

Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen Stockholm- Uppsala



Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Upplands Väsby	15
Inledning	3	Rosersberg	17
Hagalund	11	Märsta	18
Järva	12	Odensala	19
Ulriksdal	12	Knivsta	19
Helenelund	13	Alsike	20
Tureberg	13	Bergsbrunna	21
Norrviken	14		
Rotebro	14		

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Kopior görs i efterfrågat antal, oftast mellan fem och tio. Det är fråga om ett hantverk med risk för defekter av olika slag. Jag hoppas läsaren har överseende med eventuellt förekommande fel och accepterar min tanke att det framforskade materialet är viktigare än häftets utförande.

Erik Lindgren

Förord

Det är numera svårt för mig att lämna några för hembygdssamlarna nyttiga uppgifter, eftersom jag inte längre disponerar något arkivmaterial. På grund av påstådd platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har nämligen 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har därför bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan med hjälp av sådana anteckningar åtminstone fregmentariskt beröra händelseutvecklingen inom det område som det är fråga om här.

För några av poststationerna försöker jag ge ett exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och järnvägsföretaget. Jag har också velat kort beröra landsvägspostföringar, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen.

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 följande stationsvis redovisade avsnitten. I samtliga fall har jag försökt ange hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. På grund av svår-lästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur avskrifter från den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns kopior i Växjö till oktober 1995. Jag har inte tillräckliga resurser för att besöka Stockholm för komplettering av de delar som skulle ge mera värde åt denna skrift, men jag hoppas ändå att den skall ge mina läsarna ett eller annat korn.

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 stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid tänkta resor med järnvägen från Stockholm till Uppsala.

Erik Lindgren

Inledning

Norra stambanan, som anses omfatta sträckan Stockholm-Ånge, öppnades på sin första delsträcka, 65 km mellan Stockholm och Uppsala den 20 september 1866. Från Uppsala byggdes stambanan vidare och nådde i tre etapper ända fram till Krylbo den 1 december 1873. Det är ett komplext ärende att i en skrift berätta om norra stambanan på hela sträckan fram till Ånge. Jag har därför valt att i detta häfte begränsa mig till stationerna fram till Uppsala.

Regelbundna kontakter mellan postverket och styrelsen för statens järnvägsbyggnader ledde till att poststationer öppnades i de färdiga stationshusen redan vid tågstarten. Skriftväxlingen i detta sammanhang finns tillgänglig i Postens centralarkiv för dem som har tillfälle att besöka arkivet.

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

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest mer än 1400. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns ytterst få förenade post- och järnvägsstationer efter 1968. Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

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

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägspoststationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer (posthistorisk skriftserie 148).

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

Det blev vissa justeringar i efterhand och vad t ex gäller norra stambanan, kom denna att omfatta sträckan Stockholm-Ånge, medan den lilla mellansträckan mellan Ånge och Bräcke ingick i norrländska tvärbanan (Sundsvall-Storlien) och sträckan nordöst ut från Bräcke fram till Boden betecknas som stambanan genom övre Norrland. Jag har som målsättning att även beröra dessa järnvägsdelar i förhållande till posten, om hälsan står mig bi.

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag.

Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst. Några sådana exempel finns inte i vad gäller den bana som berörs här.

Det var inte alltid så självklart att post och järnväg skulle vara förenade. Arbetet vid järnvägsstationerna kunde vara allt för omfattande för att berörd chef skulle kunna ansvara också för postgöromål. Andra orsaker till utebliven förening eller skilsmässa efter tidigare förening av göromålen kunde vara utrymmesfrågor eller svårigheter att anpassa tjänstgöringslistorna.

Det senare fallet, alltså skilsmässa efter att post och järnväg varit förenade, kom att tillämpas för stationerna mellan Stockholm och Uppsala efter hand som trafiken ökade vid stationerna. Detta fördes på tal, antingen av postverket eller av järnvägsföretagen, när det blev aktuellt att ta upp frågan. I det följande kommer detta fram under de korta avsnitt som ägnas åt var och en av stationerna i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget i riktning från Stockholm och norrut.

Redan den 18 november 1865 meddelade styrelsen för statens järnvägstrafik i ett brev till poststyrelsen vissa uppgifter som avsåg framväxten av nya delar av statens järnvägar på olika håll enligt den preliminära plan som anges på föregående sida. På omstående sida (sid 6) återges brevet av den 18 november i sin helhet. Som framgår därav berör det två delsträckor som utgör anslutningar till den västra stambanan, som redan var färdig i sin helhet redan omkring tre år innan brevet skrevs. Det var sträckorna från Katrineholm till Norrköping och från Laxå till Kristinehamn.

Den förstnämnda kom efter lång tid att utgöra östra stambanan. Det var emellertid inte förrän den 23 november 1874 som denna fullbordades på hela sträckan från Katrineholm till Nässjö genom att den 41 km långa bandelen mellan Sommen och Aneby då öppnades för allmän trafik. Östra stambanan, färdig i sin helhet, kom att medverka till förkortning av södra stambanan, vilken länge omfattade sträckan Stockholm-Falköping-Nässjö-Malmö (1864-1874).

En av de andra delsträckorna som berörs i det på nästa sida återgivna brevet var också en del av de ursprungliga planerade stambanorna, nämligen nordvästra stambanan. Den här omnämnda 61 km långa delen fram till Kristinehamn, blev färdig för allmän trafik den 2 december 1866.

Brevet är intressant såtillvida att det berör den första delen av den blivande norra stambanan, "vår" sträcka från Stockholm till Uppsala. Det lilla man kunde säga om den så här långt i förväg, var att

"på Stockholm-Upsala banan tvenne bantåg anordnas i begge riktningarna varje morgon och afton".

N^o 3293. Inb. den 20 Nov. 1865.

Sin Kongl. General. Poststyrelsen.

1865 den 23 november 1865. Höjst 1865 3/11 1865

Ernär, så vitt Kongl. Trafikstyrelsen har jag
leekant, nya delar af Statens jernvägar kom-
ma att för trafik öppnas under löpjet af
nästkommande år, nämligen från Kätline-
holm till Narskiöping, från Stockholm till
Uppsala och från Låsa till Kristinehamn,
så för Styrelsen anhåles om underrättelse,
huruvida Jönnsken till postbefordringen i
alla delar en del af dessa bandelarna skulle
öfka medelst Järskilda påfuarne jäfom i
Västra och Östra Hamnbanorna eger rum,
för att kunna gå i järfattning om anskaf-
fande af det erforderliga antalet wagnar.

Utän att nu kunna med beftändhet angif-
va bantagens tillföande anordning i dessa
banor, anser Styrelsen jag dock kunna an-
taga att
på Kätlineholm - Narskiöpingbanan fram
och återgående tåg tillföas fläkka i järbin-
delar med båda Inattagen på Västra
Hamnbanan,

på Stockholm - Uppsala banan 2^{de} bantåg
anordnas i begge riktningarne hvarje mor-
gan och afton. Samt

på Låsa - Kristinehamnbanan
ett bantåg fram och åter i järbin-
delar med Inattagen på Västra Hamn-
banan, hvilka förtföande Låsa mötas
vid Låsa.

Stockholm den 18. November 1865.

Styrelsen

När tiden för tågstart började närma sig var det viktigt att sköta den interna informationen. En kanal för detta var poststyrelsens cirkulär, i vilket man fann nedan återgivna notis i november 1866.

Poststationer. Den 20 innevarande månad öppnas poststationer vid de å Norra Stambanan (linien Stockholm—Upsala) belägna jernvägsstationerne Järfa, Rotebro, Wäsby, Rosersberg, Märsta och Knifsta inom Stockholms län samt Bergsbrunna inom Upsala län.

Poststationen i Mörby utvexlar ifrån den 20 september direkt post äfven med postkontoren i Upsala och Sigtuna samt med förestående poststationer å norra stambanan.

Indragna poster. Den 20 innevarande månad upphör diligensfarten mellan Stockholm och Upsala, samt med oktober månads ingång likaledes nuvarande postgången å linien Åby—Höör, då i stället för sistnämnda post mellan Åby och Höör inrättas

ny diligenspost tre gånger i veckan (se förestående tidtabeller).

Jernvägspostbefordran. Å förenämnda nya jernväg, linien Stockholm—Upsala, kommer, från och med den 20 dennes, postbefordring att ega rum en gång om dagen fram och åter; och användas dertill de bantåg, som finnas härefter angifne.

Från Stockholm	kl.	6,6	f. m.	Från Upsala	kl.	6,23	f. m.
» Järfa	»	6,24	»	» Bergsbrunna	»	6,40	»
» Rotebro	»	6,51	»	» Knifsta	»	7,4	»
» Wäsby	»	7,3	»	» Märsta	»	7,32	»
» Rosersberg	»	7,49	»	» Rosersberg	»	7,42	»
» Märsta	»	7,33	»	» Wäsby	»	7,58	»
» Knifsta	»	7,58	»	» Rotebro	»	8,13	»
» Bergsbrunna	»	8,22	»	» Järfa	»	8,39	»
i Upsala	»	8,36	»	i Stockholm	»	8,53	»

Under rubriken "Poststationer" finner vi en tillämpning av den generella överenskommelsen i februari 1863, d v s att poststationer skulle öppnas i samtliga jernvägsstationer på sträckan. De har i cirkulärnotisen delvis andra namn än som vi känner dem i dag, i flera fall beroende på att post och jernväg skildes åt och postanstalterna ibland fick församlingens, ibland tätortens namn i den allt mer expanderande huvudstaden och det tätt bebyggda området norr därom.

Under rubriken "Indragna poster" bekräftas en naturlig åtgärd vid jernvägens tillkomst, nämligen att diligensen mellan Stockholm och Uppsala drogs in. I samma stycke berörs en ändring i Skåne, som vi lämnar därhän i detta sammanhang.

Under rubriken "Jernvägspostbefordran" lämnas uppgifter om den första tidtabellen avseende de för post använda tågen.

Efter de flesta stationsnamnen i 1946 års tidtabell förekommer beteckningen "(ej f)". Det innebär att post och järnväg inte var förenade. I tre fall förekommer en siffra inom parentes efter stationsnamnet. Det innebär att postanstalten på orten har status av postexpedition (med tjänstemannaanställd chef) och siffran anger postexpeditionens klassificering. Postexpeditioner eller postkontor var aldrig förenade med järnvägsstationer (bortsett från ett sällsynt undantag i Värmland under en mycket kort period). Det var enligt 1946 års tidtabell sålunda bara stationerna i Bergsbrunna och Alsike som ännu var förenade med poststationer.

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

Användandet av postkupéer upphörde efter de sista turerna på ett par huvudlinjer den 29 mars 1996. Post befordras fortsättningsvis i viss utsträckning på järnväg men för sortering under färd med tåg är sagan all.

På sträckan mellan Stockholm och Uppsala passeras bl a Karlberg, innan tåget kommer fram till de första stationer som anges på tidtabellen. Om Karlberg berättas i posthistorisk skriftserie 25. Utan hänsyn till kronologin följer vi i fortsättningen spåret vid en tänkt resa från Stockholm till Uppsala och kommer därför först till en station som inte fanns vid tågstarten. Det var Hagalund, där post och järnväg inte blev förenade. Jag har funnit anledning att kort beröra samtliga postorter utmed järnvägen, även om de inte haft direkt samröre med denna. Namnändringar för postanstalter i Storstockholm har jag inte ansett vara möjligt att följa längre än till den första gång de fått namnet Solna eller Sollentuna med tilläggsiffra. Med ytterst knapphändiga anteckningar efter förut nämnda förlust av arkivmaterial har jag i många stycken begränsat mig till korta uppgifter beträffande ett flertal av postanstalterna, särskilt inom Storstockholm.

1896-11-01--
Namn Solna 3 1955-01-01--

Hagalund

Det fasta postnätet i Stockholms norra ytterområden kompletterades den 1 november 1896 genom att en poststation då öppnades i Hagalund men inte såsom förenad med järnvägstjänst. Handlanden Karl Persson anställdes som föreståndare med 120 kr i årsarvode. Han följdes från den 1 april 1900 av fröken Kerstin Trolle. Hon fick enligt poststyrelsens beslut den 16 november 1899 300 kr i årsarvode.

Förre stationsinspektorn Johannes Petersson gjorde ett in hopp som ordinarie poststationsföreståndare under fyra månader mars - juni 1901, varefter förre folkskoleläraren Lars Johan Rosén tog över vid halvårsskiftet. Han fick också nöja sig med 300 kr i årsarvode, enligt poststyrelsens prövning den 17 maj 1901. För att bestrida posttransporter ställdes fem kronor i månaden till hans disposition.

Det blev litet större stabilitet efter Roséns tillträde, men den 1 oktober 1910 var det dags för nästa byte. Då tog bokbindaren Johan Peter Nilsson över och hans tid som föreståndare blev också kortvarig. Han fick nämligen förflyttning till Stocksund med 1913 års ingång och under drygt två år därefter uppehölls befattningen i Hagalund på vakans med av postdirektionen tillsatt vikarie.

Erhard Gottlieb Nilssons tillsattes som ordinarie innehavare av tjänsten som poststationsföreståndare den 1 april 1915, då med 600 kr i årsarvode, vilket höjdes till 660 kr från den 1 september 1917. Ett redan tidigare utgående biträdesanslag fastställdes samtidigt till 540 kr om året.

Rörelsen ökade allt mera och från den 1 april 1933 klassificerades poststationen som en postexpedition. Carl Johan Sjödin blev föreståndare med posttiteln stationsmästare, medan den tidigare poststationsföreståndaren Erhard Gottlieb Nilsson fick anställning som brevbärare.

Viktor Emanuel Strangert tog över chefskapet 1941 och åtskilliga följde honom under postexpeditionens vidare öden. Dessa omfattade bland annat postexpeditionens namnändring till Solna 3 med 1955 års ingång i den våg av utplåning av ortnamn som följde i spåren av poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter.

1866-09-20--
 Namn Jär(f)va 1866-09-20--1920-12-31
 Namn Ulriksdal 1921-01-01--1954-12-31
 Namn Solna 8 1955-01-01--

Järva (Ulriksdal)

Stationsinspektör Oskar Fredrik Kraepelien fick ta ansvar för både järnväg och post vid tågstarten den 20 september 1866. Han följdes 1870 av stationsföreståndaren Johan Brissman, som i sin tur avlöstes av stationsföreståndaren August Erhard Almqvist efter kort tid.

Årsarvodet för själva postsysstan var oförändrat 300 kr, när stationsmästaren Henrik Molander tog över den 1 september 1891, men det höjdes till 420 kr efter 1899 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade stationer och till 540 kr efter 1902 års reglering. Därtill kom ett biträdesanslag på 25 kr i månaden från oktober 1903.

Den 1 april 1908 tog Sven Edvard Christersson över postansvaret i Järva och den 1 april 1913 blev det stationsinspektorn Erik Julius Hellbergs tur att svinga även postens datumstämpel. Nu började det bli tungt att på en hand ansvara för såväl järnvägs- som postgöromål och det blev inte oväntat skilsmässa mellan de båda stora trafikverken på denna lokala plats. Posten fick ändra namn till Ulriksdal från 1921 års ingång.

Utvecklingen gick till och med så bra för posten att poststationen, belägen vid järnvägsstationen, kunde höjas till klass av postexpedition den 1 mars 1949. Med chefstiteln stationsmästare blev då Ingrid Viktoria Larsson ansvarig. Hon fick uppleva följden av poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter. Den ledde i detta fall till ett nytt namnbyte utöver det som hade genomförts 1921, nu från Ulriksdal till Solna 8.

Hennes efterträdare blev Karl Erik Hilding Franzén i oktober 1952. Efter dess har andra tagit vid och fått uppleva den moderna tidens förändringar i posten på både gott och ont.

HeleneLund



1927-06-01--
 Namn Sollentuna 2 1952-01-01--

Bland de senare tillkomna poststationerna på sträckan mellan Stockholm och Uppsala var den i HeleneLund. Som framgår av tidtabellsutdraget på sid 9, var den inte förenad 1946. Närmare 22 år efter dess tillkomst byttes den ut mot en postexpedition från och med mars 1949, då med Anna Elvira Fomerz som chef. Postexpeditionens namn ändrades till Sollentuna 2 med 1952 års ingång

1874-07-01--
 Namn Sollentuna 1947-10-01--1951-12-21
 Namn Sollentuna 1 1952-01-01--

Tureberg

Poststationen i Tureberg kom inte till som ett komplement i järnvägsnätet. Dess inrättande med juli månads ingång 1874 får närmast betraktas som en följd av att kronobrevbäringskyldigheten avskaffades.

Till föreståndare antogs fjärdingsmannen N P Eckerström med 300 kr i årsarvode. I detta ingick även skyldighet för honom att fullgöra transporter mellan poststationen och postkupéexpeditionerna vid järnvägen mellan Stockholm och Uppsala.

Samma villkor gällde för skogvaktaren August Lundberg, när han antogs till poststationsföreståndare från oktober 1892, först som vikarie och som ordinarie från 1893 års ingång.

I samband med Lundbergs avgång flyttades poststationen till järnvägsstationen den 1 oktober 1900 och stationsmästaren Krister Herman Blomberg fick svara för både post- och järnvägsgöromål, till en början med 180 kr i årsarvode för postsysstan. Efter undersökning höjdes detta retroaktivt till 240 kr, räknat från föreningstidpunkten.

Bland Blombergs efterträdare fanns F Hellström under en kort period 1909 och från 1910 års ingång Johan Oscar Kjelldin. Post och järnväg skildes på nytt och den 1 juli 1935 höjdes poststationen till postexpedition.

Axel Bernhard Svensson fick posttiteln stationsmästare som chef för postexpeditionen och fick uppleva hur storstadens expansion påverkade det fasta postnätet. Under hans efterträdare år 1946, Erik Olof Axel Löfgren, byttes postnamnet Tureberg ut mot Sollentuna den 1 oktober 1947. När postexpeditionen höjdes till postkontor den 1 juli 1951, följde Löfgren med och fick titeln postmästare. Han fick också vara med om att postkontorets namn fick tilläggsiffran 1 med 1952 års ingång. Till hans postområde hörde bland andra postexpeditionerna Norrviken, Rotebro, Sollentuna 2 och Sollentuna 4.

1909-04-01--

Norrviken

Även poststationen i Norrviken, som inrättades den 1 april 1909, utvecklades så mycket att den kunde bytas ut mot en postexpedition. Detta skedde den 1 mars 1947, då Signe Augusta Ingeborg Nordquist antogs till chef med titeln stationsmästare. Poststyrelsens centraliseringssträvanden och önskan om minskat antal adressenheter vägde tungt också i Norrviken och postexpeditionens namn ändrades från 1969 års ingång till Sollentuna 6. En av de sentida föreståndarna för postkontoret, som det benämndes i ny terminologi, var Siva Johansson. Det är betecknande beläget vid Stationsallén.

1866-09-20--

Rotebro

Stationsinspektör Carl Johan Wahlqvist anförtroddes uppgiften att också svara för postservice i Rotebro, när den förenade post- och järnvägsstationen öppnades där vid tågstarten den 20 september 1866. Stationsföreståndaren F A Nelson tog över efter honom i mitten på 1870-talet, följd av stationsinspektorn Carl Victor Westerlund, då med ett årsarvode på 300 kr för själva postsysslan.

En uppgift från postinspektören i Stockholm om omsättningen vid distriktets poststationer visade att frimärken hade sålts 1877 i Rotebro för 645 kr, vilket väl täckte omkostnaderna.

Efter samråd med styrelsen för statens järnvägar fastställdes årsarvodet från 1896 till 260 kr och efter 1902 års reglering till 420 kr. Westerlund hade då efterträtts av Carl Oskar Asplund. Efter dennes avgång i november 1912 utnämndes stationsinspektorn Ernst Gustaf Mauritz Bergström till chef i Rotebro.

Trafikutvecklingen följde mönstret vid de övriga orterna närmast Stockholm. Efter skilsmässa från järnvägen höjdes poststationen till en postexpedition den 1 mars 1948, då Emy Charlotta Maria Andersson blev chef med posttiteln stationsmästare.

Även Rotebro skulle emellertid drabbas av jakten på ortnamn i poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter och från den 1 juni 1970 fick postexpeditionen namnet Sollentuna 7. Med det namnet finns postkontoret, som det heter med ny terminologi, i Rotebro centrum.

1866-09-20--

Namn Väsby (Wäsby) 1866-09-20--1919-05-31
 Namn Upplandsväsby 1919-06-01--1939-05-14
 Namn Upplands Väsby 1939-05-15--1957-03-31
 Namn Upplands Väsby 1 1957-04-01--

Upplands Väsby

Med namnet stavat Wäsby öppnades en förenad post- och järnvägsstation vid tågstarten den 20 september 1866. Föreståndare blev Johan Brissman, som efter flyttning till Järva 1870 efterträddes av stationsföreståndaren Eric Gustaf Andersson. Denne följdes 1875 av stationsmästaren August Wilhelm Andersson, då med ett från 300 till 360 kr höjt årsarvode för själva postsysslan.

Bland de följande cheferna fanns stationsmästaren Fredrik K Lundberg, som genom ett kungligt brev den 29 april 1892 fick sitt årsarvode för postsysslan fastställt till 420 kr i ett sammanhang då regeringen beslöt om lönen i ett av poststyrelsen framfört ärende för ett stort kollektiv av järnvägsmän med posttjänst.

Johan Wilhelm Lundin tog över efter Lundberg men fick förflyttning till Mariedam med 1914 års ingång. Då övertogs ansvaret av Carl August Vilhelm Björklund, som tidigare varit föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Harplinge på västkusten. Han fick uppleva den trafikökning som framtvingade skilsmässa mellan post och järnväg mindre än ett år efter hans tillträde.

Järnvägspoststationen ersattes sålunda den 1 december 1914 med en lantpoststation och bokhållaren Gustaf Rudolf Malm blev föreståndare. Poststationens namn ändrades från Väsby till Upplandsväsby knappt fem år senare, den 1 juni 1919.

Fortsatt trafikökning ledde till att poststationen klassades som postexpedition den 1 oktober 1923 och Olga Olsson blev föreståndare med posttiteln stationsmästare. Termen postexpedition hade införts 1920 som ett mellanting mellan postkontoren och poststationerna. Det fanns inte många sådana. Antalet inom mellersta postdistriktet, dit Upplandsväsby hänfördes då, var t ex år 1925 bara åtta, belägna i Fellingsbro, Gimo, Hallstahammar, Hofors, Hällefors, Kungsör, Surahammar och Upplandsväsby. Inom Stockholms distrikt, vars gräns vi just lämnat efter Rotebro, fanns det år 1925 bara tre postexpeditioner. De låg i Råsunda, Stock-sund och Tumba. Det blev efter hand många fler, av vilka vi redan stött på en hel del under den tänkta resans gång.

Namnformen Upplandsväsby behölls till och med den 14 maj 1939. Det kan synas att följande dag är ett underligt datum för övergång till en annan namnform, nämligen Upplands Väsby. Valet av den dagen berodde på att ett hundratal postanstalter fick namnen ändrade när sommartidtabellen 1939 började tillämpas. Bakom namnändringen låg ett omfattande utredningsarbete.

Bakgrunden var det uppdrag som poststyrelsen gav postdirektör Erik G Långe vid ett sammanträde den 19 januari 1938 med representanter för Kungl. Telegrafstyrelsen. Uppdraget omfattade undersökning av de fall, där post- och telegrafanstalter på samma ort bar skilda beteckningar. Man strävade efter att nå överens-stämmelse. Även några järnvägsstationer togs med. Långe var då engagerad i den andra upplagan av Svensk Ortförteckning.

Man följde vissa regler. För bildandet av sammansatta ortnamn gällde bl a följande: *"Om förleden utgörs av namnet på ett landskap, ett län, ett härad eller en kommun och har tydlig genitivform, förenas det ej med huvudordet medelst bindestreck, t ex Närkes Lillkyrka. I andra fall används bindestreck, t ex Dala-Floda, Norsjö-Vallen"*.

Telefon- och järnvägsstationerna hette Väsby. Poststationsföreståndaren befarade förväxling med Visby och skrev: *"Bland korrespondenterna äro meningarna delade. Sålunda vill bland andra AB Optimus, Löwenströmska lasarettet och Engströms snickerifabrik ej höra talas om namnförändring, då däremot Väsby Bleckemballage och Väsby Verkstäder äro mycket för endast Väsby"*.

Postdirektionen biträdde förslaget att ändra namnet till Väsby Det skulle ha varit en återgång till det ursprungliga namnet. Detta följde poststyrelsen inte, men sättet att skriva namnet ändrades så att det följde reglerna för bildandet av sammansatta ortnamn. Flera postanstalter har efter hand inrättats med namnet Upplands Väsby, varvid tilläggs-siffror används för att skilja dem åt.

Tilläggs-siffran 1 tillfördes den ursprungliga postexpeditionen den 1 april 1957, då en poststation med namnet Upplands Väsby 2 öppnades. Ett par av "filialerna" har sedermera blivit indragna. Poststationen i Bollstanäs fick sitt namn utplånat den 1 december 1969 för att i stället kallas Upplands Väsby 5. Postkontoret Upplands Väsby 1 har vuxit sig stort med ett kundunderlag på drygt 16.000 hushåll.



1866-09-20--
Namn Rosersberg 1 1946-10-01--

Rosersberg

Rosersberg var en av de platser som fick både post- och järnvägsstation vid tågstarten den 20 september 1866. Stationsmästaren Axel Wilhelm Öfverström blev föreståndare. Senare finner vi Nils Holmberg som chef och från december 1898 Gustaf Oscar Pehrsson. Efter dennes avgång vid juli månads slut 1912 tillträdde Erik Gustaf Sjöblom, som tidigare hade varit föreståndare för poststationen i Mellansjö i Hälsingland.

Jämfört med de närliggande stationerna hade den i Rosersberg stor omslutning redan på ett tidigt stadium. 1877 års frimärksupp-börd uppgick t ex till 1.750 kr i Rosersberg, medan den var 980 kr i Väsby, 645 kr i Rotebro och 1.315 kr i Märsta. För Rosersberg blev den fortsatta utvecklingen den, att skilsmässa mellan post och järnväg fick genomföras förhållandevis tidigt, nämligen med augusti månads ingång 1917.

Poststationen flyttades då till kommunalstämмоordföranden Nils Teodor Lind, som också blev föreståndare med ett årsarvode på 600 kr, vartill kom 540 kr i fast biträdesersättning och lika mycket i extra biträdesanslag. Han fick dessutom 15 kr i månaden som ersättning för transporter mellan tågen och poststationen (diarie-nummer 1 b 1415/17).

I september 1940 blev Eva Maria Sandahl poststationsföreståndare i Rosersberg och fick uppleva sin poststations förändring till postexpedition den 1 november 1953 med åtföljande tjänstemannaanställning. Generella förändringar över hela landet under 1970-talet och ny terminologi ledde till att postexpeditionen kallades postkontor. Senare års utveckling med bl a svikande antal kunder med betalningsuppdrag har lett till att postkontoret inte ansetts kunna bibehållas. Ersättningen har blivit s k Närpost med mycket begränsad betjäning.

1866-09-20--

Märsta

Löjtnanten Johan Gustaf Ernst Wiman antogs till stationsinspektor vid järnvägsstationen i Märsta när denna öppnades för allmän trafik vid tågstarten den 20 september 1866. Han blev också ansvarig för samhällets postservice genom det generella avtalet om förening av tjänster. Hans årsarvode höjdes från det ursprungliga 300 till 480 kr på grund av poststyrelsens beslut i mars 1875.

Med 1893 års ingång blev stationsinspektorn Ludvig Theodor Reuterskiöld ansvarig för posten i Märsta, följd efter tre år av Gustaf Brunsson. Den lokala järnvägstrafiken förefaller ha stagnerat omkring sekelskiftet med något sänkt arvode för stationsbefälet, som degraderades från stationsinspektor till stationsmästare. Med den sistnämnda titeln övertog Carl August Lindquist stationen i april 1904.

Under dennes tid tycks rörelsen ha ökat igen. Efter hans avgång med 1911 års slut övertog stationsmästaren Lars Adolf Strömberg ansvaret, fortfarande för såväl post som järnväg, men nu ökade arbetet så mycket att det i längden inte gick att förena befattningarna. Med 1918 års ingång skildes post och järnväg åt och Einar Strömberg fick 28 år gammal åta sig befattningen som föreståndare för den ersättande lantpoststationen (diarienummer 1 b 1415/17). Den 1 oktober 1951 höjdes poststationen till postexpedition och fick den 28 november 1966 tilläggs-siffran 1 i samband med att poststationen Märsta 2 öppnades. Sedan dess har också posten Märsta 3 tillkommit i Valsta centrum den 13 maj 1971. Från postkontoret i Märsta betjänas nu drygt 12.000 hushåll inklusive dem med postadress Rosersberg.

1891-04-01--1971-05-29

Odensala

När en poststation öppnades i Odensala med april månads ingång 1891, förlades den inte till järnvägsstationen. Det blev i stället en lantpoststation med handelsföreståndaren Johan Emil Ludvig Wettermark som ansvarig. Han fick 180 kr i årsarvode, vilket höjdes till 300 kr från den 1 juli 1898.

Den 1 juli 1901 efterträddes Wettermark av handelsföreståndaren Frans August Rydell, som två år senare följdes av Gustaf A Ljungblad. I avtalen med föreståndarna ingick klausulen att de skulle besörja transporter mellan postkupéerna på järnvägen och poststationen.

Det blev fortsatt ganska täta skiften på befattningen som poststationsföreståndare, från 1906 års ingång handelsbiträdet Lars Leonard Lycknell och från oktober 1909 Eugenia Cecilia Svensson. Den 1 maj 1912 flyttades poststationen från affären och hamnade i bostaden hos förre lantbrukaren Johan Natanael Bergholm. Andra följde honom och i oktober 1948 tog Arne Vilhelm Sandal över. Utöver avtalsenlig lön fick han 125 kr i månaden för transporter på den 335 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen.

Poststationen bedömdes i längden mindre lönsam och drogs in den 29 maj 1971 utan att hinna genomgå 1970-talets generella förändringar som bland annat medförde tjänstemannaanställning för flertalet poststationsföreståndare.

1866-09-20--

Knivsta

När vi på vår tänkta färd passerat gränsen mellan Stockholms och Uppsala län, möter vi ännu en man med militär bakgrund som stationsinspektor utmed järnvägen utöver den förut nämnde Wiman i Märsta. När järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 20 september 1866, antogs underlöjtnanten Gustaf Anton Désiré Ekholm till stationsinspektor i Knivsta.

Han fick liksom kollegan i Märsta sitt årsarvode höjt från 300 till 420 kr genom poststyrelsens beslut i mars 1874. Från det nya seklets ingång fick han också ett biträdesanslag, som gav 20 kr extra per månad.

1902 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer gav Ekholm höjning i det fasta årsarvodet till 540 kr, vilket kom hans efterträdare den 1 mars 1904 till godo. Det var stationsmästaren Gustaf Richard Skoog. Han fick uppleva en mycket stark utveckling av trafiken, vilket medförde att post och järnväg skildes åt den 1 augusti 1917.

Nu blev fröken Lydiga Sofia Skoog föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Hon fick ett separat avtal om att ansvara för transporter mellan tågen och poststationen (diarienummer 1 b 1415/17). Det gav henne 240 kr extra per år. Hon fick allt mer att göra och från den 1 juli 1928 höjdes poststationen till rang och värdighet av postexpedition.

Som föreståndare för denna med titeln stationsmästare antogs Karl Ferdinand Sterner, då 52 år gammal. Andra följde efter honom och med ändrad terminologi under 1970-talet finns nu i Knivsta ett postkontor med ansvar för service till ca 4.500 hushåll.

1875-01-01--1879-03-31
1919-11-01--1968-10-31

Alsike

En poststation inrättades i Alsike kyrkby ca halvmilen väster om järnvägen med 1875 års ingång, då kronobrevbäringsreformen genomfördes i Uppland. Dess föreståndare, organisten C P Pettersson fick finna sig i indragning av poststationen med mars månads utgång 1879, då lantbrevbäring infördes. Det var då inte tal om någon järnvägsstation vid det för kyrkbyn tämligen avlägsna spåret.

En sådan kom emellertid till stånd så småningom och med november månads ingång 1919 öppnades en poststation där. Med utgången av oktober 1968 drogs Alsike poststation in.

1866-09-20--
Namn Uppsala 18 1967-06-01--1990-08-18

Bergsbrunna

Bergsbrunna var vid tågstarten den 20 september 1866 den sista järnvägsstationen före Uppsala och den blir också den sista på vår tänkta färd. Stationsinspektör Johan Alfred Carlborg blev utnämnd till föreståndare 1867, följd 1869 av stationsförman Gustaf Bernhard Pettersson. Det år 1874 fastställda årsarvodet på 240 kr för själva postsysslan sänktes genom beslut i december 1895 till 180 kr, något som tyder på minskad omsättning.

Stationsföreståndaren Claes Wilhelm Andersson tog över befattningen efter Pettersson och i januari 1903 finner vi Carl Gustaf Thunberg som ansvarig för både post och järnväg i Bergsbrunna. Efter hans avgång med september månads utgång 1915 hölls befattningen vakant tills Axel Hjalmar O:son Nyrén tillsattes i april 1916 (diarienummer 1 b 1076/16).

Från den 1 juni 1967 fick postkunderna i Bergsbrunna finna sig i att poststationens namn ändrades till Uppsala 18. Posten skildes från järnvägsgrömmålen och den 18 augusti 1990 drogs den in för gott.