

191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg
 192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen
 197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå
 206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg
 216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel
 217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel
 219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro
 223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika
 224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg
 226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg
 233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klintehamn-Habbingbo
 236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås
 249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg
 254. Om posten vid Lelångenbanan
 280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö
 281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg
 282. Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping
 283. Något om posten vid Östra stambanan
 284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby
 285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby
 286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg
 287. Något om posten vid järnvägen Köping - Uttersberg - Riddarhyttan
 288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)
 289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Åtvidaberg-Västervik
 290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gävle järnväg
 291. Något om posten vid Falkenbergs järnväg
 292. Något om posten utmed Varberg-Åtrans järnväg
 293. Något om posten vid Kinnared-Fegens och Fegen-Åtrans järnvägar
 294. Något om posten utmed Runhällen-Enköpings järnväg
 295. Något om posten utmed Härnösand-Sollefteå järnväg
 296. Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg
 297. Något om posten utmed Upsala-Lenna järnväg och Lenna-Norrtelje järnväg
 298. Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo och Södra Roslags kustbana
 299. Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg och Faringe-Gimo

Skrifterna kan rekvireras från

Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ. Tel 0470-19354

**Copyright 1996
Erik Lindgren**

Erik Lindgren

Något om posten vid Statsbanan Karlberg- Värtan

Innehåll

	sid
Förord	1
Inledning	3
Karlberg	7
Tomtebodå	8
Norrtull	10
Albano	10
Värtan	11
Stockholms Frihamn	12

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

Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 25

Skapad i pdf i september 1996

Ib. 3755/1916.

POSTDIREKTIONEN

STOCKHOLMS DISTRIKT.

Dnr 3882.

Anhålls, att i svarskrivelse ovanstående distriktnummer angives.

Postdirektionen i Stockholms distrikt
INK. 15 458. 1916
Dnr 3882

K. Generalpoststyrelsen.
Ink. 20 1285. 1918

K. Generalpoststyrelsen.
Ink. 22 NOV 1916

Ib. 3755/16.
GRUPP. AFD. MÅL
II 8 1

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

1918 den 15. november föred. i Kungl. Generalpoststyrelsen av byråchefen å första byrå och skulle icke till vidare åtgärd förordas.

Att den nämnda till postdirektionen i Stockholms distrikt för kännedom. Särskilt på befallning.

Adolf Nilsson

Rörelsen vid poststationen i Albano är, såsom av bifogade statistiska uppgift framgår, av ringa omfattning. Veterinärinstitutet, dess lärare och elever, äro så gott som de enda trafikanterna vid sagda poststation.

Då emellertid Experimentalfältets poststation är belägen på samma korta avstånd från Veterinärinstitutet som Albano poststation, synes den sistnämnda poststationen obehövlig.

På grund av det anförda får jag vördsamt hemställa, att poststationen i Albano måtte indragas. Stockholm den 22 november 1916.

I bil.

Pd. i Sth:s distr., med hemställan om indragning av poststationen i Albano.

Förord

På begäran ägnar jag ett av de minsta häftena i den posthistoriska skriftserien åt postanstalter vid den kanske föga kända järnvägsdelen mellan Karlberg och Värtan. Den torde i huvudsak vara av intresse för hembygdssamlade filatelister i huvudstadsområdet, där jag trampar på för mig mycket okänd mark. De som ägnar sig åt filateli där torde veta oändligt mycket mera än jag. Därför torde detta bidrag kanske bara komma att vara ett obetydligt komplement i någon detalj. Jag böjer mig ändå för önskemålen.

Desto svårare är det att lämna några för hembygdssamlarna nyttiga uppgifter, som 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 handel-seutvecklingen inom det lilla område som det är fråga om här.

För en av poststationerna, den i Tomtebodas försöker jag ge ett exempel på händelser som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället. Jag har också nämnt den lantbrevbäring, 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.

Postdirektionen hemställde förgäves i ett brev till poststyrelsen den 22 november 1916 att få dra in poststationen i Albano. Verksamheten där fick fortsätta till och med juni 1920.

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 C till Värtan.

Erik Lindgren

Inledning

I de flesta av mina skrifter som berör posten i förhållande till järnvägarna har jag kunnat lämna utdrag ur framställningar från postinspektörerna (eller från 1910) postdirektörerna till poststyrelsen om godkännande av förslag till omorganisation i anslutning till att en ny järnväg skulle tas i bruk för allmän trafik.

För järnvägen till Värtan saknar jag ett sådant underlag och kan endast konstatera att poststyrelsen meddelade ett beslut till postinspektören i centrala järnvägspostdistriktet genom en skrivelse den 16 maj 1882. Därin hette det bland annat att styrelsen för Statens järnvägstrafik "*nu meddelat, att Värtabanan öppnats för allmän trafik*". Detta öppnande lär ha gjorts dagen innan poststyrelsen daterade brevet, men datum för de ändringar i postanordningarna som skulle genomföras, fastställdes till den 1 juni 1882.

För tillämpning från och med den dagen och för postinspektionens iakttagande meddelade poststyrelsen genom sitt brev den 16 maj 1882,

"att post skall med bantåg befordras i s.k. postiljonskupé samt att poststationer av II klassen, lydande under postinspektionen i Centraldistriktet, skola vid samma tid öppnas vid stationerna Norrtull, Albano och Värtan, att förestås av vederbörande järnvägstjänstemän"

Arvodet fastställdes för vardera av de tre föreståndarna till 15 kr i månaden för själva postsysslorna. Detta skulle gälla intill utgången av år 1882 och postinspektionen fick i uppdrag "*att senast i början av nästinstundande december månad till Kungl. Poststyrelsen inkomma med anmälan rörande omfattningen av de ifrågavarande poststationernas verksamhet*".

Vid denna tid utgick från centralpostkontoret i Stockholm en lantbrevbäringslinje till Lidingö. På den linjen anställd lantbrevbärare, fjärdingsmannen Carl Johan Berggren i Kyttinge på Lidingön, fick sitt kontrakt uppsagt för tillämpning från oktober månads ingång. Poststyrelsen uppdrog åt postinspektionen att "*infordra anbud å besörjande från och med oktober månads början av lantbrevbärning två gånger i veckan, fram och åter, å linjen Värtans poststation - Lidingö kyrka*". Det var en naturlig åtgärd att avkorta lantbrevbäringen genom att förlägga utgångspunkten till en plats närmare Lidingön.

I poststyrelsens cirkulär presenterades ändringen bland vissa andra ändringar på sätt som framgår av nedan återgivna utdrag. Den tidtabell som tillämpades för postföringen från den 1 juni 1882 återges därunder.

På järnvägssträckan tillkom senare ytterligare två poststationer, nämligen i Karlberg efter ett halvår och vid Tomtebodavägen ytterligare drygt halvtannat år senare. Persontrafiken på järnvägen upphörde i april 1913. I Växjö numera tillgängliga sparsamma uppgifter om vardera järnvägspoststation lämnas i det följande i den ordning stationerna kommer vid en tänkt resa från Stockholm C.

87

Jernvägspostbefordran:

Sedan den 15 dennes omfattar postkupéexpeditionen n:r XLIV sträckan *Mellerud—Kornsö*, i stället för sträckan *Mellerud—Mon*, af *Fredrikshald—Sunnanå* jernväg.

Från och med den 1 nästkommande juni befordras post i s. k. postiljonskupé dagligen med begge tågen, i hvardera riktningen, å jernvägslinien *Stockholm—Värtan*.

Poststationer:

Albano, *Norrtulls* och *Värtans* poststationer, (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med vederbörande postkupéexpeditioner samt postkontoret i Stockholm.

Stockholm—Värtan.

(Från den 1 juni 1882.)

Denna spalt läses nedifrån och uppåt.

△	△			
10,45	2,45	<i>Stockholm</i>	9,10	2,33
11,5	3,5	<i>Norrtull</i>	8,51	2,14
11,11	3,11	<i>Albano</i>	8,45	2,8
11,18	3,18	<i>Värtan</i>	8,37	2,0
			△	△

Järnvägspoststationer

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

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest mer än 1400. 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 järnvägsstationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer.

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 stambananätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30--1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01--1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01--1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01--1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01--1864-12-01

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst. Detta problem var aldrig aktuellt i storsadsområden och sålunda inte utmed den lilla järnvägssträcka, varom denna skrift handlar.

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 värmländska 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 befördras fortsättningsvis i viss utsträckning på järnväg men för sortering under färd med tåg är sagan all.

1883-01-01--1914-12-31

Karlberg

Den 17 juli 1871 öppnades sammanbindningsbanan mellan Stockholm Södra och Stockholm Norra för allmän trafik. När det i inledningsavsnittet fattade beslutet om postföring från Stockholms centralstation till Värtan genomfördes från den 1 juni 1882, gick spåret sålunda förbi Karlberg och Tomteboda innan det kom fram till Norrtull. Första sträckan var en del av norra stambanan.

Någon poststation fanns dock inte i Karlberg vid detta tillfälle, men berörda postkunder lyckades få en sådan tillstånd från 1883 års ingång. Dess föreståndare Krister Herman Blomberg fick enligt ett kungligt brev den 29 april 1892 fastställt årsarvodet till 420 kr, något som också gällde för hans efterträdare Johan Dahllöf.

Det kom efter hand klagomål mot att brev som var adresserade till Karleby hamnade bland posten till Karlberg och ibland även tvärtom. Detta föranledde poststyrelsen att besluta om ändring av namnet på poststationen i Karleby till Simtuna från den 1 november 1895. Det var för övrigt inte heller riktigt bra, för korrespondenter, som skrev slarvigt, kunde råka ut för bland annat, att brev avsedda för Simtuna hamnade i Simlinge eller andra orter, där namnet Simtuna i skrivstil vid hastig läsning kunde tolkas fel.

I Simtuna fick man finna sig i ytterligare en namnändring, men den gången berodde namnändringen av andra skäl. Simtuna poststation flyttades nämligen till den närliggande järnvägsstationen i samband med att järnvägen Enköping-Runhällen togs i bruk för allmän trafik. Poststationen fick då järnvägsstationens namn Fjärdhundra från 5 januari 1906.

Johan Dahllöf förefaller ha haft mycket att göra vid sin poststation. Genom ett särskilt beslut (diarienummer 11758/1720 år 1903) fick han ett biträdesanslag på 30 kronor i månaden. Med efter hand stigande arvode kunde han redan vid 1909 års reglering av arvodena kvittera ut 660 kr i årslön, vartill kom 540 kr i fast biträdesersättning. Storstadens utveckling med bl a fler postfilialer ledde till att poststationen drogs in med 1914 års utgång (diarienummer 1 b 1433/14).

1884-08-01--1959-08-31

Tomtebodas

Det gick inte utan vidare för postkunderna i trakten av Tomteboda att få en egen poststation. Kyrkoherden, trädgårdsmästaren, bagaren, innehavaren av kronohemmet *Ingenting* och en lång rad andra personer uttryckte i december 1882 i ett brev till poststyrelsen sin förvåning över att de inte hade fått någon poststation i järnvägens stationshus, som öppnades för trafikanterna i maj samma år. *"En postanstalt"* skrev de, *"är för oss högst behörlig då vi med stora kostnader genom gående bud avhämta och avsända post genom postanstalten i huvudstaden"*.

Postinspektören i centrala distriktet tyckte att man kunde nöja sig med poststationen i Karlberg, som öppnades på 829 meters avstånd från Tomteboda station vid årsskiftet två veckor efter att petitionärerna lät höra av sig. Poststyrelsen rättade sig efter postinspektörens hemställan att lämna framställningen utan åtgärd.

Men i mars 1884 kom petitionärerna igen med förnyade krafter. De stärktes av att det bland kundkretsen fanns *"en redaktör till vilken ensam expedierades minst 50 à 60 tidningar per vecka"*. Dessutom kunde man åberopa behovet av en bank genom att påpeka att det i Tomtebodas grannskap fanns *"en myckenhet arbetare, för vilkas räkning postsparbankens tillgänglighet vore högst önskvärd"*.

Det var till synes ett lägligt tillfälle för dem att åberopa Postsparbanken. Den hade inrättats just med 1884 års ingång. Nu tog poststyrelsen allvarigare på framställningen och kontaktade styrelsen för Statens järnvägstrafik. Därifrån uppgavs att tre tåg kunde göra uppehåll för postutväxling, *"varjämte från tåget nr 8 post torde kunna utkastas, i likhet vad som sker vid övriga stationer"*.

Möjligheten med kastpost hade tagits till vara tidigare och det fanns noggranna föreskrifter om vad som gällde för denna form av ensidig postutväxling. I allmänhet vidtogs den inte, om det varje dag fanns ett eller flera tåg som gjorde uppehåll på platsen. Möjligheten att använda kastpost torde sålunda inte ha påverkat det beslut som poststyrelsen tog i detta fall i fråga om en poststation.

Försiktigtvis beslöt poststyrelsen, att poststationen i Tomteboda skulle inrättas den 1 augusti 1884 för *"att vara i verksamhet till en början allenast under ett års tid"*. Denna period förlängdes sedan postinspektören hade presenterat en tillfredsställande statistik.

Det blev sålunda järnvägsbefälet i Tomteboda som också fick betjäna postkunderna. Från den 1 oktober 1894 var det Gustaf Forsgren som fick fullgöra detta utöver sin järnvägstjänst. Han fick 240 kr om året för postsysslan. Beloppet hade fastställts av regeringen den 29 april 1892 i samband med en översyn av arvodet till de övriga föreståndarna vid järnvägspoststationerna.

Omkring 1901 övertog Erik Per Zimmerman ansvaret. Han var stationsinspektör. Befattningens värdering från järnvägssynpunkt hade höjts under mellantiden, då järnvägstiteln för Gustaf Forsgren vid hans tillsättning var stationsmästare. År 1901 fastställdes årsarvodet för postsysslan till 300 kr och efter 1902 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer till 360 kr. Det steg snabbt till 600 kr år 1903, vartill kom ett fast biträdesanslag på 320 kr.

Stationsinspektör P G J Moberg tog över i maj 1910, följd av Martin Edvard Callme vid 1914 års ingång. Den 1 juli 1916 var det stinsen Bror Carl Emanuel Ericssons tur att ta över.

Utvecklingen fortsatte i rätt riktning och efter skilsmässa från järnvägen kom den ersättande "lantpoststationen" att statushöjas till postexpedition den 1 april 1950. Denna fick namnet ändrat från Tomteboda till Solna 9 den 1 april 1959. Den postexpeditionen drogs emellertid in med september månads utgång 1966 och det "lediga" namnet Solna 9 gavs den 3 november 1969 åt en ny postexpedition i Storstockholm.

Numera är postnamnet Tomteboda förknippat med en av landets största sorteringsterminaler, ett postkontor av jättelika dimensioner.



Klippet är hämtat ur 1939 års upplaga av post-, tele- och järnvägskartan

Norrull

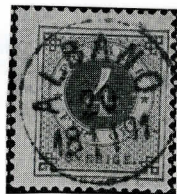
1882-06-01--1914-12-31

På vår tänkta färd mot Värtan har vårt spår lämnat norra stambanan och svängt av mot nordost. Vårt nästa uppehåll är vid Norrtull. Föreståndaren där fick vid starten 180 kr om året i arvode för postsysslan, ett arvode som även fastställdes tio år senare i ett kungligt brev den 29 april 1902. Stationsmästaren Carl Tvetström, som då var föreståndare, efterträddes av Carl August Lundqvist. Denne hade förmånen att få arvodet höjt till 300 kr genom 1903 års allmänna reglering av arvoden. Detta kom efterträdaren Axel Edvard Lundgren till godo, som dock bara var i tjänst under knappt ett års tid. I april 1904 efterträddes han av Per Henrik Bergstedt, som fick uppleva poststationens indragning med 1914 års utgång.

Albano

1882-06-01--1920-06-30

Som nämnts i inledningen, beslöt poststyrelsen att till var och en av föreståndarna vid de från och med juni 1882 inrättade förenade post- och järnvägsstationerna i Norrtull, Värtan och Albano skulle betalas ett månadsarvode av 15 kronor för själva postsysslan. Detta motsvarade 180 kr i årsarvode och skulle regleras efter det att postinspektionen lämnat erforderlig statistik till poststyrelsen. Frans Nilsson Bergh, som var en av de första ordinarie föreståndarna vid poststationen i Albano fick genom den reglering som fastställdes av regeringen den 29 april 1892 hela 360 kr för sin uppgift att hantera posten. Detta höjdes efter 1903 års allmänna reglering till 420 kr, vartill kom ett fast biträdesanslag på 240 kr. Bergh efterträddes vid 1906 års ingång av Carl Henrik Gröndahl. Omsättningen var då nedåtgående och biträdesanslaget slopades retroaktivt från och med mars 1906 enligt poststyrelsens beslut den 13 mars. I Experimentalfältet hade en poststation öppnats från oktober 1905, något som kan ha påverkat omsättningen vid Albano poststation i hög grad. Den sistnämnda poststationens verksamhet fortsatte till och med juni 1920.



Värtan

1882-06-01--
Namn Stockholm 37 1959-06-01--1978-11-18

Med påbörjandet av postföring på järnvägen mellan Stockholm och Värtan den 1 juni 1882 öppnades också en poststation vid dåvarande ändpunkten i Värtan. Till föreståndare för denna antogs stationsinspektör Anders Olof Lagerström med 180 kr i månaden för arbetet med posten. Detta förstärktes med lika mycket genom ett beslut den 13 mars 1883 om tillägg med 15 kr i månaden. Från 1896 års början sänktes det, då årsarvodet fastställdes till 240 kr. Det sjönk tillbaka till ursprungsarvodet efter 1902 års allmänna reglering och blev sålunda åter bara 180 kr, något som tyder på att omsättningen i postverksamheten var liten.

Lagerström följdes 1903 av Gustaf Brunesson. Under dennes tid som stationsinspektör blev det fart på poströrelsen. Efter 1906 års reglering av arvoden fick han 400 kr i fast arvode och 300 kr i fast biträdesersättning. Arbetet ökade efter hand så mycket att det inte gick att ha post- och järnvägsgöromål under en och samme persons ansvar.

Följden blev skilsmässa och från den 1 oktober 1954 upphöjning av poststationen till en postexpedition. Greta Carin Lovisa Bööse blev chef för denna med posttiteln stationsmästare. Hon följdes den 1 juli 1957 av stationsmästaren Margit Eleonora Brandt.

Fru Brandt fick den 1 juni 1959 byta ut sigill och datumstämpel mot sådana med beteckningen Stockholm 37. Det var på den tiden då poststyrelsens ledning började sin strävan att minska antalet adressenheter, ofta till hembygdsföreningarnas förargelse. Ytterligare förändringar genomfördes för postexpeditionen med betoning på 1970-talets strukturförändringar och ny terminologi till dess lokalpostkontoret (som termen förändrades till år 1977) blev indraget den 18 november 1978.

Beteckningen Stockholm 37 R (Riddaren) har sedan juni 1986 varit beteckningen på ett postkontor vid Grev Turegatan 6. Innan posten i Värtan fick namnet Stockholm 37, hade postkontoret på Hägerstenshöjden detta namn under perioden oktober 1945 - januari 1950. Det sistnämnda fick därefter namnet Hägersten 3. Tilläggs-siffror för postkontor i Stockholm är svåröverskådliga.

Stockholms Frihamn

Avslutningsvis kan här nämnas att en poststation öppnades med namnet Stockholms Frihamn den 15 oktober 1921. Dess förhållande till postverket reglerades genom ett särskilt avtal med Stockholms Frihamns AB och ersättningen för dess skötsel följde inte reglerade grunder.

Från januari 1940 var det Anna Margareta Sjunnesson som skötte poststationen. Den hann genomgå de stora och generella förändringar som markerade 1970-talet innan den drogs in med mars månads utgång 1987.

Värtan—Stockholm.

(Från och med den 1 oktober 1908.)

²⁾ Fk. Brl. Hd.	²⁾ Fk. Brl. Skd.	¹⁾ Fk. Brl. Skd.				
Tåg 1109.	Tåg 1103.	Tåg 161.	Km.			
1 ¹⁰	7 ²⁰	6 ¹⁵	—	Värtan	6 ²⁵	1 ⁰
1 ¹⁹	7 ³⁵	6 ²²	3	Albano	6 ²⁰	12 ⁵¹
1 ³¹	7 ⁵⁰	6 ²⁶	5	Norrtull	6 ¹⁸	12 ³¹
1 ³⁵	7 ⁵³	—	6	{ Tomtebodas 302, 303, } 321, 322	—	12 ¹⁵
		6 ³⁰	7	Karlberg 302, 303, 321, 322	6 ⁶	
		6 ³⁵	9	{ Stockholm (C.) 201, } 208, 302, 303, 317, 319, } 321, 322	6 ⁰	Tåg 1104 ²⁾ Fk. Brl.
					Tåg 82. Skd.	
					¹⁾ Fk. Brl.	

¹⁾ Mellan, å ena sidan, Tomtebodas och, å den andra, Norrtull, Albano och Värtan.

²⁾ Mellan, å ena sidan, Stockholm och, å den andra, Karlberg, Norrtull, Albano och Värtan.

Detta är en reproduktion av den posttidtabell som gällde för järnvägen mellan Stockholm och Värtan på hösten 1908. De minutsiffror som är understruken avser sådana tiduppgifter som infaller mellan kl 18.00 och 06.00 (nattid).

Skrifter med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

21. Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg
22. Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg
23. Något om posten utmed Dala-Ockelbo-Norrundsunds järnväg
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg
25. Något om posten vid statsbanan Stockholm-Värtan
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad
43. Något om posten vid Inlandsbanan
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund
50. Posten vid Krösnabanan (Älmeboda-Karlskrona)
52. Om posten vid Blekinge kustbana
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjarsjölagård
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala-Krylbo
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp
114. Posten vid järnvägen Limmared-Hölsjunga
118. Om posten vid Västra Centralbanan
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Älmhult
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinneulle järnväg
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult-Sölvesborg
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn
187. Om posten vid Norbergs järnväg
188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg

Fortsätter på omslagets baksida