

## Skrifter med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

	antal sidor	pris kr
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar	28	25
35. Posten vid järnvägarna Strömorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved	20	25
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad	18	20
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge	22	25
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad	22	25
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp	24	20
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa	18	20
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof	24	25
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad	17	20
43. Något om posten vid Inlandsbanan	32	40
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund	24	25
50. Posten vid Krösnabanan (Ålmeboda-Kariskrona)	22	25
52. Om posten vid Blekinge kustbana	34	30
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjarsjölagård	14	20
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan	18	20
88. Posthistoria från Mökiinta socken och järnvägen Sala-Krylbo	24	30
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra	24	25
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp	15	20
114. Posten vid järnvägen Limmared-Hölsijunga	24	25
118. Om posten vid Västra Centralbanan	38	40
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga	18	20
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)	34	40
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad	20	20
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik	12	15
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg	10	15
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad	16	20
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp	18	20
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn	18	20
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn	30	30
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Ålmhult	22	25
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinnekulle järnväg	12	15
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund	16	20
172. Poststationer vid järnvägen Ålmhult-Sölvesborg	22	30
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro	20	20
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn	14	20
187. Om posten vid Norbergs järnväg	20	25
188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad	20	25
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg	18	25
191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg	20	25
192. Posten vid Skåne-Småländs järnväg, södra delen	22	25
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svarta	18	25
206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg	28	30
216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel	22	25
217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel	24	25
219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro	26	25
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika	30	30
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg	20	25
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg	36	40
233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klinterhamn-Habblingbo	33	30
236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås	29	30
249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg	38	40
254. Om posten vid Lelånganbanan	39	40
280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö	18	20
281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg	16	20
282. Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping	32	40
283. Något om posten vid Östra stambanan	46	50
284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby	29	30
285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby	30	30
286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg	24	30
287. Något om posten vid järnvägen Köping - Utersberg - Riddarhyttan	17	20
288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)	29	30

Skrifterna sänds portofritt vid förskottsbetaling i ostämplade kurserande frimärken. I motsatt fall debiteras frakt och postförskottsavgift på den faktura som sänds med vid leverans.  
Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ. Tel 0470-19354

Erik Lindgren

Något om posten vid

# Östra Centralbanan (Linköping - Hultsfred)

## Innehåll

	sid		sid
Förenade post-stationer	3	Slätmon	24
Tannefors	11	Kölefors	24
Hackefors	13	Kisa	25
Hjulsbro	14	Korpklev	25
Sturefors	14	Verveln	25
Hovetorp	15	Björkhult	26
Bjärka-Säby	16	Gullringen	27
Bestorp	19	Södra Vi	27
Brokind	20	Vimmerby	28
Gärdala	21	Storebro	28
Opphem	22	Hultsfred	29
Rimforsa	23	Häftet i post-historisk serie	30





## Förord

I ett antal häften i den posthistoriska serien har jag häradsvis berättat om de flesta poststationerna i Östergötland. På begäran av läsare som är intresserade av spårbunden trafik har jag också producerat några häften som speglar framväxten av järnvägarna och i anslutning därtill mera kortfattat berört de poststationer i järnvägens närhet vilka förenades med järnvägsstationer på platsen eller i dess närhet. Detta häfte är ett i den raden.

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. Detta gäller särskilt de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag funnit lämplig att beröra.

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 postanstaltarna existerat och i de fall de ännu finns även nämna något om deras nuvarande status. För järnvägsstationerna 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 de citat där jag försökt behålla tidsfärgen.

För de orter som fått poststationer före järnvägens tillkomst eller där post och järnväg skilts åt, finns ytterligare uppgifter att läsa om den tid, som post och järnväg inte varit förenade, i skrifterna *Posthistoria från Hanekinds härad*, *Posthistoria från Kinda härad* resp *Posthistoria från Sevede härad*.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren



## Järnvägspoststationer

I Postens terminologi förekommer olika benämningar på de fasta postanstalterna. Det fanns bl a postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägspoststationer.

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest mer än 1400 s k förenade post- och järnvägsstationer. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns mycket få sådana efter 1968. Man började den 16 februari 1863 att tillämpa en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen 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".*

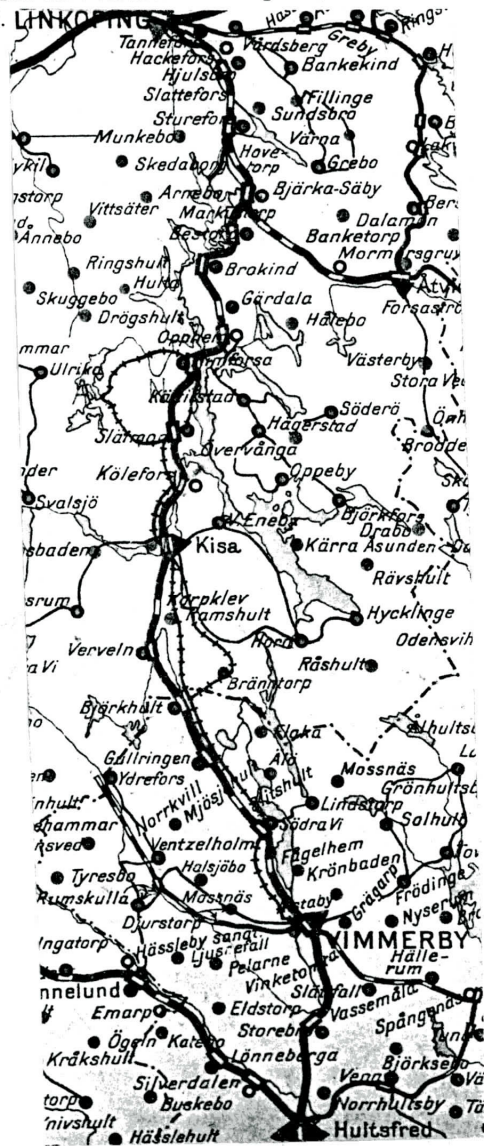
Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägspoststationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel.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

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

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. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs nära en lantpoststation, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med arbetet i postens tjänst, så som jag t ex nämnt sammanfattningsvis på sid 7 för Bjerka-Säby, Brokind, Rimforsa och Södra Vi.

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. 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 (rätt term är "postkontoret" från 1986). Det var i värmländska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31 mars 1992.



## Inledning

När Östra stambanan väl hade nått fram till Linköping, föll det sig naturligt att man började planera för bibanor. Det kom efter hand att bli flera. Ett av de kanske största projekten var en tanke som inte blev realiserad på så sätt, som man avsett från början, nämligen ett genomgående normalspår från Linköping till Karlskrona.

Det blev ändå en god början genom att järnvägsbolag i två etapper fick koncession på sträckan Linköping-Vimmerby och kunde öppna denna 101 km långa sträcka för allmän trafik den 11 maj 1902. Från Vimmerby söderut till Hultsfred fanns det ända sedan den 1 augusti 1877 allmän trafik på den 21 km långa sträckan. Och från Hultsfred kunde man på olika sträckor ta sig ner till Karlskrona, även om det inte liknade "fågelvägen".

Östra Centralbanan inköpte Vimmerby-Hultsfreds järnväg med 1907 års ingång och förvärvade 13 år senare Åtvidaberg - Bjärka-Säby järnväg. Den förstnämnda järnvägen hade under åren 1899 - 1906 ägts av Nässjö-Oskarshamn järnväg, den bana vid vilken Hultsfred, ändstationen för östra centralbanan, låg.

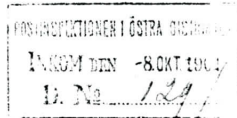
I ett brev till poststyrelsen den 16 maj 1900 anmälde postinspektionen i östra distriktet, då med säte i Stockholm, att den under byggnad varande järnvägs-linjen Linköping-Kisa-Vimmerby utom ändstationerna skulle få elva trafikstationer och sex hållplatser "till vilka lämpligen torde kunna anknäytas åtskilliga landsvägspostlinjer". I den formuleringen röjer man avsikten att kunna utnyttja järnvägen för postbefordran i stor utsträckning och ta vara på möjligheten att låta mindre landsvägspostlinjer utgå från de olika stationerna. Detta skulle naturligtvis också medföra uppsägning eller åtminstone ändring av åtskilliga gällande kontrakt om skjutsning av post med häst och vagn eller om gångpostbefordran. Postinspektionen önskade också bemyndigande att vidta åtgärder för inredning av tre postkupéer, "vardera med golvyta, ej överstigande nio kvadratmeter".

Postdirektionens här delvis citerade brev föranledde poststyrelsen att i brev den 22 maj 1900 (diarienummer 5935/1053) bemyndiga postinspektionen att vidta förberedande åtgärder för att låta inreda tre postkupéer i järnvägsvagnar som tillhörde östra centralbanan. Förda förhandlingar visade att bolaget bara kunde ställa två kombinerade post- och personvagnar till förfogande. För dessa hade postinspektionen träffat preliminäravtal med Ljunggrens Verkstads Aktiebolag om inredningen för en kostnad av 1545 kr för varje postkupé, något som poststyrelsen godkände vid föredragning den 18 april 1901.

För befordran av postvagnar fanns tidigare träffade avtal på grund av kungliga kungörelser. Dessa återopade järnvägsbolaget på sätt som framgår av avbildningen på nästa sida efter en kostnadsförfrågan från postinspektionen. För postföringen på delsträckan Vimmerby-Hultsfred medgav styrelsen för Nässjö-Oskarshamn järnväg i ett brev till postinspektionen den 5 november 1901 "tillsvidare samma beräkningsgrund i avseende på ersättning som Östra Centralbanans Järnvägs Aktiebolag".



Östra Centralbanans Jernvägsaktiebolag,  
LINKÖPING.



Till

Postinspektionen i Östra Visby.

Till svar på vissa af inspektionens gjorda förfrågningar får styrelsen dels följande det tydliga förklaringen sig att, så länge Kongl. Maj:ts nådiga beviljande den 11 oktober 1895, angående förändring tydelar af 3 i Kongl. beviljandet beviljande Postverket sått ifråga om besparingen af beslag och beslagst. afvarnande angående postförändring i jernvägar, med angifning dels med deligen, den 11 december 1888, förtidigt af förändring gällande afförtra Kongl. Postverket för framförandet i bolagets jernväg af postbrev med gälfysa under stignings till kvarnströmmen och afvarnande och kvarnströmmen utställning af att enast mig kvarnströmmen gälfysa i hvar postbygd, dels förändring till delvis i den slutna utdrag af de vid styrelsens i nämnda träden förda protokoll. Linköping den 10 oktober 1901.

Östra Centralbanans Jernvägsaktiebolag

J. O. Nilsson

verkställande direktör

H. Sandberg - som uppgif...

När tiden började närma sig för järnvägens ibruktage redovisade postinspektionen i ett 15 sidor långt brev till poststyrelsen den 4 november 1901 de slutliga förslag till vilka poststyrelsen måste ta ställning. Man hade då på grund av flera framställningar från olika håll gjort vissa justeringar i förhållande till den halvtannat år tidigare presenterade planen. Ur brevet finner jag anledning att citera bl a följande stycke:

"med hänsyn till de tätt bebyggda och välmående bygder, som av banan komma att genomstrykas, samt korrespondensens intensitet från de områden, som av varje postanstalt komma att betjänas, synes det postinspektionen som om poststationer lämpligen borde anordnas vid följande trafikstationer och hållplatser, nämligen Tannefors (i S:t Lars socken, invid Tannefors betydande industrisamhälle), Hjulsbro (i Landeryds socken, i närheten av kyrkan), Sturefors (i Vist socken, invid kyrkan), Bjerka (i Vist socken, ej långt från den nuvarande poststationen Bjerka-Säby), Brokind (i Vårdnäs socken, omkring 1,5 kilometer från den nuvarande poststationen i Brokind), Opphem (i Tjärstads socken i närheten av Opphems egendom), Rimforsa (i Tjärstads socken, omkring 2 kilometer från den nuvarande poststationen i Rimforsa), Slätmon (i Västra Eneby socken invid Väsby), Verveln (i Tirserums socken invid sjön Verveln), Gullringen (i Södra Vi socken, ej långt från Ålhults egendom) samt Södra Vi (invid kyrkobyn med samma namn).

För den händelse Kungl. Generalpoststyrelsen behagade besluta inrättande av ovannämnda poststationer, synas de nuvarande poststationerna i Bjerka-Säby, Brokind, Rimforsa och Södra Vi böra indragas samtidigt med postbefordrans vidtagande å Östra Centralbanan. Bland föreståndarna för dessa poststationer är agronomen Viktor Ekerot, vilken genom kontrakt av den 6 sistlidne augusti åtagit sig poststationens i Bjerka-Säby handhavande, på grund av berörda kontrakts ordalydelse skyldig att utan föregående uppsägning frånträda detsamma om och när tillfälle beredes att få poststationen flyttad till närbelägen järnvägsstation. Därjämte har byggmästaren Ferdinand Vilhelm Sandström, vilken på grund av med honom den 26 juni 1884 upprättat kontrakt bland annat förestår poststationen i Brokind, uti bifogade skrift förbundit sig att från och med den dag, postbefordran vidtager å järnvägen Linköping-Kisa-Vimmerby, utan föregående uppsägning från Kungl. Generalpoststyrelsens sida frånträda berörda kontrakt.

Däremot hava, såsom Kungl. Generalpoststyrelsen behagade inhämta av närslutna skrifter, såväl sergeanten Karl Johan Eng, vilken på grund av med honom den 6 december 1895 avslutat kontrakt dels förestår poststationen i Rimforsa, dels ombesörjer transporter mellan berörda poststation och vederbörande ångbåtsbrygga, som och jungfru Selma Sofia Olsson, med vilken Kungl. Generalpoststyrelsen den 5 oktober 1887 upprättat kontrakt om poststationens i Södra Vi handhavande, förklarat sig icke benägna att utan vidare frånträda berörda kontrakt utan tvärtom framhållit sin önskan att åtnjuta den i resp. kontrakt dem tillförsäkrade uppsägningstid".

En följd av vad som framfördes i den sista delen av citatet härovan blev naturligtvis ett omgående bemyndigande från poststyrelsen för postinspektionen att säga upp de två berörda kontrakten. Vidare anmodades postinspektionen att också säga upp vissa postföringskontrakt, nämligen med rede-



riet för ångfartygen Brokind och Nya Kinda på linjen Linköping-Brokind-Rimforsa-Björkfors-Hycklinge-Horn, samt med häst och vagn på linjerna Linköping-Bjerka-Säby, mellan Linköping och Kisa över Skedaborg, Målbäcks gästgivaregård, Brokind och Rimforsa, mellan Kisa och Vimmerby över Fröåsa skjutsstation, Skärstads gästgivaregård och Södra Vi, samt med berörda rederier för vissa posttransporter, även från bryggor till poststationer.

Vissa nya postföringslinjer och lantbrevbåringar behövs för att komplettera nätet och poststyrelsen godkände de förslagskontrakt som åtföljde postinspektionens framställning. Vissa ytterligare detaljer berörs i det följande i de olika avsnitten för varje ort. Redovisningen görs i den ordning platserna kommer vid en tänkt färd med järnvägen i riktning från Linköping till Hultsfred.

I ett nytt brev till poststyrelsen den 23 november 1901, denna gång sju sidor långt, redovisade postinspektionen sitt förslag om utnyttjande av personalen på de postförande tågen samt i vilken omfattning tågen skulle utnyttjas för postföring, dels i postkupéer och dels med s k fack- eller brevlådsbefordran. Ur denna redovisning finner jag det vara av intresse att citera bl a att postinspektionen hemställde om poststyrelsens beslut

"att postbefordran skall äga rum å hela järnvägslinjen Linköping-Kisa-Vimmerby-Hultsfred dels i postkupéexpedition med golvyta ej överstigande nio kvadratmeter i tåg nr 3 och 2, dels åtminstone till en början i postiljonskupé med golvyta av högst fyra kvadratmeter i tåg nr 1 och 4,

att uti postkupéexpeditionen skola samtidigt tjänstgöra en tjänsteman och en vaktbetjänt samt uti postiljonskupén en vaktbetjänt, ävensom att samtidigt därmed nuvarande postbefordran medelst fack och brevlådor två gånger i vardera riktningen dagligen å linjen Vimmerby-Hultsfred skall indragas.

Såsom skäl för denna hemställan tillåter sig postinspektionen värdsamt framhålla ej blott längden (122 km) av den linje, å vilken de föreslagna postkupéerna skulle framgå, och antalet (14 stycken) av de vid denna linje belägna postanstalter samt korrespondensens omfattning och postuppbörrens storlek vid nyssnämnda postanstalter, av vilka två äro postkontor, utan även den omständigheten att vid flera av dessa postanstalter äro anknutna längre landsvägspostlinjer (Rimforsa-Björkfors, Kisa-Tranås, Kisa-Gamleby och Vimmerby-Almvik), varigenom de ifrågasatta postkupéerna skulle komma att förmedla postutväxlingen till och från en mycket betydande del av södra Östergötland och norra Småland".

Det faktum att utöver den vanliga postkupén skulle insättas också en postiljonskupé föranledde postinspektionen att av styrelsen för järnvägsbolaget inhämta ett löfte att bolaget skulle "tills vidare förbinda sig att icke avfordra Kungl. Generalpoststyrelsen högre ersättning för denna postiljonskupés framförande än den som skulle åtgå för postkupé med fyra kvadratmeters golvyta, om också bolaget för denna postiljonskupé skulle komma att upplåta en postkupé med golvyta av ända till tio kvadratmeter".

Som ett exempel på brevväxling i anslutning till kontraktsuppsägningar som förorsakades av den stora omorganisationen återges på sidan till höger ett brev från postmästaren i Linköping till poststyrelsen den 8 december 1901. Ytterligare någon övrig "illustration" av detta slag förekommer i anslutning till de särskilda kapitlen för berörda orter i det följande.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Till åttioårsdag af Kungl. Styrelsens beslut den 15 sistlidne november 1876 har postmästaren skolat öfverlemnna bevis, dels att det med sergeanten Karl Johan Eng afslutade kontrakt om bestridande af befattningen såsom poststationsföreståndare i Rimforsa äfvensom transporterandet af posten till och från postförande ångfartyg skall upphöra tre månader efter uppsägningens, dels att de med rederierna för ångfartygen Brokind och Nya Kinda upprättade kontrakt om postföring jemte ångfartygspostexpeditioner å nämnda fartyg blifvit uppsagda att vinna tillämpning med inrevarande års utgång, dels slutligen att Oscar Ekman, Bjerka Säby, och gästgivaren Gustafsson i Målbäck blifvit underrättade, att deras nuvarande kontrakt komma, utan föregående uppsägning, att upphöra att gälla, då postbefordring vidtager å järnvägslinjen Linköping-Vimmerby i Linköping den 8 december 1901.

J. L. Nilander.



## Kungörelse.

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 11 innevarande maj, då bansträckan Linköping—Kisa—Vimmerby upplättes för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda bansträcka belägna trafikstationerna *Tannefors*, *Hjulsbro*, *Sturefors*, *Bjerka*, *Brokind*, *Opphem*, *Rimforsa*, *Slätmon* och *Verfveln* inom Östergötlands län samt *Gultringen* och *Södra Vi* inom Kalmar län.

Samtidigt indragas deremot de nuvarande poststationerna *Bjerka-Süby*, *Brokind* och *Rimforsa* inom Östergötlands län samt *Södra Vi* inom Kalmar län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 10 maj 1902.

## F. H. SCHLYTERN.

e. t.  
B. Friman.

Utgifvet den 10 maj 1902.

På detta sätt kungjordes i poststyrelsens cirkulär ändringar i poststationsbeståndet, när järnvägen togs i bruk för allmän trafik. I ett bihang till cirkulärsamlingen publicerades nedan återgiven posttidtabell.

## Linköping—Hultsfred.

(Från den 11 maj 1902.)

1 <sup>40</sup> 2 <sup>55</sup>	1 <sup>20</sup> 12 <sup>20</sup>		Katrineholm .....	4 <sup>40</sup>	4 <sup>0</sup>
			Nässjö .....	5 <sup>50</sup>	3 <sup>45</sup>
Pkxp. 110	Plk. 249				
	Skd.				
Tåg 1.	Tåg 3.	Km.			
5 <sup>11</sup>	3 <sup>45</sup>	—	<b>Linköping</b> 203, 239	2 <sup>35</sup>	10 <sup>27</sup>
5 <sup>14</sup>	3 <sup>49</sup>	2	<i>Tannefors</i> .....	2 <sup>31</sup>	10 <sup>24</sup>
5 <sup>24</sup>	3 <sup>59</sup>	8	<i>Hjulsbro</i> .....	2 <sup>18</sup>	10 <sup>42</sup>
5 <sup>32</sup>	4 <sup>8</sup>	18	<i>Sturefors</i> .....	2 <sup>5</sup>	10 <sup>32</sup>
5 <sup>44</sup>	4 <sup>21</sup>	20	<i>Bjerka</i> .....	1 <sup>45</sup>	10 <sup>19</sup>
5 <sup>59</sup>	4 <sup>38</sup>	29	<i>Brokind</i> .....	1 <sup>20</sup>	10 <sup>1</sup>
6 <sup>17</sup>	4 <sup>57</sup>	38	<i>Opphem</i> .....	12 <sup>56</sup>	9 <sup>54</sup>
6 <sup>23</sup>	5 <sup>4</sup>	41	<i>Rimforsa</i> .....	12 <sup>45</sup>	9 <sup>42</sup>
6 <sup>39</sup>	5 <sup>20</sup>	50	<i>Slätmon</i> .....	12 <sup>23</sup>	9 <sup>26</sup>
6 <sup>57</sup>	5 <sup>38</sup>	60	<i>Kisa</i> .....	12 <sup>1</sup>	9 <sup>11</sup>
7 <sup>13</sup>	5 <sup>53</sup>	71	<i>Verfveln</i> .....	11 <sup>33</sup>	8 <sup>21</sup>
7 <sup>30</sup>	6 <sup>2</sup>	83	<i>Gultringen</i> .....	11 <sup>4</sup>	8 <sup>35</sup>
7 <sup>43</sup>	6 <sup>20</sup>	92	<i>Södra Vi</i> .....	10 <sup>45</sup>	8 <sup>22</sup>
8 <sup>0</sup>	6 <sup>33</sup>	101	<b>Vimmerby</b> .....	10 <sup>25</sup>	8 <sup>2</sup>
8 <sup>19</sup>	6 <sup>52</sup>	111	<i>Storebro</i> .....	10 <sup>0</sup>	7 <sup>47</sup>
8 <sup>41</sup>	7 <sup>12</sup>	122	<i>Hultsfred</i> (ej t.) 232, 233	9 <sup>35</sup>	7 <sup>25</sup>
				Tåg 4.	Tåg 2.
				Skd.	
				Plk. 249	Pkxp. 110

1902-05-11--

Namn Linköping 6 från 1956-01-01

## Tannefors

Tannefors hörde till S:t Lars socken som blev inkorporerad med Linköpings stad 1911, d v s ungefär nio år efter att den hade fått sin poststation. Det var i samband med att järnvägen till Vimmerby togs i bruk för allmän trafik den 11 maj 1902, som poststationen öppnades. Detta hade man emellertid inte tänkt sig från postverkets sida under planeringen för åtgärder i samband med att järnvägen skulle tas i bruk.

Ett antal representanter för industriidkarna i området skrev den 1 september 1901 till poststyrelsen. De påtalade de olägenheter, de hade att dras med: "Så som det för närvarande förhåller sig, måste vi själva, var för sig, avhämta eller inlämna vår post å Linköpingskontoret eller också genom av oss särskild betalad brevbärare låta befordra våra försändelser, såvida de ej skola lämnas med sockenposten, vilket ju är förenat med allt för stor tidsuträkt.

Därtill kommer, att vida omkring Tannefors industrisamhälle finnas ganska många både större och mindre gårdar, vilka även skulle få stort gagn av en närbelägen poststation. Vidare är samhällets läge utmed stora landsvägen till Åtvädaberg och Västervik samt vid ångbåtstation å Kinda kanal ett talande skäl för vår ödmjuka anhållan".

Av visst intresse är kanske den redovisning ur taxeringslängden som blev bilagd framställningen. Den återges på nästa sida. Efter tillstyrkan av postinspektionen beslöt poststyrelsen att redan från tågstarten lägga till Tannefors utöver de tidigare planerade järnvägsstationerna.

Det var tydligen ingen felsatsning, för trafiken utvecklades snabbt. Redan 1919 måste post och järnväg skiljas åt. Till dess hade ansvaret för postservice vilat på Carl Wiktor Sjöstrand (1902-1903) och Carl Fredrik Fernström (1903-1919).

Vid skilsmässan mellan post och järnväg 1919 flyttades poststationen till Bryggergården, där förre folkskolläraren John Ruthström blev poststationsföreståndare. Han följdes av Erik Gustav Granfelt (1920-1923).

Julia Maria Clarin, som tog över 1923 fick vara med om att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1935. Fem år senare flyttades postexpeditionen till Nya Tanneforsvägen 72. Ännu en flyttning gjordes under hennes chefsperiod, nämligen till Nya Tanneforsvägen 45 år 1958. Hon hade dessförinnan fått uppleva postexpeditionens namnändring till **Linköping 6** från 1956 års ingång. Namnändringen hade förts på tal långt tidigare, nämligen 1924 då postdirektionen föreslog ändring till Linköping 2. Det hela strandade den gången på postmästarens kraftfulla avstyrkande.

Efter Julia Maria Clarins pensionering har följande personer varit ordinarie innehavare av chefstjänsten på Linköping 6: Bror Johan Åke Salomonsson (1959-1963), Hans Henning Gabriel Petri (1963-1971), Gun Lilian Jonsson (1972-1975), Kerstin Dufvander-Karlsson (1975-1981), Ingrid Lindeblad (1982-1989) och därefter Kerstin Selin. I postens nya kostym med divisionsalisering och bolagsbildning m m har det yttersta ansvaret för posttjänsten i Tannefors överförts till postmästare Anita Stenmark-Lindberg.





På begäran Vården härom, enligt 1901 års Stats-  
 och Täckningsvärdet för Bygderiet, meddelat att ungefär  
 Innevärnsantalet och täckningsvärdet för Pannefors granby  
 med omnejds utgör:

Pannefors granby: innevärdet:	499	täckningsvärdet:	627,100 Kronor,
Berga-gårdarna:	172	~	94,600 ~
Ristinken:	9	~	11,000 ~
Munkhången:	8	~	8,400 ~
Råberga med gårdarna:	290	~	220,500 ~
Börestad-gårdarna:	30	~	53,800 ~
Pöjkelösa utjorven:	14	~	9,100 ~
Spångserum och Alleryd:	37	~	80,300 ~
Åmestad-gårdarna:	64	~	62,800 ~

Summa: Set Lars Sörensens 983; ~ 1,167,600 ~  
 eller 1/3 del af Set Lars hela till 2975 tillhörande innevärdet  
 antalet, hvilket med visshet vore en förökning såsom trakt-  
 Rante vi en tillkomme poststation i Pannefors.

Är dessutom hela Wärdbergs socken med 828 mantalssträcker  
 personer och ett täckningsvärdet af 1,001,300 Kronor har sin post  
 för Linköping, då Pannefors måste förbypassas, är till nödvändigt  
 att anslutning till Pannefors post vunnas af större delen af denna  
 socken, åtminstone vore derwis med tillräckligt af försäkrare:

Börestad-gårdarna med 34 innevärdet	och 62,200 kr. täckningsvärdet;
Allby-gårdarna med 15	och 22,500 " "
och 1200 gård med 7	och 18,800 " "

hvarjämte med nödvändigt det anstötte sig Svinstad gård i  
 Söderbyts socken med 69 innev. och 81,200 kr. täckningsvärdet.

Revisören i Statsrevisionskontoret den 7.  
 September 1901.

Joh. W. Lindén

Stämpel: 50  
 Avskrift: 50  
 Remiss: 50

1938-01-01--1966-05-21

## Hackefors

Invånarna i Hackefors anlidade efter järnvägens tillkomst stationen i Hjulsbro  
 för sina postärenden. På industriintressenternas och villaägarnas vägnar  
 anhöll Tom O Nilsson den 29 maj 1929 i ett brev till poststyrelsen, att en  
 postanstalt skulle öppnas i den då planerade stationsbyggnaden. Trafik-  
 chefen vid Östra Centralbanan anmälde till postmästaren i Linköping, att  
 byggnaden skulle bli tillräcklig för posten men framhöll också att det syntes  
 vara onödigt att tills vidare ha en poststation i Hackefors. På avstyrkan från  
 såväl postmästaren i Linköping som från postdirektionen beslöt poststyrel-  
 sen den 10 oktober 1929, att ansökan inte skulle föranleda någon åtgärd.

Ett nytt försök gjordes i ett brev till postdirektionen i maj 1937, undertecknat  
 av ett tiotal företagare och ca 20 privatpersoner. Här skall ett avsnitt citeras,  
 därför att det visar hur man på privat väg hade löst postfrågan efter järn-  
 vägsstationens tillkomst:

"Vi ha alla enats om, att all vår post i Hjulsbro lägges i en särskild väska som  
 varje morgon sändes därifrån med tåg till Hackefors. För denna s k postväs-  
 ka få vi samtliga emellertid erlægga frakt till järnvägen med 25 öre per familj  
 och månad och genom vänligt tillmötesgående från stationsföreståndaren här  
 får var och en hos honom avhämta sin egen post. Vårre ställer sig saken om  
 det gäller värdeförsändelser. Då få vi ena dagen avlämna försändelsen hos  
 stationsföreståndaren, dock utan att erhålla något som helst kvitto. Värdeför-  
 sändelsen kommer dagen därpå från Hjulsbro, eller med andra ord, om vi här  
 få någon värdeförsändelse, kommer avi ankomstdagen och försändelsen  
 således 2:a dagen efter ankomsten. Av tidningar kunna vi utgivningsdagen  
 endast få en enda, nämligen Östgöta Correspondenten. Någon eftermid-  
 dagstidning eller Stockholms-tidning, som kommer till Linköping under  
 dagens lopp, kunna vi ej få förrän påföljande dag.

Postmästaren i Linköping var förstående för korrespondenternas behov och  
 tillstyrkte framställningen, något som också postdirektionen gjorde, sedan  
 trafikinspektören vid S.J:s 2:a trafiksektion hade meddelat "att från distrikts-  
 chefen sida intet är att erinra mot att poststation förenas med hållplatsen  
 ifråga". Mot den bakgrunden kunde poststyrelsen efter samråd med bl a  
 Ortnamnskommissionen i namnfrågan besluta den 17 november 1937, att en  
 poststation med namnet Hackefors skulle öppnas med följande års ingång.

Platsvakten Nils Evert Lindqvist fick nu formellt ansvar för posten. Efter  
 honom tog Einar Johansson över 1940 men avled efter kort tid. Erik Martin  
 Olsson blev därefter den siste föreståndaren med ansvar för både post och  
 järnväg (1940-1962). Samgåendet mellan post och järnväg i vad gäller den  
 lokala rörelsen upphörde nämligen den 1 november 1962. Efter ett par  
 månaders vakans tecknades ett avtal direkt mellan postverket och lantbrev-  
 bäraren Artur Alrik Bohmar, som var poststationsföreståndare från och med  
 1963 till poststationens indragning den 21 maj 1966 vid järnvägens tidtabell-  
 skifte.



1902-05-11--  
 Namn Linköping 12 1972-10-01--1982-08-12  
 Namn Linköping 11 Hjulbro 1982-10-04--

## Hjulbro

Landeryds socken var en av de relativt många som inte fick någon egen poststation i samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. För Landeryds del var det kanske också naturligt på grund av närheten till Linköping. När socknarna skulle utse s k kommunombud i samband med planering för lantbrevbäring några år senare, fick man emellertid en fast punkt för postärenden genom att vice pastorn A Tollén utsågs till kommunombud enligt den sammanställning som landskansliet sände till poststyrelsen den 10 oktober 1878.

Med tillkomsten av Östra Centralbanan blev förhållandena helt annorlunda för Landeryds socken. Enligt överenskommelse med järnvägsbolaget blev järnvägspersonalen ansvarig för posttjänsten. I Hjulbro svarade sålunda följande personer för samhällets postservice: Thure Teodor Thollin (1902-1906), Nils Alexander Carl Hagström (1906-1910), Sven Adolf Carlberg (1910-1931), Axel Gunnar Ståhl (1931-1938), Knut Leon Emanuel Pettersson (1938-1950), Johan Edvin Jönsson (1950-1960), Karl Ragnar Cederlöf (1961-1964), Gösta Evert Andersson (1964-1972), och Vitalis Karlsson (1972-1979).

1970-talets generella omorganisation satte också sina spår i Hjulbro, vars poststation redan från oktober 1972 kallades Linköping 12 och organiserades som ett s k lokalpostkontor från maj 1979. Då trädde Barbro A-M Kindgren till som föreståndare. Dess status av postkontor försvann från den 23 augusti 1982 genom indragning. Verksamheten överflyttades såsom en "förlängd disk" till huvudpostkontoret i Linköping med den formella beteckningen "kassaexpeditionen Linköping 11 - Hjulbro". Därmed försvann också beteckningen Linköping 12.

## Sturefors

1902-05-11--

Den i Vists socken år 1880 indragna poststationen kan sägas ha fått en sentida efterträdare genom att en förenad post- och järnvägsstation med namnet Sturefors öppnades i närheten av kyrkan, när järnvägen öppnades för allmän trafik den 11 maj 1902. Därmed hade socknens norra del fått kompensation för bortfallet. Den södra delen var kompenserad genom tillkomsten på det nya seklets första dag av poststationen Bjerka-Säby. Ännu mera tillgodosedd skulle socknen bli genom att en poststation också öppnades i Hovetorp efter kort tid.

I Sturefors blev järnvägspersonalen ansvarig för postservicen under 58 år, dvs fram till nio år innan poststationen flyttades från järnvägsstationen till Husbyvägen 17. Följande järnvägsmän ansvarade för posten under järnvägsperioden: Ragnar Nils Emanuel Nathorst af Ekenstam (1902-1906), August Ahlberg (1906-1919), Karl Axel Wassberg (1919-1927), Carl Gustaf Larsson (1927-1932), Gustaf Henrik Sekander (1932-1937), Oskar Vilhelm Rundblom (1937-1938), Jakob Valdor Jakobsson (1938-1939), Hugo Emanuel Johansson (1939-1940), Johan Emanuel Karlsson (1940-1949), Karl Albert Emanuel Ekström (1949-1960) och Carl Erik Malmberg (1960).

Med direktanställning i postverket tog Margareta Palmeberg över 1960 och kort tid efter flyttning av poststationen till Husbyvägen den 10 december 1969 blev Marianne Österberg poststationsföreståndare. Hon fick sedan på grund av interna omorganisationer även använda sig av titlarna stationsmästare, lokalpostmästare och postmästare. Hon fick också år 1978 uppleva postanstaltens flyttning från Husbyvägen till Näckrovsvägen 148. Mellan september 1987 och februari 1988 uppehölls befattningen på vakans men tillsattes därefter av postmästare Barbro Rosell. Projekt "Nät 92" ledde emellertid till att det enligt postens bedömning mindre lönsamma postkontoret organiserades som "post-i-butik" med ICA som entreprenör.

1902-06-01--1920-03-31

## Hovetorp

Något senare än de flesta platserna utmed järnvägen mellan Linköping och Vimmerby fick anhaltstationen i Hovetorp en poststation den 1 juni 1902. Under dess förhållandevis korta existensperiod ansvarade följande järnvägsanställd personal för postservicen där: Carl Fredrik Fernström (1902-1904), August Ahlberg (1904-1906), Karl Axel Wassberg (1906-1912), Anna Lovisa Karlsson (1912), Hulda Maria Johansson (1912-1920) och Alfhild Sigrid Elisabet Olsson (februari-mars 1920). Poststationen drogs in med mars månads utgång 1920 (diarienummer 1 b 1920:515).

Indragningen berodde på järnvägens önskemål att skilja postgöromålen från järnvägen. Det fanns inte någon lämplig lokal i närheten eller någon lämplig person som ville åta sig att sköta en poststation. Postdirektionen undersökte emellertid möjligheterna att ersätta poststationen med lantbrevbäring söderut från Sturefors, men det visade sig att underlaget var alltför ringa. De förhållandevis få kunderna hade möjlighet att ansluta sig till dem som utnyttjade lösväskorna till handlanden i Hamralund resp Venstorps gård. Kunderna längre söderut kunde övergå till att anlita poststationen i Bjerka-Säby. Postdirektionen avslutade sin motivering till indragning av poststationen utan någon ersättningsanordning med följande ord:

*"Av det anförda framgår det, att Hovetorp och trakten däromkring icke torde bliva i behov av särskild postanordning efter denna månads utgång samt att poststationen på platsen utan någon verklig olägenhet kan indragas den 1 nästa april, då poststationen kommer att skiljas från järnvägsstationen i Hovetorp".* Poststyrelsen biföll postdirektionens hemställan om poststationens indragning.



Namn Bjerka-Säby 1900-01-01--1902-05-10  
 Namn Bjerka 1902-05-11--1913-09-30  
 Namn Bjärka-Säby 1913-10-01--1968-05-11

## Bjerka-Säby

En poststation hade inrättats i Vist i samband med kronobrevbäringsreformen i Östergötland vid 1875 års ingång. Denna, socknens första poststation drogs in efter relativt kort tid. Det var den fjärde indragningen inom Östergötland av de poststationer som hade öppnats i anslutning till att kronobrevbäringsreformen genomfördes. Sparsamhetskrav kan sägas ha framtvingat rationiseringsåtgärder som inte alltid var tillräckligt genomtänkta. Det var inte nog att poststationsföreståndaren från 1879 års ingång hade accepterat ett sänkt årsarvode från 150 till 120 kronor vid det första förslaget om poststationens indragning.

Frågan om ortens postförhållanden diskuterades mycket och behandlades bland annat vid kommunalstämmor. Det var emellertid först sedan ett konkret förslag hade lämnats in som ärendet tycks ha tagit upp på allvar. Detta skedde under den ordinarie kommunalstämman den 29 december 1892. Enligt beslutet skulle kyrkoherde A Johansson, direktör I Insulander och nämndeman C J Jonsson tillsammans med stämmans ordförande V Larsson avlåta ansökan till poststyrelsen om en poststation vid Säby.

Gruppen kom till skott genom ett två sidor långt brev till poststyrelsen den 23 januari 1893. Det inleddes med vissa väsentliga uppgifter om Vists socken och om dess geografiska läge samt om den postmängd som redan fanns till och från socknen genom de sex postväskor som expedierades till och från Linköpings postkontor. Utöver den posten var det fråga om många brev, för vilka godsens i området använde egen budskickning.

De tryckte särskilt på *"att inrättandet av en poststation inom Vist socken skulle komma till godo även för delar av andra socknar, vilka i fråga om postgång äro ganska vanlottade, såsom t ex delar av Grebo och Vårdnäs"* och framhöll dessutom *"att Bjärka Säby egendom skulle i många avseenden vara en synnerligen lämplig punkt för en poststation, enär den är centralt belägen inom det område, som nu saknar ordnad postgång, i det avståndet därifrån till närmaste poststation är: till Linköping 2, till Åtvidabergs 2,5 och till Brokind omkring 2 nymil"*.

I sin strävan att finna ytterligare starka motiv skrev de, att vägen till Bjärka Säby *"löper genom en stor del av Vist socken och förbi de ställen, där ovannämnda väskor lämpligen skulle kunna avlämnas"* samt att *"vid denna egendom råder en synnerligen livlig trafik, då där finnes lantbruksskola, kapell vari regelbundna gudstjänster hållas, samt stort mejeri med över 70 mjölkleverantörer, däribland sådana från delar av Grebo och Vårdnäs socknar"*.

Framställningen från de av kommunalstämman utsedda petitionärerna antecknades som inkommen till poststyrelsen den 24 januari 1893 och remitterades följande dag *"till yttrande av Postinspektören i Östra distriktet"*. Nu började en omständlig procedur, som skulle visa sig ta lång tid i anspråk.

Naturligtvis ställde gemene man sig frågan hur det egentligen gick och en av följderna blev att kommunalstämman den 29 december 1893 gjorde en påminnelse till poststyrelsen. Den föranledde poststyrelsen att skriva till postinspektionen för att informera om poststyrelsens ställningstagande. Detta innebar att styrelsen var villig inrätta den önskade poststationen under förutsättning att postföringen dit inte skulle medföra någon kostnad för postverket. Om det inte kunde ordnas på detta för postverket fördelaktiga sätt, skulle ärendet lämnas utan vidare åtgärd. Postinspektionen förde detta svar vidare till kommunen, där det behandlades vid kommunalstämman den 6 mars 1894. I protokollets 6:e paragraf antecknades följande:

*"På det av PostStyrelsen utfästa villkoret för en poststations inrättande här - att Vist kommun eller några enskilda personer skulle åtaga sig ombesörjandet av postföringen utan någon kostnad för postverket - kan Stämman för kommunens räkning icke ingå; ej heller hava några enskilda personer befunnits villiga till ett sådant åtagande"*.

Den mycket långa protokollsparagrafen blickade också bakåt och erinrade om att socknen fick en poststation 1875 utan att ha begärt en sådan. Kostnaden för att befordra posten då hade varit större än den skulle vara vid bifall till framställningen om en poststation i Bjärka Säby.

Postinspektionen sände protokollsutdraget med en missivskrivelse till poststyrelsen den 16 mars 1894. Där föredrogs det i plenum den 20 mars och försågs med anteckningen att poststyrelsen *"med tillämpning av sitt beslut den 16 nästlidne januari ej fann ärendet f n påkalla vidare åtgärd"*. Det framgår inte av de handlingar jag haft tillfälle att studera, om och i så fall på vad sätt kommunen informerades om detta. Ärendet är emellertid i det skicket inte försett med någon anteckning om *"ad acta"*. Det har däremot påtecknats *"Bil.Dnr 11974/2053 / 99"*, något som kan tolkas som att det hållits vilande från mars 1894 till november 1899. Det är dock föga troligt att det kunnat vila hos någon handläggare under så lång tid som mer än fem år. Sannolikt har det i stället med registratorns hjälp tagits fram ur arkivet i november 1899, när poststyrelsen fick ett brev, skrivet av förvaltaren Ivar Insulander för godsägare Oscar Ekmans räkning.

I detta brev hänvisades till den pågående byggnationen av Östra Centralbanan, något som medfört stor ansamling av järnvägsarbetare. Brevet gick ut på en anhållan *"att härstädes måtte under tiden, till dess den under byggnad varande järnvägen öppnas för trafik, inrättas en poststation med karrpostförbindelse med Linköping två gånger i veckan, förslagsvis onsdagar och lördagar"*. Knappt två år innan Insulander skrev brevet hade koncession beviljats för den järnväg som denna skrift berör, men arbetena hade inte påbörjats förrän i mars 1899, men på flera olika sträckor samtidigt, d v s c:a åtta månader innan Insulander skrev brevet.

Inom poststyrelsen torde det då fortfarande ha funnits någon som kunde erinra sig regeringsbeslutet av den 3 mars 1884, ett beslut som bemyndigade poststyrelsen att inrätta flyttbara poststationer och att postföring skulle få anordnas mellan lämpligt belägna postanstalter och de nya poststationerna. Exempel på poststationer som inrättades mot bakgrunden av detta generella medgivande är Aplared i Borås' närhet och Oslättfors nära Gävle. I framställningen till regeringen hade poststyrelsen anfört avsikten, att poststa-



tioner av detta slag skulle flyttas från plats till plats efter hand som järnvägsanläggningen fortskred. Poststyrelsen tycks emellertid inte ha anlagt sådana synpunkter på ärendet denna gång. Det remitterades till postinspektionen "*med anmodan, att snarast ske kan till Kungl. Styrelsen avgiva yttrande*"

Från postinspektionen gick ärendet rutinmässigt till nästa instans, d v s postkontoret i Linköping. Där hade Johan Ludvig Tilander etablerat sig under sommaren efter ett sju år långt vikariat som postmästare i Helsingborg. I Linköping hade ärendet fem år tidigare handlagts av bl a postmästaren Karl Johan Westman.

Postmästare Tilanders svar till postinspektionen baserades på kontakterna med Ivar Insulander som föreslog att Bjärka Säby gårdskontor skulle vara poststationslokal. Tilander hyste farhågor för svårigheter att bevara brevhemligheten vid en sådan anordning. Därmed följde bl a risken att äventyra postsparbanksärendenas säkerhet.

På postinspektionens hemställan beslöt ändå poststyrelsen den 14 december 1899, att en poststation med namnet Bjerka-Säby skulle öppnas med ingången av år 1900 och att postföring skulle anordnas dit med två turer i veckan från Linköping. Till föreståndare antogs bokhållaren Ivan Enander. Denne omkom genom drunkning den 13 juni 1901 och efterträddes av agronomen Victor Ekerot. Under knappt ett år var den sistnämnde kvar som föreståndare. Med järnvägens färdigställande flyttades poststationen till järnvägsstationen den 11 maj 1902 och fick då namnet Bjerka.

Stavningen av namnet var under debatt redan vid detta tillfälle. Postmästare Tilander anmälde i ett brev till poststyrelsen den 27 november 1901, att verkställande direktören vid östra centralbanans järnvägsaktiebolag tillkännagivit, "*att bolaget kommer att stava jernvägsstationsnamnet Bjärka med ä, ej med e, och uttalat önskvärdheten av att, till vinnande av likformighet härutinnan, poststationens namn jämväl måtte stavas med ä*". Detta ärende föredrogs två gånger i poststyrelsen, den 6 december och den 20 december 1901. Vid det senare tillfället hade man funnit, att "*då K.Maj:t fastställt ifrågavarande namn till Bjerka, samt Kungl. Järnvägsstyrelsen enligt inhämtad upplysning iakttog samma stavningssätt å namnet ifråga, förevarande framställning ej föranleder vidare åtgärd*".

Vi lämnar namnfrågan och konstaterar att det blev järnvägens personal som fick ansvara för poststationen, till en början stationsinspektör Carl Viktor Derninger och därefter Sven Johan Svahnström. Poststationens namn ändrades den 1 oktober 1913 från Bjerka till **Bjärka-Säby** (poststyrelsens diarienummer 1 b 337/13). Svahnström avlöstes 1914 av Nils Emanuel Nathorst af Ekenstam, som var kvar till 1917.

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Bjärka-Säby: Ernst Hugo Fredrik Ström (1917-1932), Sven Adolf Carlberg (1932-1938), Ernst Henrik Carl Lindqvist (1938-1939), Olof Edvard Robert Beisten (1939-1940), Axel Arvid Alm (1940-1942), Nils Ivar Fredriksson (1942-1955), Anton Georg Sandell (1955-1959) och Nils Harry Andersson (1959-1968). Poststationen drogs in den 11 maj 1968, den dag då postverket gick över till en ny transport- och sorteringsorganisation.

## Bestorp

Vid en extra kommunalstämma med Vårdnäs' församling den 23 januari 1901 beslöt man göra en framställning om att en poststation skulle inrättas vid Bestorps hållplats på östra centralbanan. Till denna ansökan anslöt sig även Kättilstads församling. Poststyrelsen avvisade framställningarna vid föredragning i mars 1902. Tungt vägde därvid kronofogde Ernst Myrins avstyrkande "*enär förslag är å bane att bygga en järnväg från Åtvidaberg till Säby och denna järnväg, därest densamma kommer till stånd, kommer att ganska nära beröra Kättilstads sockens nordliga del*".

Efter en ny extra kommunalstämma med Kättilstads församling den 11 maj 1902 enade man sig om att göra ännu en framställning. Två veckor senare anslöt sig även kommunalstämman i Tjärstad. I juli 1902 sände representanter för de tre berörda församlingarna en ny framställning till poststyrelsen. Däri hette det bl a:

*"Under nuvarande förhållande är det väl knappast någon trakt i södra och mellersta Sverige, där postgången är så dålig som här, ty vi hava från 1 till 2 mil till närmaste poststation och hava vi själva fått betala vårt postbud, då ördra och västra delarna av Vårdnäs, Tjärstad och Kättilstad ha haft och ha ordnad och betald postgång från generalpoststyrelsen med blott 0,5 å 0,6 mil från närmaste postanstalt"*.

Orättvisan kändes tung och petitionärerna framhöll också att de sockenbor som de företrädde, nu fick hämta sina brev vid handelsbodas, dit de kom från Brokinds poststation. De fick lösa ut dem med 3 öre per styck och det rörde sig om mer än 1500 brev per år. Men det hjälpte inte. Nu hängde det upp sig på att postförande tåg inte gjorde regelbundna uppehåll vid Bestorps hållplats. Poststyrelsen beslöt den 19 september 1902 på nytt att avvisa framställningen.

När ärendet kom upp för tredje gången, var det inte på församlingarnas initiativ utan på järnvägsbolagets. Detta underrättade i ett brev den 11 november 1902 postmästaren i Linköping om att "*trafiken vid Bestorps hållplats numera tagit sådan omfattning, att alla de å järnvägen framgående tågen måste göra uppehåll därstädes*".

Skrivelsen gick vidare till postinspektören i östra distriktet och därifrån till poststyrelsen, som beslöt att en poststation, förenad med järnvägsstationen, skulle öppnas i Bestorp den 1 december 1902.

Stationsmästaren Nils Alexander C Hagström fick ansvar för postgöromålen, ett ansvar som efter hans avflyttning 1906 vilade på följande järnvägsanställda: Johan Axel Napoleon Sander (1906-1907), Ernst Henrik Carl Lindqvist (1907-1917), Lars Kasper Ragnar Larsson (1917-1923), David Edvard Odén (1923-1932), Ernst Gustaf Hultgren (1932-1939), Erik Josef Klingström (1939-1940), Kurt Oskar Emanuel Andersson (1940-1955), Nils Olof Gunnar Lindman (1955-1959), Gösta Evert Westerlund (1959-1961) och Britta Gunvor Johansson (1961-1965). Poststationen drogs in med augusti månad utgång 1965. Kvar fanns övergångsvis ett postombud, i vars datumstämpelavtryck det stod BJÄRKA SÄBY POB 1 under tiden september 1965 - 11 maj 1968 och LINKÖPING 1 POB 1 under tiden 12 maj 1968 - december 1970.



Den tidtabell som tillämpades för posttågen från den dag poststationen öppnades i Bestorp återges nedan.

### Linköping--Hultsfred.

(Från den 1 december 1902.)

12 <sup>10</sup> 9 <sup>50</sup>	12 <sup>10</sup> 10 <sup>45</sup>		Katrineholm .....	6 <sup>5</sup> 7 <sup>40</sup>	3 <sup>25</sup> 3 <sup>20</sup>
Pkxp. 110.	Plk. 249		Nässjö .....		
	M. T. O.				
	Th. F. L.				
Tåg 1.	Tåg 3.	Km.			
C 5 <sup>35</sup>	C 2 <sup>30</sup>	—	<b>Linköping</b> 203, 299	3 <sup>25</sup>	10 <sup>40</sup>
5 <sup>40</sup>	2 <sup>34</sup>	2	Tannefors .....	3 <sup>21</sup>	10 <sup>36</sup>
5 <sup>51</sup>	2 <sup>43</sup>	8	Hjulsbro .....	3 <sup>5</sup>	10 <sup>25</sup>
6 <sup>2</sup>	2 <sup>51</sup>	13	Sturefors .....	2 <sup>50</sup>	10 <sup>15</sup>
6 <sup>10</sup>	2 <sup>59</sup>	17	Hofvetorp .....	2 <sup>38</sup>	10 <sup>7</sup>
6 <sup>17</sup>	3 <sup>5</sup>	20	Bjerka .....	2 <sup>29</sup>	10 <sup>1</sup>
6 <sup>27</sup>	3 <sup>14</sup>	25	Bestorp .....	2 <sup>14</sup>	9 <sup>50</sup>
6 <sup>36</sup>	3 <sup>22</sup>	29	Brokind .....	2 <sup>2</sup>	9 <sup>43</sup>
6 <sup>53</sup>	3 <sup>38</sup>	38	Opphem .....	1 <sup>39</sup>	9 <sup>26</sup>
7 <sup>2</sup>	3 <sup>48</sup>	41	Rimforsa .....	1 <sup>29</sup>	9 <sup>16</sup>
7 <sup>20</sup>	4 <sup>5</sup>	50	Slätmon .....	1 <sup>6</sup>	8 <sup>58</sup>
7 <sup>37</sup>	4 <sup>28</sup>	60	Kisa .....	1 <sup>240</sup>	8 <sup>42</sup>
8 <sup>0</sup>	4 <sup>48</sup>	71	Verfveln .....	1 <sup>26</sup>	8 <sup>19</sup>
8 <sup>19</sup>	5 <sup>11</sup>	88	Gullringen .....	1 <sup>133</sup>	8 <sup>9</sup>
8 <sup>33</sup>	5 <sup>29</sup>	92	Södra Vi .....	1 <sup>19</sup>	7 <sup>46</sup>
8 <sup>45</sup>	5 <sup>45</sup>	101	<b>Vimmerby</b> .....	10 <sup>42</sup>	7 <sup>31</sup>
Tåg 13.	Tåg 15.			Tåg 4.	Tåg 2.
8 <sup>50</sup>	5 <sup>50</sup>	—	<b>Vimmerby</b> .....	10 <sup>34</sup>	7 <sup>27</sup>
9 <sup>9</sup>	6 <sup>10</sup>	111	Storebro .....	10 <sup>14</sup>	7 <sup>7</sup>
9 <sup>29</sup>	6 <sup>20</sup>	122	Hultsfred (ej f.) 232, 233	9 <sup>50</sup>	6 <sup>46</sup>
				Tåg 14.	Tåg 16.
				Th. F. L.	
				M. T. O.	
				Plk. 249	Pkxp. 110.

1875-01-01--1876-04-30  
Namn Brokind 1876-05-01--1966-08-31

### Wårdnäs (Brokind)

Vid Brokind i Wårdnäs socken uppsattes år 1872 en landsvägsbrevlåda till nytta för sockenborna. De kunde lägga sin avgående post där i stället för att behöva passa postskjutsen på linjen Linköping-Vimmerby. Statistiken visar att 91 brev i medeltal per månad lades i den under 1872 och 163 per månad under 1873. En postförbindelse i dubbel riktning kunde sockenborna anlita genom att församlingen höll en postväska som utväxlades med postkontoret i Linköping.

Förhandlingar mellan poststyrelsen och länsstyrelsen vid förberedelser för kronobrevbäringens avskaffande i dess ditillsvarande form ledde till att en poststation öppnades i Brokind med socknens namn Wårdnäs vid 1875 års ingång. Till föreståndare antogs inspektorn Jakob Melcher Brogren, som fick 150 kr i årsarvode.

I samband med förändring av benämningar på sex poststationer, "huvudsakligen till förekommande av namnförväxlingar", ändrades poststationens namn den 1 maj 1876 till Brokind. Brogren fick byta ut datumstämpeln.

År 1877 lämnade Brogren över poststationen till folkskolläraren Otto Gustafsson. Denne avled i december 1883, varefter änkan Maria Lovisa fick uppehålla befattningen tills vidare enligt postmästare Karl Westmans beslut. Efter kontakt med kronofogde Otto Åberg uppgav hon sig vilja sköta poststationen fram till och med första halvåret 1884. "Vid nämnde tid" skrev Otto Åberg, "är antagligen ny skollärare tillsatt och förmodar jag att denne bliver både villig och lämplig att sedermera poststationsföreståndarebefattningen utöva".

Befattningen blev emellertid utlyst ledig i vanlig ordning och byggmästaren Wilhelm Fredrik Sandström anmälde sig som sökande den 3 juni 1884. Under sammanträde den 10 juni beslöt skolrådet "avstyrka skolläraren Johan Viktor Janssens antagande till poststationsföreståndarebefattningen i Brokind på grund därav, att han är så ung, att han nyss blivit myndig och ej har i sitt bröd någon som kan biträda honom vid postbefattningens skötande och vilket Skolrådet befarar kommer att inkräkta på skolundervisningens jämna gång".

Byggmästare Sandström blev sålunda ortens nye poststationsföreståndare och tjänade befolkningen på detta sätt under 18 år. När järnvägen togs i bruk för posttrafik den 11 maj 1902, flyttades poststationen till järnvägsstationen, där ansvaret för postservice övertogs av stationsinspektör Karl Leopold Sabelström till och med augusti 1902. Därefter ansvarade Ernst Uno Achates Phalén (1902-1914) och Hildor Fredrik Thorselius (1914-1920) för posten i järnvägens regi tills post och järnväg skildes åt på järnvägsbolagets begäran. Adolf Viktor Svensson, som antecknats som lägenhetsägare och jordbruksarbetare skötte poststationen, belägen i Ekhyddan under åren 1920 - 1953, men därefter återförenades post och järnväg. Trafikplatsföreståndaren Karl Erik Bertil Rydberg blev ortens siste poststationsföreståndare (1953-1966), för poststationen drogs in med utgången av augusti 1966.

1910-06-01--1959-10-31

### Gärdala

En förenad poststation öppnades i Gärdala järnvägsstation den 1 juni 1910 (diarienummer 1 b 19120:1270). Banvakten Anders Johan Hjelm fick ansvar för posten, följd 1912 av fru Alma Ottilia Hjelm.

Ledningen för Östra Centralbanan sade i mars 1920 upp avtalet om förening till upphörande med utgången av juni. Postmästaren i Linköping ansåg, att poststationen, som hade en jämförelsevis obetydlig uppbörd, utan vidare kunde dras in. Postdirektören hemställde den 8 juni hos poststyrelsen efter



besök i området, att poststationen skulle dras in och att berörda korrespondenter skulle betjänas med lösväska antingen från Brokind eller från Opphem. En bidragande orsak till postdirektionens inställning var att det inte fanns någon som ville sköta poststationen mot tillräckligt låg ersättning. Två veckor senare återkallade postdirektionen förslaget om indragning.

Ombud för korrespondenterna i Gärdala hade besökt postdirektionen och meddelat att de funnit en person som var villig att sköta poststationen på lägre villkor. De svarade någorlunda mot vad posten fått betala till järnvägsbolaget (696 kr). Nu flyttades posten från järnvägsstationen till affären, där handelsidkaren Anna Lovisa Sundström blev föreståndare. Hon följdes 1923 av handlanden Knut Tore Lifvergren, som i sin tur lämnade över 1925 till Gustaf Simeon Johansson för en femårsperiod. När handlanden Anna Ingeborg Anderson trädde till 1930, blev det en mera stabil period utan relativt täta skiften. Anna Andersson sade den 9 mars 1945 upp sitt avtal om posten till upphörande med utgången av april 1945. I detta sammanhang fördes frågan om återförening av posten med järnvägen på tal. Mot detta vände sig emellertid företrädare för samhället i ett brev till poststyrelsen den 27 mars 1945. Dessutom uppgav järnvägsstyrelsen i ett brev den 25 april "att vissa svårigheter föreligga för en sammanslagning av post- och järnvägsgöromålen vid Gärdala. Om en sådan sammanslagning skulle äga rum, måste först stationshuset tillbyggas, då expeditionsutrymmet för närvarande icke är tillräckligt stort för postens expedierande".

Det nya avtalet blev nästan ett provisorium. Befolkningen fick vänja sig att ofta se nya ansikten för behandling av posten, Sven Erik Strindby (1945-1947), Gustaf Uno Nyman (1947-1950), Sven Gustaf Raask (1950-1955) och Bertil Emanuel Sandberg (1955-1956). Sedan kunde posten återförenas med järnvägen, vars platsvakt Kerstin Linnéa Malmqvist fick ansvara för postgöromålen till poststationens indragning med oktober månads utgång 1959.

1902-05-11--1966-08-31

## Opphem

Samtidigt som järnvägen togs i bruk för posttrafik öppnades en poststation i Opphems järnvägsstation. Intill dess indragning med augusti månads utgång 1966 ansvarade följande personer för postservicen: Anton David Rickard Sjöstrand (1902-1913), Oscar Richard Sigfrid Swärd (1913-1917), Ernst Henrik Carl Lindqvist (1917-1926), Knut Leon Emanuel Pettersson (1926-1938), Oskar Vilhelm Rundblom (1938-1939), Richard Eugén Carlsson (1939-1949), Georg Wennström (1949-1951), Anton Georg Sandell (1951-1952), Carl Folke Cederholm (1952-1955), Karl Uno Larsson (1955-1957), Nils Oskar Helge Bergström (1957-1959), Sven Agne Klaesson (1959-1961), Gustav Ivar Ludvig Hjalmarsson (1962-1964) och Helge Sahlqvist (1964-1966).

1875-01-01--

## Rimforsa

Handlanden Otto Eriksson utsågs till föreståndare för den poststation som öppnades i Rimforsa med 1875 års ingång. Han lyckades få årsarvodet höjt från 200 till 300 kr, innan poststationen överlämnades till förre fanjunkaren Per Constans Brogren 1878 för en period på sju år. För poststationen i Rimforsa ansvarade därefter fram till järnvägens tillkomst gästgivaren Anders Johan Jonsson (1885-1895) och sergeanten Carl Johan Eng (1895-1902).

När järnvägen togs i bruk för posttrafik 1902, fick Eng enligt en klausul i kontraktet avstå från befattningen. Hans svar på en förfrågan från postmästaren i Linköping om uppsägning av kontraktet återges i illustrationen nedan.

*Med anledning af erhållna skrifvelser af den 27 dennes, rörande poststationens föreståndarskontraktets uppsägning, har jag härmed redan meddelat till någon förfrågan i denna sak icke kommit mig tillhanda men väl ett formulär afsett att användas af mig i vid för afgifvelse af den i sammanhang med mig tillhanda kallelse vid uppsägning. Till en sådan förfrågan skulle vara påtänkt för jag emellertid värdeakt meddelat att jag skulle få begagna mig af den kallelsekontraktet mig tillhanda.*  
 Örnfrån Poststationen den 30 Sept 1901  
 C. J. Eng

Uppsägningstiden var tre månader och Eng blev uppsagd den 26 januari 1902, vilket senare skulle visa sig innebära att man måste teckna ett nytt kortvarigt kontrakt med någon, eftersom tågen inte kunde börja gå den 26 april utan detta skulle dröja till den 11 maj. Postmästare Tilander i Linköping skrev emellertid den 12 april 1902 till postinspektören, att "vederbörande trafikchef telefonledes meddelat, att blivande stationsinspektoren i Rimforsa Ernst Morén kan övertaga poststationen i Rimforsa redan den 26 dennes eller vid den tidpunkt, då kontraktet med nuvarande föreståndaren för samma poststation sergeanten Karl Johan Eng utlöper, oaktat östra centralbanan icke ännu är för allmän trafik upplåten".

Till detta fick Tilander bifall och dessutom i uppdrag att "närvara vid överlämnandet av postverkets tillhörigheter från Eng till stationsinspektoren Morén". Poststationen flyttades dock inte till järnvägen förrän den 11 maj.



Stationsinspektör Ernst Julius Rikard Morén följdes av Carl Leopold Sabelström (1906-1915) och Ernst Uno Achates Phalén (1915-1918). Nu blev det skilsmässa mellan post och järnväg och under tiden 1918-1948 var poststationen inhyst i järnvägshotellet med Charlotta Nilsson som poststationsföreståndare 1918-1931 och Ivar Anders Fredrik R Nilsson under tiden 1931-1948. Poströrelsen ökade efter hand och poststationen stathöjdes till en postexpedition den 1 mars 1948. Denna flyttades till nya lokaler vid Kalmarvägen 30 och Nilsson fick titeln stationsmästare. Han följdes 1961 av Rune Richt, som upplevde 1970-talets omorganisation med ny terminologi och därmed fick titeln lokalpostmästare. Prefixet "lokal" föll bort 1986 för hans ordinarie efterträdare Sölve Johansson (oktober 1985 - juni 1990). Den 1 juli 1990 övertog Annelie Atte chefskapet.

## Slätmon

1902-05-11--1961-12-31

Poststationen i Slätmon var under hela existensperioden förenad med järnvägsstationen. För dess skötsel svarade från järnvägstrafikens början den 11 maj 1902 fram till poststationens indragning med 1961 års utgång följande järnvägsanställda: Ernst Uno Achates Phalén (maj-augusti 1902), Ernst Henrik Karl Lindqvist (1902-1907), Hildor Fredrik Thorselius (1907-1914), Karl Axel Wassberg (1914-1919), Ernst Gustaf Hultgren (1919-1920), Johan Albin Blomström (1920-1939), Jakob Valdor Jakobsson (1939-1947), Gösta Vilhelm Jakobsson (1947-1951), Nils Bertil Svensson (1951-1956) och Rube Ingemar Karlsson (1956-1961).

## Kölefors

1911-09-01--1956-05-31

Efter hand kunde allt mindre platser vid järnvägen få poststation, även om inte alla lyckades, vilket vi ser på motstående sida beträffande Korpklef. I Kölefors öppnades den 1 september 1911 en poststation, där Emma Christina Lindblom blev föreståndare. Hon följdes redan följande år av Ebba Carolina Lindqvist, som var kvar till 1920. Därefter skildes post och järnväg åt. Poststationen hamnade i affären med handlanden Karl Herman Andersson som föreståndare (1920-1924) och efter honom Elsa Maria Johansson (1924-1956). Poststation drogs in med maj månads utgång 1956.

1847--

## Kisa

Ett kungligt brev den 2 juli 1846 medgav att ett postkontor skulle få inrättas i Kisa. Ett sådant öppnades i posthemmanet Kullagården med 1847 års ingång. Det fanns då bara drygt 130 postkontor i hela vårt land. I Postens centralarkiv finns en publikation med titeln "ANTECKNINGAR om under åren 1846 till 1850 i Nåder anbefalldes och af PostWerkets styrelse föreslagne och vidtagne förändringar inom PostWerket". Därav kan man bl a se, att besluten om nya postkontor inte kom så tätt, om Kisa den 2 juli 1846, om Vrigstad den 22 augusti 1848, om Vemdalen och Borgholm den 21 november 1849, om Valdemarsvik den 29 januari 1850 samt om Lilla Edet, Åsen, Nyland, Gysinge och Torsåker den 6 april 1850.

Carl Petter Hjort var utsedd till postmästare i Kisa enligt "postdirektörsämbe-tets" beslut den 17 oktober 1846. Bland hans efterföljare fanns Pehr Rejner, Carl Johan Asp, Gustaf Eric Ström (1890-1911) och Klas Emil August Grevillius (1911-1917), de båda sistnämnda verksamma under järnvägens tillkomst. Postkontoret har inte varit förenat med järnvägsgrömmål och vi kan lämna det därhän i detta sammanhang. Flera uppgifter om postkontoret finns i posthistorisk skrift 267, "Posthistoria från Kinda härad".

ej poststation

## Korpklef

Ett par försök 1905 och 1910 (diarienummer Tfk 1453/05 resp 1b 1219/10) att få en poststation i Korpklefs hållplats misslyckades, första gången på grund av att järnvägen inte hade personal som kunde sköta poststationen och andra gången därför att berörda postkunder till största delen hade fått sin post-service ordnad genom en postväska med postkontoret i Kisa.

## Verveln

1902-05-11--1964-03-31

Vid den förenade post- och järnvägsstationen i Verveln hade följande personer ansvar för posten: Gustaf Oscar Pontus Hedenstierna (1902), John Axel Napoleon Sander (1902-1906), Hildur Fredrik Thorselius (1906-1910), Frans Edvard Johansson Brodén (1910-1937), Karl Oskar Andersson Polstam (1937-1944), Nils Harry Andersson (1944-1949), Gustav Robert Granath (1949-1952), Nils Olof Gunnar Lindman (1952-1955), Bengt Axel Verner Wetoft (1955-1958), Franke Herman Anderberg (1959-1962) och Helge Sahliqvist (1962-1964). Poststationen drogs in med mars månads utgång 1964.



I ett brev den 10 maj 1902 till poststyrelsen framhöll några personer i Källemåla, att björkhultsborna hade fått sämre postförhållanden genom att de mist sin postväskbefordran och blivit hänvisade att hämta sin post i Gullringen. De hade förståelse för att man "i billighetens intressen ej kan fordra att poststation anordnas vid Björkhults anhaltstation". Men de bad att få sin lösväska tillbaka och att den skulle sändas från poststationen i Gullringen till anhaltstationen i Björkhult.

Efter tillstyrkan av postmästaren i Vimmerby och postdirektionen biföll poststyrelsen framställningen. När Björkhults anhaltstation ändrades till en fullständig järnvägsstation med fast föreståndare, var björkhultsborna inte sena med att begära en poststation. Deras framställning daterades den 8 oktober 1903. Remissbehandlingen tog sin tid. Poststationsföreståndarna i Gullringen och Södra Vi tillstyrkte, liksom postmästaren i Vimmerby och ortens kronofogde. Efter postdirektionens förslag beslöt poststyrelsen att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas den 1 maj 1904 i Björkhult.

Frans Edvard Brodén blev föreståndare. Hans efterföljare blev Ernst Gustaf Hultgren (1908-1917), Axel Helmer Sten (1917-1932), Erik Martin Olsson (1932-1938) och Göta Märta Vilhelmina Flink (1938-1959). Med 1960 års ingång ersattes poststationen med lantbrevbäring. Den tidtabell som tillämpades för posttågen, när poststationen i Björkhult kom till, återges här nedan.

## Linköping—Hultsfred.

12 <sup>1</sup> 92 <sup>1</sup>	1 <sup>2</sup> 124 <sup>2</sup>	Katrineholm.....	4 <sup>32</sup>	4 <sup>34</sup>	32 <sup>1</sup>
		Näsåm.....	5 <sup>11</sup>	5 <sup>11</sup>	32 <sup>2</sup>
Pksp. 110.	Pik. 249				
	M. T. O.				
	Th. F. L.				
Tåg 1.	Tåg 3.	Km.			
c 5 <sup>50</sup>	c 3 <sup>15</sup>	— Linköping 203, 239	9 <sup>20</sup>	2 <sup>40</sup>	10 <sup>30</sup>
x	x 3 <sup>20</sup>	2 Tomtefors .....		2 <sup>30</sup>	10 <sup>20</sup>
x	x 3 <sup>30</sup>	8 Hjulsbro .....		2 <sup>25</sup>	10 <sup>15</sup>
* 6 <sup>14</sup>	* 3 <sup>40</sup>	13 Sturefors .....		2 <sup>14</sup>	10 <sup>1</sup>
x	x 3 <sup>47</sup>	17 Hofvetorp .....		2 <sup>6</sup>	9 <sup>57</sup>
* 6 <sup>27</sup>	* 3 <sup>53</sup>	20 Bjerka .....		1 <sup>59</sup>	9 <sup>50</sup>
x	x 4 <sup>1</sup>	25 Bestorp .....		1 <sup>50</sup>	9 <sup>42</sup>
6 <sup>12</sup>	4 <sup>8</sup>	29 Brokind .....		1 <sup>43</sup>	9 <sup>35</sup>
6 <sup>57</sup>	4 <sup>23</sup>	38 Opphem .....		1 <sup>29</sup>	9 <sup>20</sup>
7 <sup>3</sup>	4 <sup>32</sup>	41 Rämforsa .....		1 <sup>23</sup>	9 <sup>14</sup>
* 7 <sup>18</sup>	* 4 <sup>47</sup>	50 Slätmon .....		1 <sup>7</sup>	8 <sup>57</sup>
7 <sup>34</sup>	5 <sup>3</sup>	60 Kisa .....		1 <sup>252</sup>	8 <sup>44</sup>
x	x 5 <sup>23</sup>	71 Vervelu .....		1 <sup>229</sup>	8 <sup>24</sup>
x	x 5 <sup>31</sup>	77 Björkhult .....		1 <sup>219</sup>	8 <sup>16</sup>
8 <sup>13</sup>	5 <sup>39</sup>	83 Gullringen .....		1 <sup>29</sup>	8 <sup>2</sup>
8 <sup>26</sup>	5 <sup>51</sup>	92 Södra Vi .....		1 <sup>156</sup>	7 <sup>56</sup>
8 <sup>39</sup>	6 <sup>1</sup>	101 Vimmerby .....	4 <sup>0</sup>	1 <sup>143</sup>	7 <sup>45</sup>
Tåg 13.	Tåg 15.		Tåg 6.	Tåg 4.	Tåg 2.
8 <sup>44</sup>	6 <sup>5</sup>	— Vimmerby .....	Skd.	7 <sup>1139</sup>	7 <sup>40</sup>
9 <sup>4</sup>	6 <sup>23</sup>	111 Storebro .....	Bri.	7 <sup>1121</sup>	7 <sup>22</sup>
9 <sup>24</sup>	6 <sup>42</sup>	122 Hultsfred (ej f.) 232, 233		c 10 <sup>50</sup>	c 6 <sup>52</sup>
				Tåg 14.	Tåg 16.
				Th. F. L.	
				M. T. O.	
				Pik. 249	Pksp. 110

Utgifvet den 4 oktober 1904.

## Gullringen

En förenad post- och järnvägsstation inrättades med namnet Gullringen den 11 juni 1902, sedan Järnvägsstyrelsen hade accepterat poststyrelsens invändning mot att stationen skulle kallas Brännebo.

Johan Sixten Bom blev föreståndare med 180 kr i årsarvode och efterträddes 1915 av Gustaf Adolf Jacobsson. Post och järnväg skildes åt den 1 april 1920 och handlanden Axel Hugo Gustafsson blev föreståndare med poststationen i sin affär. Anna Cecilia Gejnevall tog över i november 1937. När hon pensionerades vid 1963 års ingång, blev poststationen åter förenad med järnvägen, nu med stinsen K O E Andersson som föreståndare.

Denna återförening varade drygt sju år. Den ökande trafiken ledde till att poststationen byttes ut mot en postexpedition den 1 juni 1970. Den inreddes i ett hus där Oskarshamns Sparbank hade sina lokaler. Med titeln stationsmästare blev Birgit Andersson föreståndare. Med ny terminologi finns det nu ett postkontor i Gullringen med ett betjäningunderlag på ca 430 hushåll.

1874-01-01--

Förenad med järnvägen 1902-05-11--1918-09-30

## Södra Vi

I Södra Vi inrättades en poststation den 1 januari 1874 med handlanden C G Waldo som föreståndare. Förbindelsen med omvärlden förmedlades av en postdiligens som gick mellan Linköping och Vimmerby. Folkskolläraren August Wiederbäck efterträdde honom, följd av Selma Olsson enligt ett kontrakt den 5 oktober 1887. I september 1901 skulle hon skriva under ett bevis om att hon var villig frånträda befattningen "från och med den dag postbefordran vidtager å järnvägslinjen Linköping-Kisa-Vimmerby". Ett så opreciserat datum ville hon inte gå med på utan begärde att få ha sedvanlig uppsägningstid. Det skulle visa sig att det fanns god marginal för stipulerad uppsägningstid på tre månader, eftersom järnvägen inte togs i bruk för allmän trafik förrän den 11 maj 1902.

Då förenades post och järnväg och stinsen Sven Jonas Svanström blev föreståndare under några månader. I september 1902 övertogs befattningen av Karl Leopold Sabelström och därefter svingade Ragnar N E af Ekenstam och Ernst Uno R Phalén datumstämpeln (1906-1914 resp 1914-1918). Trafiken blev emellertid så omfattande att det inte gick så länge att låta järnvägsbefälet också sköta postgöromålen.

Den 1 oktober 1918 blev det skilsmässa och källarmästaren Ernst Melker Granath blev föreståndare. När han avled 1930, övertog änkefrun Hulda Gustafva arbetet. Hon avlöstes i december 1942 av lantbrevbäraren Folke Anders Melker Franzén, som fick uppleva att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 mars 1948. Evert Rotebäck, Ove Andersson och Inger Jaldefeldt har i tur och ordning fått överta ansvaret för postkontoret (enligt ny terminologi), som nu har ett hushållsunderlag på ca 950 hushåll.



## Vimmerby

I Vimmerby har post och järnväg inte varit förenade. Uppgifter om postkontoret finns i posthistorisk skrift 178 *"Posthistoria från Sevede härad"*.

1874-01-01--  
Järnvägspoststation 1877-08-04--1922-12-31

## Storebro

Storebro fick liksom Södra Vi en poststation i anslutning till att kronobrevbäringen upphörde i Kalmar län med 1874 års ingång. Före järnvägstiden var mejeristen O C Kuhn föreståndare (1874) följd av bokhållaren Emil Reinberg (1875-1877). Denne fick i september 1876 underteckna ett erkännande om att hans då *"innehavande kontrakt om befattningens uppehållande upphör så snart järnvägen Hulfsfred-Storebro-Vimmerby kan för posttrafik bliva använd"*.

Denna förändring inträffade den 4 augusti 1877, på fjärde dagen efter att Vimmerby-Hulfsfreds järnväg hade tagits i bruk för allmän trafik. Stinsen Sten Olof Arthur Böös blev föreståndare för den till järnvägen flyttade poststationen. Ny chef 1888 blev Johan Andersson, kvar i denna egenskap till 65 års ålder 1920. När dennes efterträdare Ernst Gustaf Hultgren befriades från postsysslan genom att det lokala samarbetet mellan post och järnväg upphörde med 1923 års ingång, fick Anders Johan Andersson åter anställning, nu med ett eget kontrakt med postverket.

När han drog sig tillbaka efter nio år, efterträdde dottern Vivi Maria Elisabet honom. I samband med hennes pensionering höjdes poststationen till postexpedition. År 1977 ändrades terminologin och benämningarna lokalpostkontor, postkontor och postställe har förekommit sedan dess för posten i Storebro. Bland föreståndarna har funnits Iris Melin (1969-1972), Vaine Strandberg (1972-1974), Greta Karlsson (1975-1979), Gunilla Nilsson (1980-1981), Karin Sjöblad (1982-1983) och Rosmarie Ekström (från 1984). Drygt 500 hushåll får sin post från Storebro.

1874-01-01--  
Järnvägspoststation 1874-06-18--1899-01-31

## Hulfsfred

Hulfsfred var den ena ändpunkten för den tidiga Vimmerby-Hulfsfreds järnväg, men en förenad post- och järnvägsstation fanns i Hulfsfred innan spåret från Vimmerby togs i bruk för allmän trafik den 1 augusti 1877. Nässjö-Oskarshamns järnväg hade öppnats på delsträckan Berga-Hulfsfred i november 1873 och på delsträckan Eksjö-Hulfsfred den 4 november 1874.

Den från 1874 års ingång inrättade lantpoststationen i Hulfsfred flyttades till järnvägsstationen den 18 juni 1874 och handlanden J P Östh, som varit föreståndare, fick lämna ifrån sig postens inventarier och flytta dem från gästgivaregården till järnvägsstationen. Där blev stinsen Joh. Rudensköld ansvarig för postgöromålen med ett arvode på 360 kr om året för denna del av sin arbetsinsats. Uno Tilly övertog den förenade post- och järnvägsstationen den 1 juli 1875.

Dokumentet om posten i Hulfsfred visar att Tilly fick alltmåra att göra. Det gick inte i längden att förena post- och järnvägsstöromål. Trafikbefälet vid Nässjö-Oskarshamns järnväg påyrkade skilsmässa. Den kunde dock inte genomföras förrän den 1 februari 1899. Då övertog jägmästaren Olof Willner poststationen, som tills vidare inrymdes i en outnyttjad del av järnvägsstationen. Willners efterträdare från och med juli 1902 Hulda Åkerhielm begärde i ett brev till postinspektören den 17 september 1904 att få flytta poststationen *"till en nära intill järnvägsstationen liggande byggnad"*. Hon skrev bl a:

*"Oaktat jag har kamin som under vintermånaderna brinner hela dygnet om, kan värmen ej utestänga eller borttaga den fuktighet som uttränger från golv och väggar som här äro av cement utan någon som helst betäckning och då utgångsdörren ligger åt nordväst utan ringaste förstuga eller skydd för väder och vind, är det ej underligt att både jag och det biträde jag har, blivit begåvade med reumatism i lederna och kylknölar på fötterna"*.

Postinspektör Adolf Malmgren besökte personligen Hulfsfred och kunde bekräfta Huldans uppgifter i sin framställning till poststyrelsen. Hennes hyreskontrakt med järnvägsbolaget var ställt på tre månaders uppsägningstid. Flyttningen kunde inte genomföras förrän med 1905 års ingång. Postlokalen inreddes då i samma hus som telegrafstationen.

Posten i Hulfsfred blev efter en tid förvaltningspostkontor. Om dess vidare utveckling berättas i posthistorisk skrift 126, *"Posten vid smalspåret"*.

Förlagor till häften i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare och en ljuslåda. Av förlagorna kopieras det antal exemplar som blir efterfrågade, som regel bara ett fåtal. Det enkla förfaringssättet är för mig den enda möjligheten att kunna ge publicitet åt vad jag med möda forskat fram. Jag hoppas att läsarna förstår att värdera forskningsarbetet mera än det enkla utförande som jag av kostnadsskäl är hänvisad till för presentationen.

Erik Lindgren