stambanan Krylbo-Mjölby fick stationsinspektorn Johan Carl Johansson ta ansvar för posten. Han flyttade med 1901 års ingång till den närliggande förenade post- och järnvägsstationen i Fagersta vid den privata Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg. Hans efterträdare i Västanfors blev Oscar Ludvig Ahlström, som under en tid hade varit föreståndare för lantpoststationen. Denne fick uppleva att post och järnväg skildes åt med oktober månads ingång 1917 (diarienummer 1 b 1415/17). Ett år senare upphöjdes poststationen till ett förvaltningspostkontor med Bror Daniel Poignant som chef. Därmed skulle vi kunna lämna Västanfors ur bilden med tanke på att denna skrift i stort sett är avsedd att bara beröra järnvägsstationer. Jag tycker ändå det är på sin plats att citera en notis i poststyrelsens allmänna cirkulär på sid 212 i 1953 års samling.

2:0

Förändringar
beträffande
postanstal-
terna.

Fr. o. m. den 1 oktober 1953 namnförändras postkontoret *Västanfors* till *Fagersta 1*, poststationen *Kungälv's Ytterby* till *Ytterby* och poststationen *Släp* till *Särö*.

Från samma tidpunkt benämnes postexpeditionen Fagersta *Fagersta 2*.
För Fagersta har fastställts förkortningen *Fag*.

1900-07-01--
Namn Fagersta 2 från 1953-10-01

Järnvägsstationen i Fagersta

Ehuru den förenade post- och järnvägsstationen i Fagersta inte låg vid "vår bana" (Krylbo-Mjölby), vill jag ägna litet utrymme åt den. Delsträckan Ängelsberg - Fagersta av den privata Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar öppnades för allmän trafik den 26 november 1900. Då öppnades en förenad post- och järnvägsstation med namnet Fagersta på nära avstånd till den förenade post- och järnvägsstation som hade öppnats vid Krylbo-Mjölby-banan den 1 juli 1900. Från 1901 års ingång överflyttades från Västanfors till Fagersta stinsen Johan Carl Johansson. Han följdes i maj 1905 av Johan Axel Watz och i oktober 1909 övertog Erik Alfred Thunblom chefskapet. Poststationen skildes från järnvägen redan den 1 december 1914, då fru Ellen Lindblom blev föreståndare. Därmed skulle vi kunna lämna Fagersta såsom ointressant för denna skrift när poststationen inte längre var förenad med järnvägen. Ur ortstämpelkatalogerna kan det var svårt att tolka vilken av de båda närliggande postanstalterna som fick tilläggsiffra 1 resp 2, när namnet Västanfors slopades 1953 för den postanstalt som hade öppnats som en förenad post- och järnvägsstation den 1 juli 1900. Inte heller Yngve Nylanders bok "Sveriges fasta postanstalter genom tiderna" ger entydiga besked på den punkten. Det torde emellertid framgå av cirkulärnotisen härintill.

Avslutningsvis skall här nämnas något mera om namnfrågan. Den avgjordes av regeringen. Ur kungabrevet, som daterades den 21 juli 1899, alltså nära nog ett helt år innan den förenade post- och järnvägsstationen i Västanfors öppnades, har jag funnit lämpligt att citera följande:

"*Uti särskilda till Oss ingivna skrifter hava dels Fagersta bruks Aktiebolag i underdånighet anhållit att, den station, vilken å järnvägsanläggningen å Mora-Venerns järnväg över Ludvika till Ängelsberg å Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg anlades invid Fagersta bruk borde bära namnet Fagersta, den å statsbanan mellan Krylbo och Örebro på Aspennings mark anlagda stationen, vilken dittills benämnts Fagersta, måtte för undvikande av namnförväxling givas annan benämning, helst Vestanfors, dels ock Stockholm-Västerås-Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, å vilket koncessionen i järnvägsanläggningen från Vansbro över Ludvika till Ängelsberg blivit med Vårt nådiga samtycke överlättn, anhållit att ovan först omförmälda station, vilken vore huvudsakligen avsedd för Fagersta bruk, måtte få behålla namnet Fagersta, och att stationen vid Vestanfors måtte erhålla benämningen Vestanfors, i anledning av vilken förstberörda ansökning I efter samråd med Vår Generalpoststyrelse och Vår Telegrafstyrelse avgivits infordrat underdånigt utlåtnade av den 10 juli 1899.*

Då Vi nu låtit detta ärende Oss föredraga, have Vi, i anledning av förevarande ansökningar, funnit gott att, med ändring av vad genom nådiga brevet den 22 December 1897 därom bestämts, förordna att den i samma nådiga brev omförmälda statsbanestationen vid Vestanfors skall benämnas Vestanfors". (sista raderna kursiverade av Lindgren i avskriften)

Dagarn

På vår tänkta färd har vi nu kommit in på den del av stambanan som öppnades för allmän trafik sist av alla delsträckor, d v s den 12 december 1900. Vi far förbi hållplatsen **Hedkärra** där någon poststation inte blev ifrågasatt och kommer till Dagarn. Om ett annat ursprungligen föreslaget namn på denna har nämnts nederst på sid 5.

Carl Gustaf Thunborg fick från starten den 12 december 1900 ansvaret för posten vid järnvägsstationen i Dagarn, till en början med 180 kr i årsarvode. Han efterträddes redan den 1 april 1903 av Erik Gustaf Sjöblom, som efter samma års allmänna reglering av arvoden kunde glädja sig åt 600 kr om året för själva postsysslan. De närmast följande föreståndarna var Johan Emil Mellberg (1905-1911), Albin Gottfrid Törnqvist (1911-1913), Erik Wilhelm Eriksson (1914-1917) och därefter Algot Florentin Hagdahl.

Poststationen ersattes med lantbrevbäring med oktober månads ingång 1962.

1874-01-01--

Skinnskatteberg

Det hade funnits en poststation i Skinnskatteberg sedan kronobrevbäringsreformen genomfördes i Västmanland. I förberedelser för denna hade poststyrelsen skickat cirkulärskrivelser till landshövdingarna den 20 februari och den 30 maj 1873. Länsstyrelsen i Västerås lämnade i brev till poststyrelsen den 22 november 1873 kronofogdarnas *"yttranden och förslag rörande de åtgärder som till den ordinarie kronobrevbärings ersättande med nya postgångar borde vidtagas"*.

Poststyrelsen prövade dessa förslag och meddelade i ett brev den 12 december 1873 till landshövdingen i Västmanland sitt beslut att inrätta vissa specificerade nya postgångar och poststationer. De rörde sig om ett 20-tal nya poststationer och ett mindre antal gång- eller körposter från och med 1874 års ingång inom Bergslags och Kungsörs fögderier och en poststation i Sahlbergs fögderi. Det sistnämnda fögderiet kompletterades senare med ytterligare ett antal poststationer.

De poststationer som skulle öppnas i Västmanland den 1 januari 1874 enligt poststyrelsens beslut den 12 december 1873 var följande:

inom Bergslags fögderi:

Karbenning, Västervåla, Fläckebo, Skultuna, Romfartuna, Haraker och Skerike,

inom Kungsörs fögderi:

Odensvi, Himmeta, Skedvi, Setterbo, Medåker, Malma, **Skinnskatteberg**, Gunnilbo, Kungsbarkarö och Torpa samt inom Sahlbergs fögderi: Möklinta.

Vissa andra åtgärder var planerade och poststyrelsen lade i sitt brev till länsstyrelsen den 12 december 1873 med en brasklapp som avsåg att med särskilt avseende å den korta tid som då återstod till årsskiftet, hade poststyrelsen

"ansett t v böra anstå med den slutliga regleringen av dessa angelägenheter och anhåller fördenskull, det behagade Konungens Befallningshavande vidtaga de åtgärder som erfordras för att, efter årets utgång och utan de hittills kronobrevbäringskyldiges betungande, de s k kronobreven måtte - intill dess att övriga för den ordinarie kronobrevbärings ersättande erforderliga nya postgångar och poststationer hunnit inrättas - varda behörigen fortskaffade, mot ersättning av postmedlen på grund av särskilda avtal, träffade på sätt och i den ordning som av Konungens Befallningshavande prövas lämpliga".

Detta tillägg gav länsstyrelsen ganska fria händer under en övergångsperiod, men detta torde inte ha medfört några komplikationer eller särskilt kännbara utgifter för postverkets del. Flera av de nämnda poststationerna skulle snart nog visade sig obehövlige. Detta framkom bl a genom den statistik som poststyrelsen påbjöd i sitt besparingscirkulär den 27 september 1875, men lantpoststationen i Skinnskatteberg hörde inte till de poststationer som "drabbades".

Där tjänstgjorde på grund av poststyrelsens beslut den 25 juni 1874 med 300 kronor i årsarvode organisten C E Norström. Med obetydlig löneförhöjning fick han teckna ett nytt kontrakt den 26 juni 1897. I ett brev till poststyrelsen den 13 oktober 1900 hemställde postinspektör Wilhelm Ljungh att detta kontrakt skulle uppsägas. Det nya kontraktet var så formulerat att det kunde uppsägas med omedelbar verkan, om poststationen kunde flyttas till en närbelägen järnväg. Det kunde den med tillkomsten av stambanan. Norström fick sålunda frånträda sin befattning den 12 december 1900, när bandelen togs i bruk för allmän trafik. I Skinnskattebergs stationshus fick Per Johan Oscar Ignelius ta ansvar för både post- och järnvägsgöromål, till en början med 420 kr för själva postsysslan. Hans efterträdare i oktober 1903 Carl Gustaf Fant avled i maj 1910 och efter en tids vakans tog Carl Jansson Blom över i september 1910.

Samhället utvecklades kraftigt och med detta följde en så stor trafikökning att det inte gick att ha post- och järnvägsgöromål förenade. Den 1 april 1916 blev det sålunda skilsmässa och Tora Fredrika Andersson blev föreståndare. Dagmar Anna Sofia Blomkvist övertog poststationen med 1944 års ingång och fick vara med om att den statushöjdes till postexpedition den 1 augusti 1951. Hans O Ohlsson blev en av hennes efterträdare. Efter 1970-talets omorganisationer med bl a ny terminologi finns det ett postkontor i Skinnskatteberg, från vilket ca 2200 hushåll betjänas, inklusive dem med postadress Riddarhyttan.

1901-04-01--1963-05-25

Krampen

Vi passerar en smalspårig järnväg vid Uggelfors och kommer nu till Krampen. På grund av samordning med Uttersberg-Riddarhyttans järnväg kom någon poststation inte att öppnas i stationshuset samtidigt som "vår bana" togs i bruk för allmän trafik. Det sistnämnda järnvägsföretaget hade fått koncession på den 2 km långa sträckan från Uggelfors till Krampen i oktober 1899, och den uppläts för allmän trafik under första halvåret 1901.

Poststyrelsen hade i ärendet om ändrade postanordningar vid delsträckan Västanfors-Frövi av statsbanan Krylbo-Mjölby (diarienummer 1900:12196/2256) beslutat den 23 oktober 1900, att en poststation skulle öppnas i Krampen "samtidigt med upplåtandet för allmän trafik i december 1900 av statsbanelinjen Västanfors-Frövi". I ett brev den 12 november 1900 hemställde emellertid postinspektören i centrala distriktet "att med poststationens i Krampen öppnande skall anstå intill dess regelbunden tågförbindelse varder anordnad mellan Krampen och Uttersberg-Riddarhyttans järnväg". Detta accepterade poststyrelsen i ett nytt beslut den 21 november. Det kan vara svårt att förstå bakgrunden till det önskemålet, eftersom det smalare spåret på den sistnämnda järnvägen rimligtvis inte borde ha fått företräde framför statsbanans normalspår.

Den förhållandevis fåtaliga befolkningen i Krampen samlade sig till ett försök att få en poststation tidigt, eftersom tågen gick på statsbanan och det fanns betjäning vid statsbanans station. Ett 20-tal personer i Krampen, Enbo och Engtorp skrev under ett brev till postinspektören, daterat den 7 mars 1901 och med följande text:

"Undertecknade boende i Krampens järnvägsstations närhet, anhåller härmed vördsammast, att poststation måtte öppnas snarast därstädes för erhållandet av brev och tidningar.

Som nu är förhållandet måste vi hämta vår post vid Uttersberg och Forshammar, och då vi ha betydligt längre väg dit, så anhålles att vår begäran av Herr Postinspektören måtte bifallas".

Det låg inte inom postinspektörens befogenhet, men han sände brevet vidare till poststyrelsen och erinrade om poststyrelsens beslut att anstå med inrättande av en poststation i Krampen intill dess regelbunden tågförbindelse anordnades mellan Krampen och Uttersberg-Riddarhyttans järnväg. Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 19 mars 1900 i enlighet med postinspektörens framställning att låta öppna en poststation i Krampens järnvägsstation den 1 april 1901.

Där blev stationsmästaren Gustaf Richard Skoog ansvarig för posten. Han följdes redan den 25 april 1901 av Carl August Dahlström och den 1 juni 1909 tog Nils Johan Sandberg över ansvaret. Med förhållandevis täta byten ansvarade därefter följande ordinarie järnvägsmän för posten i Krampen: Per Axel Pettersson Lindh, Johan Ivar Borg och från mars 1917 Carl August Broström, som tidigare hade svarat för poststationen i Latorpsbruk. Dennes årsarvode för postsyslan var i Krampen 240 kr, vartill kom ett biträdesarvode på samma summa. Poststationen i Krampen drogs in den 25 maj 1963.

1902-06-01--1968-04-30

Näverkärret

Enligt en i efterhand träffad överenskommelse mellan Statens Järnvägar och postverket öppnades efter poststyrelsens beslut den 18 april 1902 en förenad post- och järnvägsstation i Näverkärret den 1 juni 1902. Carl Erland Körberg fick ta ansvar för post- och järnvägsförordning, följt av Claes Edvin Lundgren (1910-1913). Denne fick förflyttning till Karlslund med 1914 års ingång och Gustaf Markus Dahlqvist svarade för verksamheten under de två följande åren. Från början av 1916 övertog Gustaf Adolf Holmström ansvaret. Poststationen var en av de många vid järnväg, som avvecklades under den period som närmast föregick postverkets övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation i maj 1968. Avvecklingen i Näverkärret ägde rum med april månads utgång 1968.

Krylbo—Frövi.

(Från den 12 december 1900.)

$\frac{615}{610}$	$\frac{945}{124}$		Stockholm	$\frac{610}{30}$	$\frac{1010}{1130}$
			Storvik		
Pk. 250	Pkxp. 113				
Tåg 157.	Tåg 155.	Km.			
$\frac{435}{512}$	3 ¹⁰	—	Krylbo 302, 334, 340..	1 ²⁵	$\frac{950}{916}$
$\frac{522}{532}$	3 ⁵⁰	16	Karbenning	12 ⁵¹	$\frac{916}{94}$
$\frac{60}{615}$	4 ⁰	22	Snyten 334	12 ³⁶	$\frac{858}{831}$
$\frac{652}{725}$	4 ¹⁰	—	Snyten	12 ³¹	$\frac{831}{816}$
$\frac{842}{96}$	4 ³⁸	35	Vestanfors 332, II ...	12 ⁴	$\frac{816}{750}$
$\frac{929}{929}$	4 ⁵³	—	Vestanfors	11 ⁵⁴	$\frac{750}{722}$
	5 ²⁹	48	Dagarn	11 ²⁸	$\frac{722}{542}$
	6 ²	57	Skinnskatteberg	11 ⁰	$\frac{542}{526}$
	7 ²¹	90	Spannarboda	9 ²⁸	$\frac{526}{455}$
	7 ⁴⁸	97	Sällinge	9 ¹¹	
	8 ¹¹	107	Frövi 321, 344	8 ⁴⁴	
				Tåg 156.	Tåg 158.
				Pkxp. 113.	Pk. 250
$\frac{1050}{102}$			Örebro	$\frac{720}{335}$	

Vi har sett i det föregående, att poststationerna i Krampen och Näverkärret inte öppnades samtidigt som järnvägssträckan Västanfors-Frövi togs i bruk för allmän trafik. Därför saknar man dem i den tidtabell som tillämpades för järnvägsposterna från den 12 december 1900.

1900-12-12--1968-04-30

Spannarboda

Den förenade post- och järnvägsstationen i Spannarboda följde samma mönster som den i Näverkärret, dock med den skillnaden att den öppnades samtidigt som järnvägen togs i bruk för allmän trafik. Föreståndare från tågstart blev Carl Adolf Samuelsson med 240 kr i årsarvode. Efter hans död i oktober 1909 uppehölls befattningen på vakans tills Oskar Vilhelm Ekman kunde ta över med 1910 års ingång. Trafikutvecklingen var tämligen normal och löneutvecklingen måttlig. Ekman fick sålunda efter 1914 års allmänna reglering 300 kr i årsarvode för postarbetet, vartill kom ett biträdesanslag på 120 kr. Poststationen drogs in i samma omorganisation som "drabbade" poststationen i Näverkärret och försvann således från postanstaltsförteckningen med april månads utgång 1968.

1900-12-12--1968-04-30

Sällinge

I ett brev till poststyrelsen den 13 oktober 1900 meddelade postinspektör Wilhelm Ljungh att *"utan olägenhet bör kunna indragas nuvarande poststationen i Stensta, i närheten varav anordnas två trafikstationer, nämligen Blixterboda och Sällinge, vid vilka komma att inrättas poststationer"*. Han hemställde samtidigt om snar uppsägning av *"det med kronolänsmannen P M Olsson den 7 oktober 1878 upprättade kontrakt angående handhavandet av poststationen i Stensta"*.

Denna poststation, som låg ganska nära järnvägen på ungefär lika stort avstånd från båda de nämnda poststationerna, hörde sålunda till dem som fick "stryka på foten" enligt de villkor som jag berört i första stycket på sid 4. Den hade öppnats den 1 april 1875 med länsman Olsson som föreståndare. Den var föga bärkraftig och föreslogs i den efter kronobrevbäringsreformen inledda besparingskampanjen till indragning. Lantbrevbärning hade förts på tal som ersättning, men genom att länsman Olsson gick med på att låta sänka sitt ursprungliga årsarvode på 240 kr till 150 kr räddades poststationen från indragning den gången. Ett nytt avtal tecknades med länsmannen den 7 oktober 1878 om den lägre ersättningen och det var sålunda det som postinspektör Ljungh återopade i sitt ovan delvis citerade brev.

De som anlitat länsmannen för sina postärenden fick sålunda från den 12 december 1900 vända sig till stationsmästaren Jöns Esbjörnson Lindqvist vid Sällinge järnvägsstation. Detta överensstämmer med stämpelkatalogens uppgift, men det fanns också möjlighet från den 1 mars 1901 för dem som så önskade, att välja postadressen Blixterboda. Esbjörnson Lindqvist efterträddes i december 1913 av Otto Bruno Svensson. Poststationen drogs in samtidigt med poststationerna i Näverkärret och Spannarboda med april månads utgång 1968.

1901-03-01--1965-05-29

Blixterboda

In i det sista var det inte klart, om alla från början planerade stationer skulle kombineras med postgöromål vid tågstart. Det blev sålunda en liten försening i Blixterboda, varom poststyrelsen underrättade postinspektionen i ett brev den 7 december 1900 (diarienummer 15256/2585). Stationsföreståndaren Per Gustaf Johansson skrev den 4 februari 1901 till poststyrelsen, att *"trafikanterna vänta och fråga dagligen"*. Efter förfrågan från postinspektionen den 13 februari beslöt poststyrelsen att poststationen skulle öppnas från mars månads ingång.

Johansson efterträddes efter kort tid av vikarien C Lindberg innan den ordinarie föreståndaren Frans August Johansson tog över för perioden 1904-1909. Under den närmaste perioden därefter omfattar personallängden David Albin Udén (1910-1913), Karl Alfred Ljungström (1913), Karl Gustaf Broberg (1914-1916), August Karlsson (1916) och från 1917 Johan Albin Lindmark. Poststationen drogs in den 29 maj 1965.

Delsträckan Frövi - Örebro

På vår tänkta resa kommer vi efter Blixterboda fram till Frövi och når därmed den punkt som berördes av en av vårt lands allra första privatbanor. En stor del av Köping-Hults järnväg sträckte sig sålunda mellan Örebro och Frövi med start för allmän trafik på delen från Örebro till Dylta den 5 juni 1856. Hela sträckan mellan Örebro och Frövi såldes till staten vid det nya seklets ingång. För den som önskar mera uppgifter än de följande om postsamarbetet i Frövi, Ervalla och Dyltabruk hänvisas till posthistorisk skriftserie 286 om Köping-Hults järnväg.

1900-12-12--1968-04-30

Spannarboda

Den förenade post- och järnvägsstationen i Spannarboda följde samma mönster som den i Näverkärret, dock med den skillnaden att den öppnades samtidigt som järnvägen togs i bruk för allmän trafik. Föreståndare från tågstart blev Carl Adolf Samuelsson med 240 kr i årsarvode. Efter hans död i oktober 1909 uppehölls befattningen på vakans tills Oskar Vilhelm Ekman kunde ta över med 1910 års ingång. Trafikutvecklingen var tämligen normal och löneutvecklingen måttlig. Ekman fick sålunda efter 1914 års allmänna reglering 300 kr i årsarvode för postarbetet, vartill kom ett biträdesanslag på 120 kr. Poststationen drogs in i samma omorganisation som "drabbade" poststationen i Näverkärret och försvann således från postanstaltsförteckningen med april månads utgång 1968.

1900-12-12--1968-04-30

Sällinge

I ett brev till poststyrelsen den 13 oktober 1900 meddelade postinspektör Wilhelm Ljungh att *"utan olägenhet bör kunna indragas nuvarande poststationen i Stensta, i närheten varav anordnas två trafikstationer, nämligen Blixterboda och Sällinge, vid vilka komma att inrättas poststationer"*. Han hemställde samtidigt om snar uppsägning av *"det med kronolänsmannen P M Olsson den 7 oktober 1878 upprättade kontrakt angående handhavandet av poststationen i Stensta"*.

Denna poststation, som låg ganska nära järnvägen på ungefär lika stort avstånd från båda de nämnda poststationerna, hörde sålunda till dem som fick "stryka på foten" enligt de villkor som jag berört i första stycket på sid 4. Den hade öppnats den 1 april 1875 med länsman Olsson som föreståndare. Den var föga bärkraftig och föreslogs i den efter kronobrevbäringsreformen inledda besparingskampanjen till indragning. Lanibrevbärning hade förts på tal som ersättning, men genom att länsman Olsson gick med på att låta sänka sitt ursprungliga årsarvode på 240 kr till 150 kr räddades poststationen från indragning den gången. Ett nytt avtal tecknades med länsmannen den 7 oktober 1878 om den lägre ersättningen och det var sålunda det som postinspektör Ljungh återopade i sitt ovan delvis citerade brev.

De som anlitat länsmannen för sina postärenden fick sålunda från den 12 december 1900 vända sig till stationsmästaren Jöns Esbjörnson Lindqvist vid Sällinge järnvägsstation. Detta överensstämmer med stämpelkatalogens uppgift, men det fanns också möjlighet från den 1 mars 1901 för dem som så önskade, att välja postadressen Blixterboda. Esbjörnson Lindqvist efterträddes i december 1913 av Otto Bruno Svensson. Poststationen drogs in samtidigt med poststationerna i Näverkärret och Spannarboda med april månads utgång 1968.

1901-03-01--1965-05-29

Blixterboda

In i det sista var det inte klart, om alla från början planerade stationer skulle kombineras med postgöromål vid tågstart. Det blev sålunda en liten försening i Blixterboda, varom poststyrelsen underrättade postinspektionen i ett brev den 7 december 1900 (diarienummer 15256/2585). Stationsföreståndaren Per Gustaf Johansson skrev den 4 februari 1901 till poststyrelsen, att *"trafikanterna vänta och fråga dagligen"*. Efter förfrågan från postinspektionen den 13 februari beslöt poststyrelsen att poststationen skulle öppnas från mars månads ingång.

Johansson efterträddes efter kort tid av vikarien C Lindberg innan den ordinarie föreståndaren Frans August Johansson tog över för perioden 1904-1909. Under den närmaste perioden därefter omfattar personallängden David Albin Udén (1910-1913), Karl Alfred Ljungström (1913), Karl Gustaf Broberg (1914-1916), August Karlsson (1916) och från 1917 Johan Albin Lindmark. Poststationen drogs in den 29 maj 1965.

Delsträckan Frövi - Örebro

På vår tänkta resa kommer vi efter Blixterboda fram till Frövi och når därmed den punkt som berördes av en av vårt lands allra första privatbanor. En stor del av Köping-Hults järnväg sträckte sig sålunda mellan Örebro och Frövi med start för allmän trafik på delen från Örebro till Dylta den 5 juni 1856. Hela sträckan mellan Örebro och Frövi såldes till staten vid det nya seklets ingång. För den som önskar mera uppgifter än de följande om postsamarbetet i Frövi, Ervalla och Dyltabruk hänvisas till posthistorisk skriftserie 286 om Köping-Hults järnväg.

Frövi

Frövi hör till de många järnvägsstationer som på grund av den på sid 3 nämnda överenskommelsen förenades med en poststation den 16 februari 1863. Det var därmed en av landets äldsta järnvägsstationer, där järnvägspersonalen fick lära sig postgöromål.

Nils Fredrik Engström var stationsinspektör i Frövi och blev ansvarig för postgöromålen där den 16 februari 1863. Född 1797 var han redan då till åren kommen, men han var kvar i tjänst under åtminstone ytterligare fem år. Han efterträddes av stationsinspektör G O Fröman. Trafiken ökade starkt i Frövi och i ett brev till poststyrelsen den 13 december 1873 uppgav trafikchefen vid Köping-Hults järnväg F.V. Krusenstierna att *"ingen av Järnvägens där anställda får ledighet nog att hädanefter jämte järnvägs-göromålen sköta postförvaltarens åligganden"*.

I samma brev uppgavs *"att lokal för postexpedition, bestående av tvenne rum, kan till Styrelsens disposition upplåtas i stationshuset mot den hyra och på de villkor i övrigt, som vid en möjligen blivande uppgörelse kan komma att bestämmas"*.

Det avsedda kontraktet överlämnades, behörigen underskrivet, till poststyrelsen av postmästaren i Örebro den 26 februari 1874. Järnvägspersonalen hade med viss svårighet kunnat sköta posten även under första hälften av februari 1874, men från och med den 15 februari upphörde samarbetet och en av postverket anställd poststationsföreståndare, Carl Pettersson, svarade för postärenden i den hyrda lokalen. Han blev från den 1 augusti 1874 chef för det förvaltningspostkontor som då inrättades i Frövi. Den formella termen var postexpedition men ändrades med 1882 års ingång till postkontor. Då befordrades postmästare Carl Pettersson till Landskrona och i Frövi tillträdde Mauritz Alfred Leopold Ericson. Under den period det fanns postkontor i Frövi tjänstgjorde därefter fyra ordinarie postmästare.

Postkontoret byttes med 1921 års ingång ut mot en poststation. Den kunde efter nära 14 år höjas till postexpedition den 1 november 1933. Bortsett från hyresförhållandet i början av postkontorstiden hade posten i Frövi i övrigt inte något samröre med järnvägen utöver posttransporter till och från tågen.

Den form som posten i Frövi fick 1933 kallades postexpedition men var av ett annat slag än de postexpeditioner som funnits under tiden 1849-1881. De nya postexpeditionerna började inrättas den 1 oktober 1921 på större orter, där poststationer visat sig vara otillräckliga. I allt väsentligt hade de samma befogenhet som postkontoren, men de var administrativt underordnade en postmästare och cheftiteln var "stationsmästare". Större delen av postexpeditionerna började 1977 kallas lokalpostkontor och från 1986 blott postkontor, den term som sedan dess använts för snart sagt alla slag av fasta postanstalter med kundbetjäning.

Med 1992 års ingång ändrades förhållandena inom posten radikalt genom att rörelsen delades upp i olika divisioner. Det finns flera olika chefer vid åtskilliga postkontor. Om Frövi kan man emellertid säga att postmästare Inger Byhlin fick före divisionaliseringsbeslutet ta över ansvaret för service till omkring 2800 hushåll med postadress Frövi.

Namn Dylta 1863-02-16--1868-06-14
Dylta station 1868-06-15--1881-11-14
Ervalla 1881-11-15--1968-03--30

Ervalla

En poststation öppnades med namnet Dylta redan vid det tillfälle då avtalet om förenade poststationer började tillämpas, d v s den 16 februari 1863. Stationsinspektör Johan Axner fick svara för postservice i samhället från denna dag. Han fick också uppleva att suffixet **station** tillfördes poststationens namn från den 15 juni 1868 för att skilja den från den poststation som öppnades då med namnet Dyltabruk.

Efter Axner skedde på tämligen kort tid byten av föreståndare för stationen, däribland Otto Andner och bokhållaren Theodor Moberg. Att den sistnämnde blev föreståndare hängde samman med att den ordinarie stinsen, Carl Erik Larsson inte ville åta sig att ansvara för posten.

Sådana undantag var möjliga, något som framgår av citatet på sid 3 om överenskommelsen angående de förenade poststationerna. Där finner vi bland annat, att det skulle inrättas poststationer, vilka, *där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället*". I detta fall var det "en annan järnvägstjänsteman" genom att C E Larsson hade avböjt att ta postansvaret. Nu hände det sig att hans ersättare, stationsbokhållaren Theodor Moberg fick befordran till högre tjänst på en annan järnväg och därför måste begära hos poststyrelsen att få frånträda sin tjänst.

Carl Erik Larsson tycktes under mellantiden ha kommit under fund med att han kunde förena sina järnvägs-göromål med postala sådana och han anmälde sig samtidigt *"till bestridande av poststationsföreståndarebefattningen efter stationsbokhållaren Th Moberg härstädes"*.

Postinspektionen i västra distriktet kommenterade Mobergs brev den 26 juni 1876. Det blev bifallstillstyrkan och hemställan, att *"poststationsföreståndarebefattningen vid Dylta station måtte, mot arvode till samma belopp som för närvarande eller fyrahundra kronor, efter år räknat, uppdragas åt den person som på platsen förrättar stationsinspektorstjänsten, vilkens nuvarande innehavare, C Larsson, som vid mottagandet av sistnämnde tjänst frånsade sig poststationsföreståndarebefattningen, nu förklarar sig villig att denna befattning övertaga"*.

I skriftväxling med järnvägsföretaget förklarade poststyrelsen sammanhanget och stationsinspektör Carl Erik Larsson blev kvar länge i båda funktionerna. Hans årsarvode höjdes genom 1903 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer till 420 kr. Till detta kom 240 kr i biträdesanslag. Redan den 15 november 1881 hade han fått uppleva att poststationens namn ändrades från Dylta till **Ervalla**.

Enligt avtal i februari 1908 övertog Helge Leopold Thorsell ansvaret för den förenade post- och järnvägsstationen, följd i november 1912 av Olof Gustaf Hökerberg och med 1917 års ingång av Johan Thorsten Enok Strömbäck.

Trafiken utvecklades positivt och sedan post och järnväg skilts åt, blev poststationen stathöjd till en postexpedition den 1 oktober 1951. Märtha Karlsson, som hade varit poststationsföreståndare sedan oktober 1940, kunde nu glädja sig åt att få befattningen som föreståndare för postexpeditionen med titeln stationsmästare. Fortsatt centralisering av postdistributionen ledde emellertid till att postexpeditionen ersattes med lantbrevbäring med april månads ingång 1968 och de som hade särskilda postärenden blev hänvisade till posten i Dyltabruk.

1868-06-15--1992-09-25

Dyltabruk

Sedan behovet av en poststation konstaterats i Dyltabruk och postverket kunde räkna med att en sådan skulle bli lönsam, beslöt poststyrelsen om dess inrättande den 15 juni 1868. Till föreståndare för poststationen antogs järnvägens stationsinspektör, f d fanjunkaren Otto Edvard Holm. Bland hans efterträdare finner vi Edvard Holmberg och Fredrik August Björklund. Årsarvodet, 150 kr, tyder på låg omsättning vid stationen. Björklund fick glädje av en höjning till 240 kr enligt poststyrelsens beslut den 26 maj 1887, något som också kom hans efterträdare till godo. Denne var Gustaf Eriksson från den 1 december 1899. När han avgick den 31 oktober 1915, hade arvodet stigit till 360 kr.

Efter en tids vakans blev Johan Alfred Holtz ordinarie poststationsföreståndare den 1 augusti 1916. Andra följde efter tills samarbetet med SJ i vad gäller förenade post- och järnvägsstationer utvecklades på 1970-talet.

Trots närheten till Örebro fick Dyltabruks postkontor, som den formella benämningen var från 1986 enligt ny terminologi, behålla sitt namn. När poststationen i Ervalla drogs in med utgången av mars 1968, fördes dess kundunderlag över till Dyltabruk. I längden var detta ändå inte nog och i projektet "Nät 92" lämnades postkontoret ut på entreprenad och började ge betjäning endast genom s k *närpost* från och med den 28 september 1992.

1875-01-01--1879-03-31

1891-01-01--1969-09-30

Namn Örebro 17 1969-10-01--1991-05-10

Hovsta

Kronobrevbäringsreformen medförde bl a att en lantpoststation öppnades i Hovsta med 1875 års ingång med komminister C R Ringström som föreståndare. Poststationen ersattes med lantbrevbäring redan i april 1879 men återöppnades med 1891 års ingång. Järnvägens stationsmästare Carl Anders Åkerström fick i juli 1895 sitt årsarvode för postsysslan fastställt till 240 kr. Under dennes personliga konkurs förvaltades stationen på hösten 1900 av kontorsbiträde Carl Gustaf Sandell. Som ordinarie föreståndare efter Åkerström tillsattes i juni 1903 Janne Vilhelm Strömberg.

Poststationen fick namnet Örebro 17 i april 1969, benämndes postkontor i ny terminologi på 1970-talet, då skild från järnvägen, och drogs in i maj 1991.

1919-06-01--1969-05-31
Namn Örebro 12 därefter

Lillån

Efter framställning öppnades en poststation i Lillån den 1 juni 1919 (diarie-nummer 1 b 597/1919). Som ej förenad med järnvägen hade den Margit Astrid Elisabet Hellkvist som föreståndare från juli 1946. Postverkets strävan att minska antalet adressenheter medförde att den namnändrades till Örebro 12 från och med juni 1969. När detta skrivs, finns den ännu, men dess indragning var på tal under 1990, varom berättades i postens lokala personaltidning på sätt som framgår av nedanstående urklipp.

Färre postkontor i Örebro region

Tio postkontor i Örebro region kommer att beröras av en översyn av postkontorsnätet som genomförs under 1990. Det kan bli fråga om sammanslagning av två kontor, ersättning med lantbrevbäring eller entreprenad eller kanske nedläggning. De tio kontoren är Abytorp, Råfors, Dyltabruk, Hovsta, Lillån, Aspabruk, Hammar, Ammeberg, Zinkgruvan och Karlskoga 7. Posten har presenterat sina planer på en översyn för bl a kundråd och länsstyrelse. All personal har fått ett personligt brev och massmedierna har varit kallade till en presskonferens.

Vad är orsaken till den här översynen?

Vi frågar Kurt Lindgren på regionkontoret som är ansvarig för översynen.

– Det är de ändrade betalningsvanorna i samhället som bäddar för de här åtgärderna. För ett antal år sedan betalades pensioner, barnbidrag, ersättningar från försäkringskassan ut på Posten. De allra flesta räkningar från privatpersoner betalades via postkassorna.

I dag är situationen en annan.

Nu har alla löntagare konto i en bank, där bl a lön och barnbidrag sätts in. Räkningar betalas via något girsystem. Pengar tas ut i Bankomat. Plastkort ersätter kontanter. Paket skickas dörr-till-dörr utan att passera något postkontor.

Den här utvecklingen har medfört färre kundbesök på postkontoren och postkontorsnätet måste anpassas efter den minskande efterfrågan.

Kurt Lindgren betonar att det inte är möjligt i dag att säga vad resultatet av översynen blir. Det kan bli fråga om sammanslagning av två kontor; några kontor kan ersättas av lantbrevbäring eller entreprenad.

Kurt Lindgren har det övergripande ansvaret på regionkontoret för översynen, men det är de berörda samordningspostmästarna som på ort och ställe svarar för utredning och genomförande.

Hans Fogelberg

Örebro

Förvaltningspostkontoret i Örebro ingick i den grupp på ett dussintal postkontor som öppnades 1636, samma år som drottning Kristinas förmyndarregering utfärdade den s k postbåden, den formella starten för postverket. Vid förvaltningspostkontorens förekomst ej förening av post- och järnvägstjänst.

Delsträckan Örebro - Hallsberg

Den vidare färden söderut från Örebro går på en sträcka som fick järnväg bara några år senare än den vi befärit mellan Frövi och Örebro. Den 25 km långa s k sammanbindningsbanan mellan Örebro och västra stambanan öppnades för allmän trafik den 1 augusti 1862, innan något avtal ännu var tecknat mellan styrelsen för Statens järnvägsbyggnader och postverket om samarbete. Men från den 16 februari 1863, då den på sid 3 berörda överenskommelsen trädde i kraft, svarade sålunda järnvägspersonalen i de mellanliggande stationerna för post-service.



Sammanbindningsbanan Örebro—Hallsberg.

Upp.	Snälltåg.		Ned.	Snälltåg.	
	Blandadt tåg.			Blandadt tåg.	
Afgång från Hallsberg..... kl.	1,25 e. m.	8,30 e. m.	Afgång från Örebro..... kl.	10,40 f. m.	5,30 f. m.
» Kumla..... »	1,38 »	8,49 »	» Mosås..... »	10,58 »	5,54 »
» Mosås..... »	1,55 »	9,13 »	» Kumla..... »	11,15 »	6,17 »
Ankomst till Örebro..... »	2,10 »	9,35 »	Ankomst till Hallsberg..... »	11,25 »	6,31 »

Denna tidtabell tillämpades år 1865 för posten på järnvägen mellan Örebro och Hallsberg.

1863-02-16--1969-05-31
Namn Örebro 11 därefter

Mosås

På färd söderut från Örebro passeras ett par hållplatser innan man kommer fram till Mosås. En av de första järnvägsmännen som fick sköta den poststation som öppnades där den 16 februari 1863, var stationsinspektör Josef Pettersson (1866-1869), följd av bl a stationsförman Sven Thorstensson, stationsmästaren S Bogren och Otto Leopold Wessgren. Mellan 1888 och 1909 svarade Gustaf Alfred Jönsson för rulljangsen och därefter föll ansvaret på Oscar Wilhelm Kjell under en kort period och från 1910 Otto Bykvist.

Poststationen fick namnet Örebro 11, medan den ännu fanns kvar i stationshuset. Den flyttade därifrån på 1970-talet och drogs in ca 20 år därefter.

1863-02-16--

Kumla

Även i Kumla öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 16 februari 1863 enligt den förut omtalade överenskommelsen mellan postverket och styrelsen för Statens järnvägsbyggnader. År 1866 började stationsinspektör Victor Gabriel Theophil Lokrants svara för postservicen, följd av bl a stationsinspektörerna A J Schröder, Adolf Olof Ulrik Ståhlbom, Carl Georg Ross och Anders Georg Napoleon Blomén. Den sistnämnde fick lämna från sig postens inventarier med utgången av oktober 1906, eftersom ett förvaltningspostkontor öppnades i Kumla den 1 november 1906.

1862-11-01--

Hallsberg

Enligt ett kungligt brev den 11 juli 1862 skulle ett postkontor inrättas i Hallsberg. Det öppnades den 1 november med Gustaf Eberhard Geijer som föreståndare. Den formella beteckningen var inte postkontor utan postexpedition, en petitess om vi kan bortse från i detta sammanhang. Under perioden 1849-1881 kallades de mindre förvaltningspostkontoren för postexpeditioner och deras föreståndare för postexpeditörer. Från kundsynpunkt torde detta inte ha haft någon praktisk betydelse, i varje fall inte på så sätt att kunderna kände av någon sämre service vid de små postkontoren. Där var chefsens kunskapsnivå och erfarenhet av postgöromålen ibland till och med högre än vid några större postkontor.

Posten i Hallsberg hade således från starten samma status som posten i Kumla fick från den 1 november 1906 och därmed var det aldrig några järnvägsanställda som svarade för postservice åt allmänheten. Några uppgifter om postkontoret utan avseende på järnvägen finns i posthistorisk skriftserie 238, Posthistoria från Hallsbergs kommun.

Delsträckan Hallsberg - Mjölby

Bara två år efter att koncession beviljats för Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg kunde den 96 km långa järnvägen öppnas för allmän trafik den 15 december 1873. Östra stambanan (Katrineholm-Nässjö) hade nått fram till Mjölby tre månader tidigare (posthistorisk skriftserie 283). För att få den snabbare förbindelsen söderut fattades nu bara delsträckan Mjölby-Nässjö av Östra stambanan, och den kunde öppnas för allmän trafik i sin helhet den 23 november 1874. Järnvägen Hallsberg-Motala-Mjölby förstatligades efter 1879. Dess stationer hade redan vid tågstarten 1873 i stor utsträckning ålagts postservice.

Åsbro

Stationsmästaren Sven Otto Diener fick från tågstarten den 15 december 1873 svara för både post och järnväg i Åsbro. Han var i tjänst vid samma station till sin avgång den 30 september 1910. Bland hans efterföljare fanns Carl Bernhard Mauritz Sebell (under två månader 1910) och därefter Erik Alfred Eriksson Wärn. Den sistnämndes årsarvode för postsysslan var efter 1914 års reglering 420 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 240 kr.

Post och järnväg skildes åt i takt med på 1960-talet påbörjad minskning av samarbetet mellan de båda kommunikationsverken. Med ny terminologi finns det nu ett postkontor i Åsbro med ansvar för service till ca 1500 hushåll.

1875-01-01--1877-06-30
1884-12-05--1965-04-30

Lerbäck

En lantpoststation öppnades vid 1875 års ingång med förre klockaren Per Ekholm som föreståndare. Han fick efter en tid lämna befattningen. Poststationen hörde till de olönsamma och drogs in redan med juni månads utgång 1877. Den skulle emellertid återuppstå, men inte i samband med att järnvägen Hallsberg-Mjölby öppnades för allmän trafik.

Det blev i stället ibruktataget av den 14 km långa sidobanan till Askersund, öppnad för allmän trafik den 4 december 1874, som föranledde inrättandet av en poststation i stationshuset från följande dag. Stationsföreståndaren Carl Thure Karlsson fick ta ansvar för posten och fick 300 kr i årsarvode för detta enligt poststyrelsens beslut den 27 oktober 1884. Efter hans avgång i januari 1909 tog Oscar Vilhelm Kjell.

Poststationen fanns kvar även efter nedläggning av trafiken på sidobanan till Askersund men drogs in med april månads utgång 1965.

Lerbäck—Askersund.

(C. D.)

(Från den 5 december 1884.)

Plk. N:r 2.	Plk. N:r 4.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
7,25	9,55	Lerbäck	9,40	8,36
7,45	10,15	<i>Skyllbergs bruk</i>	9,28	8,24
7,58	10,28	<i>Ingelsby</i>	9,11	8,6
8,19	10,49	Askersund	8,48	7,40
			N:r 1. Plk.	N:r 5. Plk.

Sidobanan till Askersund föranledde inrättandet av en poststation i Lerbäck. Denna tidtabell gällde för postföringen på sidobanan från den dag, då inte bara Lerbäck utan också Skyllbergs bruk och Ingelsby fick förenade post- och järnvägsstationer.

Rönneshytta

Med namnet Hyttan öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 15 december 1873. Knappt fyra år fick den behålla det namnet. En liten notis på tre rader i poststyrelsens cirkulär nr 63 år 1877 nämner, att poststationen Hyttan från den 15 november samma år skulle benämnas Skyllberg.

Stationsföreståndaren Carl Thure Carlsson fick ta ansvar också för postservice, när poststationen öppnades. Hans årsarvode var till en början 140 kr för själva postsysslan, men höjdes redan 1876 till 300 kr.

Inte heller namnet Skyllberg blev bestående. Poststationen fick heta Rönneshytta med 1886 års ingång. Namnändringen nödvändiggjordes denna gång av att post som var avsedd för Skyllbergs bruk ofta bara hade adressbeteckningen Skyllberg och därigenom hamnade på järnvägsstationen i Skyllberg i stället för på den närliggande poststationen med namnet Skyllbergsbruk. Den hade inrättats den 5 december 1884, som framgår av tidtabellen på föregående sida. År 1912 fick den sistnämnda poststationen namnet Skyllberg utan efterled, vilket nu var möjligt sedan det gamla Skyllberg haft namnet Rönneshytta så länge.

Efter Carl Thure Carlsson ansvarade från oktober 1885 stationsmästaren Carl Hesekeel Wincentus Hartelius för postservice i Rönneshytta stationshus med 300 kr i årsarvode enligt poststyrelsens beslut den 10 oktober 1885. Från den 1 oktober 1905 tog stationskarlen Otto Ivar Högberg över ansvaret tillfälligt, intill dess stationsmästaren Johan Alfred Bergström tillträdde efter drygt tre månader. Denne följdes i januari 1910 av stationsmästaren Frans August Johansson.

Poststationen i Rönneshytta drogs in med mars månads utgång 1969.

1873-12-15--1959-12-31
Stavat Mariedamm 1960-01-01--1972-03-30

Mariedam

En poststation öppnades i Mariedams stationshus samtidigt med tågstarten den 15 december 1873. Stationsmästaren Anders Gustaf Hammar blev ansvarig för postservice och fick för denna del av arbetet 240 kr i årsarvode. Han följdes i april 1904 av J A Samuelsson. När denne avgick med oktober månads utgång 1913, hölls befattningen på vakans, tills den i Väsby tjänstgörande stationsmästaren Johan Wilhelm Lundin kunde förflyttas till Mariedam med 1914 års ingång. Rörelsen vid stationen var tämligen stor och Lundins årsarvode var efter 1914 års reglering 600 kr, vartill kom 240 kr i biträdesarvode och 120 kr i extra biträdesersättning.

Poststationen skildes från järnvägen och höjdes till postexpedition den 1 oktober 1955. Göran Nils Erik Tångring blev ordinarie chef för denna i december 1958. Postexpeditionen ersattes med lantbrevbäring i april 1972.

1873-12-15--1968-05-11

Godegård

Poststationen i Godegård öppnades med tågstarten den 15 december 1873 och drogs in den 11 maj 1968 i anslutning till postens övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation med bl a postnummer i bilden.

De järnvägsanställda med fast tjänst, som hade ansvaret för postservicen i Godegård var under den knappt 95 år långa perioden följande: Gustaf Lundh (1873-1890), Carl August Videngren (1890-1898), Johan Edvard Carlsson (1898-1918), Magnus Viktor Mauritz Magnusson (1918-1927), Ernst Vilhelm Patrik Mohlin (1927-1936), Oskar August Hugo Ågren (1936-1940), Viktor Hansson (1940-1947), Henning Teodor Axelsson (1947-1950), Albin Alfred Ahreman (1950-1953), Carl Alrik Bengtsson (1953-1954), Knut Ernst Petersson (1954-1958) och Folke Elias Alexander Kärling (1958-1968) med Arne Gustafsson som vikarie under sista tiden.

Efter poststationens indragning fördelades berörda hushåll på lantbrevbäringslinjer från Tjällmo och Motala.

1873-12-15--1968-05-11

Degerön

Den 15 december 1873 öppnades vid tågstarten en förenad post- och järnvägsstation i Degerön med Salomon Sjöberg som ansvarig för posten. För denna del av sitt arbete fick han till en början 120 kr om året.

Hans efterföljare med kombinerad post- och järnvägstjänst var Carl H W Hartelius (1880-1884), Herman Ludvig Wällberg (1884-1887), Per Eric Marelus (1887-1908), Isak Isaksson (1908-1915), Johan Oskar Kjelldin (1915-1920), Carl Johan Jansson Risberg (1920), Carl Otto Bäckstedt (1920-1934), Ernst Fridolf Fritz (1934-1938), John Emil Olsson (1938-1942), Karl Arvid Daler (1942-1945), Uno Sigurd Seiner (1945-1947), Knut Gustav Ivan Pernevik (1947-1950), Folke Elias Alexander Kärling (1950-1952), Gustaf Börje Carlsson (1952-1961) och Stig Paul Åberg (1961-1968) med Ingrid Sköld som vikarie under slutperioden.

Poststationen drogs in den 11 maj 1968. Berörda hushåll anslöts till lantbrevbärningen från Motala.

1873-12-15--1965-05-31

Karlsby

En förenad post- och järnvägsstation öppnades i Karlsby den 15 december 1873. Delsträckan Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg (HMMJ) var då, som nämnts tidigare ett enskilt järnvägsföretag, men även med sådana kom postverket överens om att tillämpa de principer som man kommit överens med ledningen för statens järnvägsbyggnader om. (Omnämmt på sid 3-4).

Poststationen i Karlsby var förenad under hela sin existensperiod. Intill dess indragning med maj månads utgång 1965 ansvarade följande järnvägsmän för dess skötsel: Jöns Jeppsson Levin (1873-1903), Karl Carlsson (1903-1913), Johan Emil Hellberg (1913-1917), Gustaf Vilhelm Boberg (1917-1924), Johan August Frantz (1925-1938), Arvid Paulinus Haglund (1938), Johan Paulinus Blom (1938-1939), Karl Johan Rosén (1939-1943) och Gustaf Eric Emil Ekeröth (1943-1945).

1827-06-01--

Namn Motala 1 från 1953-07-01

Motala

Även postkontoret i Motala hör till den långa raden av förvaltningspostkontor, med vilka någon järnvägstjänst ej varit förenad. Här kan kort nämnas, att postkontoret öppnades den 1 juli 1827 på grund av ett kungligt brev den 14 september 1826. Bland motiveringarna till beslutet finner man att *"denna köping genom dess läge vid Göta kanal torde i kommersiellt hänseende bliva en av de viktigaste platser i Östergötland"*.

Med järnvägarnas framväxt förlorade Göta kanal snabbt sin stora betydelse, men postkontoret i Motala utvecklades gynnsamt, en utveckling till vilken naturligtvis också järnvägen bidrog. Staden blev järnvägsknutpunkt 1915 genom tillkomsten av Mellersta Östergötlands järnvägar (posthistorisk skriftserie 206).

1873-12-15--1966-05-31

Fågelsta

Poststationen i Fågelsta vid Hallsberg-Motala-Mjölby järnväg inrättades också samtidigt som järnvägen öppnades för allmän trafik redan den 15 december 1873. Orten blev knutpunkt genom tillkomsten av Vadstena-Fågelsta järnväg. Ansvariga föreståndare blev stationsinspektörerna på platsen. De hade sannolikt redan från början biträden som fullgjorde postsyslan. Om biträdena berättar personalkorten inte något och som i alla andra fall blir det alltså de ansvariga chefernas namn som återges i personallängden:

Fram till 1960 var cheferna stationsinspektorer i Fågelsta, men den år 1960 tillsatte chefen fick titeln stationsmästare. Det är en ovanligt lång lista av postansvariga: J O Lindhé (1873-1874), Anders Bovin (1874-1879), Gustaf Wilhelm Asplund (1879-1903), Johan Ludvig Lindström (1903-1913), Carl Wilhelm Olsson (1913-1916), Gottfrid Bernhard Åkesson (1916-1926), Carl Johan Walter Thune (1926-1933), Ernst Levin Wennerstén (1933), Carl Anders Ahlin (1934), Axel Birger Rogius (1934), Yngve Hjalmar Trolander (1934), Carl Gustaf Sandell (1935-1938), Gustav Martin Norberg (1938-1940), Carl Sigurd Carlsson (1940-1944), Johan Martin Söderström (1944-1952), Albert Henrik Edvard Gustafsson (1952-1960) och stationsmästaren John Börje Lagergren (1960-1966).

SJ sade upp avtalet med postverket angående postens skötsel 1965 och poststationen drogs in med maj månads utgång 1966. Postkunderna fick i stället betjäning med lantbrevbäring från Motala. Vid detta tillfälle fanns tre järnvägsmän anställda vid järnvägsstationen utöver Börje Lagergren, nämligen järnvägsexpeditor Sven Lindqvist och förste trafikbiträdena Torsten Carlsson och Gunnar Jonsson.

ca 1644--

Skänninge

Ett ganska stort antal av de äldre postkontoren kan ha börjat sin verksamhet omkring 1644. Detta kan man utgå från om man tar del av brevtaxorna för åren 1643 och 1645. Åtskilliga av de postkontor, vars namn finns i 1645 års taxa, finns inte med i den närmaste föregående, 1643 års taxa, och kan därför ha inrättats under mellanperioden. Detta gäller bl a för postkontoret i Skänninge. Dess tjänstemän har inte haft några arbetsuppgifter förenade med järnvägsgröromål. Vi lämnar detta postkontor därhän, som vi t ex gjort med bl a postkontoren i Örebro och Hallsberg. Kompletterande uppgifter om postkontoret i Skänninge finns i posthistorisk skrift 271.

1861-05-01--

Mjölby

Det dröjde nära nog ett helt år efter att regeringen bemyndigat poststyrelsen att inrätta poststationer på sätt som nämnts i avsnittet om lantpoststationen i Västanfors (sid 10), innan de första kom till stånd. Den i Mjölby hörde till de tidigaste, öppnad den 1 maj 1861. Den hade blivit beslutad relativt snabbt efter sockenstämman den 18 november 1860, som då behandlade länsstyrelsens allmänna kungörelser av den 7 november "*rörande Poststationers inrättande på därtill lämpliga ställen inom länet*". Redan den 28 mars 1861 fattade poststyrelsen beslut om poststationen i enlighet med det generella regeringsbemyndigande som fanns sedan mer än ett år och poststationen kunde öppnas den 1 maj 1861.

Kvarnägaren Carl Georg Hageling blev föreståndare och efterträddes 1872 av Maria Charlotta Löwegren. Hon glädde sig över att ha fått en fast anställning i postverket, men det var inte så mycket bevätt 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 ägoområde och därefter benämnas Tranås*". Där tillsattes emellertid efter den avgående föreståndaren Johan Runn en annan föreståndare, nämligen fanjunkaren Fredrik Theodor Asproth.

Det skulle emellertid visa sig, att även stationsinspektör Johan Anders Pettersson fick lämna från sig postgröromålen i Mjölby. Utvecklingen hade gått snabbt. Tre månader efter att östra stambanan tagits i bruk för allmän trafik fram till Mjölby, började ju också person- och posttrafiken på den järnväg som denna skrift handlar om. Mjölby hade således från den 15 december 1873 blivit en knutpunkt av snabbt växande betydelse. Vi finner att samhällets förste poststationsföreståndare, Carl Georg Hagelin, nu 45 år gammal, visar sig 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 värdsamligen hemställa, att den härvarande poststationen må med snaraste utbytas mot en postexpedition, och att denna må förläggas i Mjölby by och icke vid järnvägsstationen."

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 lönande med ett fullständigt postkontor i Mjölby och tillade följande efter en kalkyl som visade på förlust för postverket om det blivit 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 beförden till postmästare i Öregrund.

