

Erik Lindgren

Något om posten vid  
**Västra stambanan**  
och dess närhet  
Del 2 (Hallsberg-Göteborg)

**Innehåll**

	sid		sid
Inledning	3	Odensberg	35
Vretstorp	9	Floby	35
Laxå	12	Källeryd	38
Finnerödja	15	Fåglavik	39
Gårdsjö	16	Herrijunga	40
Älgarås	17	Remmenedal	41
Slätte	18	Vårgårda	42
Töreboda	19	Lagmansholm	44
Fägre	24	Torp	44
Moholm	26	Alingsås	45
Tidan	27	Västra Bodarne	45
Väring	28	Norsesund	46
Ulvåker	29	Floda	47
Skövde	29	Stenkullen	48
Skultorp	30	Lerum	49
Stenstorp	31	Aspen	50
Valtorp	32	Jonsered	50
Torbjörntorp	32	Partille	54
Falköping	32	Sävedalen	55
Ranten	33	Olskroken	56

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 311

## Förord

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

I min skriftserie har jag valt att dela upp Västra stambanan i två hälfter, den östra mellan Stockholm och Hallsberg och den västra mellan Hallsberg och Göteborg. Uppdelningen är inte baserad på järnvägens tidsmässiga tillkomst men den är geografisk av praktiska skäl. Med min enkla tekniska utrustning kan jag inte tillverka häften som omfattar mer än ett 50-tal sidor. Då bara ett fåtal häften efterfrågas, blir upplagan så låg att jag inte kan beställa tryck från något företag utan att komma upp i ett orimligt högt styckpris.

Greve Adolf von Rosen lade år 1845 fram en plan för ett järnvägsnät i stora drag. Planen omfattade stambanan Stockholm - Göteborg som den första anläggningen. Hans idé var från början att den skulle löpa söder om Mälaren, men han fick inte gehör för detta utan skissade på att sträcka banan från Stockholm över Västerås och Köping. Där skulle den anknytas till järnvägen Köping-Hult (posthistorisk skrift 286) och från Svartå sträckas över Falköping och Alingsås till Göteborg. Inte heller denna skiss förverkligades men riksdagen antog i november 1854 ett justerat grundförslag. Det innebar bl a att tanken på stambanorna Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö skulle förverkligas med omgående start. För den åter ändrade sträckningen av västra stambanan så att den gick söder om Mälaren svarade Nils Ericson med en ny skiss sedan han hade blivit utsedd till ledare för järnvägsbyggnaderna.

Det var vid Skaverud nära Alingsås som arbetena med Västra stambanan påbörjades. Den 1 december 1856 kunde den första delsträckan öppnas för trafik, den mellan Göteborg och Jonsered. Den 4 november 1862 invigdes Västra stambanan i sin helhet.

Syftet med denna skrift är att lämna några uppgifter som exempel på den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena utmed järnvägen. I andra häften med järnvägsanknytning har jag också berättat något om närliggande lantpoststationer. Det gör jag bara i begränsad omfattning i detta häfte, som berör ett så stort antal järnvägspoststationer. Den närliggande landsbygden i Västergötland redovisas i andra skrifter. På de större orterna förekom inte något lokalt samarbete i form av förenade post- och järnvägstjänst. Jag lämnar också sådana orter därhän eller berör dem mycket flyktigt. I allmänhet rör det sig om städer, vilka i allmänhet har fått sin posthistoria skildrad av andra, t ex hembygdsvänner eller av tidningar med poststjänstemäns hjälp vid olika jubileumstillfällen.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de efter inledningen stationsvis redovisade avsnitten. Jag har försökt ange hur länge de berörda postanstalterna existerat även efter genomförd skilsmässa från järnvägen och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status.

Namngivna föreståndare för järnvägspoststationerna fullgjorde inte alltid sysslan själva utan överlät den på annan i järnvägens tjänst. Deras namn framgår inte av tillgängliga handlingar. För dem som hade det formella ansvaret kan något namn vara felskrivet på grund av svårlästa handstilar. Vissa 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. De olika orterna återges i den ordning de mellanliggande stationerna skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Hallsberg till Göteborg.

*Erik Lindgren*

## Inledning

De olika delsträckorna mellan Hallsberg och Göteborg öppnades för allmän trafik enligt följande:

Göteborg - Jonsered 1 december 1856

Jonsered - Vårgårda 16 december 1857

Vårgårda - Falköping 5 oktober 1858

Falköping - Töreboda 1 september 1859

Töreboda - Hallsberg 1 augusti 1862

När sträckan Hallsberg - Sparreholm öppnades för allmän trafik den 8 november 1862, var hela sträckan mellan Stockholm och Göteborg färdig.

I posthistorisk skrift 310 har jag ägnat största delen av inledningsavsnittet åt att lämna allmänna uppgifter om bakgrunden till samarbetet mellan post och järnväg. I stor skala kom samarbetet i gång den 16 februari 1863, reglerat från postens sida enligt ett fem sidor långt cirkulär, daterat den 26 januari 1863. Dess två första sidor återges i faksimil på nästa uppslag (sid 4 -5 i denna skrift).

Besluten bakom detta cirkulär hade föregåtts av flera års försöksverksamhet. En sådan hade påbörjats kort tid efter att de första stumparna av västra och södra stambanorna, Göteborg - Jonsered och Malmö - Lund, var klara för trafik i december 1856. På dessa sträckor skickades tidigt post i brevlådor, som följde med vissa tåg. Men man förnimmer vid läsning av akterna ett visst motstånd från Postens sida mot att använda järnvägarna i större utsträckning under inledningsskedet.

I ett nio foliosidor långt brev till poststyrelsen den 11 augusti 1859 redovisade notarien Johan Reinhold Öfwerström de iakttagelser han hade gjort efter ett uppdrag den 18 juli att göra en "*postvisitationsresa till Upsala, Gefle och Fahlun*"; Han delade upp sin redovisning i tre avsnitt. Det tredje avsåg frågan om postbefordran på Gävle-Dala järnväg. Detta berörde han i ett fåtal rader, som jag finner anledning att citera i sin helhet med moderniserad stavning:

*"Som jag från järnvägsdirektionen inväntar skriftligt yttrande uppå ett av mig i denna fråga framställt förslag, vilket yttrande skulle meddelas vid direktionens snart blivande sammanträde, anhåller jag vördsammast att, när ämnets behandling av detta yttrande bliver huvudsakligen beroende, få i denna fråga med särskild berättelse till Kungl. Styrelsen inkomma".*

1863.

N<sup>R</sup> 2.

## Till samtliga Postförvaltare i Riket,

angående postbefordringen å jernväg.

Från och med den 16 nästinstundande februari komma att inträda åtskilliga förändringar i sättet för posternes befordran å jernbana.

Med undantag endast för Södertelje öfre station äfvensom alla de orter, å hvilka finnes postkontor eller postexpedition, blifva vid samtliga Statens jernvägsstationer äfven inrättade poststationer, hvilka i allmänhet och der ej särskildt annorlunda förordnas, förestås af stationsinspektör, stationsmästare eller annan jernvägstjensteman på stället.

Å Vestra Stambanan kommer, såsom förut, postbefordringen att verkställas medelst särskilda postkupéer för hvardera af linierne Stockholm—Halsberg och Halsberg—Göteborg, hvilka kupéer emedlertid blifva fullständiga postanstalter och benämnas, den förra »postexpeditionen å W. S. B. N:r 1» och den sednare »postexpeditionen å W. S. B. N:r 2».

Alla de försändelser, vare sig bref- eller paketpost, hvilka med fördel kunna befordras å någon del af Vestra Stambanan, skola af postanstalterne i Riket tillsändas vederbörande postkupé öfver någon af de vid linien belägna postkontor eller postexpeditioner, nemligen till *postexpeditionen å W. S. B. N:r 1* öfver Stockholm, Södertelje, Sparreholm, Katrineholm, Wingåker eller Halsberg, samt till *postexpeditionen å W. S. B. N:r 2* öfver Halsberg, Wretstorp, Finnerödja, Töreboda, Sköfde, Falköping, Alingsås eller Göteborg.

Härvid väljes den expeditionsväg, å hvilken posten snarast hinner jernbanan.

Bref, hvilka äro ställda till någon *poststation å linien*, karteras direkt och ensamt på postkupén. Bref deremot till *postkontor eller postexpedition vid jernvägslinien* eller till *postanstalt utom densamma* inneslutas, åtföljda på behörigt sätt af vanlig specialkarta, i brefpaketer, hvilka, likasom den öfriga, i påsar

eller väskor inrymda posten, då sådant för en hastigare fortkomst är erforderligt, karteras eller förtecknas till postkupén, men eljest till vederbörande postkontor eller postexpedition vid linien.

Samtliga försändelser komma sedermera att från kupén expedieras af de der anställda tjenstemän, sålunda att alla de bref och paketer, hvilka äro adresserade till postkontor, postexpeditioner eller poststationer vid jernvägslinien, direkte till dessa öfverlemnas; men de brefpaketer, påsar eller väskor, som äro ställda till andra postanstalter i Riket, af kupén tillställas det postkontor eller den postexpedition vid linien, hvarifrån de snarast kunna hinna sin bestämmelseort.

På det postens expedierande i kupén ej må försvåras eller hindras genom annan omkartering af försändelserne, än sådan som oundgängligen af behovet påkallas, skall vid postförsändning till kupén iakttagas, att i gemensamma väskor eller större påsar, adresserade till postkontor eller postexpedition vid jernvägen, inneslutas sådana, till andra postanstalter adresserade brefpaketer och påsar m. m., som böra öfver postkontoret eller postexpeditionen transitera och, med afseende å tiden för postens afgang från vederbörande postkontor eller postexpedition, böra kunna omkarteras derstädes eller vid annan närbelägen postanstalt, som passeras af den derifrån utgående post.

Postkupéernes föreståndare äga att i detta ämne meddela vederbörande postanstalter utom jernvägslinien alla nödiga upplysningar; och skall karteringen af posterne verkställas i öfverensstämmelse dermed.

De till postkupé ankomna poster qvitteras genom särskilda besvaringssedlar.

Tidningar och tidskrifter, hvilka böra utdelas genom poststationerne å linien, reqvireras genom vederbörande postkupé.

Å öfrige linier af Statens jernvägar, *Malmö—Elmhult, Mullsjö—Falköping* och *Halsberg—Örebro*, äfvensom å den enskildt bolag tillhöriga *Örebro—Arbogabanan*, kommer tills vidare posten att fortskaffas uti särskildt afstängdt rum å någon af vagnarne eller uti en tåget medföljande låda. De bantåg, som föra post, åtföljas af en postiljon, hvilken aflemnar de till hvar särskild postanstalt adresserade försändelser samt till befordran emottager de påsar och paketer, som från postanstalterne afsändas. Han tillhandtagår äfven med lådbrefs aflemnande å linien.

Låt oss gå mer än fem år bakåt i tiden, räknat från det cirkulär, som återges delvis på förra uppslaget. Poststyrelsens kammarkontor hade tagit ställning till ett inkommet förslag om att post från Filipstad skulle skickas med järnväg från Nora över Örebro till Arboga och därifrån med ångbåt till Stockholm. I ett utlåtande över detta den 31 oktober 1857 konstaterades, att det skulle fordra *"att Styrelsen förskaffade sig rätt, att med berörde jernbanetåg och ångfartyg mot eller utan betalning försända en postväska, och att denna väska för varje resa avlämnades och avhämtades till och från jernbanan och ångfartyget"*.

Antalet försändelser beräknades bli lågt. Resultatet blev då att styrelsen inte kunde fästa något avseende vid ansökningen men att den åter borde *"tagas i öfvervägande, när frågan om skyldighet att medtaga post å järnvägarna bliver definitivt afgjord"*.

Frågan prövades flera gånger. Närmare ett beslut kom man, sedan notarien Johan Reinhold Öfwerström hade lämnat den kompletterande rapport, som han förespeglade i det på sid 3 citerade avsnittet i brevet till poststyrelsen. Den rapporten antecknades som inkommen dit den 6 september 1859.

Öfwerström uppgav sig ha undersökt frågan bland annat under förutsättning *"att, bland de befintliga särskilda transportmedlen, järnvägarna, där sådana finnas att tillgå, böra företrädesvis begagnas till postbefordringar, enär järnbanstågen otvivelaktigt giva det mest snabba, regelbundna och mot tillgrepp eller förluster av annan orsak betryggande befordringssättet"*.

I fortsättningen av det långa uttalandet berörde Öfwerström i huvudsak förhållandena på Gävle-Dala järnväg. Men grunden var klar och poststyrelsen tog efter hand vara på möjligheten att för postbefordran använda västra och södra stambanorna samtidigt med deras framväxt på olika delsträckor.

Ett regeringsbeslut 1859 gav närmare föreskrifter om järnvägs-posten och generellt gällde att en posttjänsteman alltid skulle följa med brevposten. Detta ändrades under senare år så att vanligt post kunde i vissa fall sändas utan bevakning. Embryot till postkupéerna blev emellertid en "ambulatorisk postexpedition" som inrättades den 1 december 1859 på den västligaste delen av västra stambanan, nämligen mellan Göteborg och Töreboda. Det var till en början bara fråga om utväxling av postpåsar mellan postkontoren utmed linjen och tömning av brevlådor. När hela västra stambanan öppnades för allmän trafik 1862, inrättades två fullständiga postkupéexpeditioner, den ena mellan Stockholm och Hallsberg och den andra mellan Hallsberg och Göteborg (W.S.B. nr 1 resp W.S.B. nr 2).

Ett år senare blev de två postkupéexpeditionerna sammanslagna. Personalen ansågs kunna arbeta de 10 à 11 timmar som de snabbaste tågen då behövde mellan Stockholm och Göteborg.

Jag finner anledning att beröra den korrespondens mellan Statens Järnvägsbyggnader och poststyrelsen som föregick det beslut som speglas av utdraget på sid 4-5 ur 1863 års cirkulär. Chef för Statens Järnvägsbyggnader var Nils Ericson. I ett av honom undertecknat brev den 24 maj 1862 kommer han in på detaljer som visar hans önskan att medverka till dirigering av posten och hans tanke att vissa postkontor behövde inrättas. Han börjar med att anmäla att västra stambanan skulle öppnas för allmän trafik i sin helhet mot slutet av året och redovisar Hallsberg som en viktig knutpunkt med förbindelser mot norr och söder samt fortsätter:

*"Jag har ansett mig på förhand böra underrätta Kungl. General Poststyrelsen om en sådan blivande anordning av de såkallade snälltågen, med vilka icke allenast de östra och västra utan även, såsom jag här nedan skall visa, de till och ifrån södra orterna avgående och ankommande poster torde med största skyndsamhet kunna befordras, ehuru järnvägen genom Småland ännu icke är fullbordad."*

*Den post, som med bantåg varje morgon avgår från Stockholm, torde, efter de olika bestämmelseorterna böra avsändas från Sparreholm, där en postexpedition måhända kommer att inrättas, till Nyköping och Malmköping; och från Katrineholm, där likaledes en postexpedition torde böra finnas, söderut till Norrköping och vidare. Postkontoret i Åsen inom Nyköpings län torde bliva förflyttat till den endast 1/8 mil därifrån belägna Vingåkers järnvägsstation. Då posterna från Stockholm, Göteborg och södra orterna på eftermiddagen sammanträffa i Hallsberg, kunna de därstädes särskiljas för att med bantåg norrut genast befordras till Örebro, Nora och Arboga samt med vanlig postskjuts söderut över Lerbäck till Askersund och Motala. Göteborgs och de södra poster, som anlända till Finnerödja järnvägsstation vid middagstiden torde böra invänta den med bantåget från Stockholm ankommande posten, som tidigt på eftermiddagen därstädes inträffar, och dessa med de särskilda bantågen anlända poster på samma gång avsändas över Åtorp till Kristinehamn, Värmland och Norge. Från Töreboda, där postexpedition redan finnes, torde posten till Mariestad böra expedieras, och från Falköping, där bantåget, som medför posterna från Stockholm och norra orterna, inträffar omkring kl 1/6 em, komma de söderut destinerade posterna att genast fortskaffas på järnväg till Mullsjö järnvägsstation, belägen 2 1/2 mil från Jönköping."*

Från Vårgårda järnvägsstation, där postexpedition redan är inrättad, torde de till Vänersborg, Uddevalla och västra vägen till Norge destinerade posterna bära avsändas.

Vad södra posternas fortskaffning beträffar, så torde även denna mot slutet av innevarande år, sedan Västra Stambanan blivit öppnad för allmän trafik, med största skyndsamhet kunna befordras, om densamma, såsom här ovan är visat, åtföljer bantåget till Mullsjö, varifrån den med vanlig postskjuts befordras över Jönköping direkt till Älmhults järnvägsstation i Kronobergs län för att därifrån på järnväg vidare fortskaffas till Lund och Malmö. I den mån Södra Stambanan under loppet av nästkommande år sedan hinner fullbordas norr om Älmhult till Alvesta, desto kortare blir landsvägsforslingen från Mullsjö genom Jönköping, och desto tidigare anländer posten till Malmö".

Två år senare var södra stambanan färdig i sin helhet i sträckningen över Falköping-Nässjö. Men det skulle dröja till november 1875, innan södra stambanans sammanbindning på den kortare sträckan via Katrineholm-Norrköping var klar till Nässjö.

1862-11-01--

## Vretstorp

Västra stambanan var huvudorsaken till att ett postkontor öppnades i Vretstorp den 1 november 1862. Ett regeringsbeslut den 11 juli 1862 medgav att postkontoret i Ramundeboda fick dras in. Detta genomfördes med oktober månads utgång. Följande dag öppnades förvaltningspostkontor i Finnerödja och Vretstorp på ömse sidor om Ramundeboda. De kunder som till synes haft mest nytta av Ramundeboda postkontor, fick inte någon näraliggande ersättning för det förlorade postkontoret förrän efter två månader, när en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Laxå med 1863 års ingång.

Av 1862 års regeringsbeslut framgick att det skulle ankomma på poststyrelsen att "på sig förekommande omständigheter" avgöra, om Vretstorp skulle få en fullständig postanstalt (ett förvaltningspostkontor) eller bara en poststation. Man kan tycka att förvaltningsområdena kom att ligga tämligen tätt inpå varandra, när poststyrelsen valde alternativet "fullständig postanstalt" för Vretstorp. Måhända bidrog i viss mån till beslutet det faktum att postkontor på andra håll blev överflödiga med järnvägarnas framväxt. Sålunda tillsattes som chef för postkontoret i Vretstorp Frans Oskar Dahlqvist, som hade varit utnämnd till postmästare i Mullsjö, men troligen aldrig tillträtt den befattningen. Hans formelle efterträdare där, Axel Anders Otto Granfelt, fick uppleva att Mullsjö postkontor avvecklades vid fullföljandet av södra stambanans delsträckning mellan Falköping och Jönköping, samtidigt som ett postkontor inrättades i Baltack. Dit flyttade emellertid inte Granfelt, utan han blev postmästare i Alvesta, vars postkontor var avhängigt av södra stambanans tillkomst.

Så sent som i september 1862 hade poststyrelsen ännu inte avgjort frågan om status för posten i Vretstorp. Som nämns ovan skulle frågan avgöras "på sig förekommande omständigheter". Poststyrelsen fann för gott att rådgöra med länsstyrelsen. Av dess svar den 9 oktober 1862, som återges i förminskat faksimil på nästa sida, framgår att stationsinspektorn Axel Daniel Theodor Knudsen föreslogs till poststationsföreståndare. Jag vet inte varför poststyrelsen inte valde detta alternativ.

Sui Kong. General Post Styrelsen  
 1862 d. 12. Okt. aar: 1862 d. 12. sep. mar d. 24/10.  
 Med anledning af Kong. Styrelsens Skrif-  
 velse den 15. Oktobris September fra Kongen.  
 gaaende Befalningskammeren tilkomme at  
 Inspektoren ved Vretstorp Jernvejstation  
 Axel Daniel Theodor Knudsen foreskrevet sig  
 villig at enot sit arbejde som af Kong. Sty-  
 relsen kunde vorder konom tilkomme til  
 1. maalet November den tilde vidare  
 foreta Poststationen Vretstorp for hvilken  
 befattning han ogsaa foreskrevet sig bered  
 stille erforderlig Arbejdslosgang samt at Ko-  
 mmissionens Befalningskammeren kunne konom til  
 Poststationens fordelelige politiske og paa den  
 lig. Oprebs Stott i Landet samlet den  
 7. Oktobris 1862.  
 Carl Christensen

Postmästare Frans Oskar Dahlqvist avgick från sin befattning i Vretstorp vid 67 års ålder 1898. Han följdes av Gotthard Willhard Caesar, som blev den andre och siste ordinarie postmästaren i Vretstorp med eget förvaltningsområde. Det ansågs inte längre motiverat med ett förvaltningspostkontor där och på poststyrelsens förslag beslöts genom ett kungligt brev den 7 december 1917, att postkontoret skulle dras in. Beslutet genomfördes med februari månads utgång 1918. En poststation inrättades i stället.

Jämfört med postkontoret i Hallsberg bjöd postkontoret i Vretstorp under sin storhetstid ändå på mycket arbete för dess chef. I samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen inom Örebro län med 1875 års ingång fick Dahlqvist fem nya poststationer inom sitt område, nämligen de som då öppnades i Viby, Hackvad, Edsberg, Tångeråsa och Snavlunda.

Dahlqvist fick också ta tag i ärendena om lantbrevbäringens inrättande, för Närkes del med början 1879, en nyhet som också medförde indragning av några blott fyra år gamla poststationer. Ett sådant exempel är poststationen i Viby.

Trafiken vid den år 1918 till poststation degraderade postanstalten i Vretstorp ökade efter hand så mycket att orten fick en postexpedition i stället den 1 mars 1930. Den då tio år tidigare återinförda beteckningen postexpedition användes till skillnad från 1800-talets term, kan man säga, för ett mellanting mellan poststationer och förvaltningspostkontor. De hade inte några befattningar som var förenade med järnvägstjänst.

Cheferna för de "moderna" postexpeditionerna fick titeln stationsmästare. De hade inte några underlydande poststationer, vilket fallet hade varit med 1850-1881 års postexpeditioner, men de avgav egna redovisningar till poststyrelsen, medan poststationerna, även de med järnväg förenade, redovisade till överordnat postkontor. Till chef med titeln stationsmästare i Vretstorp utnämndes Ebba Christensson. Efter henne svarade bland andra Karl Oskar R Strömberg och Kerstin M Melin för verksamheten.

1970-talets generella omorganisation med förändrade förvaltningsområden medförde också ny terminologi. Sålunda kallades posten i Vretstorp åter postkontor och cheftiteln blev postmästare. Stor minskning i posttrafiken, framför allt vad gäller betalningsärenden, gjorde postkontoret i Vretstorp så olönsamt, att det lämnades på entreprenad och numera ingår i den stora gruppen "post-i-butik".

Under perioden april 1961 - september 1966 utväxlades över Vretstorp posten till postombudet i Svinnersta.

## Laxå

En av Nils Ericsons sista skrivelser till poststyrelsen i avseende på järnvägarna daterades den 14 november 1862. Ur denna hämtar jag detta delcitat:

*"Uti skrivelse av den 23 sistlidne oktober har Kungl. Styrelsen meddelat mig sin avsikt att inrätta postanstalter vid alla järnvägsstationer, där sådant icke redan skett, samt i sammanhang därmed begärt upplysning om och när åtgärder kunna varda vidtagna för åstadkommande av postutväxling mellan de iltågen åtföljande postvagnarna och även de stationer, där dessa tåg ej göra uppehåll; varjämte Kungl. Poststyrelsen hemställt att i allmänhet någon järnvägstjänsteman vid de stationer, där ej särskild postexpedition med särskild personal kan inrättas, måtte få antagas till poststationsföreståndare mot årligt arvode av 200 rdr rmt."*

Ericsons svar gick bland annat ut på att det skulle gå åt viss tid för att modifiera vagnarna för önskad postutväxling *"vilket jag likväl hoppas skola kunna iordningbringas till nästa års början"*. Han uppgav också att stationsinspektörerna var oförhindrade att ta emot befattningen som poststationsföreståndare men på det särskilda villkoret *"att på egen bekostnad hålla sådant biträde för sistnämnde befattning, att järnvägens tjänst ej försummas"*.

I anslutning härtill meddelade Ericson att det inte fanns något hinder från hans sida att anta stationsinspektörerna i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping till poststationsföreståndare. Vid de tre förstnämnda platserna öppnades därefter med järnvägen förenade poststationer vid 1863 års ingång, medan sådana hade öppnats redan den 15 november 1862 i Hästveda och Osby vid södra stambanan.

Poststationen Falköping-Ranten öppnades däremot inte förrän den 16 februari 1863, samma dag som så gott som alla dåvarande järnvägsstationer, även vid privatbanor, förenades med poststationer, om det inte redan fanns ett postkontor på platsen (sid 4).

Laxå med startdag vid 1863 års ingång låg således tillsammans med Gnesta och Floda tidsmässigt drygt sex veckor före flertalet platser som fick uppleva den förbättring av postservicen som järnvägen medförde.

I Laxå blev stationsinspektorn R Rundberg ansvarig för posten från och med 1863 års ingång. Han fick lämna postgöromålen med december månads ingång 1866, då poststationen byttes ut mot ett förvaltningspostkontor. Ett sådant ansågs behövt i samband med att järnvägslinjen Laxå-Kristinehamn öppnades för allmän trafik.

Postexpeditör Carl Jonas Reinhold Elgenstierna blev chef för det från järnvägen fristående postkontoret. Det lokala behovet av postservice motiverade emellertid inte något förvaltningspostkontor. Detta visade sig kunna undvaras när en postkupéexpedition började användas på järnvägen till Kristinehamn. Den 31 maj 1868 blev postkontoret därför indraget, och Elgenstierna fick transport till postkontoret i Vingåker.

I Laxå öppnades åter en förenad post- och järnvägsstation i stället för postkontoret. Stationsinspektör Rundbergs kollega Carl Henric Sebastian Vult von Steyern tog över rulljangsen 1868. Det ursprungligen föreslagna årsarvode på 200 riksdaler räckte inte långt på orter med stark utveckling, särskilt som det kunde ställa sig dyrt att anlita biträden. Genom poststyrelsens beslut den 11 maj 1874 höjdes von Steyerns årsarvode till 900 kr. När stinsen Carl Ludvig Öfverström tog över i november 1895, var det sammanlagda årsbeloppet 1360 kr inklusive vissa särskilt medgivna tillägg.

Det blev inte möjligt att ha post och järnväg förenade i längden och redan år 1875 hade man fört på tal att byta ut poststationerna i Laxå, Kil och Charlottenberg mot postkontor (eller postexpeditioner). Den gången stötte det på patrull, som man säger ibland, genom att lokalfrågan för postkontor inte kunde lösas. På postens förfrågan den 30 oktober 1875, om lägenheter för berörda tjänstemän samt lokaler för postkontoren skulle kunna ställas till förfogande av järnvägen, svarade dåvarande chefen för Statens Järnvägstrafik C O Troilius bland annat

*"att alla vid bemälda stationer befintliga, järnvägstrafiken tillhöriga lägenheter användas till tjänstelokaler, bostäder åt Statens järnvägstrafiks tjänstemän och betjänat eller för tillgodoseende av andra för järnvägstrafikens skötande oundgängliga behov, liksom att i de glest befolkade och bebyggda omgivningarna kring ifrågasvarande stationer lämpliga lokaler av ovanbeskrivna beskaffenhet ej heller kunna anskaffas."*

I Kil löstes lokalproblemet ändå från den 1 april 1876, då därvarande förenade poststation drogs in och ersattes med ett förvaltningspostkontor. På ett alldeles speciellt sätt löstes frågan även i Charlottenberg den 1 oktober 1877, varom jag har berättat i posthistorisk skriftserie nr 84.



Men i Laxå gick det inte att lösa problemet utan där fick man finna sig i förening av post- och järnvägsgröromål ganska länge. Även ett försök att lösa lokalfrågan i Laxå ett knappt decennium senare gick om intet. Poststyrelsen skrev den 8 februari 1884 till postinspektionen i Göteborg med begäran *"att inhämta och därefter hos Kungl. Styrelsen anmäla, huruvida vid eller i närheten av Laxå järnvägsstation finnes tillgänglig lämplig lokal för ett postkontor därstädes samt till bostad åt nämnde postkontors föreståndare"*.

Postinspektören svarade den 18 juni 1884 bland annat, *"att för omförmälda ändamål möjligen skulle kunna få av Laxå bruks aktiebolag förhyras, emot en årlig hyresersättning av omkring ettusen kronor, en lägenhet om sju rum en trappa upp uti ett på ett avstånd från nämnda järnvägsstation av ungefär 1000 fot beläget hus, Laxå gästgivaregård benämnt; varande för så vitt jag kunnat utröna, annan lägenhet för ändamålet icke att tillgå"*.

Poststyrelsen fann vid föredragning den 23 juni 1884 att ärendet inte ansågs föranleda vidare åtgärd. Till denna slutsats bidrog troligen starkt det faktum att postinspektören pekade på vissa nackdelar med den antydda möjliga lösningen. Han skrev nämligen *"att, med hänsyn till den betydliga transiterande post, som vid Laxå järnvägsstation förekommer till transporterande mellan bantågen och postanstalten å platsen, jag för min del anser avståndet mellan sagda järnvägsstation och omförmälda lägenhet vara allt för stort för att lägenheten skall kunna anses för användning till postlokal tjänlig"*.

*I sammanhang härmed får jag värdsamligen omnämnda, att, i händelse merberörda lägenhet, som för närvarande är delvis upplåten till bostad åt några av de i Laxå överliggande postkupertjänstemännen, bleve för annat ändamål upptagen, svårighet möjligen komme att möta för samtliga bemålde tjänstemän att skaffa sig bostad å sagda plats."*

Det skulle gå ytterligare 17 år innan lokalfrågan kunde lösas i Laxå på ett tillfredsställande sätt. Med Öfverström som ansvarig måste post och järnväg samsas under samma tak till och med september 1901. Laxå tomt- och byggnadsaktiebolag uppförde i närheten av järnvägsstationen ett hus som förhyrdes av postverket för en tid av tio år. I detta uppläts bostäder åt de resande posttjänstemän, som låg över i Laxå mellan turerna. Samtidigt pågick uppförandet på samma tomt av ännu en byggnad, som skulle inrymma postkontor och bostad för postmästaren. Den blev emellertid inte färdig förrän på hösten.

Den 1 oktober 1901 kunde den utnämnde postmästaren Karl Emil Kjörling börja sin verksamhet. Han följdes 1905 av Georg Wilhelm Fant och efter denne svarade en lång rad chefer för postverksamheten i Laxå tills postkontoret i nya lokaler mötte den moderna efterkrigstiden med ändring av förvaltningsområdena och 1990-talets divisionalisering. Postmästare Jonas Pilkvist fick ta över ansvaret för service till de drygt 2700 hushåll som har postadress Laxå.

1862-11-01--

## Finnerödja

När det mer än två sekler gamla postkontoret i Ramundeboda avvecklades den 31 oktober 1862, fick Laxå vara utan lokal postservice till förmån för Finnerödja. Där inrättades i stället ett förvaltningspostkontor den 1 november 1862. Men Laxå fick redan efter två månader komensation i form av en förenad post- och järnvägsstation. Denna öppnades, som framgår av föregående avsnitt, med 1863 års ingång och upphöjdes till förvaltningspostkontor den 1 december 1866, samtidigt som postkontoret i Finnerödja degraderades till en förenad post- och järnvägsstation. Nog var det turbulens även på den tiden. Hela området låg ju under flera år i stöpsleven innan man funnit de nya formerna efter tillkomsten av Västra Stambanan.

Chef för postkontoret i Finnerödja blev Johan Martin Malmgren enligt poststyrelsens utnämning den 4 september 1862. Han tjänstgjorde på annat håll och kunde inte hinna tillträda innan poststyrelsen utnämnde en annan chef, Carl Jonas Reinhold Elgenstierna. Denne förvaltade posten i Finnerödja fram till postkontorets degradering med december månads ingång 1866. Då tog han sitt pick och pack och flyttade till Laxå, där järnvägsstationen drogs in och ett förvaltningspostkontor etablerades.

I Finnerödja hade man gjort ett försök att få en poststation innan postkontoret fördes på tal. Vid den allmänna sockenstämman den 16 december 1860 åberopade man länsstyrelsens kungörelse nr 357 av den 19 november 1860 *"rörande inrättandet av ett nytt slag av poststationer"*. Enligt protokollet *"begärde socknens menighet enhälligt att genom protokollsutdrag måtte hos Konungens Befallningshavande anmälas det den önskade få en så*

beskaffad poststation inrättad å det alldeles invid allmänna landsvägen belägna skolhuset, och föreslogs till stationsföreståndare ordinarie skolläraren J Svenzon".

Länsstyrelsen i Mariestad kunde vid ärendets redovisning för poststyrelsen "icke undgå att anmärka, hurusom med avseende å den föreslagna stationens närbelägenhet till Ramundeboda postkontor och poststationen i Hova, behövligheten av densamma synes vara tvivel underkastad". Det blev ju inte heller någon åtgärd just då från poststyrelsens sida. Ett drygt år senare föranstaltades i stället om ett fullständigt postkontor, som nämnts i det föregående.

När postkontoret degraderades till en poststation den 1 december 1866, blev stinsen Christian Paco von Hårleman ansvarig för samhällets postservice. Efter hand som järnvägen bytte chefer på platsen, vilade detta ansvar på stationsföreståndarna, av vilka några var A A Bergman, Carl Edvard Theodor Lennström, Anders Gustafsson Friberg (1891-1903), J R Sandahl (1903-1907), Otto Isaksson (1907-1914), Johan Robert Magnus Knochenhauer (1915), Carl Ferdinand Holm (1915-1929), Johan Albin Herling (1929-1932), Gustaf Adolf Mörk (1932-1933) och Gustav Ivar Ohlin från 1933.

Den lokala rörelsen utvecklades gynnsamt och det gick inte i längden att ha post och järnväg sammanslagna. Poststationen upphöjdes till postexpedition den 1 april 1952. Med titeln stationsmästare fick bl a Greta Viktoria Eriksson och Erling Gösta Pilkvist därefter ansvara för servicen.

I takt med 1970- och 1980-talens omvälvande ändringar blev benämningen åter postkontor. Kerstin Aandahl fick ta över ansvaret för service till de drygt 750 hushåll som har postadress Finnerödja. Men framför allt utnyttjades betalningsservicen allt för litet och i projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad och blev ett av många i gruppen "post-i-butik".

1907-07-01--1989-08-31  
Namn Gårdsjö station t o m 1939-05-14

## Gårdsjö (station)

Det fanns en trafikstation i Gårdsjö utan postbetjäning. Företrädare för samhället gjorde framställning om sådan och lyckades få en poststation förenad med järnvägsstationen den 1 juli 1907. Bland dem som ansvarade för posten fanns Gustaf Robert Nitzén (1911-1920), J F Kjellström (1920), F Palm (1921-1924) och S J T Lindholm (1924-1928).

Post och järnväg skildes åt den 1 juli 1928 och Sven Ivar Johansson blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Efter hans död i november samma år tog Gunnar Oskar Söderholm över. Den 15 maj fick han byta ut sigill och datumstämpel m m, då suffixet "station" ströks från poststationens namn.

Suffixet hade ursprungligen använts för att motverka förväxling med poststationen Dala Gårdsjö. Nu kom man förbi detta genom att ändra denna poststations namn till Ingels.

Sven Ivar Vallenros efterträddes Söderholm i april 1941 Efter hans pensionering i maj 1966 var befattningen vakant tills poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring med december månads ingång 1967. Det postombud som kompletterade lantbrevbäringen blev så väl utnyttjat att det ersattes den 1 augusti 1974 av ett postställe (med större befogenheter) och tjänstemannaanställd deltidspersonal. Den 1 augusti 1989 blev emellertid sagan all även för detta lilla postkontor, som termen varit sedan 1986 års ingång.

1863-02-16-

## Älgarås

En handskreven förteckning från Statens Jernvägsbyggnader 1863 "å samtliga Statens jernvägar anställde Stations Inspektorer" visar att inom andra trafikdistriktet var A M Johansson stins i Älgarås. I samma förteckning uppgavs S M Nylander vara stins vid Stenstorps järnvägsstation. Förteckningen finns bilagd ett brev till poststyrelsen som daterats den 9 februari 1863, dvs sex dagar innan en generell överenskommelse om förening av post och järnväg trädde i kraft. Man bör därför utgå från att A M Johansson var den förste stinsen i Älgarås som fick ansvar för postgöromål, när poststationen öppnades den 16 februari 1863.

En förteckning 1868 i poststyrelsens cirkulär anger att Sven Mauritz Nylander var stins i Älgarås. Det är oklart om han efterträdde Johansson redan 1863 eller senare. Han följdes själv i början av 1870-talet av K P Arnoldson och Frans Erik Callerström i nu nämnd ordning. Den sistnämnde avlöstes i oktober 1897 av Richard Magnus Elfman, som var kvar till och med 1909. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Älgarås: Axel Leopold Lagerberg (1910-1924), Fritz Hjalmar Johansson (1924-1927), C G Hessel (1927-1931), H F B Hackberg (1932-1940), Gustaf Julius Augustsson (1940-1944) och Karl Gustav Malmberg (1944-1947).

Post och järnväg skildes åt den 15 december 1947 (diarienummer 1b 1947:2003). Efter en tid under vikariers ledning fick Paul Eriksson överta poststationen. Han hade varit poststationsföreståndare i Närkes Täby sedan maj 1945 och fick efter flyttningen uppleva sådan utveckling att poststationen kunde höjas till postexpedition den 1 oktober 1951. Doris Jemnemo tog över chefskapet och fick bland annat köra den sista postkärren från järnvägsstationen till postlokalen den 11 maj 1958. Den omorganisation som av många postanställda kallades majrevolutionen, innebar nämligen att postverket gick över från tågtransporter till landsvägstransporter i stor omfattning. Till Älgårås kom posten från och med måndagen den 13 maj 1968 med bil från Hova.

I november 1970 flyttade postexpeditionen till nyinredda lokaler i gamla konsumhuset med väsentligt förbättrad miljö för personalen. 1977 års generella omorganisation medförde att postexpeditionen benämndes postkontor. Postutdelningen har ändrats att utgå från Töreboda. Från ekonomisk synpunkt var utvecklingen inte tillräckligt stor och i projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad till ICA och ingår nu i gruppen "post-i-butik"

Ej poststation

## Slätte

I Slätte, mellan Älgårås' och Töreboda järnvägsstationer, försökte man vid ett flertal tillfällen få en poststation men utan att lyckas. I ett brev till poststyrelsen den 23 november 1916 föreslog sålunda J A Wollers att en poststation skulle inrättas där och tillade:

*"Lantbrevbäringsturen från Töreboda till Slätte bör sedan kunna indragas och ävenledes brevbäringsturen från Älgårås förkortas, då byarna Björkulla och Bålered själva kunna hämta sin post vid Slätte; ävenledes kan byarna Glumsered och Skringingarud med fördel hämta sin post därstädes."*

Tf postmästare Sven Röding i Töreboda anförde emellertid i sitt yttrande den 13 januari 1917 att Slätte järnvägsstation var belägen "i en uthuggning i skogen" och att platsen och närmaste trakten var obetydligt bebyggd. Han hade också funnit att det inte fanns något allmänt önskemål om en poststation i Slätte. Därför och med egen kännedom om förhållandena avstyrkte kronolänsmannen liksom postdirektionen i Göteborg. Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 6 juni 1917 att framställningen inte borde bifallas.

Det blev också negativt resultat för en framställning i juni 1925 av ett antal representanter för Slätte. Den gången tillstyrkte ändå postmästare M Juhle i Töreboda med motiveringen att *"inrättandet av en poststation i Slätte skulle komma att fylla ett i orten länge känt behov och omkostnaderna för poststationens skötsel torde bliva tämligen minimala"*. Postdirektionen ansåg nu att de som bodde vid hållplatsen var tillgodosedda med regelbunden postförbindelse, då de stod i förbindelse med postkontoret i Töreboda genom en lösväska, som sändes med tågen. Någon poststation i Slätte kom inte till stånd. Däremot lyckades man få ett postombud i Slätte redan 1930. Det fanns kvar till 1964 års utgång.

1859-11-21--

## Töreboda

Genom ett regeringsbeslut den 16 september 1859 öppnades ett postkontor i Töreboda den 21 november 1859. Det var denna gång inte fråga om ett kungligt brev enligt praxis, utan poststyrelsen fick beslutet genom en **note**, undertecknad av Gripenstedt. Det nya postkontorets förste chef blev Mauritz Hoffman, som vid 20 års ålder hade antagits till eo postexpeditör 1846. Han hade mer än 13 års erfarenhet av postarbete innan han fick denna cheftjänst, men troligen var den ganska annorlunda än de arbetsuppgifter han tidigare haft. Postkontoret kom till som en av många *"förberedande åtgärder för en mera omfattande postbefordring å Statens västra järnbana"*. Gripenstedts note var en förhandsinormation intill dess ett kungligt brev han utfärdas.

Det var en stor nyhet som infördes i anslutning till att postkontoret i Töreboda inrättades. Landet fick sin första postkupé. Den gick i ett tågsätt mellan Göteborg och Töreboda en gång dagligen i vardera riktningen. De postkontor som berördes direkt genom introduktionen av en postkupé låg i Göteborg, Alingsås, Falköping, Skövde och Töreboda.

# C i r k u l ä r

## till samtliga Postförvaltare i Riket.

**K**ongl. General-Post-Styrelsen får härigenom till kännedom och efterrättelse meddela:

1:o att sednast vid utgången af innevarande månad kommer vid Töreboda Jernvägsstation, inom Skaraborgs län vid Götha kanal, att öppnas en ny Post- och Paket-Expedition, under namn af *Töreboda Post-Expedition*;

2:o att från den dag, som framdeles skall tillkännagifvas, samt så länge ångbåtsfarten är inställd, kommer en regulier passagerare- och paket-befordring att genom Kongl. Postverkets försorg underhållas 2:ne gånger i veckan fram och åter mellan Götheborg och Helsingborg öfver Kongsbacka, Warberg, Falkenberg, Halmstad, Laholm och Engelholm, samt mellan Örebro och Töreboda öfver Ramundeboda;

att till berörde befordringsanstalt komma att användas vagnar med 2:ne täckta och en öppen passagerare-plats; att turerne för dessa befordrings-anstalter sättas i samband med Jernbanstågen mellan Götheborg och Töreboda samt Örebro och Arboga, äfvensom med den af enskildt bolag underhållna Diligensinrättning mellan Stockholm och Arboga, öfver Enköping, Westerås och Köping, hvarigenom tillfälle beredes till fortkomst för resande och paketer mellan Stockholm, Örebro, Götheborg och Helsingborg;

att passagerare-biljetter likväl måste särskildt uttagas och betalas: för resor med nämnde Diligensinrättning hos Diligensbolagets Kommissionärer; för resor å Jernbanorna vid jernvägsstationerne; och för resor med Postverkets paketvagnar vid Paketpostkontoren å linierne Örebro—Töreboda eller Götheborg—Helsingborg;

Detta är första sidan i det cirkulär som kungjorde att ett postkontor skulle öppnas i Töreboda samt att vissa förändringar skulle vidtas med postföringen och vissa diligensturer för att de skulle anpassas till tågtiderna. Samtidigt öppnades vårt lands första postkupé med under tågets gång arbetande personal.

I informationen till postförvaltarna, daterad samma dag som postkontoret i Töreboda öppnades, hette det bland annat

*"att den uti sådan Postexpedition tjänstgörande Expeditören skall tillhöra, att, förutom de till befordran på järnvägen avlämnade poster från Göteborg, Töreboda och de övriga postkontor, som av järnbanan beröras, expediera de brev, som korrespondenter inlägga uti de vid järnbanestationerna befintliga samt å postkupén anbragta brevlådor"*.

*att i dessa brevlådor ej få inläggas andra än orekommenderade brev, vilka för att vinna befordran till adressorten, böra vara behörigen frankerade med frimärken, då de äro ställda till sådana utrikes orter, dit frankeringsfrihet ej äger rum, eller till inrikes ort, dit järnbanetåget ej framgår"*.

Postmästaren i Töreboda expedierade post i lösväskor till kunder inom sitt förvaltningsområde, däribland lösväskor till personer i Hova och Moholm. Dessa gav honom en årlig extrainkomst på ca 50 riksdaler. I Hova öppnades en poststation den 15 februari 1861 och i Moholm en sådan den 1 oktober 1861. Detta var också ett led i förbättrad postservice i anslutning till stambanans framväxt. Nu behövdes inte lösväskorna längre i Hova och Moholm, eftersom postkunderna där hade fått egna poststationer.

Något annat som inkräktade på inkomsterna för postmästaren i Töreboda var bortfallet av diligensen mellan Töreboda och Örebro, när den ersattes med ånghästar på skena. Den diligensen hade medfört 820 riksdaler i extrainkomst för postmästare Hoffman under 1861. Dessutom hade han mist inkomsten för två lösväskor på postföringslinjen mellan Töreboda och Kristinehamn. Men hans göromål hade inte minskat i motsvarande grad.

I ett brev till poststyrelsen den 26 november 1862 skrev han att göromålen hade *"tvärtom i ej obetydlig mån ökats, vilket synes genom här förda brevprotokollen, vilka för varje dag upptaga långt flera kartnummer än förr, och de avgående rekommenderade brevens antal har på senare månaderna nära fördubblats"*.

Avslutningsvis konstaterade Hoffman i sitt brev att han "genom de nya poststationerna, järnvägens utsträckning, postlinjers indragning m m förlorat i sportlerinkomster 900 riksdaler riksmünt årligen". Hans hemställan "i djupaste ödmjukhet" att få skälig ersättning av postmedel för förlusten förklingade emellertid ohörd, när brevet föredrogs i poststyrelsen den 27 november 1862.

Töreboda postkontor hade efter järnvägens tillkomst i huvudsak lokal betydelse men fick ändå vara kvar en hel tioårsperiod. Det drogs in den 30 september 1871 på grund av ett regeringsbeslut.

I stället inrättades en poststation med kommissionären Johan Lundin som föreståndare. Mauritz Hoffman fick flytta till Smedjebacken, där han var postmästare i tio år, innan han befordrades till postmästarbefattningen i Borås 1881.

Poststationsföreståndare Lundins årsarvode blev 600 kr, varav 200 kr avsåg ersättning för tjänstgöring under natt. Det tillkom när man hade börjat använda nattåg för postbefordran. Lundin hyrde då en lokal i närheten av järnvägsstationen och ångbåtsbryggan, sedan det inte längre var möjligt för honom att ha postlokalen inhyst i stationshuset. Lokalen måste utrymmas för att det ökande antalet järnvägstjänstemännen skulle få arbetsutrymmen.

I april 1876 begärde Lundin hyresbidrag från posten och i det sammanhanget undersöktes möjligheterna att förena post och järnväg. Från styrelsen för statens järnvägstrafik uppgavs att hinder inte mötte för stationsinspektorn att överta poststationsföreståndarebefattningen. Postinspektören i Göteborg motsatte sig emellertid detta *"med avseende fäst på den vid Töreboda ganska betydliga korrespondensen"*.

Detta hindrade inte att samme postinspektör drygt 13 år senare föreslog att poststationen i Töreboda skulle förenas med järnvägen. Ansvaret för järnvägsstationen hade överförts på en ny stins, som bedömdes ha förutsättningar att uppehålla båda befattningarna.

En förening kom sålunda till stånd i februari 1891, när stationsinspektör Carl Edvard Theodor Lennström tog hand om bl a datumstämpel och sigill och därmed också ansvaret för posten. Detta överflyttades i augusti 1899 på hans efterträdare, stinsen Johan Emil Strandberg som dock inte fick sköta posten så länge.

Den 1 oktober 1900 ersattes poststationen med ett fullständigt postkontor. Affärs- och fabriksverksamheten i Töreboda hade utvecklats så starkt, att en poststationsföreståndare med mycket begränsade befogenheter inte kunde sköta postsysslan i så hög grad som kvalificerade kunder hade rätt att fordra. Det framgick av poststyrelsens framställning till Kungl.Maj:t, som utfärdade ett brev den 3 november 1899 om förändringen. För Strandberg innebar förlusten av poststationen inte så mycket mera än eventuellt förlorad status, för postgöromålem hade fullgjorts av ett biträde, som nu blev entledigat.

Det hade långt tidigare förts på tal att byta ut poststationen mot ett fullständigt postkontor. Representanter för Björkängs socken och Töreboda stationssamhälle begärde på sommaren 1885 hos poststyrelsen att få denna förändring.

Som skäl anförde petitionärerna samhällets folkmängd, 652 personer, 26 handlare och åtskilliga industrier. Bland nackdelarna med en poststation med begränsade befogenheter framhölls att poststationen bara hade öppet 4 timmar om dagen och inte behandlade postanvisningar på högre belopp än 50 kronor. Postinspektören i Göteborg såg inte något hinder i att öka öppethållandetiden till sex timmar per dag men för postanvisningar tyckte han det räckte med 50 kr. På hans avstyrkan ansåg poststyrelsen att framställningen inte borde föranleda till någon åtgärd. En bidragande orsak till "avslaget" torde ha varit den förhållandevis ringa uppbörden. I Töreboda hade under 1884 sålts frimärken för 3776 kr, vilket jämfördes med uppbörden vid poststationen i Bjärsjölagård, 3807 kr samma år. Där hade funnits ett postkontor under tiden 1 maj 1866 - 14 augusti 1869 och trots den relativt höga frimärksförsäljningen räckte det nu med en poststation.

Utbytet av den förenade poststationen i Töreboda mot ett fullständigt förvaltningspostkontor ägde rum vid oktober månads ingång 1900. Till postmästare utnämndes Erik Eriksson. Han fick ett dussintal efterträdare innan postkontoret i anslutning till centraliseringssträvandena efter andra världskriget byttes ut mot en postexpedition. Den beteckningen hade införts 1920 för ett mellanting mellan postkontor och poststationer. För de lokala kunderna betydde det inte någon förändring, men postexpeditioner hade inte några egna förvaltningsområden med underlydande poststationer. Deras chefer kallades stationsmästare, något som ändrades till postmästare 1977, samtidigt som en ny vokabulär medförde att postexpeditionerna kallades postkontor. Med ansvar för service till närmare 4000 hushåll fick postmästare Gösta Öberg överta postkontoret i Töreboda.

1875-01-01--1976-10-30

## Fågre

I den del av 1946 års posttidtabell för sträckan Laxå-Göteborg, som återges förminskad på vidstående sida, finns beteckningen "(ej f)" efter Fågre. Det innebär att poststationen inte var förenad med järnvägsstationen. Jag vill ändå kort beröra den här.

I Walla gästgivaregård öppnades den 1 januari 1875 en poststation med namnet Fågred. Det var då inte tal om att förlägga poststationen intill järnvägen. Frågan förefaller inte ha blivit prövad när en järnvägsstation senare kom till stånd.

Till föreståndare för lantpoststationen utsågs lanthandlaren John Adebahr med 150 kr i årsarvode. Hans framställning den 3 juli 1875 om att få detta höjt till 250 kr tillstyrktes av postmästaren i Moholm, men poststyrelsen meddelade i ett brev till postmästaren den 26 juli, att framställningen inte kunde tas upp till prövning, eftersom det fanns ett gällande kontrakt.

Uppenbarligen vågade Adebahr inte säga upp kontraktet i rädsla för att han inte skulle få något nytt, om en annan sökande anmälde sig till den då ledigblivna tjänsten.

Den 3 november 1875 skrev poststationsföreståndaren i Karlslund att han ansåg att poststationen i Fågred borde dras in. Vid den följande skriftväxlingen uppgav Adebahr att det fanns tre tjänstebrevsberättigade personer inom poststationens område, vilka alla hade 3/4 mils avstånd till Moholm, där det funnits ett förvaltningspostkontor sedan 1864 efter indragning av järnvägspoststationen. Frimärksförsäljningen var emellertid så pass hög i Fågred att det inte blev anledning att dra in poststationen.

På nyårsdagen 1878 daterade John Adebahr ett brev till poststyrelsen i vilket han anhöll att bli befriad från sitt kontrakt. På uppmaning av korrespondenterna återkallade han uppsägningen i ett nytt brev den 29 januari 1878. Han blev kvar med oförändrat arvode 150 kr per år. Han fick detta från 1913 års ingång höjt till 200 kr och hade dessutom dessförinnan fått ett årligt tilläggsanslag på 100 kr.

Den 1 oktober 1919 övertog änkefru Ellen Dorothea Johansson poststationen med ett till 300 kr höjt årsarvode vilket i praktiken innebar att Adebahrs personliga tilläggsarvode var inbakat. Vid 70 års ålder överlämnade hon poststationen den 1 juli 1958 till Margit Löfnertz. Hon fick uppleva att poststationen drogs in den 30 oktober 1976. Lantbrevbäringslinjen anknöts till posten i Töreboda.

Stockholm	12.20	12.20	17.33	—	22.00	20.35	22.30	—	a5.52	a5.55					
Laxå 13, 15	7.20	tp 7.20	12.08	16.44	16.44	—	—	t Hlsb	22.26	(1.05)	a2.28				
Finnerödja	*7.09	tp *	11.56	*	—	—	—	—	22.13	—	(2.10)				
Gårdsjö	*7.01	—	11.47	—	—	—	—	—	22.05	—	(2.08)				
Gårdsjö (ej f) 108	6.59	tp 6.59	11.43	16.15	—	—	—	—	22.01	—	—				
Algarås	*6.51	tp *	11.35	*	—	—	—	—	21.53	—	—				
Töreboda	*6.38	6.38	11.20	15.43	—	—	—	—	21.34	—	—				
Fågre (ej f)	—	—	11.10	—	—	—	—	—	21.27	—	—				
Moholm	*6.25	—	11.06	15.26	—	—	—	—	21.22	—	—				
Moholm (B) 114	6.22	6.22	11.01	15.23	—	—	—	—	21.19	—	—				
Tidan (ej f)	*6.16	*	10.53	*	—	—	—	—	21.14	—	—				
Våring	*6.08	*	10.45	*	—	—	—	—	21.06	—	—				
Ulvåker (ej f)	—	—	10.39	—	—	—	—	—	21.00	—	—				
Skövde	5.53	5.53	10.27	14.50	14.50	—	—	—	20.43	23.36	1.16				
Skövde 112, 117	5.44	5.44	9.57	14.33	14.33	16.06	—	—	20.33	[23.14]	a1.09				
Skultorp	*5.38	tp *	9.50	*	—	—	—	—	20.26	—	—				
Stenstorp	*5.28	—	9.39	—	14.15	—	—	—	20.15	—	—				
Stenstorp (7) 112, 118	5.23	5.23	9.36	14.09	14.09	—	—	—	20.09	—	—				
Vaitorp	—	—	9.30	—	—	—	—	—	20.03	—	—				
Falköping (C)	5.09	5.09	9.20	13.53	13.53	—	—	—	19.52	22.50	0.45				
	Tåg 128	Tåg 128		124	Tåg				688	Tåg					
	Ej dehd Pkp 57	Dehd Fk		MOP	tp				Bri Hd						
Falköping (C) 16, 126	4.46	4.46	9.10	13.20	—	—	—	—	16.49	19.30	22.24	a0.29			
Odensberg	—	—	9.02	—	—	—	—	—	—	19.21	—	—			
Floby (?)	—	—	8.55	—	—	—	—	—	—	19.13	—	—			
Källeryd	—	—	8.48	—	—	—	—	—	—	19.03	—	—			
Fåglavik	—	—	8.42	—	—	—	—	—	—	18.57	—	—			
Herrljunga	4.13	—	8.35	12.44	—	—	—	—	16.20	18.50	21.58	p0.01			
Herrljunga 107, 123	4.05	—	8.25	12.28	—	—	—	—	16.15	18.38	[21.43]	a*)23.50			
Remmedal	—	—	8.20	—	—	—	—	—	—	18.31	—	—			
Vårgårda (B)	—	—	8.13	—	—	—	—	—	—	18.24	—	—			
Lagmansholm	—	—	8.05	—	—	—	—	—	—	18.11	—	—			
Torp	—	—	7.54	—	—	—	—	—	—	18.04	—	—			
Alingsås	—	—	7.48	11.46	—	—	—	—	—	17.57	21.07	vi23.24			
Alingsås	—	—	7.46	11.43	—	15.20	15.34	—	—	17.53	[20.53]	vi23.21			
Västra Bodarne (ej f)	—	—	7.38	—	—	*	*	—	—	—	—	—			
Norsesund (ej f)	—	—	7.34	—	—	*	*	—	—	—	—	—			
Floda (ej f)	—	—	7.26	14.06	—	—	—	—	—	—	—	—			
Stenkullen (ej f)	—	—	7.20	—	—	*	*	—	—	—	—	—			
Lerum (?)	—	—	7.15	—	—	*	*	—	—	—	—	—			
Aspen	—	—	—	7.47	—	*	*	—	—	—	—	—			
(Jonsered 1	—	—	—	Hd *	—	*	*	—	—	—	—	—			
(Jonsered 2 (lvp) ..)	—	—	6.49	—	—	*	*	—	—	—	—	—			
Partille (B)	—	—	—	*	—	*	*	—	—	—	—	—			
Sävedalen (9)	—	—	—	*	—	*	*	—	—	15.50	—	—			
(Göteborg (C) 12, 1	3.03	3.03	6.25	6.55	7.20	11.04	13.25	14.20	14.28	14.33	15.10	15.40	17.15	p 20.14	p 22.45
	Tåg 128	Tåg 128	Tåg 1076	Tåg 122	Tåg 1042	Tåg 124	Tåg 1070	Tåg 40	Tåg 1050	Tåg 1034	Tåg 10	Tåg 688	Tåg 4048	Tåg 4	
	Tp	Ej dehd Bri	Fk V	Pkp 16	Fk	Bri V	Vthd Tp	3/4-4/9 Vthd Tp	Tåg dthd V ej Tp	V	Fk V	Pkp 201	Pkp 87 <sup>3)</sup>	Pkp 8	
Malmö	(V 21.29 Hd 22.00)	V 21.29 Hd 22.00	V 21.29 Hd 22.00	V 21.29 Hd 22.00	—	—	7.55	7.55	7.55	—	—	7.55	—	bri V 11.58	—

1) Vanl. pak endast till egen linje samt i slutna transittkollin i mån av utrymme. Asspak utan inskränkning.

2) Pkp avlämnar ej värdepost.

3) Med pkp befordras post avsedd för pkp 90 upp (tab. 15) utan inskränkning. I övrigt befordras med pkp endast värdepost i slutna kollin till och via Stockholm, vanlig post till och via pkp 88 upp (tab. 13) samt i mån av utrymme vanl. pak till och via Falköping.

4) Pkp avlämnar endast vanl. pak.

5) Vanl. pak endast i slutna transittkollin i mån av utrymme. Asspak utan inskränkning.

6) Pak endast från Göteborg i till postanstalter vid linjen Herrljunga—Varberg (tab. 123).

1861-10-01--

## Moholm

Som nämnts tidigare gick Nils Ericson så småningom med på att stationsinspektörerna fick bli poststationsföreståndare på villkor att de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen, så att järnvägens arbete inte försumrades. På hans eget förslag kunde stationsinspektörerna i bl a Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda och Osby antas till poststationsföreståndare. Förenade poststationer öppnades den 1 januari 1863 i Gnesta, Laxå och Floda.

På en plats hade man redan prövat möjligheten att ha en poststation vid järnvägen, nämligen i Moholm. Dit flyttades ju postkontoret i Wassbacken 1863, men en poststation fanns redan, vilken drogs in i samband med att postkontoret öppnades. Om poststationens tillkomst kan man i korthet berätta följande.

Landskansliet i Skaraborgs län hade i en kungörelse den 19 november 1860 erinrat om ett regeringsbeslut i mars samma år om att poststationer fick inrättas som "speditionskontor" åt redan befintliga postkontor och postexpeditioner. De sistnämnda var postkontor i de fyra lägsta klasserna, vars chefer kallades postexpeditörer. Från 1882 blev beteckningen postkontor gemensam för båda slagen. Landskansliets kungörelse baserades på informationer (eller kanske t o m påminnelser) från generalpoststyrelsen. Kungörelsen ledde till att flera församlingar begärde att få komma i åtnjutande av förmånen att ha en egen poststation.

Vid den allmänna sockenstämman i Hjälstads församling den 16 december 1860 beslöt man att begära en poststation inom socknen. Den framställningen fick vind i seglen som man säger. Det var också snudd vid att den önskade poststationen hade förenats med järnvägen. Två kandidater fanns till föreståndareplatsen, F A Styrländer samt G D Ehrengrenat. Den sistnämnde var stationsinspektor och för honom gällde Nils Ericsons villkor "*såvida denna nya befattning får förenas med den som han redan innehar vid Moholms järnvägsstation*". Detta gick inte för sig i detta fall.

Styrländer blev därför föreståndare när poststationen öppnades den 1 oktober 1861. Han ägde, som det står i handlingarna, "bostad inom stationens område" och det var i bostaden han betjänade postkunderna. Han skötte sitt värv väl och ett antal av samhällets invånare begärde av poststyrelsen i december 1863 att han skulle få fortsätta att sköta posten efter årsskiftet. Då skulle Moholm få ett förvaltningspostkontor i stället för poststationen.

Till moholmbornas önskan kunde poststyrelsen inte ta någon hänsyn, för bakom förändringen fanns ett kungligt beslut som stadgade att postkontoret i Wassbacken skulle flyttas till Moholm. Efterträdaren till Erik Gustaf Sundström i Wassbacken var Carl Victor Särnblad som alltså fick etablera sig i Moholm med 1863 års ingång. Nu var Styrländers tid som poststationsföreståndare slut. Postkontoret inreddes i en byggnad intill järnvägshotellet.

Carl Victor Särnblad fick avsked 1872 och följdes av Johan Adolf Strömberg, som blev postmästare i Enköping 1887. Därefter fanns följande chefer under den tid då förvaltningspostkontoret fanns kvar i Moholm: Christian Casten Göthe Sjöbohm (1887-1903), Johan Petter Wilhelm Weström (1903-1910), Vilhelm Albert Petzold (1910-1915) och Carl Edvard Erixson (1915-1929).

Från och med oktober 1929 byttes postkontoret i Moholm ut mot en postexpedition "av nyare slaget". Utan något förvaltningsområde men med redovisningsskyldighet direkt till poststyrelsen blev då Alma Maria Bogren chef för postexpeditionen. Hennes titel var *stationsmästare*. Hennes sentida efterträdare har fått uppleva ny terminologi. Hennes arbetsplats kallades sålunda postkontor från 1977 i en helt annan betydelse än den ursprungliga. Ansvar för service till drygt 900 hushåll med postadress Moholm vilade på postmästaren där, en titel som från 1977 tillfördes de flesta platschefer vid postkontor med kundbetjäning, oavsett postkontorens storlek. Minskat utnyttjande, framför allt av postkontorets betalningstjänster, fick till följd att posten lämnades ut på entreprenad den 15 november 1996.

Lantpoststation i Lunne 1875-01-01--1875-11-30  
Järnvägspoststation 1875-12-01-1952-09-30  
Sedan åter lantpoststation(-kontor)

## Tidan

I ett brev till poststyrelsen den 28 september 1875 anmälde styrelsen för Statens järnvägstrafik, att Tidans station skulle öppnas den 4 oktober 1875. Detta fick till följd att poststyrelsen beslöt dra in den närliggande lantpoststationen med namnet Lunne liksom postlinjen dit från Moholm med december månads ingång 1875.

I stället öppnades den 1 december 1875 en förenad post- och järnvägsstation i Tidän, till en början med Anders Gustafsson Friberg som föreståndare. Hans ordinarie efterträdare blev järnvägsbefäl Salomon Gummesson Sjöberg (1892-1900), Carl Otto Caspers-

son (1900-1913), Per Gustaf Johansson (1913-1920), A Pson Bergman (1920-1929), August Gerhard Boheman (1929-1932), Johan Albin Lindmark (1932) och Karl Fredrik Schultzberg (1932-1952).

Poststationen skildes från järnvägen och höjdes till postexpedition den 1 oktober 1952. Martin Petrus Larsson blev chef med titeln stationsmästare, följd av Britta Larsson. Hon fick vara med om 1970-talets nydaning med bl a ändrad terminologi. Postexpeditionen kallades lokalpostkontor 1977 med förleden lokal struken vid 1986 års ingång. Postkontoret flyttade 1988 in i moderna lokaler invid den nybyggda ICA-butiken.

Det blev en uppmärksam ändring i samhället med landshövding Lennart Orehag som invigningsförrättare till vikarierande postmästare Eva Olssons glädje. Drygt 800 hushåll betjänas av postkontoret.

## Väring

1863-02-16

Stationsinspektör Lars Gustaf Kling var chef vid järnvägsstationen i Väring, när det generella avtalet mellan post och järnväg om förenade stationer trädde i kraft den 16 februari 1863. Därmed blev han från den dagen också ansvarig för postgöromålen. Han var redan då 69 år gammal, men det hindrade honom inte från fortsatt aktiv verksamhet. Han hade fyllt 75 när Hjalmar Holmström tog över befattningen under en kortare period innan nästa ordinarie befäl, Axel Oscar Bergman trädde till i början av 1870-talet.

I maj 1887 tog stationsinspektör Frans Gustaf Löfström över ansvaret för posten i Väring, följd i december 1903 av August Johansson. En annan Johansson med förnamnen Johan Erik flyttade från Jämtland till Väring i november 1918 efter elva år i Kälarne och nära fem år i Gevsjön på motsvarande befattningar. Efter blott tre år lämnade han över till C V E Schang i oktober 1921.

Sedan denne tjänstgjort där i nära nog tolv år ansvarade följande järnvägsmän för posten i Väring: Gustaf Albert Ljungqvist (1933-1935), Axel Gideon Lundgren (1935-1940), Carl August Segell (1940-1946), Oskar Gustaf Adolf Blohm (1946-1948), Emil Fridolf Natanael Elving (1948-1950), Gustaf Adolf Walfrid Gustafson (1951-1962) och Erich Viktor Nylander (1962-1964). Vikarien S G E Sandström höll fanan högt i februari och mars 1964 tills poststationen kunde bytas ut mot en postexpedition den 1 april 1964.

Därmed skildes den från järnvägen. Ingrid Gunborg Stiernborg blev chef för postexpeditionen. Med ny terminologi blev det ett (lokal)postkontor av postexpeditionen 1977 resp 1986, varifrån ca 800 hushåll betjänas.

Poststationen ej förenad med järnvägsstationen  
Namn Ulvången 1913-02-01--1914-07-31  
Namn Ulvåker 1914-08-01--1972-06-30

## Ulvåker

I ett brev till poststyrelsen den 8 juni 1912 begärde företrädare för Ulvången och Väring att få en poststation i Ulvångens hållplats. Poststationsföreståndaren i Väring och postmästaren i Skövde tillstyrkte bifall vid den följande utredningen.

I sin redovisning till poststyrelsen den 13 november 1912 framhöll tf postdirektör Erik Lanng i Göteborg, att hållplatsen anlätades i stor utsträckning av ortsbefolkningen vid järnvägsresor med en försäljning av upp till 1000 biljetter på en enda månad. Av de förväntade kunderna vid en blivande poststation hämtade några sin post i handelsboden Broholm vid lantbrevbäringslinjen Väring-Locketorp, medan andra fick sin post av lantbrevbäraren på linjen Frösve - Sörbylund och de övriga anlätade handelsboden vid Ulvångens hållplats.

Poststyrelsen beslöt att öppna en poststation vid Ulvången men inte förenad med järnvägen. Poststationen förlades till handelsboden, där Carl Wilhelm Holmén blev föreståndare. Lantbrevbäringen på linjen Frösve-Sörbylund drogs in. Ändringen genomfördes med februari månads ingång 1913. Redan den 1 augusti 1914 ändrades poststationens namn till **Ulvåker**.

När Holmén drog sig tillbaka den 1 oktober 1947 med årligt understöd, som den dåvarande "pensionsförmånen" kallades, efterträddes han av dottern Hedvig Margareta Holmén. Hon fick uppleva poststationens indragning den 1 juli 1972.

Ca 1645--

## Skövde

Skövde tillhörde den förhållandevis långa raden av förvaltningspostkontor längs västra stambanan och tjänsterna där var aldrig förenade med järnvägsgöromål. Postkontoret lämnas därhän i detta sammanhang.



## Skultorp

Skultorp fick så småningom en järnvägsstation. I denna öppnades en poststation den 1 april 1877. Samtidigt inrättades gångpost däriifrån till Häggum, varigenom kärreposten på linjen Dala-Broddetorp kunde dras in.

I Skultorp blev järnvägens stationsmästare Frans Johan Överström ansvarig för posten med 180 kr i arvode för denna del av arbetsinsatsen. Han följdes av A V Carlsson och Anders Gustaf Hellström, innan Otto Bergkvist tog över i januari 1907. När denne fick förflyttning till Mosås 1910, blev Johan Alfred Johansson ansvarig. Därefter hade följande järnvägsmän denna uppgift: Johan Albin Herling (1919-1930), Oskar Edvin Hernqvist (1930-1940), Anselm Konrad Ferdinand Skulander (1941-1944), Anders Ivan Orsén (1944-1946) och Natanael E Olofsson (1946-1949).

Post och järnväg skildes åt den 1 april 1949 och poststationen flyttades till en fastighet 400 meter från järnvägsstationen. Sven Arne Richardsson, som varit lantbrevbärare i Gudhem, blev nu föreståndare för lantpoststationen. Trafiken ökade så mycket att den höjdes till postexpedition från och med oktober 1947 och Richardsson fick titeln stationsmästare. Han fick byta datumstämpel och sigill och skaffa nya nummeretiketter, för postexpeditionens namn ändrades till **Skövde 5** den 13 maj 1968.

Detta ojämna datum hänger samman med den genomgripande ändring som synkroniserades med postens övergång söndagen den 12 maj 1968 till en ny transport- och sorteringsorganisation. Den förut inrättade brevbäringen inom Skultorp och lantbrevbäringslinjerna där ändrades samtidigt att utgå från Skövde 1.

1970- och 1980-talets omorganisationer medförde bl a ny terminologi, vilket har kort berörts i tidigare avsnitt, År 1977 började posten i Skultorp sålunda kallas lokalpostkontor (från 1986 enbart postkontor). Där fick Monica Knutsson ta över ansvaret för servicen. I april 1991 inrättades i Skultorp en depå för postutdelning. Däriifrån delade sex brevbärare ut post till adressater i Skultorp och Hentorp. Det var ett led i postens dåvarande strävan att inrätta små enheter som arbetar självständigt. Med lagförman Göran Åkesson som ansvarig tog depån hand om personalgöromål, ordnade vikarier och buntutkörning samt hade viss marknadskontakt med kunderna. Efter ytterligare förändringar lämnades postkontoret i Skultorp på entreprenad den 14 oktober 1996 enligt projekt "Nät 92" och ingår därmed i gruppen "post-i-butik".

## Stenstorp

1863-02-16--

Handlanden Frans Edvard Lindqvister, som bodde i Skövde, fick efter ansökan bli föreståndare för den poststation som öppnades i Stenstorp den 16 februari 1863. Den ansvarige stationsinspektorn S M Nylander behövde sålunda inte bry sig med posten.

Det fick däremot hans efterträdare Carl Johan Westerberg, för år 1865 förenades post och järnväg i Stenstorp. Hans förordnande upphörde efter första kvartalet 1876, eftersom ett regeringsbeslut innebar att postkontoret i Tidaholm skulle upphöra och ett postkontor i stället inrättas i Stenstorp. Som jag nämnt tidigare var denna form av postanstalter inte förenade med järnvägsstationer utom i några extrema undantag under begränsad tid.

Med titeln postexpeditör blev nu Johan Anton Lindqvister tillsatt som chef för postexpeditionen i Stenstorp. Han hade börjat sin yrkesbana som föreståndare för poststationen i Sörby 1862 och sedan blivit postmästare i Baltack 1866, flyttat till Tidaholm 1871 och med det postkontorets indragning transporterats till Stenstorp 1876. Lönevillkoren var ogynnsamma i Stenstorp och han sökte sig till ett mera "lönsamt" postkontor och utnämndes till postmästare i Skänninge den 1 juni 1877.

Hans efterträdare blev Nils Petter Jacobson, vars kantighet gentemot kunder och kolleger efter diverse konflikter ledde till att poststyrelsens i en skrivelse den 19 mars 1880 fann hans

*"förfarande vittna om bristande beredvillighet att visa korrespondent det tillmötesgående, som av postpersonalen bör i allmänhet kunna förväntas"* och förbehöll honom *"angelägenheten därav att, i vad på honom ankom, posttjänsten så handhaves, att den korresponderande allmänheten icke må finna anledning till klagomål av ifrågavarande eller liknande art"*.

Han fick transport till postmästarbefattningen i Kil 1883 och följdes av Carl Victor A:son Bratt (1883-1888). Innan postkontoret degraderades till postexpedition (av det "nyare slaget") den 1 april 1931, hann sju ordinarie postmästare svara för dess skötsel.

Ny terminologi medförde beteckningen (lokal)postkontor. Efterföljande "stationsmästare" och (från 1977) postmästare tog över ansvaret för service till drygt 1500 hushåll, men i projektet "Nät 92" har postkontoret lämnats på entreprenad den 1 oktober 1996.

1918-06-01--1964-09-30

## Valtorp

I Valtorps järnvägsstation öppnades en poststation den 1 juni 1918 (diarienummer 1 b 394/17). Sven Gabriel Lagerstedt, som lärt sig postgöromålen under vikariat i Kättilstorp, fick ta ansvar för posten i Valtorp med 1919 års ingång. Hans efterföljare blev följande ordinarie stationsföreståndare resp platsvakter i SJ:s tjänst: C J Carlqvist (1923-1927), Karl Axel Gustafsson (1927-1950), Folke Evald Syrén (1950-1955), Bo Sixten Nordgren (1957-1960 efter vakans under två år) och Emma Ulla Margareta Thorell (1960-1964). Poststationen ersattes med lantbrevbäring med oktober månads ingång 1964.

1875-01-01--1972-10-31

## Torbjörntorp

Den så småningom tillkomna hållplatsen i Torbjörntorp förenades inte med post. I samband med kronobrevbäringsreformen hade en lantpoststation öppnats vid Torbjörntorps kyrka med 1875 års ingång. Skolläraren Carl Ryberg antogs till föreståndare med 150 kr i årsarvode. Posten kom norrifrån den långa vägen från Broddetorps järnvägsstation vid linjen Lidköping-Skara-Stenstorp. Det var upprepade gånger bud om indragning av den tämligen obetydliga poststationen. För enbart järnvägsintresserade är den helt utan intresse. I posthistorisk skrift 66 har jag närmare berört turerna kring den.

Ca 1645--  
Namn Falköping 1 1945-01-01--

## Falköping

Verksamheten vid postkontoret i Falköping har inte varit föremål för någon form av förening med järnvägs-göromål, varför detta postkontor kan lämnas därhän i detta sammanhang. Däremot finns det anledning att beröra postanstalten Falköping-Ranten, åt vilken jag ger utrymme på nästa sida.

1863-02-16--1929-09-21

## Falköping-Ranten

Sedan Nils Ericson med sitt tidigare nämnda brev gett ett begränsat klartecken om förenade poststationer skrev poststyrelsen ett brev den 17 november 1862 till stationsinspektorn vid Falköping-Ranten C M Hedborg för att fråga om denne kunde åta sig att ansvara för posten. Han svarade bl a:

*"På grund av Chefens för Statens Järnvägar order av den 13 september och 18 november sistlidne år, stationsinspektör ej berättigas på eget ansvar emottaga postexpedition med mindre än att anskaffa lämpligt biträde härför, så anser jag mig ej emot det av Kungl.Generalpoststyrelsen bestämda arvode kunna åtaga mig post-stationsföreståndarebefattningen härstädes".*

Poststyrelsen skrev den 27 november 1862 till landshövdingen i Mariestad i ett försök att få en poststationsföreståndare i Ranten. Ur det brevet citerar jag följande:

*"Vid en och annan järnvägsstation har visat sig nödigt inrätta postanstalt även innan en allmänare utvidgning av järnvägspostförbindelserna kan åvägabringas. Särskilt är detta fallet med stationen Ranten, varest böra särskiljas de poster, som skola med Västra stambanan befordras till Alingsås eller Skövde från de försändelser som böra fortskaffas till Mullsjö, Jönköping mm, samt den post, som skall till kontoret i Falköping avlämnas.*

*Detta bestyr låter sig icke med bekvämlighet verkställas av postmästaren i sistnämnda stad i anseende till det ej obetydliga avståndet emellan denna och järnvägsstationen.*

*Då sålunda det för postbefordringens jämna och säkra gång är synnerlig vikt, att poststation må kunna i Ranten eller vid Falköpings järnvägsstation öppnas så snart som möjligt, men nuvarande järnvägsstationsinspektör därstädes C M Hedborg, vägrat att ett sådant uppdrag mottaga, får Kungl.Generalpoststyrelsen anhålla, att Konungens Befallningshavande ville så skyndsamt som möjligt är, låta efterhöra och därefter meddela, huruvida i närheten av järnvägsstationen icke finnes någon person, som är på en gång lämplig och villig att bliva poststationsföreståndare därstädes".*

Svaret från länsstyrelsen dröjde och när det äntligen kunde behandlas av poststyrelsen den 22 januari 1863, hade redan det allmänna beslutet tagits om poststationer vid alla statens järnvägsstationer med vissa undantag (sid 4, överst). Då det emellertid inte gick att övertala Hedborg, antogs efter ansökan vice auditören L Thure Sundeborg till föreståndare i Falköping-Ranten.

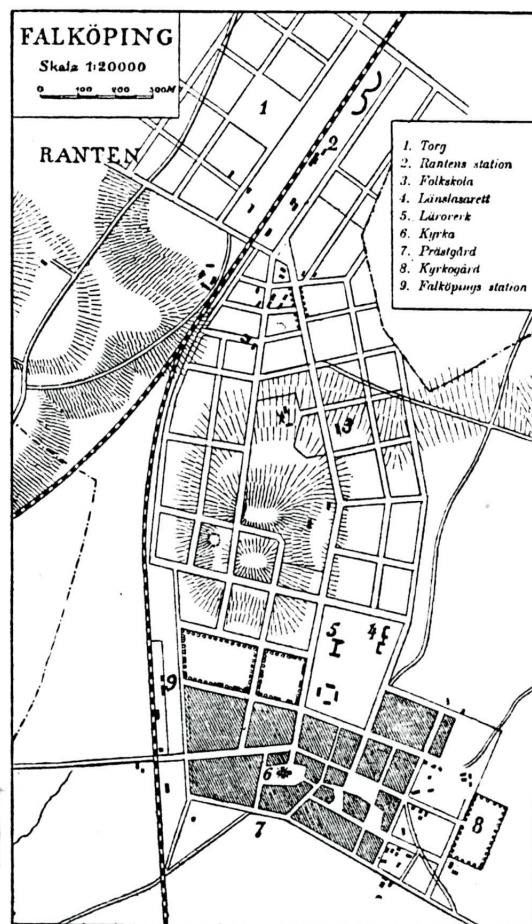
Han hade en gedigen meritförteckning men var nu i pensions-åldern och efterträddes den 1 februari 1864 av kontorsskrivaren vid Falköpings postkontor Pehr Conrad Fagerström. När stationsinspektor Hedborg slutade 1866, kunde man följa den allmänna överenskommelsen. Den tillträdande stationsinspektorn i Ranten, Josef Napoleon Lindhé antecknades sålunda som poststationsföreståndare.

Den 2 november 1876 uppläts en ny station, Falköpings stad, för allmän trafik. Någon poststation öppnades inte i denna, men viss omorganisation gjordes av transporter till och från det mer än två sekel gamla postkontoret i staden.

Kartbilden nedan ur Nordisk Familjeboks "Uggleupp-laga" markerar Rantens station (p.2), vilken efter utbyggnad av Mössebergsområdet blev centralstation.

Även efter att stationsinspektor Lindhé formellt tagit över ansvaret för Rantens poststation, förekom ytterligare "experiment" med den i jämförelse med andra järnvägs-poststationer ganska särpräglade poststationen. Under en tid var sålunda resepostexpeditören U Ericsson ansvarig för dess skötsel. Genom beslut i januari 1878 vilade ansvaret på stationsinspektor Gudmund Robert Wällgren. Detta behöll han tills poststationen drogs in med september månads utgång 1898.

Då inrättades i stället ett s k filialpostkontor. Det hade inte någon tjänst som var förenad med järnvägsgöröml.



## Odensberg

1893-03-01--1966-10-31

SJ:s trafikstation öppnades i Odensberg den 1 november 1962. Lektor August Bolinder m fl gjorde därefter en framställning om att få en poststation där, vilket poststyrelsen beviljade för tillämpning från den 1 mars 1893.

August Sahlin var då stationsförman och fick ta ansvaret för posten, följd i april 1902 under en kort period av Bror Frithjof Valdemar Grönberg. Sahlin återkom redan den 1 juni 1902 och blev arbetsplatsen trogen till 70 års ålder. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för postservice i Odensberg:

August Börjesson (1918-1923), Sven Gabriel Lagerstedt (1923-1925), Robert M Andersson (1925-1926), Carl Rudolf Norén (1926-1929), Sven Norrman (1929-1933), Ernst Gotfrid Sjöberg (1933-1935), Sven Gustaf Adolf Lindberg (1935-1940), Gunnar Mårten Malm (1940-1949), Erland Mauritz Bäärnhjelm (sept 1949), Gunnar Olof Bäckström (1949-1955), Ernst Gunnar Göte Wikén (1955-1958), Nils Ola Arne Ericsson (1958-1962) och Stina Cunow (1962-1966).

När SJ gjorde trafikplatsen obemannad den 1 november 1966, drogs poststationen in. De två lantbrevbäringslinjer, som dithills hade utgått från Odensberg till Göteve och Gökhem, ändrades att utgå från Falköping.

Namn Sörby 1862-07-01--1912-04-30  
Namn Floby 1912-05-01--1962-07-01

## Floby

I Sörby hade man tack vare järnvägen tillgång till viss postservice redan innan 1860 års regeringsbemyndigande hade gett poststyrelsen möjlighet att öppna poststationer. En brevlåda fanns nämligen uppsatt vid järnvägsstationen, i vilken de kunde lägga frankerade brev. De resande postexpeditörerna tömde brevlådan under tåguppehållen. Dessutom lämnade de till järnvägsstationsföreståndarna tidningar, vilka prenumeranterna kunde avhämta där.

Ett oberättigat klagomål från ingenjör O W Victorin i februari 1860 mot resepostexpeditören Mauritz Holm visar något på den arbetsbörda de första resepostexpeditörerna hade, något som man också kan sluta sig i deras instruktion. Här ett kort utdrag:

*"Expeditionen skall till besparing av sin tid, så litet som möjligt ingå i svaromål på förfrågningar av korrespondenter, enär dessa hava i anslagen tillräcklig ledning för brevåldornas begagnande. - - - Expeditionen skall icke heller ur korrespondentens hand mottaga breven."*

Brevåldservice för avgående post var naturligtvis inte nog för en så framåtgående ort som Sörby. Med bl a kyrkoherdarna N P Ström-bom och N M Stenholm samt kronofogden C M Jansson som initiativtagare gjorde ett 30-tal personer i ett brev den 28 januari 1862 en framställning till poststyrelsen med denna inledning:

*"Till följd av den affärsverksamhet, som på de senare åren utvecklats sig i det inre av Västergötland, invid och i grannskapet av där framgående järnväg, till vars närhet sådan verksamhet fortfarande drages, har behovet av postanstalter gjort sig kännbart, särdeles vid de järnvägsstationer som äro belägna i bördiga, tätt befolkade orter långt ifrån postkontor. Och ehuru brevkommunikationen betydligt underlättats genom postkupéers inrättande vid de dagliga bantågen, motsvarar likväl en sådan, så att säga rörlig postanstalt, varest rekommenderade brev ej ens emottagas, icke behovet för en större allmänhet, boende i närheten av sådana stationer, som nyss nämnts, enär större tidsutdräkt med brevs erhållande och besvarende för en slik allmänhet uppstår, ävensom besvär och särskild risk för rekommenderade brevs hämtning och avsändning längre väg genom postbud, vilket allt i viss mån hämmar affärsverksamheten.*

*Detta allmänna förhållande är i hög grad tillämpligt på Sörby järnvägsstation - - och ehuru poststation nyligen öppnats vid Vårgårda järnvägsstation, 3 mil från Sörby, har likväl den korresponderande allmänheten, som bor vid och i närheten av sistnämnda ställe, av Vårgårda station, såsom långt avlägsen, ingen nytta. Sörby ligger i en sädesrik, tätt bebyggd ort, varest större spannmålspartier, särdeles havre, årligen uppköpas för export, till följd varav ett allmännare affärsliv där fortfarande vinner utveckling."*

Framställningen, som innehöll väl dubbelt så mycket text som i citatet, åtföljdes av ett erbjudande av Johan Anton Lindqvister att förestå den föreslagna poststationen samt ett intyg av stationsinspektör C H Rennefeldt om att Lindqvister var lämplig som föreståndare. Landskansliet ansåg sig i ett yttrande till poststyrelsen den 8 mars 1862 *"böra vitsorda sökandenas uppgift om de fördelar för orten, vilka därav otvivelaktigt skola bliva en följd"*.

Poststyrelsen beslöt att den önskade poststationen skulle inrättas. Lindqvister blev dess föreståndare från starten den 1 juli 1862.

Augusta Roos vikarierade under Lindqvisters ledigheter och blev efterträdare på befattningen, när denne utnämndes till postmästare i Baltack i juni 1866. Men kort tid därefter fördes tanken på tal att förena post och järnväg i Sörby enligt det generella avtal som börjat tillämpas i februari 1863, delvis återgivet med början på sid 4.

Bygdens folk ville inte ha någon sådan förening. Detta framfördes i en petition den 1 augusti 1866, underskriven av ett stort antal personer, däribland flertalet av dem som skrev under 1860 års framställning om att en poststation skulle inrättas. Petitionärerna vågade *"vördsamt fästa Kungl.Generalpoststyrelsens uppmärksamhet därpå, att dessa bägge tjänsters förening icke utan olägenhet för den korresponderande allmänheten kan förenas, emedan stationsinspektören vid Sörby har dagligen fem uppgående och lika många nedgående tåg att passa, förutom de övriga åligganden som honom tillkommer, varigenom han icke gärna kan till allmänhetens belåtenhet förestå en så betydlig postbefordring, som förekommer vid Sörby, utan bleve ofta nödsakad att såsom biträde härtill anlita förhandenvarande biljettförsäljare eller elever därtill"*.

Poststyrelsen kunde vid föredragning den 30 augusti inte ta någon hänsyn till petitionen. Stationsinspektör Felix Mauritz Hellgren blev därför ansvarig för posten och anlätade under en tid Augusta Roos som postbiträde. Hon blev senare föreståndare för poststationen i Tingsryd, som öppnades den 1 maj 1868.

Stationsinspektör Hellgren kom i blåsväder på grund av dålig ekonomi och hans försök att låna pengar från kolleger genom att skicka brev till dem utan frankering ledde efter anmälan till att styrelsens för statens järnvägstrafik dömde honom till en halv månads suspension. Han fick efter återkomsten höjning av sitt årliga postarvode från 360 till 480 kr, sedan detta motiverats av upptagen statistik.

Den 1 oktober 1894 tog stationsinspektör Oscar Fredrik Charpentier över ansvaret för post och järnväg i Sörby. Han följdes i oktober 1900 av Johan Adolf Wilhelm Uggla. Efter vakans på grund av dennes död i maj 1903 tillträdde Per Johan Sander i oktober 1903. Han fick vara med om poststationens namnändring till **Floby** från den 1 maj 1912. Efter honom tog Anders Herman Abrahamsson över i oktober 1915, men hans postarbete blev kortvarigt.

Det blev nämligen skilsmässa mellan post och järnväg den 1 april 1916. Poststationen flyttades till en fastighet på 267 meters avstånd från järnvägsstationen (som handlingarna uppger precist). Föreståndare blev nu förre fanjunkaren Claes Leo Ottergren. Hans maka Ebba Augusta blev föreståndare efter hans död 1924.

Med 1943 års ingång överlämnade den då 72 år gamla fru Ottergren poststationen till Marta Ebba Maria Andersson, född Ottergren. Hon fick redan den 1 februari 1946 uppleva att poststationen höjdes till postexpedition. Ny chef blev den 1 juni 1949 Birger Gustaf Adolf Ottergren. Hans efterträdare Curt-Evert Brodd fick i september 1974 vara med om att ta nya lokaler i bruk. Med ändrad terminologi finns det nu ett postkontor i Floby med ett trafikunderlag på närmare 1400 hushåll.

1907-12-01--1967-01-31

## Källeryd

*"Den 1 i denna månad öppnades vid Källeryd i Källunga socken, Älvsborgs län, en sjunde klassens järnvägs- och telegrafstation med namnet Källeryd. Då till stor olägenhet för oss och övriga befolkningen i orten, poststation ännu icke inrättats vid samma järnvägsstation, få vi vördsamt anhålla att sådan poststation fortast möjligt kommer till stånd därstädes, varest redan finns handlande.*

Ett brev, daterat den 9 oktober 1907, undertecknat av ett stort antal personer, sändes till poststyrelsen, som efter kontakt med postinspektionen och järnvägsmyndigheterna beslöt att en poststation skulle öppnas i Källeryds järnvägsstation den 1 december 1907.

J A Herling var då tf stationsföreståndare och ordinarie sådan blev från den 1 april 1908 Johan Edvard Apelgren. Hans ansvar för postgöromålen i Källeryd upphörde med hans förflyttning till Fagerås i maj 1912, varefter följande ordinarie SJ-anställda efter hand övertog ansvaret för posten: Nils Johan Stjernqvist (1912-1915), Carl Vilhelm Brodin (1915), Carl Edvard Mårtensson Evers (1916-1920), Carl Robert Johansson (1920-1928), Gustaf Albert Ljungquist (1928-1933), Oskar Wilhelm Fritiof Syrén (1933-1935), Joel Marin Sohl (1935-1939), Karl Erik Bergqvist (1939-1955).

Efter Bergqvists död 1955 hölls befattningen vakant. Den skildes från järnvägs-göromål den 1 oktober 1961. Någon ordinarie innehavare tillsattes inte i avvaktan på omorganisation. Denna drog ut på tiden. Poststationen drogs in vid januari månads utgång 1967.

Älvsborgs läns tidning speglade i en artikel den 3 augusti 1971 livet för "människor i avfolkningsbygd" men berörde inte posten negativt. Detta kan tolkas som att lantbrevbäringen fungerade bra. Däremot skulle man sakna järnvägsresorna, sedan det blivit känt att SJ vid tidtabellskiftet i maj 1971 skulle dra in de sista tågförbindelserna på den starkt trafikerade stambanan.

1863-02-16--1971-07-31

## Fåglavik

Bland de många nytillkomna poststationerna den 16 februari 1863 fanns den i Fåglavik. En tidigare begäran om en postexpedition där (*diarienummer KlB 1862:2915*) hade inte bifallits av poststyrelsen. Stationsinspektorn i Fåglavik G Broling fick ansvar för posten, senare avlöst av Jacob Johan Lundström, C J Östergren och Johan Adolf Andersson, samtliga med 300 kr i årsarvode för själva postsysslan.

Från maj 1873 finns stationsinspektorn August Fredrik Collin antecknad i handlingarna som postansvarig. Arvodet höjdes nu i etapper i samband med en generell och återkommande reglering, baserad på särskilda avtal mellan posten och järnvägen. När Leonard Göthberg övertog rulljangsen i juli 1909 var årsarvodet sålunda 420 kr jämte 240 kr i biträdesersättning. Han förflyttades till Norsesund den 1 april 1917 och Otto Edin Abrahamsson tog vid i Fåglavik för en kort period och följdes redan den 1 juni 1917 av Sven S Norrman.

När denne fick förflyttning till Odensberg i juli 1929, kom efter en vakansperiod Carl Fredrik Gustaf Svedberg som ordinarie till befattningen. Han dog i januari 1934 i sitt 57:e levnadsår och efter en ny vakans förordnades från den 1 maj Anders Adolf Spjut, som hade varit föreståndare för poststationen i Porla sedan december 1928. Sedan Spjut fått avsked med pension den 1 augusti 1937, ansvarade följande järnvägsmän för posten i Fåglavik: Algot Nathanael Svahn (1937-1942), Axel Vilhelm Eugén Norén (1942-1947), Per August Brunell (1947-1949), Gustaf Samuel Kling (1949-1951), Karl Einar Öijervall (1951-1956), Karl Georg Karlsson (1956-1961) och Karl Gustaf Rydström (1961-1971).

När poststationen drogs in den 1 augusti 1971 på grund av att SJ slopade bemanningen, blev ersättningen lantbrevbäring i kombination med ett postombud, för vilket Rydström ansvarade den första perioden. Postombudet i Fåglavik fick termen postställe i samband med en generell omorganisation under 1970-talet och kunde avvecklas med maj månads utgång 1985.

Övergången till lantbrevbäring och postombud speglades i *Älvsborgs Läns Tidning* den 3 augusti 1971 med två artiklar, av vilka den ena återges på nästa sida.

**FÅGLAVIK:** — Biljettpriserna ökar och tågen dras in. Hur rimmar det egentligen? Samhällena dör mer eller mindre ut när stationerna läggs ner och tågen rusar förbi. I Fåglavik har vi två tåglägenheter som gör uppehåll, ett i vardera riktningen. På eftermiddagarna subventionerar Gäsene kommun en bussförbindelse mellan Herrljunga — Fåglavik — Herrljunga. Vad som händer nästa tidtabellskifte vet vi inte. Kanske blir vi helt utan förbindelser med yttrevärlden.

Så resonerar man i Fåglavik efter nedläggningen av stationen.

— Stationen var samhällets kärna om man så säger. Där fanns ju också posten. Även om vi nu får posten hemburen blir det inte detsamma. Förresten får en del lika långt till brevlådan som förut, säger Karl Hedström.

— Vi som är pensionärer och inte har bil, vad skall vi ta oss till nu. Hur skall vi komma till och från Herrljunga? Än så länge går det, men vem vet i fortsättningen.

#### BETALAR MER

— När vi pensionärer skall lösa 67biljett måste vi resa till Herrljunga station och det fördyrar biljettpriset med fyra kronor. Det priset får vi väl räkna med mellan Herrljunga och Fåglavik när biljettpriset höjs igen. Det betyder

att vi som bor på landsbygden får betala mer för pensionärskortet än andra människor.

Visserligen är bilarna skulden till vår belägenhet, men nog tycker man att SJ borde kunna konkurrera med bilarna på ett smidigare sätt än vad som nu är fallet.

Indragningen av poststationen blir också en nackdel för oss, säger Gilbert Syrén. Stationen har varit en samlingsplats i alla tider och där har man också fått all den hjälp man behöver. Jag får dessutom längre till brevlådan än poststationen.

#### VAR FINNS TRYGGHETEN?

— SJ slogan "Det är tryggare att åka på järnvägen än landsvägen — "Var rädd om Dig, ta tåget", måste väl vara ett skämt

allra minst, säger Lill-Britt Grahn. Sådana uppmaningar passar dåligt när det inte går några tåg. För det är väl inte meningen att folk skall hoppa på tåget när det går?

Lill-Britt Grahn är sedan år 1949 trogen kund hos SJ. Nu tycker hon emellertid att det går för långt.

— Samhällena dör ut. Det tycks emellertid inte bekymra någon av de styrande i landet. Det är fortfarande en stor grupp människor som åker tåg, och dessutom kan man väl fodra lite service av ett statligt företag.

Landsbygden har betytt så mycket för tätorterna. Det vore väl inte orimligt med en gentjänst. Jag är uppriktigt ledsen över att Fåglaviks station strukits ur samhällsbilden. I stället för en livfull samlingsplats har den nu blivit ett dött föremål.

1863-05-01--

## Herrljunga

Posten i Herrljunga följer inte riktigt samma mönster som redovisats för posten i Fåglaryd i föregående avsnitt i detta häfte. Där öppnades nämligen inte någon poststation den 15 februari 1863 utan något senare, nämligen den 1 maj 1863 efter särskild framställning (diarienummer Klb 1863:540). Stationsinspektör O Andersson blev ansvarig för posten, men blott till den 26 oktober 1863, då han förflyttades till Jonsered, varnad av chefen för Statens järnvägstrafiks 2:a distrikts intendents expedition C U Sparre för begånget fel vid expedition av post och för opassande skrivsätt.

Anderssons efterträdare sysslade bara ett par månader med post. Som knutpunkt fick Herrljunga station nämligen så mycket att göra att man omöjligt kunde förena postgöromålen med järnvägsbestyren. Ett kungligt brev den 13 november 1863 medgav rätt för poststyrelsen att inrätta en postexpedition (d v s en administrativ enhet, ett lägre klassens postkontor). I 1863 års cirkulär kungjordes detta på följande rader av sid 94 och på sid 218.

94

**Nya poststationer.** Postanstalter af detta slag öppnas den 1 maj vid *Mörby* inom Lunda socken och Semminghundra härad af Stockholms län, samt vid *Herrljunga* jernvägsstation inom Kullings härad af Elfsborgs län. Af dessa poststationer skall

Mörby lyda under och direkt utvexla post med postkont. i Stockholm; Herrljunga » » » » » postexp. å W. S. B. N: r 2.

218

**De nya postexpeditionerna i Onsala, Baltack, Moholm, Wårgårda och Herrljunga** öppnas den 1 januari 1864.

Samtidigt dermed **indrages** n. v. postexpeditionen i *Wassbacken*.

Postkontoret i Herrljunga fick följande år flera underlydande poststationer. Tio ordinarie chefer hann förvalta postkontoret innan det genom efterkrigstidens minskning av antalet förvaltningsområden klassades ner till postexpedition den 1 juli 1962.

Vid en generell omorganisation under 1970-talet "förvandlades" de största postexpeditionerna till ortspostkontor 1977 och benämndes blott postkontor från och med 1986. Som chef för posten i Herrljunga fick postmästare Sven-Ivan Tinnert ta över ansvaret för service till de ca 2900 hushåll som har postadress Herrljunga och efter pensionering lämna över detta till Ingvar Karlsson.

1918-08-01--  
Namn Remmene t o m 1920-12-31

## Remmenedal

Behovet av en poststation i Remmene socken gjorde sig kännbart men inte förrän långt in på det nya seklet fick ansökningar om en sådan verkan.

Den 1 augusti 1918 inrättades emellertid den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Remmene, vilket ändrades till Remmenedal med 1921 års ingång. Frans Johan C:son Celander, som varit poststationsföreståndare i Orrekläpp under oktober 1908 - mars 1910, blev antagen till föreståndare för poststationen i Remmene. Han pensionerades den 1 februari 1938 och följdes då av den blott fyra år yngre Johan Algot Ferdinand Briving. Denne pensionerades den 1 augusti 1941.

Nu tillträdde Teodor Hellig Helliksson, men han blev inte heller långvarig i Remmenedal, eftersom han fick förflyttning till Lagmansholm den 1 april 1945. Som vanligt vid de små järnvägsstationerna blev det även här relativt täta förändringar. Efter Helligsson ansvarade sålunda följande järnvägsanställda för posten i Remmenedal: Axel Theodor Wiktorsson (1945-1948), Anders Erik Karlsson (1948-1949), Karl Linus Kraft (1949-1951), Tage Gordon Niven (1951-1954), Karl Erik Fors (1954-1958), Rune Valdemar Berggren (1958-1964) och Inga-Lena Johnsson (1964-1967). Poststationen drogs in den 1 februari 1967. Förutom lantbrevbäring fanns en ersättning i form av ett postombud under perioden 1 februari 1967 - 29 maj 1987 med posten expedierad över Herrljunga. Postombudet "upphöjdes" till postställe 1977 och fick på grund av ändrad terminologi kallas postkontor vid 1986 års ingång. Det avvecklades den 29 maj 1987.

1862-01-01--

## Vårgårda

Sedan poststyrelsen fått regeringens bemyndigande i mars 1860 att utan särskild framställning till regeringen inrätta poststationer på landsbygden, följde kommunikation med länsstyrelserna angående behovet av sådana poststationer. Från allmänheten kom önskemål in under mellantiden. Kronofogden i Kulling mottog ett sådant, sedan länskungörelsen den 19 november 1860 innehållit ett meddelande om regeringsbeslutet. Han skrev bl a följande till länsstyrelsen den 24 december 1860:

*"Genom den ständigt tillväxande rörelse, som synes bliva vid Vårgårda järnvägsstation, som är belägen på 2 mils avstånd från närmaste staden Alingsås, tror jag en poststations inrättande bliver ändamålsenlig och kringliggande orter gagnelig, samt om den varje onsdag och lördag från Alingsås till Skara gående post komme att på järnväg fortskaffas, anser jag en poststation vid Vårgårda nödvändig".*

Länsstyrelsen redovisade behovet av poststationer inom Älvsborgs län mera än ett år innan den mångomtalade överenskommelsen om förenade poststationer från den 16 februari 1863 hade träffats. Länsstyrelsens förslag till poststyrelsen omfattade poststationer i Vårgårda järnvägsstation, Mörlanda och Gölingstorps gästgivaregårdar samt Steneby skolhus. Poststyrelsen godkände detta och den 1 juli 1862 öppnades poststationer på de tre sistnämnda platserna. Men redan vid 1862 års ingång öppnades en poststation i Vårgårda med stationsinspektör Fr Sundler som föreståndare.

Därmed skrevs pionjärhistoria, för det fanns dittills inte något beslut om att en stationsinspektör fick sköta postärenden vid sidan om sin ordinarie syssla. Tre veckor innan poststationen öppnades skrev Sundler en förfrågan om posthanteringen genom att förhöra sig angående ett smidigt förfarande vid prenumeration på tidningar, som skulle kunna tillhandahållas vid poststationen från dess start.

Ett kungligt brev förordnade om inrättande av ett förvaltningspostkontor i Vårgårda med 1864 års ingång. Det innebar indragning av poststationen, men Sundler fick fortsätta att sköta postärendena, nu som tillförordnad postmästare. Detta hörde till de absoluta undantagen. Bara ett fåtal liknande fall finns i vår posthistoria. Den motivering som användes för att statushöja poststationen till ett postkontor var att Vårgårda hade blivit "*slutpunkt för järnbanan*" och för en postlinje från Uddevalla över Vänersborg.

Redan den 1 juli 1867 degraderades postkontoret i Vårgårda och nu fanns det åter en förenad post- och järnvägsstation där. Stationsinspektör N Nilsson blev ansvarig för postgöromålen, följd av Otto Hultgren, båda med 300 kr i årsarvode för själva postsysslan. Den sistnämnde fick vara med om arvodesförhöjning till 600 kr och följdes 1902 av Svante Johansson, som var i tjänst till och med september 1815.

Efter en vakansperiod tog stinsen Johan Petter Pettersson över den 1 juni 1916 men blott för ett par månader. Post och järnväg skildes nämligen åt den 1 augusti 1916 och 30-åriga fröken Anna Vilhelmina Andersson fick ansvar för posten i en fastighet med namnet Ulriksdal i järnvägens närhet. Hon upplevde en positiv utveckling och fick se poststationen statushöjd till en postexpedition den 1 mars 1938. Med titeln stationsmästare blev Eva Tegnäs en av Anna Andersons efterträdare. Termen postexpedition byttes ut i juli 1977 mot lokalpostkontor och med 1986 års ingång slopades prefixet "lokal", samtidigt som den generella titeln för alla postkontorschefer blev postmästare. Med den titeln fick Ola Hägglund ta över ansvaret för postservice till närmare 3500 hushåll.

1863-02-16--1970-10-30  
Ej förenad med järnväg fr 1951-03-01

## Lagmansholm

Som en följd av den generella överenskommelsen 1863 blev också stinsen i Lagmansholm ansvarig för posten från den 16 februari 1863, då A Jonsson. Från 1866 antecknas Carl Isak Östergren som ansvarig och därefter J A Södergren samt Fredrik Olsson, alla med 300 kr i årsarvode för bestyret med posten.

Hans Jonsson tog över ansvaret den 1 juni 1892 och August Sahlin med 1902 års ingång, då årsarvodet höjdes till 360 kr. Efter ytterligare ett halvår trädde Bror F Valdemar Grönberg till och stannade under tio år. Herman Abrahamsson tog över i oktober 1912 och förflyttades redan 1915 till Floby. Kontorsbiträdet Alfred Evald Fahlqvist fick ta hand om posten under vakansen. Även Arvid Leonard Stendahl och Anders Julian Florén hann med att bära ansvaret till dess Fritz Valdemar Larsson tog över den 1 december 1916, närmast kommen från Hällevadsholm. Den 1 juli 1928 tog Carl Robert Johansson över med erfarenhet av samma arbete i Tidån och Källeryd. Hans efterträdare blev Erik Eberhard Cervin den 1 juli 1930. När denne förflyttades till Floda station i juli 1937, hölls befattningen vakant tills Oskar Hjalmar Lindén trädde till från den 1 oktober 1937. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Lagmansholm till skilsmässan från järnvägen den 1 mars 1951: Karl Efraim Karlsson (1942-1945), Theodor Hellrik Hellriks-son (1945-1946), Josef Albin Jonason (1946-1949) och Algot Elof Ingmark (1949-1951).

I en byggnad drygt 400 meter från järnvägsstationen inrymdes den ersättande lantpoststationen med Bengt Anton Joel Svensson som föreståndare från den 1 mars 1951. Flera uppgifter om posten i Lagmansholm under dess tid utanför järnvägen finns i posthistorisk skrift 148, "Posthistoria från Vårgårda kommun".

1875-04-01--1951-02-28

## Torp

En framställning av kommunalstämman i Bälinge den 8 februari 1875 ledde till att en poststation blev inrättad vid Torps anhaltstation den 1 april 1875.

Det dröjde inte länge förrän dess föreståndare O L Berg upptäckte att brev avsedda för hans poststation hamnat vid postkontoret Torp i Medelpad. Efter hans anmälan om detta till postinspektionen den 23 juni 1875 underrättades poststyrelsen, som lät ärendet vila. Postkontoret i Torp var under omdaning. När järnvägen från Sundsvall växte längre västerut, flyttades postkontoret till Torps-hammars järnvägsstation och fick detta namn. Man behövde inte ändra namnet i Västergötland.

O L Berg efterträddes efter kort tid av Herman Forsberg och denne av C H W Hartelius, som varit konstapel vid Kungl. Göta Artilleriregemente. Johan Edvard Carlsson tog över 1890 och därefter hade följande järnvägsanställda hand om postservicen i Torp till poststationens indragning den 1 mars 1951: Carl August Kjellström (1899-1901), Berndt Viant Jonsson (1901-1909), Carl August Hjalmar Rydberg (1909-1913), A L Sandahl (1913), Carl Fritz Riegnell (1914-1924), Ludvig Lindström (1924-1927), Carl Hjalmar Norén (1927-1929), Erik Valdemar Käck (1929-1935), Johan Nilsson (1936-1940), Frans Erik Pettersson (1940-1943), Axel Herman Höglund (1943-1945), Gustaf Mauritz Blomqvist (1946-1949) och Sven Gösta Enånger (1949-1951).

Ca 1636--

## Alingsås

På vår tänkta färd mot Göteborg har vi nu kommit till Alingsås. Det med postverkets tillkomst nära nog jämgamla postkontoret där har inte haft någon befattning förenad med järnvägstjänst, varför jag lämnar postkontoret därhän i detta sammanhang.

1907-05-01--1990-09-28  
Namn Alingsås 2 från 1969-11-01

## Västra Bodarne

Många invånare i Hemsjö socken förenade sig i ett brev i februari 1907 till postinspektionen i Göteborg med anhållan om en poststation i Västra Bodarne. De hade fått veta att SJ skulle anställa en ordinarie föreståndare för anhaltstationen där. I slutet av framställningen pekade de på en möjlig rationaliseringsvinst: "*Bifalles denna ansökan, vore lantbrevbäraren å linjen Norsesund - V.Bodarne - Hagtorslätt ej behövlig*".



Postinspektionen lät anskaffa ett intyg av lantbrevbärare Herman Andersson om att han var *"villig att utan föregående uppsägning med utgången av april månad frånträda det den 7 januari 1902 avslutade kontrakt rörande lantbrevbäringens bestridande"*.

Poststyrelsen beslöt att en poststation skulle inrättas den 1 maj 1907 med stationskarlen och platsvakten Olof Palm som föreståndare. Han avlöstes 1913 av Gustaf Fridolf Ahlberg, som fick uppleva höjning av det årliga postarvodet från 240 till 360 kr. Det hade varit 180 kr från starten till och med september 1908.

Post och järnväg skildes åt och i april 1928 blev fru Ester Viktoria Haglund föreståndare för lantpoststationen. Den låg i ett hus ca 125 meter från järnvägens hållplats. Maria Margareta Franzén trädde till 1944, först som vikarie i väntan på resultatet av en utredning om poststationen skulle återförenas med järnvägen. Detta ställdes på framtiden, sedan det inte fanns utrymme i järnvägsstationen för de postfack som behövdes.

Maria Margareta Franzén efterträddes 1958 av Kerstin Ahlberg. Ett förslag 1969 om att dra in poststationen förkastades, men med november månads ingång 1969 ändrades dess namn till **Alingsås 2**. Omsättningen var hög nog att den kunde klassas som postexpedition och med ny terminologi postkontor 1977. Uppgången var inte tillräcklig och den 30 september 1990 drogs postkontoret in.

1870-09-01--1969-10-31

## Norsesund

En framställning år 1868 om en postexpedition i Norsesund kunde inte bifallas, men en förenad post- och järnvägsstation öppnades där den 1 september 1870. Fredrik Olsson var stationsföreståndare och fick ett årligt arvode på 240 kr utöver järnvägslönen för att ansvara för postservice. Han följdes 1871 av Svante Brogren och senare av Johannes Göthberg. I juni 1892 tog Johan August Hansson över med oförändrat arvode, vilket höjdes i etapper 1896 och 1902, då det efter allmän reglering av arvoden blev 360 kr.

Arvodenas storlek var delvis beroende av förekommande "sido-poster", dvs därifrån utgående landsvägsposter. En lantbrevbäring hade inrättats vid 1894 års ingång mellan Norsesund och Pålstorp. Vid stationsmästare Hanssons avgång i mars 1915 uppehöll kontorsbiträdet A L Sundahl befattningen på vakans tills Emil Mosesson tillträdde i juli efter tjänst i Jörlanda. Herman Göthberg tog över i april 1917.

Den 1 februari 1919 skildes post och järnväg åt. Pensionären Johan August Hansson, född 1850, antogs då till föreståndare för lantpoststationen. Han hade under tiden juni 1886 - juni 1887 varit föreståndare för poststationen i Landa i Gävleborgs län. Trots respektivering ålder var han aktiv i Norsesund mer än tio år och lämnade den 1 september 1929 över till handelsföreståndaren Carl Erik Olsson. Han följdes den 1 september 1940 av Gustaf Georg Hansson.

Sedan denne sagt upp sitt avtal, förenades poststationen på nytt med järnvägen den 1 november 1946. Den kombinerade befattningen uppehölls en tid på vakans varefter följande järnvägsmän hade ansvar för samhällets postservice: Bror Valdemar Blomgren (1947-1950), Albert Rudolf Lindström (1950-1954), Tage Gordon Niven (1954-1956) och Tor Folke Nilsson (1956-1969). Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1969, sedan SJ förklarar att det inte längre var ekonomiskt försvarbart att bibehålla platsen som bemannad järnvägsanstalt.

1863-01-07--  
Namn Floda station 1876-01-01--1939-05-14  
Åter namn Floda 1939-05-15--1970-10-30  
Namn Floda 1 1970-11-02--

## Floda

I ett brev till poststyrelsen den 14 november 1862 meddelade Nils Ericson att det inte fanns något hinder från hans sida att anta stationsinspektorer i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping till poststationsföreståndare. I Floda förenades post och järnväg med 1863 års ingång, således drygt sex veckor före det allmänna samgåendet mellan post och järnväg.

Stationsinspektör Johan Eduard Lomberg blev då ansvarig för både post- och järnvägsgrömmål i Floda. Ett halvt år tidigare hade en poststation med samma namn öppnats i Kopparbergs län. Följden blev att brev hamnade fel gång på gång, men underligt nog rättade man inte till detta förrän med 1876 års ingång. I ett cirkulär till postförvaltarna den 22 november 1875 specificerades 33 namnändringar av poststationer *"för att förekomma förväxling mellan postanstalter av likljudande namn"*. Vår västgötska poststation fick då namnet **Floda station**. Suffixet station slopades i samband med en ortnamnsrevision, vars propåer började tillämpas vid tågtidtabellskiftet den 15 maj 1939.

Poststationen i Dalarna hade fått namnet ändrat från Floda till Holsåker redan den 1 november 1879. Vid 1938 års prövning tillstyrkte remissinstanserna slopande av suffixet för den västgötska poststationen. Ändringen genomfördes men från och med november 1970 tillfördes siffran 1 på grund av att poststationen i Tollereds namnändrades till Floda 2. Så hette den till den 28 september 1990. Då återfick Tollereds-posten sitt ursprungliga namn och då borde siffran 1 efter namnet Floda ha tagits bort, men så förefaller inte ha skett.

Stationsinspektör Martin Paulson tog över ansvaret för posten vid Floda station på sommaren 1889. Därefter vilade det på C E Billsten (1896-1897), Julius Bergner (1897-1900), Erik Soop (1900-1905), Carl Erik Risholm (1905-1924), Knut Oskar Jonsson (1924-1930), Claes Fredrik Schwan (1930-1937) och Erik Eberhard Cervin (1937-1938).

Post och järnväg skildes åt den 1 april 1938 och Viola Margareta Eugenia Andersson blev föreståndare för lantpoststationen. Tio år senare höjdes den till postexpedition. Arne Eklund efterträdde fru Andersson 1967. Tio år senare blev termen lokalpostkontor med ny terminologi och blott postkontor från 1986. Moritz Andréasson fick ta över ansvaret för postkontoret Floda 1 med ett trafikunderlag på ca 3700 hushåll.

1911-01-01--

## Stenkullen

Ett antal personer som bodde nära anhaltstationen i Stenkullen bad i ett brev till poststyrelsen den 24 januari 1910 att få en poststation. Kronolänsmannen i Vättilä härad R Bergström tillstyrkte och ansåg att vid bifall kunde lantbeväringen från Lerum förbi Ölslanda till Gråbo station på Västergötland-Göteborgs järnväg dras in.

När postdirektören i Göteborg sände ärendet till poststyrelsen skrev han bl a: *"Å platsen råder en livlig industriell verksamhet, delvis framkallad av den förbiflytande Sävveån, varjämte orten är mycket tätt bebyggd. Dessa omständigheter göra, att lantbeväringen numera icke är tillfyllest"*.

Poststyrelsen beslöt om poststationens inrättande med 1911 års ingång. Den kunde inte förenas med järnvägen därför att det inte gick att anordna fack i stationshuset. Handlanden Jonas Seth Sjöström antogs till föreståndare med 200 kr i årsarvode inklusive ersättning för transporter till och från de postförande tågen.

Poststationen sköttes från 1913 av handlanden Gustaf Adolf Sandberg och i augusti 1932 tog Axel Hilbert Carlsson över. Efter dennes avgång den 1 maj 1959 var befattningen vakant tills poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1960. Eva Olofsson blev föreståndare. Med ändrad terminologi finns det numera ett postkontor i Stenkullen. Postutdelningen är centraliserad till Lerum.

1863-02-16--

Namn Lerum 1 1968-07-01--1989-12-30

## Lerum

En framställning till poststyrelsen den 1 december 1862 med anhållan om en poststation i Lerum påkallade inte någon åtgärd vid föredragning den 29 december 1862 *"då fråga härom redan är bifallen"*. Principöverenskommelsen med styrelsen för Statens järnvägsbyggnader var då klar och skulle börja tillämpas generellt den 16 februari 1863. Detta blev också startdatum för den förenade post- och järnvägsstationen i Lerum med stationsinspektör Johannes Wallander som föreståndare. Han följdes av Sven Thorstenson och J August Samuelsson.

Alla hade fullt upp med göromål men kunde anlita biträden för postärenden. Detta var inte minst nödvändigt för August Samuelsson när han fick engagera sig i förslag till organisationsförändringar i anslutning till att Västergötland-Göteborgs järnväg skulle öppnas för allmän trafik på det nya seklets första dag. Lantbeväringen från Lerum gick i en ringlinje över Stora Lundby och Bergum men organiserades nu så att den gick från Lerum till Gråbo över Ölslanda. Olofstorp och Stora Lundby prästgård. I ett remissvar uttalade August Samuelsson den 18 november 1899, att kyrkoherde Wieselgren önskade beväringen utsträckt till St.Lundby prästgård *"men något skäl finnes ej för att utsträcka linjen till Gråbo, när den egentliga posten bliver till Ölslanda, Sandängen, Stillestorp och Olofstorp i St.Lundby"*.

Jag nämner detta som ett exempel på att överordnade inte alltid lyssnade på "gräsrötterna". Postdirektör Frans Boberg i Göteborg ansåg det *"alldeles påtagligt, att en lantbeväring varder för den utefter linjen boende allmänheten av betydligt ökat gagn, när bägge dess ändpunkter utgöras av poststationer"*. Gråbo var en av de nya järnvägsstationerna från den 1 januari 1900.

Efter August Samuelsson ansvarade bl a Johan August Wallblad och R W Cederberg för posten i Lerum.

Trafikökningen blev så stor att poststationen måste bytas ut mot en postexpedition den 1 februari 1946. Katarina Augusta Charlotta Eriksson blev chef med titeln stationsmästare, följd av bl a Arne Eklund med erfarenhet från postexpeditionen i Floda och Per Hjertberg, som bedrev en unik forskning om postkupéerna i vårt land. Inger Eriksson efterträdde honom på chefsposten och efter omorganisation med divisionalisering och bolagisering har Ove Lillestöl tagit ansvar för service till de drygt 10.000 hushållen med postadress Lerum, Stenkullen och Gråbo.

1938-04-01--1989-06-10  
Namn Lerum 2 från 1968-07-01

## Aspen

Vid Aspens hållplats inrättades den 1 januari 1930 ett postombud, vars post utväxlades över poststationen Jonsered 1. Enligt avtal med SJ svarade järnvägspersonalen för postombudets skötsel.

När järnvägsstyrelsen år 1937 ifrågasatte höjning av ersättningen, 480 kr per år, föreslog postdirektionen att postombudet skulle bytas ut mot en fullständig poststation. Detta accepterade poststyrelsen för tillämpning från den 1 april 1938. SJ-personal fick även i fortsättningen ansvara för posten, från början Ingrid Johansson och därefter Otto Verner Johansson (1938), Signe Maria Mårtensson (1938-1943), Maj Kerstin Börjesson (1943-1944), Alfhild B Cederud Olofsson (1944-1946), Märtha Linnéa Johansson (1946-1947) och Rut Valborg Steen (1947-1968).

Poststationen namnändrades till Lerum 2 den 1 juli 1968 och skildes från järnvägen den 1 oktober samma år. Befattningen uppehölls på vakans i avvaktan på omorganisation och från mars 1974 stathöjdes den till en postexpedition. Efter vissa omorganisationer avvecklades den från den 10 juni 1989.

1863-02-16--1954-03-31  
Namn Jonsered 1 från 1926-01-01-01

## Jonsered

Stationsinspektorn F T Hellberg var chef för järnvägsstationen i Jonsered, när den generella överenskommelsen träffades mellan Statens järnvägar och postverket om lokalt samgående. Han blev sålunda ansvarig för samhällets postservice från den 16 februari 1863, då poststationen öppnades. Efter honom tjänstgjorde bland

andra Carl Elias Svensson från 1866, Karl Pontus Arnoldson från 1871 och därefter J A Wikström och August Johansson samt från september 1909 Carl Wilhelm Bäckström.

Ökad trafik medförde skilsmässa mellan post och järnväg från den 10 maj 1920, då förre kontorsbiträdet Johan Alfred Rengholm tog ansvar för rulljangsen till och med september. Därefter skötte handelsbiträdet Emma Ottilia Jönsson poststationen under ett kvartal och från 1921 års ingång var den 64 år gamle grundläggaren Gustaf Leander Nordqvist formellt ansvarig i väntan på att fröken Agnes Johanna Nordqvist skulle uppnå myndighetsåldern. I verkligheten skötte hon poststationen som vikarie från 1921 års ingång, för vilken syssla hon hade god kompetens efter vikariat som postexpeditör i Halmstad och Ljungby. Med september månads ingång 1922 blev hon formellt ordinarie innehavare av befattningen som poststationsföreståndare. Hon fick vara med om att poststationens namn fick tilläggssiffran 1 med 1926 års ingång, då poststationen Jonsered 2 öppnades.

Den 1 maj 1928 övertog Tyra Elisabet Ohlson poststationen. Sedan hon blivit utnämnd till stationsmästare i Alfta, hölls befattningen vakant tills Kerstin Maria Larsson utnämndes från den 1 oktober 1930 efter att ha varit föreståndare för poststationen i Högboda sedan den 1 maj 1928. Hon fick förflyttning till poststationen Jonsered 2 den 1 juli 1942.

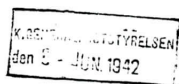
Orsaken till detta var att post och järnväg återförenades samma dag och järnvägsbefälet fick svara för postservice vid Jonsered 1. Bakgrunden till återföreningen spårar vi till en framställning till poststyrelsen den 11 mars 1942 från överpostmästaren vid Göteborg 1. Efter att ha anmält att poststationsföreståndaren vid Jonsered 2 sagt upp avtalet om denna poststation och redogjort för lokalfrågan m m samt redovisat orsaken till minskat utnyttjande av poststationen Jonsered 1 föreslog han indragning av den sistnämnda. Den var alltså belägen i järnvägsstationen och för lokalen där fanns ett kontrakt sedan juni 1930, vilket med tillägg sju år senare avtalade en årlig hyra av 975 kr om året.

Postdirektionen tillstyrkte och poststyrelsen beslöt i enlighet med förslaget. Det kunde inte genomföras på grund av svårigheter att skaffa lokal för poststationen Jonsered 2. Förhandlingar förde till beslutet att återförena post och järnväg från den 1 juli 1942. Järnvägens stationsmästare Josef Albin Jonasson (1942-1951) och Karl Edvard Junhage (1951-1954) var de som fick avsluta epoken med förenad post och järnväg i Jonsered. Poststationen Jonsered 1 drogs in med mars månads utgång 1954 (diarienummer Dt 209/54).

Jp 831  
1942KUNGL.  
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Drifttjänstbyrån

D.-nr Dbr 1071/42.

Ännållas att i svarsskrivelse angivas ovanstående diarienummer och i adressen byråns namn.Vad  
dgt

Till

Kungl. Generalpoststyrelsen,  
Stockholm.

Järnvägsstyrelsen har härmed äran erkänna mottagandet av eder skrivelse den 29 maj 1942 angående statens järnvägars övertagande av postgöromålen vid Jonsereds station från och med den 1 juli 1942. Stockholm den 4 juni 1942.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

R. Markland

1926-01-01--1996-09-30  
Namn Jonsered 1954-04-01--1971-04-30  
Namn Partille 4 från 1971-05-01(3)--

## Jonsered 2

I föregående avsnitt har jag lämnat ett exempel på hur en förenad poststation skiljs från järnvägsgöromål men återförenas efter 28 år innan den på grund av lågt utnyttjande dras in efter ytterligare en period på 12 år. En av orsakerna finner vi i den efter hand förändrade bebyggelsestrukturen i området och industriell utveckling. Denna medförde tillkomsten av en andra poststation i Jonsered med 1926 års ingång. Den fick namnet Jonsered 2.

Man övervägde då att eventuellt flytta poststationen från järnvägen men det befanns inte lämpligt "särskilt med hänsyn till att poststationen (vid järnvägen) f n har lämpligt läge i förhållande till postområdet i dess helhet". Efter omfattande motivering hemställde postdirektionen i Göteborg i ett brev den 21 oktober 1925 om poststyrelsens beslut att en poststation med namnet Jonsered 2 skulle öppnas i Jonsereds fabrikssamhälle och att postföring skulle anordnas två gånger vardagar och en gång helgdagar på den 2 km långa linjen mellan de båda poststationerna. Poststyrelsens beslut i enlighet härmed och den nya organisationen började tillämpas med 1926 års ingång.

Änkefru Anna Georgina Hansson, som var föreståndare för telefonväxelstationen fick kontrakt om poststationen. I samband med hennes uppsägning av kontraktet genomfördes den i föregående avsnitt nämnda omorganisationen från den 1 juli 1942, varigenom den ursprungliga poststationen återförenades med järnvägen och dess föreståndare Kerstin Maria Larsson förflyttades till Jonsered 2. Hon efterträddes redan den 1 februari 1943 av Ragnhild Jenny Ingrid Halén. Det blev åter ett par snabba byten, från september 1946 Andrea Selma Charlotta Karlsson och från augusti 1948 Beda Paulina Andersson.

Den sistnämnda fick uppleva poststationens statushöjning till postexpedition den 1 oktober 1951. I postverkets strävan att minska antalet adressenheter fick postsexpeditionen namnet **Partille 4** med maj månads ingång 1971 och genomgick sedan organisationsförändringar i snabb takt och kallades med ny terminologi postkontor med 1986 års ingång.

Hänsyn till hembygdsrörelsens önskemål ledde till att postnamnet Jonsered återinfördes innan postkontoret på grund av alltför litet utnyttjande drogs in med september månads utgång 1996.

## POSTKONTORSÄNDRINGAR

### Indragningar

Sistadagsstämpel kan erhållas på försändelser som sänds till Posten under här angivna adresser

**Fr o m 1996-09-30** dras postkontoret i Jonsered in.

Adress: Posten, sistadagsstämpel "Jonsered", 433 04 Jonsered.

## Partille

I Partille, (från början stavat Partilled) var J J Lundström stationsinspektör när avtalet med posten om utvidgat samarbete började tillämpas den 16 februari 1863. Han blev sålunda ansvarig för post från denna dag. Ur arkivet har jag valt att återge slutet av en framställning från honom till poststyrelsen om högre ersättning än de 200 riksdaler som beslutats från starten. Poststyrelsen beslöt att ärendet skulle behandlas vid den närmast följande regleringen av arvoden för järnvägspoststationsföreståndare.

Som enligt hvad här ovan anfördt blivit, härifrån afgår ett icke ringa antal rekommenderade bref, hvilka det enligt författningarna äligger mig, förse med nödige infigel, och där till afgår ej ringa lark, torde Kongl. General-Post-Styrelsen, för betäckande af utgifterna för nödige materialier, tillägga mig någon ersättning dertill jag i djupaste ödmjukhet vägar föreslå styrelsen 50 öre för hvarje kvartal.

Partills Poststation den 17. December 1863.

J. J. Lundström  
Poststationsföreståndare.

Lundström följdes 1866 av Carl Fredrik Olsson och med lägre titel (stationsföreståndare resp stationsmästare) Sv. Thorstensson och Otto Leopold Berg. Efter den sistnämndes död i april 1909 tjänstgjorde under kortare perioder Karl Julius Johansson och Gottfrid Wilhelm Hultman tills post och järnväg skildes åt med oktober månads ingång 1910.

För den ersättande lantpoststationen blev Karolina Johnsson ansvarig, följd i februari 1913 av telefonstationsföreståndaren Hanna Eleonora Björck. Poststationen var även efter skilsmässan till 1953 kvar i stationshuset där postverket hyrde erforderlig lokal. Därefter hyrdes lokaler vid Kyrktorget.

Poststationen höjdes till postexpedition den 1 februari 1938 och fick från och med maj 1971 tilläggsiffra 1, då posten döpte om postanstalterna i Jonsered och Sävedalen till Partille med tilläggs-siffror. Efter genomförda omorganisationer med bl a ny terminologi, dvisionalisering och bolagisering finns det numera ett större försäljningspostkontor i Partille Centrum vid Gamla Kronvägen med Leif Ekberg som försäljningschef, biträdd av sex säljare och företagsekonomer. Ca 13.600 hushåll betjänas av postkontoret.



Ett nytt postkontor invigdes i vid Kyrktorget 1988, i samband varmed en minnespoststämpel kom till användning.

1917-12-01--  
Namn Sävedalen 1 1968-09-19-1971-04-30  
Namn Partille 2 1971-05-03--

## Sävedalen

Den poststation som öppnades i Sävedalen den 1 december 1917, hade inte något med järnvägen att göra. Handlanden John Alfred Lundgren i Halle Baggård blev dess föreståndare, följd i juni 1921 av Per Oscar Persson i Ugglum Högen.

Folkskollärarinnan Alice Margareta Ternell tog över den 1 februari 1931. Sedan hon sagt upp avtalet övertog Irma Olivia Larsson poststationen i augusti 1939 och fick vara med om dess upphöjning till postexpedition den 1 februari 1946. Hon fick då byta ut avtalsanställningen mot en tjänstemannabefattning.

Postexpeditionen har därefter genomgått både organisations- och namnändringar, först med tilläggsiffra 1 till namnet och därefter kallat Partille 2 från maj månads ingång 1971, för att sedan återfå namnet Sävedalen. För järnvägsintresserade torde postanstalten inte ha varit något att tillföra.

1886-10-01--  
Namn Göteborg 6 från 1897-12-01

## Olskroken

Postinspektionen gjorde i ett brev till poststyrelsen den 8 juli 1886 framställning om att en poststation skulle få öppnas i Olskrokens järnvägsstation. Framställningen inleddes med följande text:

"Sedan, enligt vad postinspektionen inhämtat, behovet av poststation vid den på ett ungefärligt avstånd från järnvägsstationen i Göteborg av två kilometer belägna stationen Olskroken å Västra Stambanan, vid vilken stationen Bergslagernas järnväg an knyter sig till nämnda stambana, gjort sig mer och mer kännbart, får postinspektionen härigenom hos Kungl. Generalpoststyrelsen vördsammast hemställa, att vid sagde järnvägsstation måtte varda öppnad en poststation...."

Styrelsen för statens järnvägstrafik accepterade samarbete i Olskroken som framgår av det på vidstående sida publicerade brevet den 15 september 1886. Samtidigt gavs besked om motsvarande inställning till den föreslagna järnvägspoststationen i Töva på Norrländska tvärbanan (posthistorisk skrift 27).

Poststationen med namnet Olskroken kunde därefter öppnas i järnvägsstationen med oktober månads ingång 1886. Stationsmästaren Nils August Andersson Ahlgren fick med 420 kr i årsarvode ta ansvar för postservicen, ett belopp som höjdes till 480 kr från 1896 års ingång. Under vakans i april 1896 vilade ansvaret på stationskarlen B Tedberg, varefter Oscar von Wolcker tog över tog över till och med november 1897.

Därefter upphörde samarbetet mellan post och järnväg. En filialpostanstalt öppnades i Olskroken med namnet **Göteborg 6**, för vilken Ebba Ida Augusta Kunze blev föreståndare. Hennes poststation höjdes till postkontor 1910, för vilket hon enligt utnämning den 4 december 1909 blev postmästare. Den vidare utvecklingen har inte haft något med järnvägstrafiken att göra, varför jag lämnar detta postkontor därefter.

Nästa stopp är Göteborgs centralstation. Därmed slutar vår tänkta resa på västra stambanan.

SVERIGES STATSBANOR.

Kongl. Styrelsen  
för  
Statens Jernvägstrafik.  
STOCKHOLM.

D. N<sup>o</sup> 2432-40.

Kongl. Generalpoststyrelsen.  
Lukad den 17 SEP 1886

1886 den 15 Sept. anm. i Kgl. och Leds  
S. A. A.  
Till Kongl. Generalpoststyrelsen.

Att Kongl. Styrelsen för Statens järnvägstrafik icke har nägot att erinra däremot, att järnvägsstationens föreståndare vid Olskroken (och Töva) förordnas att från och med den 1<sup>o</sup> instundande Oktober företa de blifvande poststationerna vid nämnda platser, liksom ej heller däremot att arfvaderna för hvardera af berörda poststationsföreståndare bestämmas att tillvidare utgå med tvåhundrafyrtio kronor för helt år, för Styrelsen till svar å edra skrifvelsen i ämnet af den 6 deennes års häriom meddelad. Stockholm den 15 September 1886.

*E. A. Ahlgren*

*Kunze*

1073