

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.



Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen

Norsholm- Västervik

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Nelhammar	20
Inledning	3	Storsjö	21
Norsholm	9	Blidstena	21
Skärkind	12	Överum	22
Ringstorp	12	Fästad	22
Höversby	13	Gamleby	23
Bjösäter	14	Almvik	23
Lakvik	15	Jenny	24
Bersbo	15	Västervik	24
Åtvidaberg	16	Förenade post- och järnvägs- stationer	25
Forsaström	19		
Falerum	19		



75526

TELEGRAM.

Ink. den 12 november 1878

Nº 4510
App. Nº 35

Klass *Stats* Nº *29* Ord *28* Inlemnadt *Åtvidaberg* den *11* 1878 kl. *4 30 a.*
Tjensteannm.

Kongl. General Poststyrelsen
Stockholm

Enligt meddelande idag från Vederbörandes
Trafikdirektion, sin järnvägs trafik
hit icke öppnad den 15, som annars
 varit. Dagen kan ännu ej bestämmas.
Åtvidabergs Postexpedition
dithin

7318
1891
Bil. den 7318
1391

Wg 24.
Tel. of Muff Exp. of M



75526

TELEGRAM.

Ink. den 15 november 1878

Nº
App. Nº 35

Klass *Stats* Nº *36* Ord *14* Inlemnadt *Åtvidaberg* den *14* 1878 kl. *5 10 e.*
Tjensteannm.

Kongl. General Poststyrelsen
Stockholm

Enligt nu från Trafikchefen,
ingångit telegram, öppnas järnvägs-
trafiken hit nästa måndag
18 November.

Åtvidabergs Postexpedition

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 spårbinden 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 sammanfattningsvis.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. I några fall har jag funnit anledning att redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns även nämna något om deras nuvarande status. För 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 *Om posten i Västra Eds pastorat*, *Om posten i Gårdserums pastorat* samt *Om posten i Gamleby och Överums pastorat* (posthistorisk skriftserie 110-112).

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren

Inledning

När Östra stambanan väl hade nått fram till Norrköping och Linköping, föll det sig naturligt att man började planera för bibanor. Det kom efter hand att bli flera. En tidig sådan var den, som ursprungligen var tänkt att utgå från Norrköping via Valdemarsvik och Gamleby till Hultsfred enligt koncession 1875 men som kom att sträcka sig från Norsholm till Västervik och därifrån till Hultsfred.

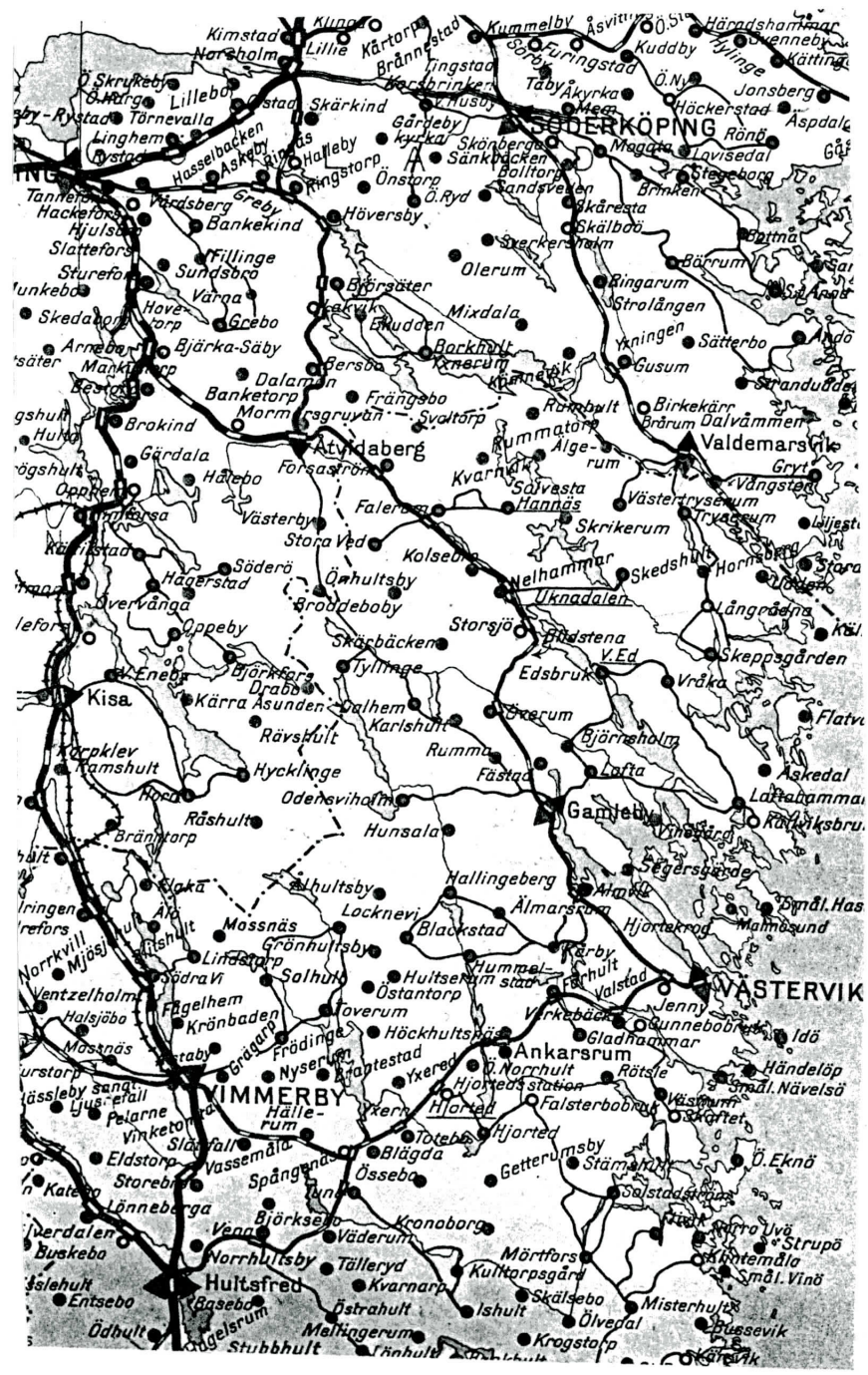
Järnvägsbolag fick koncession i flera omgångar och järnvägen kom att byggas i stort sett i tre etapper med öppnande för allmän trafik den 20 november 1878 av den 42 km långa sträckan Norsholm-Åtvidaberg, den 16 augusti 1879 av den 77 km långa sträckan Åtvidaberg-Västervik och den 16 november 1879 av den 66 km långa sträckan Jenny-Hultsfred. Stationen Jenny var den sista stationen på sträckan Åtvidaberg-Västervik. Delsträckan Jenny-Hultsfred berörs i posthistorisk skriftserie 126, "Posten vid smalspåret".

I järnvägen med en total längd av 188 km fanns en mycket kort delsträcka som i sig själv var en av vårt lands primörer. Det var den 9 km långa delsträckan Åtvidaberg-Bersbo, som med 1188 mm spårvidd hade öppnats för trafik den 1 juli 1857 och upplåtits för persontrafik av ägaren, det Adelswårdska baroniet. Detta hade blivit stadsfäst av Gustav III år 1783 med Adelsnäs i Åtvids socken som huvudgård. Järnvägssträckan såldes i juni 1877 och blev då ombyggd till 891 mm spårvidd, den spårvidd som kom att gälla för järnvägen i sin helhet intill nedläggningen påbörjades 1964. Efter breddning till normalspår, 1435 mm, öppnades vissa sträckor för trafik under loppet av 1964.

Ordföranden i styrelsen för Västervik-Åtvidaberg-Bersbo Järnvägsaktiebolag Axel Adelswård skrev den 10 september 1878 till poststyrelsen som svar på en därifrån gjord förfrågan "att järnvägslinjen Åtvidaberg-Västervik icke kommer att för allmän trafik upplåtas under detta år, men sannolikt i medlet av nästa. Emellan Norsholm och Åtvidaberg är antagligt, att allmän trafik kommer till stånd redan under loppet av nästa månad."

Denna optimistiska beräkning skulle visa sig behöva justeras ett par gånger och under mellantiden pågick för fullt planering för omorganisation av de postföringslinjer som sträckte sig i banans omgivning. Det gällde inte bara uppsägning av entreprenörer för linjer som skulle dras in utan även föreståndare för poststationer, som förmodades bli obehövligen på grund av närhet till blivande förenade post- och järnvägsstationer. Sålunda sände t ex postmästaren i Åtvidaberg till poststyrelsen den 11 september 1878 ett bevis att organisten Noak Hultgren hade blivit uppsagd från befattningen som föreståndare för lantpoststationen i Björsäter.

I ett brev till poststyrelsen den 12 september 1878 anmälde postmästaren i Linköping, att han fullgjort poststyrelsens i juli givna uppdrag att företa tjänsteresor "utmed åtskilliga postlinjer för att söka åstadkomma kontrakt om postföring till billigare lega än som nu utgår". Han kunde i sin rapport peka på åtskilliga besparingar bl a genom anknytning av landsvägspostlinjer till järnvägsstationer.



Han skrev avslutningsvis: "Sedan postbefordring vidtager å järnvägslinjen Norsholm-Åtvidaberg kunna postlinjerna Linköping - Åtvidaberg och Gistad - Åtvidaberg ganska väl indragas, om gångpost anordnas å linjen Linköping - Svinstad samt linjen Gistad - Östra Ryd - Yxnerum indrages och ersättes med linjen Östra Ryd - Höversby och Yxnerum - Björsäter".

Ytterst ansvarig inför poststyrelsen för organisationen vid järnvägens ibruktagande för posttrafik var postinspektionen i centrala distriktet med säte i Stockholm. Därifrån skrev postinspektör P Ch Bergman den 17 september 1878, att han hade "berest linjen Norsholm-Bersbo och tagit kännedom om förhållandena därstädes samt inhämtat upplysningar ej mindre från arbetsföreståndaren å järnvägen än från andra personer invid banan och poststationsföreståndarna i Östra Ryd och Yxnerum".

Han rapporterade, att om ingen anmärkning framställdes vid planerad avsyning av järnvägen den 7 oktober, väntades järnvägen "kort därefter" upplåtas för allmän trafik och att stationerna skulle bli **Norsholm, Skärkind, Halleby, Höversby, Björsäter, Lakvik och Bersbo**. Vidare uppgav han, att posten till Gårdeby och Östra Ryd borde utgå från Skärkind och att posten till Yxnerum borde utgå från Björsäter samt att de järnvägen förhållandevis närbelägna poststationerna Östra Ryd och Yxnerum borde bibehållas och att postföringen dit från berörda järnvägsstationer borde fullgöras till fots.

I ett senare brev uppgav postinspektören att de båda alternerande postförarna på den dåvarande linjen Östra Ryd - Yxnerum hade fått "under rättelse därom att deras kontrakt rörande sagde postföring upphöra att gälla så snart postbefordring kan vidtagas å järnvägslinjen Norsholm-Bersbo-Åtvidaberg". Den ene av de båda uppsagda postförarna var S P Andersson, som erbjöd sig att "forsla gångposten på linjen Östra Ryd och Skärkind förbi Gårdeby emot 2 kronor för varje resa; om posten får utgå från Östra Ryd på förmiddagen och återvända från Skärkind till Östra Ryd samma dag".

Avsyningen av banan blev uppskjuten, men den 9 oktober 1878 kunde postmästaren i Åtvidaberg sända det brev till poststyrelsen som återges på vidstående sida. Startdagen blev framskjuten mer än vad som framgår av brevet och i ett telegram till postinspektionen den 11 november meddelade trafikchefen, att järnvägen inte kunde öppnas den 15 november. I ett telegram från Åtvidabergs postkontor den 14 november uppgavs öppningsdagen bli den 18 november.

Norsholm—Åtvidaberg.

(Från den 18 november 1878).

		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
⊕ +		
3,0 e. m.	Norsholm	1,0 e. m.
3,16 »	Skärkind	12,48 e. m.
—	Halleby	—
—	Höversby	—
4,24 »	Björsäter	11,42 f. m.
—	Lakvik	—
—	Bersbo	—
5,30 e. m.	Åtvidaberg	10,30 f. m.
		⊕ +

Nr. 6524.

Ink. d. 11 oktober 1878

Stille Rang Öfverste Poststyrelsen!

1878 den 14 okt sven.

Efter samtliga dag meddelade till hvar vid hvar
år jag i tillfälle användpunkt meddelade det
färdskrifven bejigling å järnvägssträckan
Norsholm-Bersbo-Åtvidaberg vid utgå
att förallor den 21 dennes, hvar efter,
jämida jag de bejigling ej föranledd upp,
skaf, banan kommer att för allmän trafik
öppnas den 15. inflyttande November.
Åtvidabergs järnvägsstation den 9. oktober
1878.

Hirshberg.

W 1199. (Redskoll ämnat af poststyrelsen?)

Utöver om nyssnämnda uppsägningar rapporterade postkontoret i Linköping i ett brev till poststyrelsen den 13 oktober 1878, bland annat att postförarna på vissa landsvägslinjer blivit uppsagda. I poststyrelsens cirkulär den 21 november 1878 uppgavs bl a, att "Post, åtföljd av postiljon, befordras sedan den 18 dennes i avstängt, låst fack jämte brevlåda å den nyöppnade järnvägslinjen Norsholm-Åtvidaberg med ett tåg om dagen i vardera riktningen. Dessutom uppgavs beträffande postföringsändringar i samma cirkulär, att "med den 17 dennes indrogs kärposten å linjerna Linköping - Åtvidaberg, Gistad - Åtvidaberg och Gistad - Östra Ryd samt gångposten Östra Ryd - Yxnerum". På så sätt blev postanstalterna runt om i landet delgivna de viktigare förändringarna.

Enligt en uppgift skulle järnvägen ha upplåtits för allmän trafik den 20 november. Den ändrade postorganisationen genomfördes emellertid från den 18 november, en detalj som egentligen inte har någon större betydelse.

Arbetena fortskred på den sydliga delen av järnvägen till Västervik och i ett brev till poststyrelsen den 23 juni 1879 kunde postinspektör P Ch Bergman lämna uppgifter om iakttagelser som han gjort vid en resa utmed linjen och i samtal med postförvaltarna vid berörda platser. Bland de konkreta förslag som han lämnade i sitt brev kan nämnas

indragning av den dåvarande diligensen mellan Norrköping och Västervik och upphörande av landsvägspostföringarna på linjerna Gamleby-Västervik och Gamleby-Åtvidaberg,

inrättande av daglig kärrpost mellan Norrköping och Söderköping samt med tre turer i veckan mellan Söderköping och Valdemarsvik, och indragning av den direkta postförbindelsen mellan Gusum och Tryserum "enär orten emellan dessa postanstalter är nästan obebodd och utgöres av en stor skog, över vilken vägen är svår och backig". Här bör tilläggas att man på den tiden använde "orten" som begrepp för ett helt område ("trakt").

Ur postinspektörens långa brev finner jag också anledning citera följande:

"Som direktionen för järnvägen tillfälligtvis var i Västervik församlad under mitt vistande därstädes, anmälde jag inför densamma Kungl. Generalpoststyrelsens beslut,

att i de därför beställda, och på Kungl. Postverkets bekostnad inredda enkla postkupéerna å bolagets järnväg befordra post med ett genomgående tåg i vardera riktningen emot den ersättning, som bestämmes i Kungl. Kungörelsen den 29 september 1876, ävensom

att vid de stationer där fullständiga postanstalter icke redan äro inrättade för postgöromålens handhavande emot därför av Kungl. Styrelsen bestämmande arvode använda järnvägens tjänstemän såsom poststationsföreståndare. Jenny station öppnas först i höst".

I sin framställning till poststyrelsen hemställde postinspektören

"att Kungl. Styrelsen ville hos direktionen för Norholm-Bersbo järnväg anmäla, att postföring uti enkel postkupé kommer att å nämnde järnväg äga rum från och med den dag, då Västervik-Åtvidaberg-Bersbo järnväg för allmän trafik upplåtes i stället för den nu pågående postbefordran i avstängt låst fack åtföljt av postiljon samt att Kungl. Styrelsen täcktes taga i övervägande huruvida tillfälle till lådbefordring må med de andra tågen å båda linjerna beredas".

När postinspektören lämnade den här delvis citerade redogörelsen, var det mindre än två månader kvar tills järnvägen skulle tas i bruk för allmän trafik. Poststyrelsen godtog förslagen och de började också tillämpas från trafikstarten den 16 augusti 1879. Ungefär samtidigt lät korrespondenter höra av sig med begäran om smärre justeringar. Några ändringar gjordes därför i efterhand och det blev efter kortare eller längre tid också komplettering av de förenade post- och järnvägsstationerna med några.

Poststyrelsen fick under förberedelsestiden nöja sig med ett handskrivet tågtidtabellsexemplar av det slag som reproduceras med 70% förminskning på sid 8. Den tidtabell som publicerades i poststyrelsens cirkulärsamling för posttågen från den 15 september 1879, en månad efter tågstarten, återges på nästa sida. I en notis i samma cirkulär uppgavs också att den postkupéexpedition, som från den 15 september åtföljde tågen nr 1 och nr 2 på hela järnvägslinjen Norholm-Åtvidaberg-Västervik, benämndes n:r XLV (dvs 45).

Norholm—Åtvidaberg—Västervik.

(Från den 15 september 1879.)

XLV.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
N:r 1.		
7,45	Norholm	2,55
8,0	Skärkind	2,43
8,17	Halleby	2,28
8,43	Höfversby	1,59
9,6	Björnsäter	1,41
9,21	Lakvik	1,21
9,42	Bersbo	1,0
10,19	Åtvidaberg	12,29
10,47	Forsaström	11,54
11,23	Falerum	11,30
11,52	Nelhammar	10,49
12,42	Öfverum	10,1
1,23	Gamleby	9,23
1,53	Almvik	8,48
2,40	Västervik	7,50

N:r 2.
XLV.

I anslutning till att även linjedelen mellan Hultsfred och Jenny (Västervik) var klar för trafik den 16 november 1879 publicerades bl a nedanstående notiser i poststyrelsens cirkulär.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 15 dennes eger jemväl postbefordran i brevlåda rum med tågen n:r 5 och 6 å linjen Åtvidaberg—Västervik, med särskilda fack för hvar och en af postanstalterna å linjen.

Från och med den 16 dennes åtföljer fullständig postkupéexpedition, med benämning n:r XLVII tågen n:r 7 och 8 å hela linjen Hultsfred—Västervik i s. k. enkel postkupé, hvarjemte post befordras i afstängdt, låst fack å sträckan Västervik—Ankarsrum med tågen n:r 9 och 10.

Postutvexling:

Från den 16 november:

Ankarsrums. Blågåda, Färhults, Hjorteds, Ivenna, Jenny, Totebo, Tuna, Verkeback's och Väderums poststationer, tillhörande den förstnämnda första klassens högre afdelning och de öfriga samma klass' lägre afdelning, skola lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r XLVII, hvarjemte Ankarsrums, Färhults, Jenny och Verkeback's poststationer skola stå i direkt postutvexling med Västerviks postkontor.

Falsterbo bruks. Fjögholms, Gladhammars, Ishults och Kristdala poststationer skola jemväl stå i direkt postutvexling med postkupéexpeditionen n:r XLVII.

O. M. S. T. A. B. E. N. för kartläggning från år med i. 16. Augusti 1859

Stämning nr	Stämning nr	Alla dagar		Alla dagar		Stämning nr	Stämning nr	Stämning nr	Stämning nr
		Säg. 17/1 huk. 17/1	Säg. 17/3 huk. 17/3	Säg. 17/5 huk. 17/5	Säg. 17/7 huk. 17/7				
04	04	7,57	7,57	04	04	1,50	1,50	1,50	1,50
08	08	8,10	8,10	1,5	1,5	8,2	8,2	8,2	8,2
11	11	8,26	8,26	2,8	2,8	8,38	8,38	8,38	8,38
15	15	8,40	8,40	3,4	3,4	9,03	9,03	9,03	9,03
20	20	8,58	8,58	4,4	4,4	9,56	9,56	9,56	9,56
24	24	9,10	9,10	4,8	4,8	10,34	10,34	10,34	10,34
30	30	9,34	9,34	5,7	5,7	10,46	10,46	10,46	10,46
37	37	10,7	10,7	6,4	6,4	11,15	11,15	11,15	11,15
47	47	10,44	10,44	7,2	7,2	11,57	11,57	11,57	11,57
54	54	11,8	11,8	8,1	8,1	12,19	12,19	12,19	12,19
63	63	11,47	11,47	8,7	8,7	12,35	12,35	12,35	12,35
67	67	12,3	12,3	9,1	9,1	1,18	1,18	1,18	1,18
77	77	12,37	12,37	9,6	9,6	1,33	1,33	1,33	1,33
88	88	1,15	1,15	10,0	10,0	1,52	1,52	1,52	1,52
96	96	1,48	1,48	10,3	10,3	2,11	2,11	2,11	2,11
107	107	2,25	2,25	11,1	11,1	2,23	2,23	2,23	2,23
111	111	2,40	2,40	11,2	11,2	2,40	2,40	2,40	2,40

Säter inom seaktorn angifva. Säter för. 16. 6. n. m. till utmed. Nr. 557 för.

Norsholm (Memmings härad)

1864-04-01--

Den 9 mars 1860 bemyndigade regeringen generalpoststyrelsen att "å lämplige ställen inrätta ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition".

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Kungörelser från länsstyrelserna lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

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

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

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

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

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

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

Till Kongl. General Postverket
Stockholm!

1863 d. 28 dec. om: Norsholms Kanal Station och järnv. st. öfver
innes till Skåf. i Östergötland län, emellan Norsholm

Öfverordnadt af Lärare Post Intressunder
i närheten af Norsholms Kanal Station, tager
jag mig friheten adriktligen fråga om det
skälet till en Post Station följande öppnas vid
Norsholms Kanal Station. Norsholm ligger
emellan Städerna Norrköping och Lin-
köping ungefär 40 + 50 fms från allmänna
Landvägen. Den Post Diligenserna emellan
af nämnda Städer passerar 2 gånger
öfver dagen. Skulle en Post Station tilläggas
här så adriktligen till en Öfver Lån
finge anbringas vid Norsholm så de
Öfver från där nedlades kunde öppnas
Post Diligenserna till några af de näm-
nande Städer.

Norsholms Kanal Station den 23 Dec 1863

Carl Fred Gredberg

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

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

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

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

1878-11-18--1964-09-26

Skärkind

Poststationen i Skärkind fanns under hela dess existensperiod i järnvägsstationen med början den 18 november 1878, två dagar för den uppgivna dagen för formell öppning av banan för allmän trafik. Följande järnvägsmän har antecknats såsom föreståndare på ordinarie stat: Knut Robert Carlberg (1878-1879), Per Ysberg (1879-1880), Nils Svensson (1880-1892), Carl Leonard Söderberg (1892-1919), Viktor Hjalmar Thyll (1920-1933), Anders Alfred Andersson (1933-1949) och Karl Hjalmar Jonsson (1949-1964).

Efter indragningen den 26 september 1964 fanns under en övergångsperiod på drygt fem år ett postombud som förstärkning åt den lantbrevbärare, som ersatte poststationen. Posten dit expedierades till och med maj 1966 från Gistad och under tiden juni 1966 - december 1969 från Linghem.

En framställning till poststyrelsen i augusti 1876 från företrädare för Skärkinds, Gårdeby, Östra Ryds och Yxnerums socknar om att få postföringen från Gistad vid östra stambanan utökad från två till tre gånger i veckan lämnades utan åtgärd vid föredragning i poststyrelsen den 11 september. En viss del av området fick väsentliga förbättringar genom tillkomsten av järnvägen Norsholm-Åtvidaberg, medan andra kände sig missgynnade.

1879-11-01--1964-09-26

Ringstorp

När den norra delen av järnvägen mellan Norsholm och Västervik togs i bruk för posttrafik den 20 november 1878, fanns det ännu inte någon station med namnet Ringstorp. Styrelsen för Norsholm-Ristens kommunikationsaktiebolag anmälde emellertid i ett brev till poststyrelsen den 13 juni 1879, att en ny station med namnet Åhs skulle öppnas mellan Halleby och Höversby den 8 juli 1879 vid järnvägen mellan Norsholm och Västervik. Bolaget önskade "att från nämnde dag poststation måtte vid Åhs inrättas". På brevet i poststyrelsens centralarkiv finner man följande blyertsanteckning av handläggaren:

"Enär postanstalt med namnet Ås finnes redan, tillfrågas järnvägsstyrelsen, huruvida den nya järnvägsstationen kunde erhålla en annan benämning, till undvikande av brevs missändning i händelse postanstalt där skulle komma att öppnas".

Om att poststyrelsen redan var underrättad var postinspektör P Ch Bergman inte medveten, när han i ett brev dit den 23 juni 1879 redovisade sina iakttagelser under en resa utmed hela sträckan mellan Norrköping, Linköping och Västervik. Han avslutade nämligen detta brev (som delvis citerats på sid 6 i inledningen) med följande rader:

"Å Norsholm-Bersbo järnväg är en ny station, benämnd Åhs och belägen 0,3 mil från Halleby och 0,4 mil från Höversby stationer färdigbyggd, som vid tiden för hela linjens öppnande, skall börja sin verksamhet, vilket jag ansett mig böra meddela, ehuru någon framställning om inrättande därstädes av en poststation icke här blivit gjord".

En sådan framställning hade, som framgår av det föregående, i stället kommit direkt till poststyrelsen, varifrån man skrev till bolagets direktion den 19 juni och lät fastställa namnet Ringstorp. Av olika skäl öppnades dock inte någon poststation den 8 juli, när järnvägsstationen skulle vara klar, och befolkningen började bli orolig. Ett 10-tal representanter för denna skrev den 18 september 1879 till poststyrelsen och begärde att få en poststation i Ringstorp. De uppgav sig ha fått höra att poststyrelsen inte låtit inrätta "post vid Ringstorp på samma gång som vid övriga nya stationer å linjen då poststationer finnas i närheten vid Halleby och Höversby". De uppgav sig också ha haft skäl förutsätta en poststation "som ju genom Kungl. General Post Styrelsens försorg namnet på stationen blivit ändrat från Åhs till Ringstorp, och dessutom med säkerhet icke å någon station emellan Norsholm och Åtvidaberg flera lösväskor och större post kommer att finnas än vid Ringstorp".

Petitionärerna hade inte alls behövt skriva det delvis citerade brevet. Inte förrän den 24 september skrev nämligen "Norsholm-Västervik-Hultsfreds järnvägstrafik", som bolagets namn återgavs på brevpapperet, att den nya stationen blivit öppnad för allmän trafik. Poststyrelsen beslöt den 29 september att poststationen skulle öppnas den 1 november 1879 och att järnvägens stationsmästare skulle få 240 kr om året i arvode för sitt bestyr med posten.

Den förste föreståndaren var Knut Robert Carlberg, som hade ansvaret för trafiken till 1903. Efter honom ansvarade följande ordinarie järnvägsmän för posten i Ringstorp till stationens indragning den 26 september 1964 i samband med nedläggning av trafiken på sträckan Norsholm-Åtvidaberg: Ivar Carl Didring (1903-1909), Erik Karl Emil Clarin (1909-1933), Viktor Hjalmar Thyll (1933-1944), Johan Harald Olsson (1944-1949), Nils Eskil Ragnar Salomonsson (1949-1956), August Bernhard Johansson (1956-1958) och Karl Folke Cederholm (1958-1964).

1878-11-18--1957-09-30

Höversby

En annan av de orter som fick en egen poststation tack vare järnvägen var Höversby. Den öppnades den 18 november 1878, två dagar före järnvägens formella upplåtande för allmän trafik. Dess föreståndare blev följande: Johannes Wallin (1878-1911), Johan Hjalmar Wallberg (1911-1920), Carl-Gustaf Karlsson (1920-1927), Axel Robert Forsberg (1927-1934), Signe Elisabeth Fridh (1934-1937), Anna-Greta Ekström (1937-1943), Inga Lisa Jansson (1944-1956) och Jenny Katarina Jansson (1956-1957). Poststationen drogs in den 30 september 1957, sedan den uppehållits på vakans efter Jenny Katarina Janssons död i juli 1957.

Björnsäter

1875-01-01--1971-04-30

Ett brev från poststyrelsen, daterat den 10 december 1874, informerade länsstyrelsen i Linköping om de förändringar som skulle genomföras i postorganisationen med det följande årets ingång. Det var ett omfattande ärende som hade förberetts länge. Med brev den 16 och 18 september, 24 oktober, 11, 14 och 18 november samt den 2 december 1874 hade länsstyrelsen försett poststyrelsen bland annat med förslag till kontrakt om postföring och handhavande av nya poststationer som en följd av att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen. Det var sådana kontrakt som poststyrelsen med få undantag hade godkänt och därmed gett klartecken för den nya organisationen.

Bland de på grund härav öppnade poststationerna fanns den i Björnsäter. Organisten Noak Hultgren blev föreståndare med 150 kr i årsarvode. Han kunde snart nog konstatera att brev som var avsedda för den västgötska poststationen med samma namn hamnade hos honom. Själv fick han med flera dagars försening från Västergötland brev som borde ha kommit till hans poststation tidigare. Man rådde bot på det hela genom att döpa om poststationen i Västergötland till Vester-Björnsäter från 1876 års ingång.

Noak Hultgrens arbetsbörda var inte ringa men först den 9 juli 1877 skrev han till poststyrelsen med ansökan om högre ersättning. Han fick då besked om att någon ändring i kontraktet inte kunde komma i fråga så länge det inte var uppsagt. Redan den 25 juli undertecknade han sin uppsägning och då förhörde sig poststyrelsen med länsstyrelsen om det verkligen fanns behov av en poststation i Björnsäter.

Länsstyrelsen svarade den 29 augusti 1877 bland annat, "att, *enär kronofogden i orten hit meddelat, att nämnde station huvudsakligen anlitas av Björnsätters sockens innevånare, vilkas behov av postförbindelse är tillgodosett genom den emellan Gistad-Bärsbo-Åtvidaberg inrättade postförbindelse, Landshövdingeämbetet icke har något att erinra mot indragning av Björnsätters poststation*".

Detta kom naturligtvis till sockens kännedom och behandlades vid en extra kommunalstämma den 16 september 1877. Man beslöt begära att poststationen skulle få vara kvar. Poststyrelsen behandlade ärendet på nytt och beslöt den 1 oktober 1877 att poststationen skulle få bibehållas och att Hultgrens årsarvode ändå skulle höjas till 250 kr, beräknat på den tidsperiod som återstod innan järnvägen Norsholm-Västervik kunde tas i bruk för allmän trafik.

Ett beslut om indragning av poststationen i Björnsäter hade hunnit expedieras, något som förklarar förekomsten av denna notis i poststyrelsens cirkulär till postförvaltarna.

Den 18 november 1878 och fick Hultgren lämna över datumstämpel, sigill och övriga inventarier till järnvägsstationen, där föreståndaren Johan August Olsson tog ansvar för samhällets postservice. Det blev en lång period av förening mellan post och järnväg.

Enligt tillgängliga personalhandlingar var det efter Olsson följande järnvägsmän som ansvarade för posten: Johan Carlsson (1880-1883), Olof Andersson (1883-1885), Carl Leonard Söderberg (1885-1892), Nils Svensson (1892-1912), Thor Olof Ragnar Andersson (1912-1914), Jean Wilhelm Janzon Danckwardt (1914-1920), C N Ahlström (1920), Johan Hjalmar Wallberg (1920-1940), Karl Arvid Larsson (1940-1944), Uno Albin Sund (1944-1945), Nils Eskil Ragnar Salomonsson (1945-1950), Karl Gustav Harald Salomonsson (1950-1955) och Axel Emanuel Svall (1955-1964).

Den 27 september 1964 lades järnvägstrafiken ned på sträckan Norsholm-Åtvidaberg och därmed blev det slut på det lokala samarbetet mellan post och järnväg. Karl Yngve Axelsson tog nu ansvar för poststationen till och med november 1964, varefter Karl Östen Gunnar Gunnarsson blev chef. Han hade varit lantbrevbärare på linjen Björnsäter-Odensgöl och senare på linjen Björnsäter-Lakvik. Nu följde en period av allt vidare utbyggnad av lantbrevbäringsnätet med efter hand ökade befogenheter för lantbrevbärarna och poststationen drogs in med april månads utgång 1971. Ersättningen blev lantbrevbäring från Åtvidaberg.

1878-11-18--1957-05-31

Lakvik

I likhet med Bersbo och Höversby fick också Lakvik en förenad post- och järnvägsstation den 19 november 1878. Den följde samma mönster som de båda andra och avvecklades i takt med att lantbrevbäringsnätet effektiviserades. För postservice i Lakvik ansvarade Olof Amandus Anderzon (1878-1880), Johan Olsson (1880-1910), John Harald Olsson (1910-1930), Anders Alfred Andersson (1930-1933), Ernst Ivar Örtegren (1933-1943), Gustav Heribert Göransson (1943-1955) och Karl Evert Sääf (1955-1957). Poststationen drogs in med maj månads utgång 1957.

1878-11-18--1957-02-28

Bersbo

Namnet Bersbo fanns i petit-stil i den postföringstidtabell som gällde från februari 1877 för sträckan Gistad-Gamleby. Den lilla stilen användes i allmänhet för platser vid en postföringslinje som inte hade någon postanstalt. Invånarna kunde där lämna vanlig post (ej värde) till och ta emot post från postförarna, en möjlighet som för övrigt fanns för alla som mötte upp någonstans utmed postlinjen. Tabellen innehöll särskilda kolumner för att ange förmiddag resp eftermiddag, eftersom 24-timmars-systemet för tidsangivelser ännu inte hade börjat tillämpas.

Tack vare järnvägen fick Bersbo en egen poststation den 18 november 1878. Den inrymdes i stationshuset och för dess verksamhet ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda: Emil Hallén (1878-1917), Carl Gustaf Carlsson (1917-1918), Ture Konstantin Öhlund (1918-1939), Erik Ivar Bodelson (1939-1950), Bengt Erik Höglund (1950-1951) samt Karl Nils Lennart Gustafsson (1951-1957). Poststationen drogs in med februari månads utgång 1957.

Åtvidaberg

1855-12-01--

Efter en framställning från överstekammarjunkaren E S Adelswärd med flera medgav ett kungligt brev den 30 maj 1855 att ett postkontor skulle få inrättas vid Åtvidabergs kopparbruk. Det var ingalunda något unikt med Åtvidaberg. Det kungliga brevet var nämligen ovanligt långt, drygt sju handskrivna foliosidor, och medgav förutom en rad nya postgångar, att postkontor (eller postexpeditioner som var den formella termen vid den tidpunkten) skulle få inrättas i Åtvidaberg, Gamleby, Håkantorp, Vittsjö, Karlskoga kyrkby och Norberg. Den del av brevet som avsåg Åtvidaberg, formulerades så "att då, i anledning av Överste Kammarjunkare Friherre Adelswärds hos Eder gjorda ansökning, i vilken ett betydligt antal inom Åtvids, Gärdserums, Dalhems, Ukna, Hannäs, Lofta, Värna, Svinstads, Grebo, Askeby och Vårdsbergs socknar av Kalmar och Linköpings län boende personer sig förenat, behovet och de väsentliga fördelar, som skulle tillskyndas denna vidsträckta och de väsentliga fördelar, som skulle tillskyndas denna vidsträckta och folkrika ort genom inrättande av ny dubbel post tvenne gånger i veckan fram och åter emellan Linköping och Västervik samt en postexpedition vid Åtvidabergs kopparbruk blivit behörigen vitsordade, en så beskaffad dubbel postgång emellan Linköping och Västervik genom Åtvidaberg må ordnas, ävensom en postexpedition på sistnämnda ställe, för vilken kopparbrukets ägare erbjudit sig att, så länge han är innehavare av Adelswärdska fideikommisset, på lämpligt ställe upplåta tjänlig lokal jämte nödiga bonings- och uthus och erforderlig vedbrand för postförvaltaren, överlämnande WI åt Eder att framdeles efter sig förekommande omständigheter bestämma, vilkendera vägsträckningen, antingen den s k 'Uknävägen' eller 'Dalhems-vägen' bör vid ifrågavarande postföring begagnas".

Beslutet hade föregåtts av en fyra sidor lång framställning den 3 mars 1853 från E S Adelswärd till poststyrelsen, i vilken ansökan ett antal invånare i Åtvidaberg samt de nyssnämnda socknarna hade förenat sig. I Åtvidaberg hörde kyrkoherde Enelius och lantmätare von Konow till de aktiva.

Postinspektör Michael Adolf Blüm i Linköping fick framställningen på remiss och uttalade sig i ett tio foliosidor långt brev den 11 maj 1853. I detta skymtar man den vanliga oron hos den tidens postförvaltare för att deras förvaltnings-

områden skulle fränhändas trafik och deras inkomster därmed påverkas i negativ riktning:

"Det faller sig klart och ovedersägligt, att därest ett postkontor etableras vid Åtvid, därstädes också en icke så obetydlig portoinkomst och uppbörd kommer att koncentrera sig; men vad därstädes samlas - så sker det huvudsakligast till det mesta genom intradernas förminskning vid Linköpings, Söderköpings och Valdemarsviks postkontor, emedan otvivelaktigt en mängd korrespondenter närmare boende det nya kontoret, företrädesvis begagna det än de sistnämnda, dit de nu insända och betala sina brev. Naturligtvis kommer uppbörden vid Åtvid att något ökas, genom porto-beläggning av 3 skilling för de hit cirkulerande så kallade lösbrev; men denna tillökning motsvarar ingalunda kostnaderna av 1) fyra gånger i veckan året igenom tillkomna nya postskjutsar mellan Linköping och Västervik för en väglängd av 10 7/8 mil, 2) nya statsanslag för postförvaltaren mm på stället, 3) postiljonens dagtraktamenten för resorna om året, ty utan skydd av en sådan, endast lämnad åt en postdräng i dessa osäkra tider, lärer väl icke en sådan post som den ifrågavarande, vilken icke sällan medför betydliga penningremisser ifrån Åtvidabergs kopparverks kontor, kunna överlätas och är väl icke heller sökandenas mening. Förbise bör man ej, att den ifrågavarande nya postförslingen från Linköping genom Åtvid till Västervik som ovedersägligen blir en ny kostnad för postverket, ingalunda upphäver behovet av den förra postförslingskostnaden häriifrån genom Norrköping, Söderköping, Valdemarsvik och Gamleby, dvs den så kallade Strand- eller Kustvägen, emedan denna postkurs, alltid med sina kostnader måste kvarstå - försvunne den, då bleve den föreslagna postförslingen en bestämd vinst för postverket, men så är och kan icke förhållandet bli."

I alla dessa merkostnader såg postinspektör Blüm egentligen bara **en** vinst, nämligen den att korrespondenternas fördel med lösbrev för en skilling från Åtvidaberg till Linköping skulle ersättas med vanligt porto, i detta fall 3 skilling för sträckan mellan Åtvidaberg och Linköping. Det portot skulle debiteras i räkenskaper och sålunda komma postverket till godo, medan lösbrevsportona tillföll postförvaltaren. Men avgifterna från alla de korrespondenter i Åtvidaberg och dess omgivning som höll posträkning med postkontoret i Linköping skulle i stället hålla posträkning med det föreslagna postkontoret i Åtvidaberg och således medföra en väsentlig ändring av inkomstförhållandena för postinspektorn i Linköping.

Men denne gick längre än så. Han utvecklade sina farhågor för inkomstförluster på följande sätt:

"Kungl.Maj:t har i Nåder utnämnt mig den 12 maj 1841 att vara postinspektör i Linköping, med åtnjutande av samma tjänst åtföljande lön och övriga förmåner, på sätt min nu i avskrift bilagda Kungl.Fullmakt ådagalägger. Det är under dessa förhållanden, och med full tillförsikt till denna lägger. Det är under dessa förhållanden, och med full tillförsikt till denna höga garantis helgd, som jag har erhållit, emottagit och inträtt i denna tjänstebefattning med övertygelse, att så länge jag skulle innehava den, icke några inskränkningar vad tjänstens övriga förmåner beträffa, skulle komma att drabba mig. Detta oaktat som generalpoststyrelsen väl äger sig bekant, har jag 1) år 1847 förlorat alla mina övriga förmåner utan ersättning från Kisa-

traktens korrespondenter, sedan där ett nytt postkontor inrättades, 2) år 1850 indrogs min lagliga sportel av rekommendationsavgiften och lösen för avgående och ankommande penningbrev, emot det att mig å indragningsstaten såsom ersättning därför tillerkändes 1010 rdr. ---"

Även andra exempel framförde Blüm på hur han genom ändringar i postorganisationen blivit drabbad med minskade inkomster. Den nämnda summan av 1010 riksdaler är ett exempel på hur postförvaltaren kompenenserades i viss utsträckning. Jag har inte kunnat finna något bevis på att han efter tillkomsten av postkontoret fick ytterligare gottgörelse, men det är sannolikt att han fick det liksom andra postförvaltare i ungefär samma belägenhet. Det skulle ta för mycket utrymme i anspråk att citera andra väsentliga delar av Blüms långa yttrande som i mycket gick ut på att förklara den nya postförjngsleden och ett postkontor i Åtvidaberg som obehövt. Även om hans yttrande i och för sig vägde tungt torde uttalandet tre dagar senare, den 14 maj 1853, av länsstyrelsen i Linköping ha påverkat regeringens ställningstagande två år senare, då många liknande frågor hade samlats för att avgöras samtidigt. Länsstyrelsen skrev bl a:

"För egen del tror Konungens Befallningshavande, att svårligen någon plats i Riket finnes, där behovet av en särskild postexpedition är större än vid den ifrågavarande. De vidsträckta affärer, som Åtvidabergs kopparverk och Överums bruk driver, äro fullt tillräckliga för denna övertygelse, och då den ifrågaställda postinrättningen jämväl skall medföra stora fördelar för hela trakten omkring Åtvidaberg på flera mils avstånd, anser Konungens Befallningshavande sig böra så mycket hellre tillstyrka ansöknigen, som postkommunikationen över Åtvidaberg, med beräkning av de fördelar Herr Friherre Adelsvärd åt en förvaltare av det föreslagna postkontoret erbjudit, icke bör kunna tillskynda postverket någon förlust".

Tillförordnade postmästare C J Söderquist i Västervik yttrade sig på anfordran i ett brev till länsstyrelsen i Kalmar den 8 juni 1853 och var helt positiv till att den nya postlinjen och postkontoret i Åtvidaberg skulle inrättas. Postinspektorn i Kalmar var däremot något tveksam eftersom förslag också förelåg om att inrätta ett postkontor i Gamleby. Han skrev att *"tvenne dylika postexpeditioner, samtidigt inrättade, skulle medföra allt för stor kostnad, varför jag jämte tillstyrkande bifall för inrättande av postexpeditionen vid Åtvidabergs Kopparverk anser att den tillämnade vid Gamlebyn, vilken köping ligger just i själva stråkvägen, i detta fall skulle bliva alldeles överflödigt och tillika betydligt minska inkomsterna för icke mindre postexpeditionen vid Åtvidaberg utan även Västerviks postkontor."*

När frågan avgjordes två år senare, blev det ändå beslut om att öppna postkontor både i Gamleby och Åtvidaberg. Totala antalet postkontor (inklusive de lägre klasserna som kallades postexpeditioner) var då 150 i hela landet. Till postmästare i Åtvidaberg (eller postexpeditör som titeln var till och med 1881), utnämnde poststyrelsen klockaren och organisten Johan Lindberg. Nära nog fyra decennier följde han postkontorets öden, avlöst 1894 av Anders Wilhelm Kjellqvist. Denne fick år 1909 till efterträdare Carl Reinhold Ferdinand Hägerström. Någon förening av posttjänst med järnvägstjänst förekom inte i Åtvidaberg.

Lantpoststation i Gärdtrum 1874-01-01--1879-09-14
Järnvägsstation med namnet Forsaström 1879-09-15--1953-09-30

Forsaström

Vi har nu lämnat den del av järnvägen mellan Norsholm och Västervik som öppnades för allmän trafik i november 1878 och kommit in på den sträcka, som kunde öppnas den 15 september 1879 samtidigt med att den postala omorganisationen genomfördes. Vi har nu också passerat gränsen mellan Östergötland och Småland.

Trädgårdsmästaren C G Rundgren hade blivit antagen till föreståndare för den poststation som öppnades vid Bodsgårds gästgivaregård med 1874 års ingång, när kronobrevbäringen i Småland överfördes på postverket. Liksom andra poststationsföreståndare i järnvägens närhet fick han finna sig i att bli uppsagd, när järnvägen blev klar för trafik. Poststationen drogs sålunda in och en ny öppnades den 15 september 1879 i Forsaströms järnvägsstation. Samtidigt öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Falerum, dit också ett antal av de kunder hade möjlighet att vända sig, om de hade anlitat poststationen i Gärdtrum.

Vid den förenade post- och järnvägsstationen i Forsaström blev A J Kindlund föreståndare i samband med tågstarten den 15 september 1879. För honom vikarierade under en tid Paulus Andersson, innan Johan Alfred Helander tog över i februari 1883. Denne fanns på plats i hela 32 år och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för postservicen i Forsaström: Alfred Albin Sund (1915-1922), Adolf August Kindgren (1922-1927), Emy Maria Elisabeth Andersson (1927-1937), Signe Linnea Gustafsson (1937-1942), Fritz Edv. Mauritz Jakobsson (1942-1952) och Karl John Sture Godhe (1952-1953).

Poststationen drogs in med utgången av september 1953.

1879-09-15--1975-06-30
Postställe 1975-07-01--

Falerum

I föregående avsnitt har nämnts att en del av hushållen som betjänades vid poststationen i Gärdtrum blev hänvisade till järnvägsstationen i Forsaström och en del till järnvägsstationen i Falerum, när poststationen i Gärdtrum drogs in i samband med att järnvägen togs i bruk för allmän trafik.

I Falerum var det inledningsvis stinsen Johan Adolf Bergöö som fick ta sig an postservice till kunderna. Han efterträddes i april 1903 av Otto Fagerberg. I glappet mellan Bergöös avgång och Fagerbergs tillträde kan möjligen Paulus Andersson ha vikarierat. Denne blev ordinarie efterträdare till Fagerberg 1909 och svarade för rulljangsen i Falerum till 1920, då stationsskrivaren Nils Gustaf Göte Richter tog över, men bara järnvägsgröromålen.

Den 1 juli 1920 skildes nämligen post och järnväg åt, ett tecken på att arbetet blivit så omfattande att det inte gick att fullgöra både post- och järnvägsgöromål på en och samma hand utan störningar. Med avtal tecknade direkt mellan postverket och föreståndarna svarade följande postfunktionärer för posten i Falerum: Ebba Elisabeth Landen (1920-1923), Anna Greta Sandén (1923-1927), Agne Didring (1927-1947) och Anna-Lisa Andersson (1947-1951).

Omsättningen motiverade att poststationen höjdes till postexpedition med 1952 års ingång. Anna-Lisa Andersson fick då tjänstemannastatus. I ett större omorganisationsärende beslöt poststyrelsen att dra in postexpeditionen den 1 april 1975. På grund av klagomål från kunderna sköts ändringen upp ett kvartal och ersättningen för den indragna poststationen blev från den 1 juli 1975 inte bara lantbrevbäring utan också övergångsvis ett s k postställe.

Namn Kolvebro 1874-01-01--1879-09-14
Nelhammar 1879-09-15--1964-07-31

Nelhammar

I Kolvebro inrättades med 1874 års ingång en poststation. Handlanden M R Weslien blev föreståndare med 200 kr i årsarvode. Poststationen låg utmed postföringslinjen mellan Åtvidaberg och Gamleby, där kärpost fördes sex dagar i veckan. Weslien var medveten om att den planerade järnvägen skulle passera någonstans mellan Kolvebro och Ukna kyrka och skrev i ett brev till poststyrelsen den 17 maj att poststationen gott kunde *"vara förlagd härstädes till dess detta kommer till stånd"*. Orsaken till oron för ändring dessförinnan var att han hört antydningar om att socknens poststation borde vara förlagd till kyrkans närhet.

Detta var nu onödig oro och Weslien hann till och med före förverkligande av järnvägsplanerna uppleva att hans poststation blev utgångspunkt för lantbrevbäringslinjen till Lindhem, vars poststation drogs in den 30 september 1878. Men den 14 september följande år blev hans sista arbetsdag, för i och med att den sydliga delsträckan av järnvägen var färdig att tas i bruk för allmän trafik drogs lantpoststationen in och postservicen överflyttades till järnvägsstationen med namnet Nelhammar. Där blev stinsen Johan Gustaf Weidling ansvarig för postgöromålen. I februari 1889 tog Paulus Andersson över ansvaret. Carl Ivar Didring ersatte honom under en kort period 1902-1903, varefter Andersson tog vid igen och var på plats till halvårsskiftet 1909. Då trädde Paulus Andersson åter till och efter hans avgång 1927 vilade den kombinerade post- och järnvägssysslän på följande järnvägsanställda till poststationens indragning med juli månads utgång 1964: Carl Gustaf Carlsson (1927-1942), Carl Filip Carlsson (1942-1943), Ernst Ivar Örtgren (1943-1955) och Axel Julius Magnusson (1955-1964).

1882-06-01--1964-07-31

Storsjö

Någon poststation fanns inte i Storsjö vid tågstarten, men sedan en fullständig järnvägsstation öppnats där, begärde genom ett brev till poststyrelsen den 20 januari 1882 företrädare för dem som anlätade järnvägsstationen, att en poststation skulle öppnas där. De representerade delar av Ukna och Eds församlingar och skrev bl a som följer:

"Vi känna icke någon annan järnvägsstation utmed hela den nämnda järnvägslinjen, där icke poststation finnes, och detta oaktat järnvägsstationerna närmare Norsholm äro mycket närbelägna varandra. Vi nödgas nu för brev och tidningar anlita Nelhammar eller Överum, vilka äro, den förra 1½ å 2 fjärdingsväg, den senare 1 mil och däröver längre bort belägna från våra hem än Storsjö".

Det översta namnet bland undertecknarna av brevet var grevinnan H Stackelbergs på Stensnäs säteri. Postinspektören ansåg sig kunna tillstyrka bifall, sedan han personligen studerat förhållandena på platsen och vid besöket kommit överens med järnvägsstationens föreståndare att denne skulle åta sig att ansvara för postgöromålen med 50 kr i årsarvode. Detta var lägre än den schablonmässiga ersättning som utgick till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer. Poststyrelsen beslöt enligt framställningen för tillämpning från den 1 juni 1882.

Dessförinnan hade namnfrågan förts på tal. Det fanns redan en poststation med namnet Storsjö och den låg i Härjedalen. Det var vanligt att man lät ny tillkommande poststationer få andra namn än de ursprungligen föreslagna, om det fanns risk för förväxling vid postsorteringen, men här blev det tvärtom. Kunderna vid poststationen med namnet Storsjö i Härjedalen fick finna sig i att deras poststation döptes om till Ljungdalen, samtidigt som en poststation öppnades i den småländska järnvägsstationen med namnet Storsjö. När man långt senare ville ha tillbaka det ursprungliga namnet på poststationen i Härjedalen, fick denna suffixet "kapell" från den 1 november 1921 (från den 15 maj 1939 skrivet i två ord, Storsjö kapell).

Johan Albin Björkman var den förste järnvägsmannen som fick ansvara för postgöromålen i Storsjö. Han blev kvar till sin pensionering i oktober 1926 och därefter har följande järnvägsmän haft hand om postgöromålen i Storsjö: Gustaf Harald Pettersson (1926-1933), Karl Fritz Andersson (1933-1941), Adolf Herman Hall (1942-1947), Axel Konrad Andersson (1947-1954), Karl Per Folke Dalbeck (1954-1958), Sven Erik Hellgren (1958-1961) och Karl-Evert Sääf (1961-1964). Poststationen ersattes med lantbrevbäring med augusti månads ingång 1964.

Blidstena

Vid hållplatsen i Blidstena har det enligt tillgängliga handlingar inte varit tal om att inrätta postservice.

Överum

1873-01-01--

Ett år före kronobrevbäringsreformen i Småland öppnades en poststation i Överum den 1 januari 1873 med bruksförvaltaren Hjalmar Höjer som föreståndare. Han efterträddes i oktober 1876 av kontorsbiträdet Herman Ramberg, som i realiteten hade skött postärendena åt Höjer.

Lantpoststationen i Överum avvecklades när järnvägen togs i bruk för allmän trafik och en förenad poststation öppnades i stället i järnvägsstationen den 15 september 1879. Stinsen Fredrik Wilhelm Lundsberg blev nu ansvarig för samhällets postservice, följd 1886 av Carl Erik Embring. Denne lämnade år 1909 över till Otto Fagerberg, som svarade för både post och järnväg till och med första halvåret 1920.

Den 1 juli 1920 skildes post och järnväg åt. Under ett år därefter uppehölls befattningen som poststationsföreståndare av Otto Fagerbergs hustru Hilma Kristina. Den 1 juli 1921 tillträdde Thyra Nilsson, från 1941 med efternamnet Esping. Hon uppehöll befattningen under 41 år och fick vara med om att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 mars 1947. Därmed ändrades hennes avtalsanställning till tjänstemannastatus. Efter henne ansvarade bl a följande för postexpeditionen (från 1977 lokalpostkontoret och från 1986 postkontoret enligt ändrad terminologi): Rut Andersson (1962-1965), Margit Stålbom (1965-1974), Berit Norman (1974-1984), Christina Holmudd (1985-1987) och Tomas Jonsson (1987-1988). Flera vikarier har därefter uppehållit befattningen i avvaktan på omorganisation. Platschefen i Överum ansvarar i den nya organisationen för service till 920 hushåll.

1926-02-01--1957-09-30

Fästad

Det skulle dröja länge efter tågstart innan en hållplats med betjäning kom till i Fästad, det sista uppehållet för tågen före Gamleby. I december 1925 behandlade poststyrelsen ett brev från ordföranden i Lofta sockens kommunalnämnd August Johansson (diarienummer 1 b 1925:2306). Denne begärde att en poststation skulle inrättas vid järnvägens hållplats.

Av den följande utredningen framgick bland annat att 509 personer över och 176 personer under 15 år skulle få nytta av en poststation i Fästad. Postmästare Viktor Mauritz Rosén i Gamleby tillstyrkte framställningen, men järnvägsförvaltningen var inte villig att "på vanliga villkor" ha hand om en poststation i Fästad.

Däremot såg förvaltningen inga hinder mot att platsvakten i Fästad, före konduktören Nikolaus August Kardell, åtog sig bestyret som poststationsföreståndare genom ett personligt kontrakt. De ändringar av hållplatsbyggnaden som behövdes för att göra den lämplig som poststationslokal bekostades solidariskt av ortsbefolkningen.

Poststyrelsen beslutade att poststationen skulle inrättas den 1 februari 1926. Kardells årsarvode blev 360 kr jämte ett expensanslag på 60 kr samt 20 kr i semesterbidrag. Genom det personliga avtalet mellan föreståndaren och postverket betecknades poststationen som "ej förenad".

Efter åtta år övertog Tekla Augusta Elisabet Johansson ansvaret för poststationen under en månad, innan hemmansägaren Henric Ohlsén tog över den 1 november 1934. Han blev den siste poststationsföreståndaren i Fästad och med oktober månads ingång 1957 ersattes poststationen av lantbrevbäring.

1855-12-01--

Gamleby

Ett postkontor (postexpedition med den tidens terminologi) öppnades i Gamleby den 1 december 1855. Den lokala postservicen där har inte varit förenad med järnvägstjänst, varför vi lämnar Gamleby därhän i denna skrift. För den intresserade finns uppgifter om posten i Gamleby i posthistorisk skrift 112, "Om posten i Gamleby och Överums pastorat".

1879-09-15--1964-10-30

Almvik

Ett försök redan 1866 att få en poststation i Almvik (diarienummer Kib 1866:612) misslyckades och inte ens vid kronobrevbäringsreformen kunde man få en poststation där. Men med järnvägens tillkomst fick bebyggarna i området tillfälle till postservice på nära håll.

En förenad post- och järnvägsstation inrättades sålunda den 15 september 1879 med stationsmästaren Edvard August Kant som ansvarig. När han avgick, fungerade kontorsbiträdet M Jakobsson som poststationsföreståndare från den 1 november 1898 tills en ordinarie efterträdare tillträdde i oktober 1902, Gustaf Adolf Lundqvist. Han blev kvar till 1919 års slut och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Almvik: Jean Vilhelm Janson (1920-1930), John Harald Olsson (1930-1938), Axel Konrad Andersson (1938-1947), K H G Zeijlon (1947-1956), Gösta Evert Andersson (1956-1950), Sölve Per Olof Johansson (1960-1964) och Valdy Maria Johansson (1964). Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1964.

Hjortekrog

Vid hållplatsen i Hjortekrog förefaller någon fråga om postservice inta ha varit till behandling på ansvarigt håll.

Jenny

Någon poststation öppnades inte i Jenny, när bandelen mellan Åtvidaberg och Västervik togs i bruk för allmän trafik den 15 september 1879. Där tillstötte den samma bolag tillhöriga bandelen från Hultsfred och det var först när trafiken började på denna sträcka, som en poststation öppnades i Jenny den 16 november 1879. Stinsen Fredrik Borg blev då poststationsföreståndare med 180 kr i årsarvode för själva postsyslan enligt det mellan postverket och järnvägsbolaget träffade generella avtalet.

Borg efterträddes 1886 av Carl Vilhelm Andersson och efter dennes avgång 1905 svarade följande järnvägsmän för postservice i Jenny: Gustaf Herman Krantz (1905-1912), David Konrad Larsson (1912-1921), Carl Elis Sund (vikarie 1921), Alfred Albin Sund (1922-1941), Karl Uno Ahlström (1942-1946), Karl Filip Carlsson (1946-1955), Rolf Axel Lennart Johansson (1955-1959) och Sven Arne Olsson (1959-1961). Poststationen drogs in den 30 april 1961.

Västervik

ca 1644--

Västerviks postkontor hör till den stora grupp som saknas i 1643 års brevtaxa men som är medtagna i 1645 års. För dem som läser denna skrift från järnvägssynpunkt har postkontorets ålder inte någon betydelse. Tjänsten där har inte i något sammanhang varit förenad med järnvägsgöromål. Åt dem som vill ta del av en kortfattad berättelse om postkontorets historia rekommenderar jag posthistorisk skriftserie 166, "*Landsbygdspost i södra Tjust*".

Förenade post- och järnvägsstationer

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 järnvägsstationer.

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 järnvägsstationer 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.