

Erik Lindgren

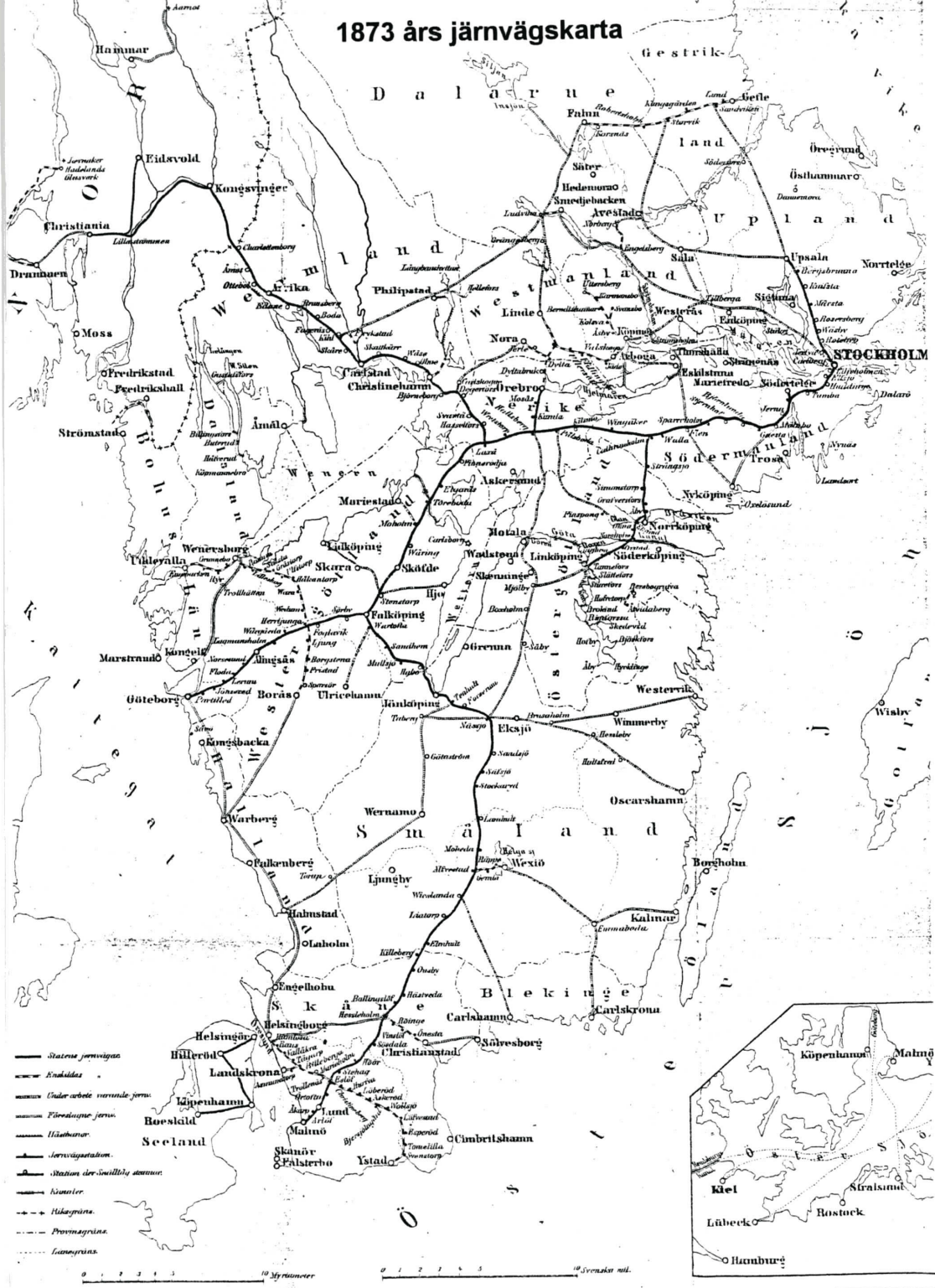
Posten vid
Södra stambanan
 del 3, sträckan
Nässjö - Falköping

Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Trånghalla	15
Ång	7	Bankeryd	16
Nätarn/Jersnäs	8	Ebbarsby	17
Forserum	9	Habo	18
Öggestorp	10	Furusjö	18
Tenhult	11	Mullsjö	20
Bogla	13	Sandhem	22
Jönköping	13	Kättilstorp	23
Kortebo	14	Vartofta	25
		Falköping- Ranten	27

Copyright 1998
 Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 353





POSTEN I MULLSJÖ 125 ÅR

Mullsjö var ett av flera postkontor som inrättades allteftersom utbyggnaden av södra stambanan fortgick. Mullsjö (även med -n de första åren) ersatte den 1 november 1862 posten i Slättäng och inrymdes i järnvägsstationen ända fram till 1940.

Ett vykort från sekelskiftet har tagits fram och samlare kan få stämpelavtryck genom att hos Postens regionkontor i Jönköping, postgiron 95 85 27-4, rekvirera vykort i frimärkt skick (5 kr/st inkl porto 2:10).

Den som så önskar kan få försändelser stämpelade med minnespoststämpel som vanligt.



Tid: 2 november

Arrangemang: Posten i Mullsjö 125 år.

Motiv: Texten 125 år.

Adress: Postkontoret, Minnespoststämpel
»125 år», 565 00 MULLSJÖ. (Jkp 1987:298)

Förord

Med detta häfte fortsätter jag mina berättelser om posten i anslutning till svenska järnvägars tillkomst. Jag ger exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller även i några fall kortfattade uppgifter om lantpoststationer som funnits i järnvägens närhet.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. Svårigheten att lämna sådana uppgifter har ökat i och med att mitt arkiv inte längre finns tillgängligt i Växjö.

Jag har strävat efter att redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och, i de fall de ännu finns, även nämna något om deras nuvarande status. Perioder, då en postanstalt inte varit förenad med järnvägsstation, ägnas bara flyktig uppmärksamhet. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. 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. Efter inledningsavsnittet berättas om berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Nässjö till Falköping. För förvaltningspostkontoren (Nässjö, Jönköping och Falköping) lämnar jag i allmänhet uppgifter endast i de fall eller under perioder då järnvägsmän varit ansvariga för den lokala postexpeditionstjänsten.

Växjö i november 1998

Erik Lindgren

Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ
tel 0470-19354

Inledning

Södra stambanan fullbordades två år efter att västra stambanan hade kunnat tas i bruk för allmän trafik. Delsträckan mellan Malmö och Lund öppnades för allmän trafik den 1 december 1856. Den sträcka, som berörs i denna skrift, från Nässjö till Falköping, blev färdig för trafik i tre omgångar, sträckan Falköping-Mullsjö den 8 november 1862, Mullsjö-Jönköping den 1 december 1863 och sträckan Sandsjö-Nässjö-Jönköping den 1 december 1864.

Södra stambanan gick således från Malmö via Hässleholm och Nässjö till Falköping, där den anslöts till västra stambanan. Från Katrineholm vid västra stambanan utgick en järnväg söderut och anslöts först i november 1874 till dåvarande södra stambanan i Nässjö. Därmed ingick den delen av banan i södra stambanan, sådan som vi uppfattar den sistnämndas sträckning i dag. Sträckan mellan Katrineholm och Nässjö kallas också "Östra stambanan". Om den har jag berättat i posthistorisk skrift 283.

I posthistorisk skrift 352 har jag berättat om södra stambanans vidareväxt norrut från Hässleholm och slutat med uppgifter om delsträckan Sandsjö - Nässjö den 1 december 1864. Då förlängdes banan också till Jönköping. Delsträckan mellan Jönköping och Falköping var klar dessförinnan som jag nämnt ovan.

Uppdelningen av hela stambanan i tre skilda häften beror på att jag med min enkla tekniska utrustning bara undantagsvis kan tillverka häften som omfattar mer än 40 sidor.

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, här angivna med byggstart respektive 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

På nästa uppslag återges i förminskat faksimil det "kungabrev" som bl a medgav poststyrelsen rätt till vissa personaldispositioner i anslutning till södra stambanans färdigställande.

25. November 1864.

N: 3431

CARL, med **GUDS**
Nåde, Sveriges, Norriges,
Göthes och Wendes **Rönning.**

118

Vår ynnest och Högliga Konungelikt med Gud Utöfning,
Fruan, Fröken, General Post Inspektör, f. d. Högskole
Inspektör med flera heder af W. A. Nordström
Orden samt af W. A. Svenska Skolans Orden;
så och Departementschefen. In. samtlyckt med Södra
Stambanans fullbordan, den 1 nästkommande December,
kupipostexpeditionen i densamma borde utsträckt, icke
allena till förhöjning, utan, för att vinna direkt sam-
band med postexpeditionen i västra stambanan, afven
till förhöjning, samt för jämbörd ändan utfordrades,
att personalen vid födra stambanans postexpedition, hvilken
för närvarande utgöras af fem respostexpeditioner, blifva med
öfverligare en respostexpedition förstärkt,

Chapren J, sili skrifvelsen den för närvarande mäsad,
underdänigt anhållit, att en dylik tjänsteman måtte få följa
och med den 1 nästkommande December, anställa, med en-
handa icke afse, till Tusen Riksdaler, som tillkomma
respostexpeditioner i allmänhet; i sammanhang hvarmed och
de, genom nämnda utsträckning i postkupipostexpeditioner
berksamhet, tjänstgöringen inom densamma blifva för
samtliga och anställda tjänstemen vida mer ansträngande
än hithills, samt, - med särskild afseende i de utländska
posternas handläggning - fullt jämförlig med arbetet inom

1 d. 28 nov. 1864. i den förhöjningen, o. utläst i den förhöjningen
en f. utläst i den förhöjningen o. utläst i den förhöjningen

vestra stambanans postkupipostexpedition, i underdänig
hänställt, att enahanda förhöjning i dagtraktarna
från två till tre Riksdaler, som blifvit personalen
vid västra stambanans Kupipostexpedition tillkomma,
som W. A. Nådiga Bref den 24 Juli sist öfvt.
måtte från och med början af nästkommande
December, för nämnda äfven de vid födra stamban
anställda respostexpeditioner till öfvt.

Och som W. A. Nådiga god i. Nådiga befäl
hvar i sådana underdänigt förstått och ha
ställt; meddelat W. A. Nådiga det hvarmed till vara och
underdänig efterväntade, befällydande och för. Alla
måglig Nådigheten. Stockholm den 11 de
cember 1864.

Carl

Utskrifven
Utskrifven

Sin General Post Inspektör i fråga om ordnandet af postkupipostexpeditionen
i östra stambanan.

Av brevet kan man utläsa att den postkupéexpedition som redan fanns på sträckan från Malmö norrut (med början den 1 december 1863 på delsträckan till Alvesta) nu skulle sändas med tåget på hela sträckan till Falköping. Det krävde utökning av personalstyrkan från fem till sex resepostexpeditörer. Dessutom beräknades arbetet bli lika krävande som det var för resepostexpeditörerna på västra stambanan - särskilt på grund av utländska poster. Därför medgav det kungliga brevet också rätt att öka dagtraktamentet för resepostexpeditörerna från två till tre riksdaler, d v s samma belopp som utgick på västra stambanan. Deras årslön uppgick, som framgår av brevet, till 1.000 riksdaler om året.

När järnvägen öppnades på den sista delsträckan av södra stambanan, dvs från Sandsjö via Nässjö till Jönköping, öppnades också förenade poststationer i Forserum och Tenhult. Sådana poststationer fanns sedan något tidigare i Vartofta, Sandhem och Mullsjö, d v s på linjedelen mellan Falköping och Nässjö, vilken hade öppnats för allmän trafik i två etapper, den första mellan Falköping och Mullsjö den 8 november 1862 och den andra mellan Mullsjö och Jönköping den 1 december 1863.

På övriga trafikställen utmed "vår bandel" inrättades några andra poststationer i takt med att järnvägsstationer kom till efter hand. Om samtliga berörda postanstalter berättas i det följande i den ordning de kommer vid en tänkt färd i riktning från Nässjö.

1916-05-01--1965-10-30
sedan Nässjö POB 2, resp PLE 1

Äng

En hållplats inrättades länge efter tågstart i Äng i Barkeryds socken på bara ett par kilometers avstånd från Bästhult, där det hade funnits en poststation 1863-1864. Om denna berättas i del 2 av häftena om södra stambanan. Ytterligare ett par kilometer nordost om Bästhult fanns en poststation i Barkeryds kyrkby under tiden 1874-1927.

Invånarna i trakten av Äng begärde i ett brev till poststyrelsen den 16 februari 1914 att få en poststation i järnvägens hållplats. I den utredning som följde blev ett tio år gammalt förslag återupplivat om att flytta Barkeryds poststation till Äng. Kronolänsmannen Carl Hanell hade av flera skäl motsatt sig detta och så gjorde han även nu. Han motiverade detta bl a med *"att ingen allmän väg finnes till Äng, att inom Barkeryds socken redan finnes två poststationer, nämligen Barkerydsby och Fredriksdal, samt att fråga på senare tiden väckts om anläggande av ny allmän väg till hållplatsen Äng från Källeryds by men att denna fråga ännu torde dröja något år innan den blivit utförd"*.

Vid poststyrelsens föredragning den 5 juni 1914 blev det avslag på framställningen om en poststation i Äng. Avslaget gällde också vissa andra förändringar av postgången i trakten, vilka hade förts på tal i sammanhanget.

Det dröjde inte länge förrän frågan om en poststation i Äng togs upp på nytt. Efter ännu en omfattande utredning beslöt poststyrelsen att med maj månads ingång 1916 låta öppna en poststation i Äng och inrätta en åkande lantbrevbäring med tre turer i veckan fram och åter från Äng över Barkerydsby poststation till Nätarns poststation samt att gående lantbrevbäring skulle inrättas med tre turer i veckan fram och åter på en linje mellan Nässjö och Esperyd.

Till poststationsföreståndare i Äng antogs banvaktsdottern Sara Viktoria Ström med 200 kr i årsarvode. Detta inkluderade posttransporterna mellan hållplatsen och poststationen, vilken sålunda inte kunde inrymmas i hållplatsen. Det blev med andra ord inte fråga om en förenad post- och järnvägsstation. Ett avtal slöts mellan posten och Sara Viktoria personligen utan att järnvägens ledning var mellanhand.

Sara Ströms årsarvode höjdes till 300 kr 1917. Hon hann få guldmedalj för nit och redlighet i rikets tjänst, innan hon avgick 1949 och efterträddes av affärsbiträdet Yngve Carlsson. Vikarien efter den sistnämndes avgång vid halvårsskiftet 1965, Margareta Aronsson, fick uppleva poststationens indragning den 1 november 1965.

Lantbrevbäringen kompletterades inledningsvis med ett postombud, i vars stämpel graverades NÄSSJÖ POB 2. I maj 1979 fick postombudet höjd status, nu till postställe med datumstämpeln NÄSSJÖ PLE 1 (ÄNG). Detta följde inte givna regler om stämpelarnas utformning. Efter mindre än ett år byttes den sistnämnda stämpeln ut mot en med gravyren NÄSSJÖ-ÄNG.

Namn Jersnäs 1874-01-01--1880-01-31
Nätarn 1883-02-01--1956-02-29

Nätarn

Även om poststationen i Nätarn låg ett bra stycke från järnvägen, finner jag anledning att ge utrymme åt denna, då posten dit tidvis efter 1930-talet expedierades via Äng. Poststationen med namnet Nätarn öppnades ursprungligen med namnet Jersnäs vid 1874 års ingång med skolläraren Karl Gustaf Widén som föreståndare.

På grund av risk för felsortering av post till det skånska Gärnsnäs, där en poststation öppnades med 1883 års ingång, fick den småländska poststationen med det likaljudande namnet heta Nätarn från den 1 februari 1883. Landskansliet hänvisade i sitt brev till poststyrelsen till *"den del av Järnsnäs socken omgivna och inom större delen därav sig sträckande sjön Nätarn"*.

Karl Gustaf Widén efterträddes på sommaren 1913 av kollegan Fritiof Ljungdahl som poststationsföreståndare i Nätarn. Sex år senare övertogs poststationen av Karin Maria Ingeborg Ljungdahl och därefter har följande ansvarat för poststationen: komminister Axel Wilhelm Norrlén (1921-1922), sömmerskan Anna Kristina Söderholm (1922) och handlanden Karl Davidsson (1922-1955). Efter Davidssons död den 1 mars 1955 uppehölls befattningen på vakans i avvaktan på utredning om en ny organisation. Den utmynnade i att poststationen ersattes med lantbrevbäring med mars månads ingång 1956 i samband med poststationens indragning.

Forserum

Kronofogde V Lidbom anmälde i ett memorial till landskansliet i Jönköping den 24 januari 1855 som sin åsikt, att en brevlåda borde sättas upp vid posthemmanet Rundseryd i Forserums socken utmed postvägen mellan Jönköping och Eksjö.

Förslaget accepterades och Rundseryd blev därmed en av de relativt fåtaliga platser i Jönköpings län, som fick landsvägsbrevlådor såsom en följd av att enhetsporto och frimärken infördes i vårt land den 1 juli 1855.

Forserums socken skulle bli tidig också i fråga om fortsatt kommunikation. En förenad post- och järnvägsstation öppnades nämligen där den 1 december 1864, samtidigt som hela sträckningen av södra stambanan uppläts för allmän trafik.

Stationsinspektör Constantin Béen blev ansvarig för både post och järnväg. Vid postgöromål hade han redan hunnit vänja sig genom att han varit föreståndare vid den förenade post- och järnvägsstationen i Sandhem sedan dess tillkomst den 16 februari 1863, d v s den dag då en generell överenskommelse om förenade post- och järnvägsstationer började tillämpas.

Béens förflyttning från Sandhem till Forserum kan sägas vara ett exempel på att styrelsen för Statens järnvägstrafik lät sina stationsinspektörer skaffa erfarenhet från olika stationer, ibland genom att de sökte sig till nya platser. Den stationsmästare, som trädde till i Forserum den 1 juni 1874, P Sjöqvist, hade sålunda dessförinnan tjänstgjort i Moheda, Liatorp, Hästveda, Sösdala och Killeberg, alla belägna vid södra stambanan.

Gustaf Chr A Ravn följde efter Sjöqvist i Forserum och i oktober 1892 tog Frans Fornander över. Därefter ansvarade Sven August Bergstrand (1901-1908), C G O L Nylander (1909-1912) och Johan Pettersson (1912-1918) för posten i Forserum.

Polisen Frans Henning Spetz blev föreståndare för den lantpoststation som ersatte järnvägsstationen den 1 november 1918. Änkefru Maria Charlotta Westring efterträdde honom den 1 september 1926, följd 13 år senare av Majken Winell. Hon fick uppleva att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 februari 1946. Hennes posttitel blev då stationsmästare. Eyvor Nilsson tog över 1951, följd 1953 av Gulli Larsson. Britt Pellikaan var postchef från februari 1986 tills Curt Sörmark tog över i januari 1988 med ansvar för service till omkring 1200 hushåll.

Ej poststation

Öggestorp

På vår tänkta färd kommer vi efter Forserum till en hållplats med namnet Öggestorp. Även om det inte funnits någon poststation där, anser jag det lämpligt att beröra en kommunalstämma med Öggestorps församling den 29 mars 1889. Då uttalades *"enhälligt den åsikten, att det vore högeligen av behovet påkallat, att en poststation komme till stånd inom socknen"*.

Hållplatsen i Öggestorp var då ännu inte anlagd men i den två veckor senare avgivna framställningen till poststyrelsen berördes nästa station på "vår resa", nämligen Tenhult. Stämmans ordförande Axel Eckerberg fick uppdraget att tillsammans med kammarjunkaren Axel Ribbing kontakta poststyrelsen i det angelägna ärendet.

I framställningen tryckte de på att vissa delar av församlingen låg på en mils avstånd från närmaste postanstalt, Tenhult i grannförsamlingen Rogberga, och att Öggestorp hade en folkmängd på omkring 1000 personer.

Till föreståndare för den önskade poststationen föreslogs organisten, klockaren och folkskolläraren Carl Magnus Wisén, som hade undervisningsskyldighet inte bara i skolan vid kyrkan utan också i skolhuset vid Sjöberg på mer än en halv mils avstånd från kyrkan. Han skulle därför ibland vistas där veckovis.

Postinspektör W Ljungh besökte personligen trakten för att undersöka behovet, men den resan blev till nackdel för de sökande. Han konstaterade i sitt brev till poststyrelsen den 14 november 1889, *"att ringa korrespondens kan vara att påräkna genom en poststation vid Öggestorps kyrka, enär de större egendomarna i trakten ha regelbundna bud till Tenhults station, där tillfälle gives till daglig postutväxling samt därjämte vederbörande pastorexpedition är förlagd vid Rogberga kyrka"*.

Postinspektören konstaterade också att en beslutad kärrpost mellan Vireda och Tenhult från och med 1890 skulle passera Öggestorps kyrka, varigenom *"tillfälle därefter erbjudes ortens befolkning att få sina postförsändelser befordrade med kärrposten två gånger i veckan till och från Tenhults poststation"*.

Slutligen återropade postinspektören, att det inte fanns någon lämplig person med ständig beredskap att förestå en poststation i Öggestorp och hemställde att ansökan måtte lämnas utan avseende. Detta blev också poststyrelsens beslut.

1864-12-01--

Tenhult

Enligt den överenskommelse som speglas i reproduktionen på nästa sida ur ett cirkulär från poststyrelsen öppnades följdriktigt en järnvägspoststation i Tenhult, när järnvägen där förbi togs i bruk för allmän trafik den 1 december 1864. Jag har inte funnit någon handling som avslöjar namnet på den då tjänstgörande stationsinspektorn i Tenhult men däremot namnet på den följande.

Inom järnvägen förekom det liksom inom posten ibland rekrytering av folk ur armén. Den 1 oktober 1866 blev sålunda löjtnanten Ehrenfried Gyllenskepp stationsinspektör och därmed också poststationsföreståndare i Tenhult, då knappt 34 år gammal.

Sex år senare övertog J A Pettersson stationen och bytena kom ganska tätt därefter, med A Tullström, Carl Isak Östergren, Per Benedictus Söderlund och Erik Soop som ansvariga för posten innan det nya seklet gjorde sin entré.

Lönefrågan var naturligtvis väsentlig, en fråga som ofta speglas i bevarade dokument. Sålunda återropade C I Östergren i ett brev den 9 april 1880, att han hade fått ökad arbetsinsats genom tillkomsten av den dagliga kärrposten mellan Tenhult och Lindefors. Efter kontakt mellan post- och järnvägsmyndigheter fick han *"en särskild ersättning av fem kronor i månaden, att utgå så länge hans nuvarande bestyr med kärrposten Tenhult-Ödestugu-Lindefors fortfarande äger rum"*.

Östergren tyckte emellertid i ett nytt brev den 17 november 1880, att *"detta honorarium icke i någon rimlig mån svarar mot det ansvar eller besvär, som därmed är förenat, eller det obehag det medför att sedan järnvägens tjänst tilländalupit ytterligare behöva tillsätta 3/4 à 1 timme varje natt för postens expedierande"*. Månadstillägget medgavs nu öka från 5 till 15 kronor *"så länge nuvarande förhållanden fortgår"*. Det var vanligt att lösa problem med provisorier under den expanderande järnvägsepoken. Järnvägen från Halmstad, som var i blickpunkten i detta fall, blev i sin helhet färdig för allmän trafik fram till Nässjö den 21 december 1882. Den medförde förändringar i landsvägspostföringen.

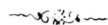
Svante Johansson blev det nya seklets förste stationsinspektör och postansvarige i Tenhult. Han tillsattes formellt den 1 september 1900 men hade vikarierat sedan företrädaren Erik Soop hade slutat.

Under nästa vakans ansvarade förste stationsskrivaren P A Borg för rörelsen tills Ernst Emil Lagerholm tillsattes den 1 oktober 1902. Som sista järnvägsman med postansvar i Tenhult finner vi Simon Ludvig Valfrid Johnson (1914-1919). Posten skildes från järnvägen i februari 1919 och snickaren Axel Svensson anställdes som föreståndare efter en månad med en kvinnlig vikarie. När Svensson avgick av åldersskäl 1933, prövades eventuell återförening mellan post och järnväg, men det gick inte att genomföra.

KONGL. GENERAL-POST-STYRELSENS

CIRKULÄR.

1863.

N^R 2.

Till samtlige Postförvaltare i Riket,

angående postbefordringen å jernvæg.

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 samtlige 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».

Bogla

Frågan om en poststation i Bogla fördes på tal i början av år 1916 men avfärdades då med hänvisning till att lösväskbefordran kunde anordnas mellan Rogberga kommun och poststationen i Tenhult.

I en ny framställning med kyrkoherden S E Hagberg som talesman begärdes daglig postgång på en linje från Tenhult över bl a Rogberga kyrka, Bogla och Klevarp. En sådan lösning ansågs vara bättre än en fast poststation i Bogla.

När postdirektören i östra distriktet besökte orten på grund av kyrkoherdens brev, fann han att den lämpligaste lösningen vore att inrätta en poststation vid Bogla anhaltstation. I postdirektionens framställning till poststyrelsen den 24 oktober 1917 finner man bl a följande:

"Möjligen skulle det ha varit ännu lämpligare, om poststationen kunnat förläggas vid Rogberga kyrka, men detta kan icke ske, enär folkskolläraren å platsen, vilken vore den ende lämplige som poststationsföreståndare, förklarade sig icke kunna åtaga sig bestyret med en poststations skötande".

Eftersom det inte fanns någon föreståndare för Bogla anhaltstation, kunde den planerade poststationen inte förenas med järnvägen. På postdirektionens förslag beslöt poststyrelsen att anställa handlanden Karl Viktorius Gustavsson från Bäckanäs som föreståndare med 240 kr i årsarvode.

Poststationen öppnades den 10 september 1917. Efter Gustavssons död i maj 1930 övertogs befattningen av hans änka Emy A O Gustavsson. Hon avlöstes 1942 av Gunhild D E Andersson, senare med namnet Davidsson. Åtta år senare tog Asta Ingeborg Davidsson över. Hon fick med efternamnet Hellqvist uppleva poststationens indragning med juni månads utgång 1960.

Förvaltningspostkontor från 1636

Jönköping

I Jönköping har inte förekommit någon förening av post- och järnvägstjänst. Enligt slutraderna i förordet lämnar jag sålunda i detta sammanhang det anrika förvaltningspostkontoret därhän. En djupdykande redovisning är under utarbetande i regi av Jönköpings Posthistoriska Förening.

1902-06-01--1961-04-30

Kortebo

Man kunde ha väntat sig en poststation i anhaltstationen Kortebo i östra kanten av Jerstorps socken. Men postinspektören i östra distriktet fick på förfrågan hos SJ veta, att det *"vid anhaltsstationen Kortebo ingen lokal finnes, som duger till poststation, ty stationen utgöres av ett skärmtak"*.

Frågan hade aktualiserats genom ett brev den 25 februari 1902 från ägaren av stadslägenheten Anderstorp. Han hade vissa önskemål om brevbäring, sedan han fått erfara att man planerade att inrätta daglig brevbäring från Jönköpings postkontor *"åt Sjömarken förbi bland andra egendomarna Kaptensbo, Wilhelmsro, Eklundshov, Sjöbo, Kortebo och Granbäck till Trånghalla samt åter samma väg"*.

Även om det inte gick att förlägga en poststation under skärmtaket, vidhölls nyttan av en poststation i Kortebo. Postinspektör Ernst Wennström skrev bl a följande till poststyrelsen:

"Trafikanter boende vid omhandlade orter och lägenheter skulle bli nöjaktigt betjänade i postalt hänseende därigenom att poststation anordnades vid Kortebo, varigenom ifrågakomna brevbäringstur icke erfordrades".

Poststyrelsen beslöt nu att en poststation med namnet Kortebo skulle öppnas den 1 juni 1902 och att fröken Edith Abrahamsson skulle bli föreståndare med ett arvode på 250 kr om året, däri inberäknat ersättning för transport av posten mellan järnvägen och poststationen.

I mars 1904 sade Edith upp sig. Hennes efterträdare blev Bertha Abrahamsson. Efter ytterligare två år blev det manligt styre genom Sven Johan Brandt men blott för en kort period. Med 1908 års ingång tillträdde Ester Svensson, som blev kvar på sin plats i nära nog 40 år.

När hon avgått gick, efter en kort övergång med Gertrud Svenningsson som föreståndare, befattningen över till Einar Svenningsson i november 1948. En större omorganisation medförde poststationens indragning den 30 april 1961. I stället gavs service genom lantbrevbäring samt en poststation något längre norrut med namnet Trånghalla.

1961-05-01--1970-10-30
Namn Jönköping 10 1970-11-01--1979-12-31
Namn Bankeryd 2 1980-01-01--1987-03-31

Trånghalla

Vid fortsatt färd på järnvägen norrut i gammal tid kom man till anhalten med namnet Trånghalla. Under perioden september 1944 - april 1961 fanns ett postombud i Trånghalla, som redovisningsmässigt granskades av poststationen i Kortebo.

Järnvägens hållplats i Trånghalla blev mindre och mindre utnyttjad, när busstrafik hade inrättats mellan Jönköping och Bankeryd. I Kortebo, som hade fått järnvägsbetjäning en tid efter det att en lantpoststation hade inrättats, minskades SJ:s betjäning till en man och hållplatsen i Trånghalla gjordes obemannad.

Detta påtalade SJ:s distriktschef Per Swartling i ett brev till postdirektionen i östra distriktet den 15 februari 1957 och meddelade, att SJ inte kunde åta sig att sköta en poststation i Trånghalla, om en sådan var avsedd att inrättas. Däremot fanns en lokal disponibel, som tidigare hade använts av Pressbyrå.

Under den följande utredningen var det ett ganska komplext ärende som kom i dagen genom önskemålen att få postförhållandena välordnade i Trånghalla. Det redovisades utförligt i ett brev den 28 januari 1961 från postdirektionen i Linköping. Förslaget innebar, att postombudet i Trånghalla skulle bytas ut mot en poststation, övergångsvis i postombudslokalen i Konsum, och att en lantbrevbäring med bil skulle inrättas mellan Jönköping 1 och Kortebo. Samtidigt skulle poststationen i Kortebo dras in, liksom lantbrevbäringen Kortebo-Jerstorp och postväsklinjen Jönköping 1 - Dröpsult.

Sedan ortnamnskommissionen uttalat att det inte fanns något att erinra mot namnet Trånghalla för den föreslagna poststationen, beslöt poststyrelsen den 3 mars 1961 att bifalla postdirektionens hemställan. Den nya organisationen trädde i kraft den 1 maj 1961. Intill dess nya lokaler hunnit ordnas, var butiksföreståndaren C H Lindberg ansvarig för posten, men redan från den 5 maj 1962 blev Einar Svenningsson föreståndare. Vi har mött honom i Kortebo i föregående avsnitt. Andra tog vid efter honom; all postgång skedde med buss och senare i postens egen regi. Järnvägen kom således inte i fråga vid en så sen tidpunkt i utvecklingskedjan. Postkunder kände möjligen förvirring över att postanstalten bytte namn flera gånger, sist till Bankeryd 2 innan den avvecklades helt.

1877-04-01--

Bankeryd

Det skulle gå halvtannat decennium efter att "vår järnväg" tagits i bruk för allmän trafik, innan en förenad post- och järnvägsstation inrättades i Bankeryd. Detta berodde på att det inte fanns något stationshus i Bankeryd från början. Postinspektionen i västra distriktet skrev följande till poststyrelsen den 24 januari 1877:

"Hos Kungl. Generalpoststyrelsen får postinspektionen härmed värdsammast hemställa om inrättande vid den nyligen för allmän trafik upplåtta järnvägsstationen Bankeryd, belägen vid södra stambanan mellan Jönköping och Habo på ett avstånd från Jönköping av en mil och från Habo av 0,8 mil, av en poststation, att skötas av järnvägsstationsföreståndaren med årligt arvode av 180 kronor".

Sedan styrelsen för Statens järnvägstrafik meddelat, att det inte fanns något hinder, öppnades poststationen med namnet Bankeryd den 1 april 1877. Föreståndaren Carl Magnus Carlson blev kvar till pensioneringen 1909, då han efterträddes av Per Johan Gustafsson. När denne avgick den 1 juli 1920, 65 år gammal, blev Johan August Stjerna den tredje av SJ:s ordinarie stationsmästare i Bankeryd som svarade för postgöromålen.

Detta varade inte så länge för hans del, eftersom trafiken hade ökat så mycket att det inte gick bra att ha post och järnväg förenade. Järnvägsstyrelsen skrev den 7 december 1926 till poststyrelsen och sade upp föreningen. Postdirektionen i östra distriktet slöt avtal med Fredrik S M Ekdahl om att sköta poststationen i en separat lokal från och med april 1926. Han hade varit poststationsföreståndare i Allerum under två år. Den 1 april 1930 efterträddes han av Inge Ekdahl. Denne kunde 18 år senare glädja sig åt att poststationen statushöjdes till en postexpedition den 1 mars 1948. Därmed fick han den föga postalt klingande titeln stationsmästare. Ulla Lundberg tog över chefsjobbet 1958, fick titeln lokalpostmästare 1977 och lämnade tio år senare över postkontoret, som det kallades från 1986 med ny terminologi, till Ulf Eriksson med ansvar för service till mer än 3000 hushåll.

Postombud 1932-02-01--1965-08-31

Ebbarpsby

Mycket nära den punkt där järnvägen passerar den gamla gränsen till Skaraborgs län kommer vi på den tänkta färden förbi anhalten Ebbarpsby. Det har aldrig varit tal om att förena post- och järnvägstjänst där, men anspråk gjordes av ett antal familjer i anhaltens närhet att få postservice. I februari 1930 bad de att få en postväska expedierad från Bankeryd. Handlanden Martin Söderqvist erbjöd sig att ansvara för en sådan väska. Framställningen fick stöd av postmästaren i Jönköping men postdirektionen ansåg att sökandena utan alltför stor olägenhet kunde hämta sin post i Bankeryd.

I oktober 1931 försökte ebbarpsborna igen, nu med ett brev direkt till poststyrelsen. Som ett nytt argument tillfördes det faktum att kommunalordföranden var bosatt i Eket, som skulle beröras av post till Ebbarpsby. Postdirektionen skrev nu följande:

"Då sökandena fortfarande icke önska få sin post med lantbrevbäraren å linjen Bankeryd-Skirebo-Bankeryd, såsom postdirektionen tidigare och nu ifrågasatt, anser sig postdirektionen numera böra tillstyrka inrättande av en stationär lantbrevbärning i Ebbarpsby".

Efter poststyrelsens beslut inrättades den stationära lantbrevbärningen den 1 februari 1932. Ebbarpsby blev därmed ett av landets tidigare postombud. Detta ord blev den nya beteckningen för stationära lantbrevbärare.

Martin Söderqvist avtalsanställdes och kom att fungera som postombud så länge verksamheten fortgick, eller till augusti månads utgång 1965. Den åkande lantbrevbärningen Bankeryd-Skirebo hade då hunnit bli så effektiv med ökade befogenheter, att den utan svårighet kunde överta postombudets uppgifter.

De datumstämplar som användes vid postombudet under dess aktiva tid uppges ha haft tre olika gravyrer. Det är inte utrett från vilken tidpunkt den första datumstämpeln togs i bruk.

1863-12-01-

Habo

När bandelen från Falköping öppnades för allmän trafik på delsträckan mellan Mullsjö och Jönköping den 1 december 1863, inrättades en förenad post- och järnvägsstation i Habo. Detta följde den överenskommelse, som speglas i poststyrelsens cirkulär, delvis återgivet på sid 12 i denna skrift.

Stationsinspektör Carl Henrik Rennerfeldt blev ansvarig för postservicen. Han följdes av Josef Pettersson 1869 och därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Habo: Anders Magnus Carlsson (1896-1909), Ivar Adolf Rosendahl (1909-1913), Fritz Alexander Svensson (1913-1922), Carl Axel Lindell (1923-1930), Karl Birger Alfred Scholander (1930-1940), Carl Alfred Arvidsson (1940-1944) och Erik Frithiof Gustaf Holmgren (1944-1946).

Posten skildes från järnvägen den 1 november 1946 och efter en vakansperiod tillsattes Åke Bergmer som föreståndare den 1 augusti 1947. Den 1 mars 1949 stathöjdes poststationen till postexpedition och Åke Bergmer fick titeln stationsmästare. Han fick befordran till högre befattning och visade inte minst under sin tjänstetid i Nossebro stort intresse för post- och hembygdshistoria. Han har glatt mig med intressanta uppgifter för komplettering av de ibland så "torra" handlingar som jag haft tillgång till.

Ester Karlsson blev stationsmästare vid postexpeditionen i Habo 1956 och fick uppleva förändringens vindar med postexpeditionens förvandling till postkontor enligt ny terminologi. Maily Gustafsson tog över och fick 1988 vara med om invigning av nya postlokaler vid Jönköpingsvägen. Gunnel Lille Holmberg fick senare överta chefskapet med ansvar för service till nära nog 3400 hushåll.

1929-08-01-1964-10-30
sedan Habo POB 1

Furusjö

Vid anhalten i Furusjö öppnades inte någon poststation, men en lantpoststation med samma namn fanns under perioden augusti 1929 - oktober 1964 med handlanden Karl Arvid Karlsson som föreståndare. Vid dess indragning kompletterades den ersättande lantbrevbäringen fram till den 15 september 1978 med ett postombud. Handlanden David Enar Stenäng ansvarade för dess skötsel.

Tidtabell för postbantågen å Södra Stambanan (från och med den 1 oktober).

a) linien Falköping—Jönköping.

Ned.		Upp.	
Afgång från Falköping	dagligen kl. 3,9 e. m.	Afgång från Jönköping	dagligen kl. 6,15 f. m.
” ” Wartofta	” ” 3,34 ”	” ” Habo	” ” 6,59 ”
” ” Sandhem	” ” 4,6 ”	” ” Mullsjö	” ” 7,31 ”
” ” Mullsjö	” ” 4,31 ”	” ” Sandhem	” ” 7,53 ”
” ” Habo	” ” 5,3 ”	” ” Wartofta	” ” 8,20 ”
Ankomst till Jönköping	” ” 5,45 ”	Ankomst till Falköping	” ” 8,35 ”

b) linien Sandsjö—Malmö.

Ned.		Upp.	
Afgår från Sandsjö	alla dagar kl. 6,44 f. m.	Afgår från Malmö	alla dagar kl. 12 midd.
” ” Säfsjö	” ” 7,5 ”	” ” Åkarp	” ” 12,16 e. m.
” ” Stockaryd	” ” 7,27 ”	” ” Lund	” ” 12,34 ”
” ” Lamhult	” ” 7,55 ”	” ” Örtofta	” ” 12,54 ”
” ” Moheda	” ” 8,23 ”	” ” Eslöf	” ” 1,8 ”
” ” Alfoesta	” ” 8,56 ”	” ” Stehag	” ” 1,24 ”
” ” Wislanda	” ” 9,19 ”	” ” Höör	” ” 1,50 ”
” ” Liatorp	” ” 9,49 ”	” ” Sösdala	” ” 2,13 ”
” ” Elnhult	” ” 10,17 ”	” ” Hesselholm	” ” 2,41 ”
” ” Ousby	” ” 10,51 ”	” ” Håstveda	” ” 3,11 ”
” ” Håstveda	” ” 11,11 ”	” ” Ousby	” ” 3,31 ”
” ” Hesselholm	” ” 11,45 ”	” ” Elnhult	” ” 4,9 ”
” ” Sösdala	” ” 12,9 e. m.	” ” Liatorp	” ” 4,33 ”
” ” Höör	” ” 12,33 ”	” ” Wislanda	” ” 5,3 ”
” ” Stehag	” ” 12,53 ”	” ” Alfoesta	” ” 5,39 ”
” ” Eslöf	” ” 1,9 ”	” ” Moheda	” ” 5,59 ”
” ” Örtofta	” ” 1,25 ”	” ” Lamhult	” ” 6,31 ”
” ” Lund	” ” 1,47 ”	” ” Stockaryd	” ” 7,2 ”
” ” Åkarp	” ” 2,1 ”	” ” Säfsjö	” ” 7,21 ”
Ankommer till Malmö	” ” 2,14 ”	Ankommer till Sandsjö	” ” 7,40 ”

1864 års tidtabell

Lantpostkontor Slättäng 1859-05-01--1962-10-31
 Namn Mullsjön 1862-11-01--ca 1870-02-01
 Sedan Mullsjö--

Mullsjö

Ett kungligt brev den 3 december 1858 bemyndigade poststyrelsen att öppna ett postkontor med namnet Slättäng *"med rätt att förlägga postkontoret till annan plats, när så finnes lämpligt med hänsyn till västra stambanans utbyggnad"*. Till postmästare utnämndes Axel Anders Otto Granfelt, som tillträdde med postkontorets inrättande den 1 maj 1859.

Poststyrelsens rätt att förlägga postkontoret till annan plats utnyttjades så, att det flyttades till Mullsjö den 1 november 1862, där en annan postmästare var utnämnd, nämligen Frans Oskar Dahlqvist enligt poststyrelsens beslut redan den 4 september 1862. Denne kan emellertid inte ha tillträtt tjänsten, eftersom poststyrelsen på en senare ansökan utnämnde honom till postmästare i Vretstorp enligt beslut den 23 oktober.

Det blev sålunda Axel Anders Otto Granfelt som fick flytta sitt postkontor från Slättäng till Mullsjö den 1 november 1862. Paren-
 tetiskt bör här nämnas att en lantpoststation med namnet Slättäng sedermera inrättades i det område, där det funnits ett postkontor. **Poststationen** med namnet Slättäng fanns under tiden januari 1875 - mars 1907 (posthistorisk skrift 167).

I Mullsjö blev Granfelt inte gammal i gården, för postkontoret degraderades efter 13 månader till en poststation den 1 december 1863, samtidigt som delsträckan Mullsjö-Jönköping av södra stambanan öppnades för allmän trafik. Det var bara under den korta tid som diligensförbindelse uppehölls mellan Mullsjö och Jönköping som postkontoret ansågs erforderligt i Mullsjö. Granfelt befordrades enligt poststyrelsens beslut den 20 augusti 1863 till postmästare i Alvesta. Dit flyttade han den 1 december 1863 samtidigt som postkontoret öppnade där två månader efter att järnvägen hade öppnats för allmän trafik på delsträckan Liatorp-Alvesta.

Troligen hade förvaltningspostkontorets namn varit Mullsjön. Vid poststationerna användes på den tiden inte någon datumstämpel med siffror utan blott en s k strålstämpel för makulering av frimärken. Postkontorets datumstämpel torde ha levererats till poststyrelsen i samband med postkontorets indragning.

I stället för ett förvaltningspostkontor blev det nu en förenad post- och järnvägsstation i Mullsjö från den 1 december 1863. Stationsinspektör Axel Retzius fick ta på sig ansvaret för postservice. Han torde ha använt en s k strålstämpel för makulering av posten fram till början av 1870 eller möjligen något tidigare. Stämplarna med datumsiffror började levereras till poststationerna under 1869 efter poststyrelsens beslut.

Oscar August Tigerhielm tog i september 1891 över ansvaret i Mullsjö, följd av Carl Gustaf Österberg med 1897 års ingång. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Mullsjö: Alfred Arvén (1902-1908), Per Arvid Borg (1908-1921) och C G R Hjelmér (1921-1932).

Ökade göromål tvingade fram skilsmässa mellan post och järnväg den 1 oktober 1932, då Elsa Elin Maria Wickert antogs till poststationsföreståndare med poststationen kvar i stationshuset. Hon hade sedan mars 1920 varit biträde med postgöromålen vid järnvägsstationen och mer eller mindre självständigt skött dessa under stationsföreståndarens ansvar.

Den 1 mars 1940 höjdes poststationen till postexpedition och flyttade i anslutning därtill från järnvägsstationen. Föreståndare för postexpeditionen blev Elna Karin Margareta Fridström, följd 1959 av Eivor Nilsson, som avgick vid månadsskiftet februari/mars 1971. Harry Josefsson tog över under en kortare period, följd 1972 av Åke Avedal. Han lämnade sin postanställning för en kommunalrådspost och Maj Wissing fick sätta sig i chefsstolen. Hon lämnade i slutet av 1989 över till Gunnar Friberg, då med ansvar för service till ca 2500 hushåll. Genom fortsatt rationalisering av postanordningarna i området betjänas nu mer än 3000 hushåll från Mullsjö, inklusive dem med postadress Sandhem.

Sandhem

1863-02-16--

Den 38 km långa delsträckan Falköping-Mullsjö öppnades för allmän trafik den 8 november 1862. Då hade ännu inte någon överenskommelse träffats om förening av post- och järnvägstjänst. När en sådan kunde börja tillämpas öppnades många nya poststationer den 16 februari 1863, däribland en i Sandhem.

Stationsinspektör Carl Henric Rennerfelt blev ansvarig för postservicen. Han efterträddes redan 1864 av Carl Alfred Ekroth. Efter honom har ansvaret för posten vilat på följande ordinarie järnvägsmän: Nils Holmberg (1898-1908), Anders Fredrik Johansson (1908) Carl Gustaf Melin (1909-1919) och C J F Rudenberg (1919-1921).

Post och järnväg skildes den 1 november 1921 men poststationen blev under en övergångstid kvar i stationshuset med fröken Lisa Maria Kulin som föreståndare. Hon avled den 22 mars 1922, i samband varmed poststationen flyttades till Anton Kulings handelsaffär. Han blev ordinarie innehavare av poststationen från den 1 juli 1922.

Med oförändrat läge för poststationen i butiken fick David Oskar Rubert Kulin ansvaret för poststationen med 1925 års ingång. Han avled i november 1938 och efter ännu en tids vakans tillsattes Gunnar Filip Svensson den 1 februari 1939. Han hade under närmare tio år dessförinnan varit föreståndare för poststationen i Värmlands Brattfors och fick uppleva ur den fortsatta trafikökningen resulterade i att poststationen upphöjdes till postexpedition den 1 maj 1950. Själv fick han då titeln stationsmästare.

Hans efterträdare blev Saga Flodin-Olsson och Svea Grahn. Den senare fick uppleva att termen postexpedition byttes ut mot postkontor och att det under en tid nedläggningshotade postkontoret flyttade in i nya och ändamålsenliga lokaler i februari 1982, vägg i vägg med Konsums livsmedelshall. Efter Svea fick Ing-Britt Filipsson ta över postkontoret i Sandhem med ansvar för postservice till drygt 500 hushåll. Utvecklingen ledde vidare till att postkontoret lämnades på entreprenad.

Kättilstorp

Nästa station på vår tänkta färd norrut är Kättilstorp. Stationsmästaren H Forsberg, som funnits på plats sedan järnvägsstationen öppnades i Kättilstorp den 15 november 1878, fick från den 1 april 1879 ansvar för posten med 180 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen. Man kan med förenkling säga att lantpoststationen med namnet Yllestad flyttades till Kättilstorp inom samma socken och fick stationens namn.

Lantpoststationen hade funnits i Yllestad med detta namn sedan den 1 augusti 1876. Till dess från 1875 års ingång fanns det en poststation med namnet Vistorp i socknen med detta namn. Den flyttades emellertid till Yllestad i grannsocknen, bland annat därför att pastoratet hade bättre nytta av den där. Närmare bakgrund till detta redovisas i posthistorisk skrift 65 "*Posthistoria från Frökinds (och Vartofta) härad*".

Orsaken till att lantpoststationen flyttades från Yllestad och blev en järnvägsstation var bl a ett önskemål av ägaren till Kättilstorps egendom. Han framförde detta till poststyrelsen i ett brev den 11 december 1878. Poststyrelsen nappade genast på detta förslag, inte minst därför att gångpostlinjen mellan Sandhem och Vartofta kunde dras in, om Yllestads sockens poststation flyttades den förhållandevis korta sträckan.

De som bodde i Vistorp eller i Åsaka behövde inte bege sig till järnvägsstationen i Kättilstorp för att få postreanden uträttade. Lantbrevbäringslinjer inrättades nämligen från Sandhem till Vistorp och från Vartofta till Åsaka på förslag av kronfogde Carlstein i dennes brev den 12 april 1879 till länsstyrelsen. Uppväxande järnvägslinjer kunde ge lämpliga utgångspunkter vid stationerna för lantbrevbärning till områdena innanför järnvägslinjerna.

Johan Magnus Pettersson tog över den förenade post- och järnvägsstationen i Kättilstorp den 1 juli 1894 och därefter ansvarade följande järnvägsmän för postservicen: Per Johan Gustafsson (1902-1909), Anders August Johansson Lindgren (1909-1910), Frans Oskar Holmberg (1910), Carl August Fredriksson Borg (1910-1915), Erik Valdemar Käck (1915-1916), Svante Djuréen (1916-1918), Sven Gabriel Lagerstedt (1918), C A Svensk (1918-

Namn Wistorp 1875-01-01--1876-07-31
 Namn Yllestad 1876-08-01--1879-03-31
 1879-04-01--1971-04-30
 Därefter postombud t o m april 1979
 Postställe 1979-05-02--1990-06-29

1921), Ivar Rosendahl (1922), G R Kindlund (1922-1927), Erik Arvid Reinhold Lindberg (1928-1938), Otto Emil Nilsson (1938-1942), Sigfrid Joachim Kittendorff (1942-1949), August Helge Abrahamsson (1949-1957) och Stig Johan Nilsson (1957-1971).

Poststationen drogs in med april månads utgång 1971. Den ersätande lantbrevbåringen förstärktes med ett postombud. Som sådant fungerade lantbrevbärare, som var stationär i en lokal i samhället under en eftermiddagstimma.

Med tillkomsten av begreppet postställe (premiär år 1973) kunde även de viktigare postombuden försvinna. De ersattes i allmänhet med postställen, som fallet var i Kättilstorp.

Kongl.
Generalpoststyrelsen.



Sin Postkontor i Falköping
Sin Postkontors Kamrader af af-
skrifvelse meddelar härigenom Kongl. General-
poststyrelsen, att, i sammanhängande med beslutad
indragning vid minnens månads utgång
af poststationen i Offretad som gång-
postlinjen Vartofta - Offretad - Sandhem,
den 1 september 1879 är en poststation kom-
mer att öppnas vid den svenska Vartofta
af Sandhem belagna järnvägsstationen Med-
delat, hvilken station skall ligga under post-
stationen i Sandhem järnvägsstationen af d.
rektor utvalda post och meddelande postkåper-
stationer. Datede den 17 april 1879.

Vartofta

Stationsinspektör J A Frinsell var i tjänst i Vartofta när järnvägs-
delen mellan Falköping och Mullsjö öppnades för allmän trafik den
8 november 1862. Han kunde börja åta sig postgöromål från den
16 februari 1863, när den generella överenskommelsen mellan
poststyrelsen och styrelsen för Statens järnvägstrafik om sam-
arbete trädde i kraft den 16 februari 1863 (sid 12).

För Frinsell blev tjänsten som postman just i Vartofta kortvarig, för
han avlöstes 1863 av stationsinspektör Nils Nilsson. Vartofta blev
knutpunkt med tillkomsten av bibanan till Ulricehamn, som öppna-
des för allmän trafik den 4 december 1874. Arbetsbördan ökade
både för post och järnvägstrafiken. Nils Nilssons efterträdare G
Carlsson skrev den 10 juni 1875 och påtalade, att han måste anlita
biträde i stor utsträckning för att hinna med postgöromålen. Varje
vecka omfattade de bl a expedition av 42 ankommande och lika
många avgående järnvägsposter samt fyra landsvägsposter i
ankommande och avgående riktning.

På förslag av postinspektionen i västra järnvägspostdistriktet
beslöt poststyrelsen den 15 oktober 1875 att höja årsarvodet från
360 till 600 kr. En bidragande faktor för beräkningarna var uppgiften
att frimärken hade sålts i Vartofta för 1696 kr under år 1874.

Genom beslut i maj 1860 övertog stationsinspektör Anders Josef
Hansson ansvaret för posten och efter hans avgång 1906 vilade det
på järnvägsmännen Lennart Granfelt (1906-1920) och C E
Österholm (1920-1921). Ökad trafik gjorde det nödvändigt att skilja
post och järnväg åt den 1 februari 1921, varvid Maria Österholm
blev föreståndare med poststationslokalen kvar i stationshuset.
Den fanns kvar där också när lantbrukaren Paco Gustaf Lindberg
tog över med augusti månads ingång 1922. Även efterföljaren Sven
Axel Villiam Karlsson (1930-1947) fick svara för postärendena i den
centralt belägna lokalen i järnvägsstationen.

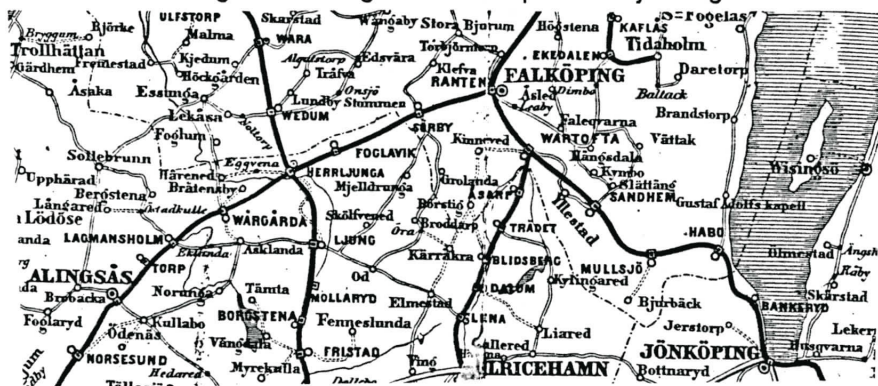
Sedan Karlsson fått sluta, blev Hanna Britta Johansson
föreståndare den 1 februari 1947 och fick genom ett särskilt avtal
780 kr om året för lokala transporter mellan järnvägen och den nu
utflyttade poststationen. Hon efterträddes i mars 1951 av Gustaf
Helmer Hallberg, som hade varit föreståndare för poststationen i
Hörnebo (Tibro 2) sedan april 1949.

Med ny terminologi förvandlades postexpeditionen till ett postkon-
tor 1977, men den fortsatta utvecklingen ledde till att detta måste
lämnas på entreprenad och blev s k "post-i-butik" i Vartofta Handel.

Det finns anledning att nämna något om Vartofta som järnvägs-knutpunkt och om förändringar som berörde det omgivande järnvägsnätet. På föregående sida nämns att stationsinspektorn fick ökade arbetsuppgifter på grund av att Vartofta blev en knutpunkt. Den år 1874 för allmän trafik öppnade smalspåriga järnvägen till Ulricehamn följdes av en normalspårig järnväg till Tidaholm (*Tidaholms järnväg*) på 24 km, vilken öppnades för allmän trafik den 8 november 1906.

Bara sex veckor senare öppnades den normalspåriga Västra Centralbanan mellan Falköping och Landeryd för allmän trafik. En av stationerna söderut på denna bana var den i Åsarp. Det var också den första stationen på den smalspåriga linjen Vartofta-Ulricehamn. Hela linjen Vartofta-Ulricehamn köptes upp av Västra Centralbanan år 1903, som byggde om den i etapper till normalspår. Delsträckan mellan Vartofta och Åsarp överläts till Tidaholms järnväg (Vartofta-Tidaholm) men denna 8 km korta stump lades ner i november 1918. Som knutpunkt var Vartofta därefter bara kvalificerat genom bibanan till Tidaholm, där persontrafiken lades ner i september 1970 och godstrafiken i januari 1989. Därmed försvann järnvägsknutpunkten Vartofta.

Nedan återges ett utdrag ur 1877 års post- och järnvägskarta.



Falköping

Verksamheten vid postkontoret i Falköping har inte varit föremål för någon form av förening med järnvägsgöromål, 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.

Falköping- Ranten

Utbyggnaden av södra stambanan vid anslutningen i Falköping påbörjades omkring sex år senare än vad den gjorde söderifrån. Delsträckan mellan Malmö och Lund öppnades sålunda för allmän trafik redan den 1 december 1856, medan delsträckan mellan Falköping och Mullsjö öppnades den 8 november 1862, en skillnad på nära nog sex år.

Chefen för Statens Järnvägsbyggnader Nils Ericson kom i sitt brev till poststyrelsen den 24 maj 1862 in på vissa detaljer, som kan tyda på att han också hade postens bästa för ögonen när det gällde möjligheten att redan under järnvägens byggnadstid snabba upp postgången, angelägen som han var om att få fraktinkomster från postverket genom att utnyttja redan färdigbyggda bandelar. Han börjar detta brev med anmälan att västra stambanan skulle öppnas för allmän trafik i sin helhet mellan Stockholm och Göteborg mot slutet av året (1862) och skriver bl a följande längre fram i brevet:

"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".

Vissa frågor blev dock inte lösta förrän i sista stund, som man säger ibland. Ericson anmälde t ex till poststyrelsen den 14 november 1862 att stationsinspektorererna 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 stationsinspektorererna i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping till poststationsföreståndare. Vid de tre förstnämnda platserna öppnades med järnvägen förenade poststationer vid 1863 års ingång, medan sådana hade öppnats redan den 15 november 1862 i Hästveda och Osby.

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. Bakgrunden till denna försening just i Ranten ligger i det svar som poststyrelsen fick på en förfrågan den 17 november 1862 till stationsinspektorn vid Falköping-Ranten C M Hedborg 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 ej emot det av Kungl.Generalpoststyrelsen bestämda arvode kunna åtaga mig poststationsföreståndarebefattningen 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 allmännare 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 av 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 12). 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 pensionsåldern och efterträddes den 1 februari 1864 av kontorsskrivaren vid Falköpings postkontor Pehr Conrad Fagerström. När stationsinspektör 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 "Uggleupplaga" markerar Rantens station (p.2), vilken efter utbyggnad av Mössebergsområdet blev centralstation.

Även efter att stationsinspektör Lindhé formellt tagit över ansvaret för Rantens poststation, förekom ytterligare "experiment" med den i jämförelse med andra järnvägsstationer ganska särpräglade poststationen. Under en tid var sålunda resepostexpeditören U Ericsson ansvarig för dess skötsel. Genom beslut i januari 1878 vilade ansvaret på stationsinspektör 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 järnvägsgöromål.

