

Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen

# Järna - Åby

## Innehåll

	sid		sid
Inledning	2	Sjösa	16
Järna	5	Anga	16
Hölö	6	Nyköping	16
Norrvrå	8	Enstaberga	19
Vagnhärad	9	Jönåker	20
Hällsviken	12	Alberga	21
Västerljung	12	Stavsjö	22
Lästringe	12	Stavsjöbruk	24
Tystberga	13	Krokek	25
Bogsta(by)	14	Getå	26
Svärtagård	15	Åby	27

Posthistorisk skriftserie 284

## Förord

Den järnväg som berörs i denna utgåva i posthistorisk serie, färdigställdes i två etapper, Järna - Nyköping C den 15 december 1913, och Nyköping C - Åby den 1 oktober 1915. Som vanligt vid järnvägsbyggandet kom den att påverka postnätet i hög grad. Detta gäller inte bara ändrade eller indragna landsvägspostlinjer utan också det fasta poststationsbeståndet. Flera poststationer i järnvägens närhet drogs in, men sammanlagt ökade antalet något genom att järnvägsstationer anlades i poststationslösa områden. De indragna lantpoststationerna ersattes med poststationer i järnvägens byggnader.

Riksdagen biföll år 1907 en proposition angående anläggning av en statsbana från Järna station vid västra stambanan över Vagnhärad och Nyköping förbi Lunda till Norrköping för en beräknad kostnad av 13.300.000 kronor. Efter utredningar och undersökning beträffande järnvägens sträckning på den första sträckan mellan Järna och Enstaberga i Tuna socken väster om Nyköping upprättade järnvägsstyrelsen ett förslag till definitiv sträckning på den delen och föreslog också platser och namn för stationerna.

Förslaget avsåg anläggning av stationer i Hölö socken omkring 1 km sydost om kyrkan, i Vagnhärads socken strax söder om kyrkan, i Västerljuds socken omkring 1 km söder om kyrkan, i Låstringe socken invid Braken, i Tystberga socken invid Nälberga, i Svärta socken omkring 4 km öster om Svärta kyrka och i Sjösa, också i Svärta socken, 1 km nordost om Sjösa herrgård, i västra delen av Nyköpings stad samt i Enstaberga i Tuna socken.

Järnvägsstyrelsen begärde i ett brev den 2 november 1908 poststyrelsens yttrande över förslaget, och fick genom poststyrelsens svar den 6 november veta, att det inte fanns något att erinra mot det eller mot föreslagna benämningar av järnvägsstationerna.

Ytterligare undersökningar föranledde emellertid järnvägsstyrelsen att i ett brev den 28 januari 1909 meddela ett förslag till ändrad sträckning för den ca 24 km långa sträckan mellan Järna och Vagnhärad. Med den förändringen skulle den planerade stationen i Hölö inte förläggas sydost om kyrkan. Den för socknen planerade järnvägsstationen skulle i stället anordnas ett par km väster om kyrkan strax söder om Gräfstad och 1,5 km närmare Järna än ursprungsförslaget. Denna skulle ändå enligt järnvägsstyrelsens förslag få bära sockennamnet Hölö. Så blev det, även om ett annat namnförslag hann diskuteras innan rallarna började sitt arbete. På motsvarande sätt behandlades senare den fortsatta sträckningen, d v s mellan Enstaberga och Åby.

I den följande berättelsen berör jag något av den postala utvecklingen och de problem som kunde uppkomma i relationerna mellan posten och dess anställda eller mellan posten och kunderna. Jag väljer att göra detta i korthet för orterna i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Järna (anknytningspunkt vid västra stambanan) till Åby (anknytningspunkt vid södra stambanan / f d östra stambanan). Källhänvisningar avser handlingar i Postens centralarkiv. För läsarnas synpunkter är jag tacksam.

*Erik Lindgren*

## Inledning

Poststationerna blev efter 1860 års regeringsbemyndigande för poststyrelsen att med egen befogenhet inrätta sådana, den till antalet största gruppen av fasta postanstalter. Till de andra grupperna hörde under olika tidsperioder postkontor, postexpeditioner, postombud, postställen m m. Poststationerna kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägsstationer.

De sistnämnda delgruppen blev större och större efter hand som järnvägsbyggandet fortsatte. Den omfattade som mest mer än 1400 förenade post- och järnvägsstationer. Gruppen existerade under omkring 130 år, ehuru det fanns ytterst få förenade post- och järnvägsstationer efter 1968. Den 16 februari 1863 började man tillämpa en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

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

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

Järnvägen mellan Järna och Åby är en förhållandevis sent tillkommen statsbanedel. Den har i något sammanhang betraktats som "Östra stambanans förgrening från Åby".

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 så som jag t ex nämner för Höld och Vagnhårad.

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.

Samarbetet mellan post och järnväg i vad gäller befordran av postkupéer med sorterande personal ombord under tågens gång upphörde med mars månads utgång 1996. Befordran av post med tåg fortsätter emellertid, om än i långt mindre omfattning än tidigare. Två akademiker, Sören Jansson och Lotte Lindqvist, har i boken "Järnvägsposten - en kamp mot tiden" på ett intressant sätt lyckats spegla arbetet och miljön i postkupéerna (Meddelanden från Postmuseum 39, ISBN 91-971567-3-6).

Under de olika avsnitten med rubriker som anger berörda poststationers namn, berättas något om postdirektionens och poststyrelsens kontakter med varandra liksom någon gång citat också görs av Nyköpings postkontors och andra remissinstansers yttrande. Det är inte fråga om någon redogörelse av hela utvecklingen, utan detaljer har valts ut av olika slag för att de skall kunna belysa några av de problem som kommit fram. Så långt det är möjligt med arkivhandlingars hjälp söker jag i första hand sådant som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter för tiden kring omorganisationen. För järnvägsstationer nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. Jag har också funnit det riktigt att i vissa fall lämna uppgifter om bakgrunden till vissa sådana poststationer som fanns före järnvägsepoken. Alla uppgifter är hämtade från handlingar i Postens centralarkiv eller ur Ernst Grapes bok POSTKONTOR OCH POSTMÄSTARE. Om vid något tillfälle annan källa utnyttjas, anges det i texten.

## Järna

Järna hörde till de orter som fick en poststation i järnvägsstationen redan den 16 februari 1863 enligt den överenskommelse mellan postverket och dåvarande S.J., som berörs i inledningsavsnittet. Stationsinspektorn Axel Botzaris Petter Krogh fick ansvaret också för samhällets postservice. Bland hans efterträdare fanns Carl Fredrik Henrik Goës, Carl Otto Julius Frick (1892-1899) och därefter Nils Arvid Wilhelm Hammarsköld.

Efter skilsmässa från järnvägen på grund av ökade göromål kunde poststationen höjas till postexpedition den 1 febr 1946. Nelly Elisabet Sahlin, som hade blivit poststationsföreståndare den 1 april 1931, fick därmed byta ut sin avtalsanställning mot tjänstemannastatus.

Med 1970-talets stora omvälvningar och ändrad vokabulär finns det numera ett postkontor i Järna, där postmästare Roine Karlsson har ansvar för service till drygt 4000 hushåll.

Med tillkomsten av järnvägen mellan Järna och Nyköping blev det vissa förändringar för postföringslinjerna från Järna. Sålunda beslöt poststyrelsen på postinspektionens förslag att postföringarna skulle dras in på linjerna Järna - Trosa, Järna - Tullgarn och Korsvägen - Tullgarn. I stället inrättades en daglig postföring på den 6 km långa linjen Vagnhärad -Trosa. Beträffande linjerna till Tullgarn godkände poststyrelsen också postinspektionens förslag, formulerat på detta sätt:

*"I stället för dagliga postföringen å linjerna Järna-Tullgarn och Korsvägen-Tullgarn under de tider, då Deras Majestäter Konungen och Drottningen eller Deras Hof uppehålla sig å Tullgarns slott, har postdirektionen tänkt sig postföring två gånger dagligen vid dessa tillfällen å en linje Vagnhärad-Tullgarn".*

Det var skillnad på kungens hov och folket. I det just delvis citerade brevet finner man också följande passus:

*"Genom indragning av linjerna Järna - Trosa och Järna - Mörkö skulle även vissa delar av Ytter Järna socken komma att mista sina nuvarande postförbindelser. För denna trakt gäller emellertid detsamma som för Södermanland i stort sett är utmärkande, att posthämtning och -avlämning i mycket stor utsträckning sker genom de dagliga mjölkbudena. Detta gör att en dylik postindragning icke blir så särdeles kännbar".*

Jerna—Tullgarn—Trosa.						
(Från den 7 oktober 1881.)						
Alla dagar.	—	9,30	Jerna poststation .....	Alla dagar.	8,0	—
Alla dagar.	10,0	10,0	Pilkrogs gästgivaregård .....	Alla dagar.	7,30	7,30
Alla dagar.	11,15	11,30	Hölö poststation .....	Alla dagar.	6,0	6,15
Alla dagar.	12,30	12,30	Tullgarns lustslott .....	Alla dagar.	5,0	5,0
Alla dagar.	1,30	1,45	Vagnhärad's poststation .....	Alla dagar.	3,45	4,0
Alla dagar.	2,30	—	Trosa postexpedition .....	Alla dagar.	—	3,0

Denna tidtabell tillämpas allenast under den tid innevarande års höst då H. K. H. Kronprinsen vistas å Tullgarns lustslott.

För postföringen till Tullgarn tillämpades länge denna tidtabell.



1875-01-01--

## Hölö

I denna skrift utgör Hölö ett exempel på en poststation, som öppnades med 1875 års ingång på grund av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. Sammanlagt tillkom vid detta tillfälle drygt 30 poststationer inom Södermanlands län, däribland även Vagnhärad och Ålberga. Kronobrevbäringen som därmed upphörde hade varit ett nät för regeringens förbindelser med de olika landsändarna.

Detta nät hade redan en vid förgrening, när postverkets linjer började byggas ut. Postverkets till en början mycket glesa nät var otillräckligt och kunde i många fall inte användas för befordran av brev mellan exempelvis landshövding, kronobefallningsmän och präster.

Det betydligt äldre och mera finmaskiga kronobrevbäringsnätet blev efter hand på åtskilliga punkter sammanlänkat med postverkets riksnät, när detta växte fram. Därför kunde kronobrevbäringen utnyttja detta nät på vissa delsträckor, ofta längre än det egna finmaskiga. Postverkets vidare utbyggnad efter dess tillkomst 1636 innebar således en lättnad i kronobrevbäringsorganisationen.

Efter remissbehandling följde en proposition till 1873 års riksdag, enligt vilken postverket skulle anordna nya postgångar. Överenskommelser om sådana hade träffats preliminärt med länsstyrelserna. Därigenom blev den organisation i form av kronobrevbäring som dithills funnits som en länk mellan bl a kronofogde, länsmän, häradshövdingar och nämndemän inlemmad i det allmänna postnätet. Detta skulle dessutom kompletteras med poststationer, "en i varje socken, om så behövdes".

På tre år, räknat från 1874, ökade genom denna omorganisation antalet poststationer med ca 1300. Ändå kom många socknar att känna sig förfördelade genom att de inte fick egna poststationer.

Omorganisationen blev dyrbar för postverket. Redan i september 1875 började man undersöka vilka möjligheter till besparing som fanns och i en framställning till regeringen ett år senare sökte poststyrelsen sanktion för att pröva "vilka stationer, som i anseende till synnerligen obetydlig rörelse, böra indragas". Därmed togs det första steget till lantbrevbäring, en nyhet som introducerades 1878. Innan man kom så långt hade några av de minsta poststationerna blivit indragna. Ersättningen blev då lösväskor som utväxlades med närmast belägna poststation. Flera sömrändska poststationer "drabbades" på detta sätt, t ex Dillnäs, Katrineborg, Lunda, Magla och Öja. Det var också tal om att båda poststationerna i Hölö och Vagnhärad skulle dras in, men detta avskrevs snabbt. Mera därom under avsnittet om Vagnhärad.

I förberedelser för kronobrevbärings avskaffande skickade poststyrelsen cirkulärskrivelser till landshövdingarna den 20 februari och den 30 maj 1873. Länsstyrelsen i Södermanland lämnade i brev till poststyrelsen under 1874 kronofogdarnas "yttranden och förslag rörande de åtgärder som till den ordinarie kronobrevbärings ersättande med nya postgångar borde vidtagas".

Poststyrelsen prövade dessa förslag och meddelade i ett brev den 10 december 1874 till landshövdingen i Södermanland sitt beslut att inrätta vissa specificerade nya postgångar och poststationer. De rörde sig utöver ett 30-tal nya poststationer också om och ett antal gång- eller körposter från och med 1875 års ingång inom länet, t ex mellan Järna och den då öppnade poststationen i Mörkö klockaregård samt mellan Nyköping och Nävevarn.

Bland de "kronobrevbäringsstationer" som sålunda öppnades med 1875 års ingång fanns den med namnet Hölö. Till föreståndare antogs organisten Adrian Lundberg med 100 kr i årsarvode. Med ett till 150 kr höjt arvode övertog folkskollärarinnan Christina Matilda Johanson poststationen enligt poststyrelsens beslut den 3 augusti 1882. Hon fick ytterligare påökt genom att arvodet höjdes till 250 kr från den 1 juli 1900. Frågan om att ändra poststationens namn fördes på tal under hennes tid som föreståndare (diarienummer Trk 1909:237). Hennes efterträdare blev 1911 kantorn och folkskolläraren Erik Emanuel Grave.

Dennes posttjänst varade knappt tre år. I postinspektionens redovisning den 31 oktober 1913 ansågs "nuvarande poststationerna i Hölö, Vagnhärad och Lästringe böra flyttas till trafikstationerna med samma namn". En "flyttning" innebar, att lantpoststationen drogs in och en ny poststation med samma namn öppnades i järnvägsstationen. Det fanns emellertid önskemål om att behålla poststationen i Hölö på sin dåvarande plats (diarienummer 1 b 1534). Dessutom hade poststyrelsen fått en framställning om att inrätta en poststation vid Torsåkers kyrka, mitt emellan Gnesta och Västerljung. Detta kunde inte postinspektionen ansluta sig till utan skrev bl a följande till poststyrelsen:

*"Hölö nuvarande poststation ligger på endast 3 kilometers avstånd från den blivande järnvägsstationen. Dessutom har postdirektionen tänkt sig, att postföring genom åkande lantbrevbäring borde anordnas en gång varje söckendag från Hölö blivande poststation förbi den plats, där nuvarande poststationen ligger, till Mörkö poststation. Nuvarande poststationens bibehållande synes då bli överflödigt. I fråga om Torsåker anser postdirektionen, att förhållandena i trakten efter järnvägens öppnande först böra stadga sig något, innan särskilda postanordningar där böra göras. Trakten har för närvarande dagliga mjölkskjutsar till Gnesta. Måhända komma många av dessa att hädanafter gå till Västerljung. Skulle det emellertid sedermera visa sig vara av behovet påkallat, skall postdirektionen icke underlåta föreslå sådana postanordningar, som kunna anses erforderliga".*

Andra funderingar om senare förändringar i postdistributionen speglas också i följande avsnitt av postinspektionens slutframställning den 31 oktober 1913:

*"Poststationen i Mörkö kommer att ligga på endast 10 kilometers avstånd från Hölö järnvägsstation, varför en åkande lantbrevbäring mellan dessa båda poststationer synes postdirektionen lämplig. Därigenom skulle även den folkrika trakten kring Hölö kyrka och på vägen därifrån till den plats vid Mörkö sund, där nya landsvägsbron går över från fastlandet till Mörkön bli väl tillgodosedd. Om så skulle bli behövt kunde även framdeles lantbrevbäring på en linje Mörkö-Hörningsholm inrättas".*

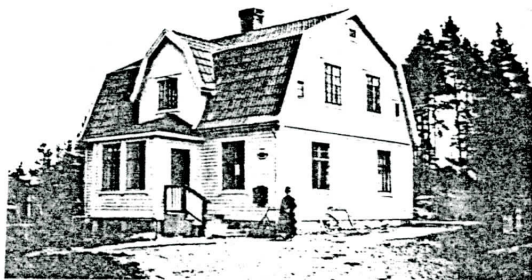
Folkskollärare Erik Emanuel Graves förhoppningar att få bli kvar som poststationsföreståndare grusades. I protokollet vid kommunalstämman med Hölö socken den 3 augusti 1913 framgår av § 6 stämmans beslut "att hos veder-

börlig myndighet göra framställning om antingen bibehållande av poststationen i östra delen av socknen eller annan åtgärd, varigenom ifrågavarande församlingen kunde undvikas eller åtminstone i möjligaste mån minskas".

Det alternativ som poststyrelsen valde blev således "annan åtgärd" i form av den lantbrevbäring, som skissades enligt ett av citaten på föregående sida. Grave fick således krypa till korset och lämna ifrån sig datumstämpel, sigill och vissa handlingar till järnvägsstationen den 15 december 1913. Dessa togs emot av järnvägens stationsmästare Axel Anton Carlström. Jämfört med Graves villkor måste man säga, att Carlströms var bättre. Gran hade 360 kr i arvode för helt år räknat, medan Carlström fick från starten 480 kr i fast arvode, 300 kr i biträdesarvode och ytterligare 60 kr i särskilt biträdesarvode, allt för år räknat.

Andra tog vid efter Carlström och föreningen mellan post och järnväg fortsatte så länge det var möjligt från trafiksynpunkt. Efter skilsmässan höjdes poststation till en postexpedition den 1 oktober 1951 och två månader senare trädde poststationsföreståndaren Siv Vivi Maria Franzén som chef med titeln stationsmästare. Mycket har hänt sedan dess och i den nya organisationen har det blivit en sk post-i-butik av postkontoret i Hölö på entreprenad enligt avtal med Hölö Konditori & Servicebutik.

Över Hölö utväxlades posten med två postombud, **Hälleby** under perioden augusti 1947 - september 1966 och **Oaxen** under perioden oktober 1966 - juli 1976. I Oaxen hade funnits en poststation sedan april 1944 och postombudet organiserades som postställe under dess sista period, från den 26 juli 1976 till den 19 november 1977.



I postmusei bildarkiv finns ett foto av poststationen i Hölö för perioden närmast efter dess flyttning från järnvägsstationen.

Ej poststation

## Norrvrå

Något behov av poststation eller annan fast postanordning vid hållplatsen i Norrvrå förefaller inte ha påvisats. I postdirektionens redovisning till poststyrelsen den 31 oktober 1913 hette det bl a: "Vid hållplatsen Norrvrå synes poststation ej böra inrättas. Densamma ligger nämligen på obetydligt avstånd (2.6 km) från Hölö". Efter Norrvrå hållplats passerar tåget gränsen mellan Stockholms län och Södermanland.



1875-01-01--

## Vagnhärad

Även i Vagnhärad hade en poststation öppnats som resultat av kronbrevbäringsreformen, omnämnd i avsnittet om Hölö. Vagnhärad poststation öppnades sålunda med 1875 års ingång i Åby kronolänsmanskontor. Där blev länsmanen Jonas Erik Lindberg föreståndare med 100 kr i årsarvode inledningsvis. Ett förslag att på ett tidigt stadium dra in poststationen i Vagnhärad, liksom den i Hölö, blev återtaget, sedan poststationernas dåvarande överordnade chef, postmästaren Karl A Sandberg i Trosa, hade skrivit bl a följande till poststyrelsen den 18 januari 1876:

*"Härunder lydande poststationerna Vagnhärad och Hölö kunna icke, på grund av därstädes förekommande någorlunda stor korrespondens, anses vara av sådan beskaffenhet att de böra indragas.*

*För övrigt inrapporteras, att vid Vagnhärad station kronbrevbäringen icke är obetydlig, vadan kostnaderna sålunda bleve dryga om stationen indroges.*

*Slutligen tillägges och föreslås, att ovannämnda stationer måtte komma att lyda under centrala järnvägspostdistriktet, varigenom undviks, att en stor del av till förenämnda stationer adresserade brev m m icke förra sig hit, då en obetydlig tidsspillan uppstår, så nu som exempel om postförsändelser till Hölö och Vagnhärad gå direkt via Järna, så hinna de bestämmelseorten samma dagar på förmiddagen; sändas de däremot hit, så kunna de först befordras till adressaten följande dag kl 6 em och kunna sålunda vid stationerna icke utlämnas förrän tredje dagen på morgonen".*

Detta är ett exempel på att föreskrifterna om dirigerings av post måste ses över i anslutning till kronbrevbäringsreformen och inte minst vikten av att information lämnades till berörda postkontor.

Länsman Jonas Erik Lindberg var i längden inte nöjd med det årsarvode på 100 kr som kontraktet medgav. Han skrev den 28 augusti 1879 till poststyrelsen och begärde sig entledigad från 1880 års ingång "så fram Kungl. Generalpoststyrelsen icke skulle finna skäl bifalla min härmed gjorda anhållan om förhöjning i den årliga lönen till 200 kronor". Detta föranledde poststyrelsen att skriva till länsstyrelsen och be om förslag på någon annan lämplig person som kunde åta sig poststationens skötsel för lägre belopp.

Från landskansliet i Nyköping svarades den 19 september 1879 att "någon lämplig person ej finnes, som är villig att åtaga sig poststationsföreståndarebefattningen i Vagnhärad på nu bestämda villkor". Poststyrelsens reaktion blev att skriva till landskansliet på nytt den 22 september, nu med hemställan om dess sanktion för indragning av poststationen. Svaret, den 29 september, som återges i förminskat faksimile på nästa sida, visade att länsstyrelsen inte hade något att erinra mot indragning av Vagnhärad poststation. Detta kom till korrespondenternas kännedom genom länsstyrelsens "Allmänna kungörelser". Jonas Erik Lindbergs namn återfinns bland de många, som under-tecknade ett brev till poststyrelsen den 25 oktober 1879 med anhållan "om upphävande av Kungl. Generalpoststyrelsens genom Södermanlands Läns Kungörelser oss bekantblivna beslut att indraga Vagnhärad Poststation".

Efter en lång motivering för dess bibehållande tillfogade de: "Och hava vi, i händelse Kungl. Generalpoststyrelsen, vars tillmötesgående mot den korresponderande allmänheten tacksamt erkännes, ville gå våra önsknningar till mötes, vidtalat en person, handlanden J L Norlin vid Berndsborg, att emot hitillsvarande arvode, etthundra kronor årligen, vara poststationsföreståndare i Wagnhäråd".

Nr. 6112.

Kungl. Generalpoststyrelsen.  
Tillkom den 2 OCT. 1879.

Sitt Kungl. General Post Styrelsen.  
1879 d. 3 okt. a. m. M. S. och. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc. etc.  
M. S. i. Södermanland. K. S. i. Södermanland. K. S. i. Södermanland.  
1882.  
Poststyrelsen intåg 2 21 6  
Vid. M. S.

Med anledning af Kungl. Generalpoststyrelsens förordning den 22 i denna månad för Landshöfdingens Embetet meddelat, att Landshöfdingens Embetet icke har något att svara därom, att Wagnhärads Poststation vid innevarande års utgång indrages. Nyköping i Landskansliet den 29 September 1879.  
På Landshöfdingens Embetets vägnar,  
Adolf Kresström

Petitionen föranledde ännu ett brev från poststyrelsen till länsstyrelsen, nu den 13 november 1879. Ur svaret på detta citeras följande:

"Då handlanden J L Norlin vid Berndsborg förklarar sig villig att mot oförändrade avlöningsförmåner förestå nämnde poststation och genom stationens förflyttning till dennes bostad någon tillökning i skjutskostnader icke torde uppstå för postverket, sökandenas i detta ärende gjorda framställning synes, under förutsättning att Postverkets inkomster av stationen motväga dess utgifter därför, vara förtjänt av Kungl. Generalpoststyrelsens bifall, även om, på sätt skäligen kan antagas, de flesta sökandenas utväxling av postförsändelser icke skulle äga någon synnerlig omfattning".

Norlin fick från 1895 års ingång en efterträdare genom att handlanden Carl Viktor Ekman tog över poststationen, nu med 180 kr i årsarvode. Han lyckades få detta höjt till 400 kr från den 1 juli 1904. Något mer än nio år senare måste han finna sig i att lämna befattningen. Poststationen flyttades nämligen från affären till järnvägsstationen den 15 december 1913 i och med att järnvägen öppnades för allmän trafik. Johan Axel P. son Swartz tog över ansvaret, inledningsvis med 420 kr i årsarvode. Biträdesarvode och särskilt biträdesarvode tillkom efter hand. Trafiken ökade mycket, ja så mycket att det blev nödvändigt att skilja post och järnväg åt.

Detta genomfördes med 1919 års ingång och till föreståndare antogs nu fröken Jenny Elin Eugenie Westerberg. Lokal för poststationen ordnades nu interimistiskt i de kungliga väntsalarna (diarienummer 1 b 1919:2208). Efter kort tid kunde man skaffa nya lokaler (diarienummer 1 b 1920:462).

När trafiken ökat så mycket att den motiverade poststationens upphöjning till postexpedition, genomfördes denna förändring den 1 mars 1948. Elna Kristina Albrektsson, som hade varit poststationsföreståndare sedan 1925 års ingång, blev nu utnämnd till chef med titeln stationsmästare. Postexpeditionen flyttades i oktober 1969 till centrumhuset Kärran. Stationsmästare Gunnar Hålbuss hörde till dem som kunde glädja sig åt detta. Förändringsvindar har blåst kraftigt flera gånger sedan dess. Efter postens divisionalisering och bolagisering administreras nu postkontoret av postmästare Mikael Söderholm i Gnesta.

Från Wagnhäråd fanns det postföring till Trosa mycket tidigt. I anslutning till järnvägens tillkomst föreslog stadsfullmäktige i Trosa, att postföringen mellan Wagnhäråd och Trosa skulle fullgöras med bil. Postdirektionens kalkyl visade, att detta skulle ställa sig dyrare och poststyrelsens beslut blev att postföringen skulle fortsätta att fullgöras med häst och vagn. Försök med postföring per bil mellan Järna och Trosa hade gjorts 1905 men utan större framgång. Mera därom finns att läsa i boken "Posten i Samhället" sid 177-179. Boken (ISBN 91-970657-2-2) finns att låna på alla större bibliotek.

Över Wagnhäråd expederades posten till postombudet i Källviksudd under tiden december 1967 - mars 1980. Postombudet upphöjdes till ett postställe den 1 april 1980 och fungerade som sådant till och med maj 1984, varefter det drogs in. I dess datumstämpel fanns enligt då tillämpade bestämmelser en gravyr med två ortnamn VAGNHÄRAD-KÄLLVIK.

## Hållsviken

1887-01-01--1913-12-14

Med handlanden Anders Ludvig Göranson som föreståndare öppnades en poststation i Hållsviken vid 1887 års ingång. Hans ursprungliga årsarvode på 100 kr höjdes till det dubbla från den 1 april 1906. Befattningen övertogs av handlanden John Andreas Malm i oktober 1907 och i april 1913 av handlanden Gustaf Emil Henriksson. Denne fick lämna tjänsten den 15 december samma år, eftersom poststationen drogs in. Hans postkunder fick i stället vända sig till den då nyinrättade järnvägspoststationen i Västerljung ungefär tre kilometer norr om den ursprungliga lantpoststationen..

Till och från Hållsviken hade posten befordrats med gående bud. Sedan november 1910 fanns ett kontrakt med W Andersson i Kristineberg om att fullgöra denna transport. Han blev uppsagd från sitt åtagande samtidigt som Henriksson fick sin uppsägning.

## Västerljung

1913-12-15--1967-11-30

Järnvägens stationsmästare Axel Bernhard Lundin blev ansvarig också för postgöromål när järnvägen öppnades för allmän trafik den 15 december 1913. Kundunderlaget var i stort sett detsamma som tidigare hade anlitat den nu indragna poststationen i Hållsviken. Andra tog vid efter Lundin, men den föga lönsamma poststationen ersattes med lantbrevbäring med december månads ingång 1967.

1864-01-01--1870-08-31  
1906-01-01--1968-02-29

## Lästringe

Efter nådig framställning fick poststyrelsen den 9 mars 1860 ett regeringsbemyndigande, formulerat på så sätt, att *"å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditjonskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition"*.

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

Efter en tveksam start under 1861 och introduktionen av förenade post- och järnvägsstationer 1863 blev det så småningom ganska vanligt med framställningar om nya poststationer.

En av framställningarna ledde till poststyrelsens beslut att en poststation skulle öppnas i Lästringe med 1864 års ingång. Skolläraren C O Westerblom blev föreståndare. Underlaget var inte särskilt stort och med augusti månads utgång 1870 drogs poststationen in. Nu uppstod ett vakuum för postkunderna under mer än 35 år, men från 1906 års ingång lyckades man få poststationen åter. Det var föga populärt för dess kunder, som fanns både inom Lästringe och Sättersta socknar, att nio år senare bli underrättade om att poststationen skulle dras in och att de skulle hänvisas till järnvägsstationen flera kilometer söder om den dittillsvarande poststationen.

En extra kommunalstämma hölls med Sättersta socken den 12 maj 1913. Man hade efter information från kronolänsman G A Forsell blivit medveten om att postföringen på ringlinjen Gnesta-Lästringe-Bogsta-Ludgo-Gnesta skulle ersättas med en linje från Tystberga till Ludgo över Bogsta. Det skulle tvinga dem att lämna och hämta sin post antingen vid Tystberga eller Bogsta poststationer *"i bägge fallen en väglängd av omkring 5 kilometer från Sättersta kyrka"*. Ett motförslag från stämman innebar att postföring skulle ordnas runt sjön Runnviken, men däremot förefaller Lästringe kommun inte officiellt ha haft några invändningar mot att poststationen flyttades till järnvägsstationen. Postdirektionen berörde frågan i sin redovisning till poststyrelsen den 31 oktober 1913 med bl a denna kommentar till den ifrågasatta ringlinjen:

*"Då legan å denna ringlinje emellertid skulle bli för dyr, enär postföraren då måste vara bosatt i närheten av Tystberga, har postföringen ansetts böra äga rum väster om sjön Runnviken, där bygden är ganska tätt befolkad och där postföringen från Gnesta för närvarande går fram."*

*Det kan synas som om korrespondenterna på de delar av linjen Gnesta-Bogsta-Ludgo-Gnesta, vilka genom indragningen av postföringen å denna linje bli utan direkta postala förbindelser, skulle bliva särdeles vanlottade, då de i flere år hava haft daglig post. Så kan emellertid i verkligheten ej sägas vara förhållandet. Efter vad postdirektören vid besök i trakterna erfarit, använda sig korrespondenterna i mycket stor utsträckning av de dagliga mjölkbuden för sin postutväxling. Det föreligger därför icke ett så kännbart behov av postförings- eller lantbrevbäringslinjer i dessa trakter, som man med hänsyn till befolkningstätheten m.m. skulle vara böjd att tro"*.

Indragningen av lantpoststationen i Lästringe genomfördes sålunda med tågstarten och från den 15 december 1913 var det stationsföreståndarna vid järnvägen, som ansvarade för postservicen. Poststationen kunde trots förhållandevis liten omsättning hålla sig kvar till och med februari 1968.

1913-12-15--

## Tystberga

Med tillkomsten av järnvägsstationen i Tystberga vid tågstarten den 15 december 1913 hade man kunnat tänka sig att den tämligen närliggande poststationen i Mosstena skulle fått samma öde som den i Hållsviken, nämligen indragning. Så blev emellertid inte fallet, men de som bodde på nära avstånd från järnvägsstationen kunde glädja sig åt bekväm postservice, när de vände sig till stationsmästaren Anders Fredrik Johansson i postärenden.



De som betjänade sig av poststationen i Mosstena eller den ännu längre bort liggande poststationen i Björksund kunde till och med ha fått litet av "tårta på tårta". Trots att de hade tillgång till de fasta poststationerna föreslog postdirektionen vardaglig lantbrevbäring genom en åkande sådan på en 32 km lång ringlinje Tystberga - Mosstena - Björksund - Tystberga. Detta godkände dock inte poststyrelsen, ehuru det skulle ha inneburit slopande av den särskilda postföringen mellan Nyköping och Björksund.

Utvecklingen i Tystberga blev positiv och poststationen anlätades kanske oväntat av flera kunder än man räknat med vid planeringen. Detta ger mig anledning att helt kort beröra en närliggande poststation, nämligen den i Bogsta i ett följande avsnitt. Därav framgår en av orsakerna till att utvecklingen blev positiv i Tystberga, så positiv att man redan i mitten på 1930-talet måste överväga skilsmässa från järnvägen och anskaffa ny lokal (diarienummer 1 b 1934:1975). Mera om Bogsta än det, som kommer i nästa avsnitt, finns att läsa i posthistorisk skriftserie nr 180.

Den 1 mars 1948 höjdes status för poststationen i Tystberga till och med till postexpedition och bland dess chefer med titeln stationsmästare fanns Agnes Dorotéa Ulrika Johansson, Birgitta Karolina Norling samt med 1970-talets nya terminologi postmästare Birgitha Andersson. Med ett kundunderlag på knappt 1000 hushåll finns postkontoret ännu kvar, när detta skrivs.

1875-01-01--1916-04-30  
Namn Bogstaby 1916-05-01--1918-06-30

## Bogsta(by)

Poststationen i Bogsta hade funnits sedan kronobrevbäringsreformen 1875 och med 1916 års ingång flyttats i samband med ombyte av föreståndare Folkskolläraren Victor August Fredrik Vassberg ersattes då av folkskolläraren Johan August Arvid Gylling som föreståndare. Den 1 maj 1916 ändrades dess namn till Bogstaby. Enligt ett inte antaget förslag skulle den fått namnet Hammarby (diarienummer 1 b 1916:77). Landsfiskalen G A Forssell bodde nära poststationen och hade stor fördel av den. Poststationens underlag hade minskat mer och mer efter hand som sockenborna började anlita poststationen i Tystberga. Portoinkomsterna i Bogstaby sjönk från 3000 kr år 1913 till 780 kr år 1917. Av denna summa svarade landsfiskalens tjänstepost för 522 kr. Landsfiskalen motsatte sig inte indragning av poststationen om postföringsturen från Tystberga började så tidigt att han kunde få sin post därifrån lika tidigt som han kunde hämta den i Bogstaby.

En av orsakerna till att så många av poststationens tidigare kunder hade gått över till att ta sin post från Tystberga var den nye poststationsföreståndarens misskötsel. Han överlät arbetet till sin hushållerska, ofta ombytt, som inte hade tillräckliga förutsättningar att fullgöra postarbetet rätt. Efter inspektion av en tjänsteman vid postdirektionen fann poststationsföreståndaren för gott att själv säga upp sitt kontrakt. Sedan man också löst problemet med landsfiskalens tidiga postbehov på ett tillfredsställande sätt, kunde poststationen Bogstaby dras in vid halvårsskiftet 1918. Indirekt var det sålunda järnvägens tillkomst som medförde indragningen (diarienummer 1 b 1918:1207), en omorganisation som man egentligen hade kunnat vänta sig redan i december 1913.

1898-03-01--1965-05-31  
Namn Svärtuna 1893-09-01--1898-02-28

## Svärtagård

Postdirektionen föreslog vid redovisningen av järnvägsärendet till poststyrelsen, att den redan befintliga lantpoststationen Svärtagård skulle få bibehållas "enär den ligger i ortens centrum. Framställning därom av de intresserade har även gjorts. Därvid vore lämpligast att låta denna poststation få behålla sitt namn 'Svärtagård' och att anhaltens poststation kallades Långgrufvan, vilket är namnet på den plats där denna anhaltstation är förlagd".

I detta fall fick postdirektionen inte gehör hos poststyrelsen i vad gäller den föreslagna järnvägspoststationen. Där tog man hänsyn till ett brev som daterades den 1 september 1913 och skrevs under av ett stort antal av lantpoststationens kunder. Beslutet blev, att den ursprungliga poststationen skulle vara kvar och att någon järnvägspoststation inte skulle öppnas. I tidtabellen för järnvägsposterna markerades med "(ej f.)", att Svärtagård var en lantpoststation. Dess namn hade ändrats från Svärtuna till Svärtagård den 1 mars 1898 och med detta namn fanns den kvar till och med maj 1965, senare dock i förening med järnvägsstationen. Redan 1918 fördes sålunda på tal att flytta poststationen till järnvägsstationen (diarienummer 1 b 1918:5200).

*Det bästa vore, om järnvägsstationens namn ändrades, t. ex. till 'Långgrufvan' eller också bara till 'Svärta' (socknens namn); det gamla namnet för det gamla postkontoret kunde då bibehållas. Skulle det visa sig omöjligt, så måste väl poststationens namn ändras. Man kunde då möjligen kalla den bara för 'Svärta'. Skulle det anses kunna medföra förvärlingar, så kunde man tänka på Svärta Gårds officiella namn, såsom det finns i gamla och yngre officiella böcker och handlingar, nämligen 'Moorshammar eller Svärta bruk'.*

*Med största högsaktning  
Svärta Gård den 27 Oktober 1913.*

*A. Blackert.*

Vid planeringen hade postdirektionen tänkt sig att föreslå inrättandet av en poststation i Svärtagårds järnvägsstation med bibehållande av lantpoststationen Svärtagård. "Endast namnfrågan vällar därvid någon svårighet" skrev postdirektionen till postmästaren i Nyköping, som i sitt remissvar bl a hänvisade till det ovan delvis återgivna brevet från ordföranden i Svärta sockens kommunalstämma och tillika ägare av Svärta egendom, dr A Blackert.

## Sjösa

Svärta socken blev väl tillgodosedd med poststationer tack vare järnvägen. En helt ny förenad post- och järnvägsstation inrättades nämligen i Sjösa den 15 december 1913 i socknens södra ände. Järnvägens stationsmästare Gustaf Vilhelm Boberg fick ta ansvar för postservicen med 180 kr i årsarvode. Den stora omsättningen motiverade att detta höjdes till 300 kr redan vid 1915 års efterreglering, vartill samtidigt kom ett extra biträdesarvode på 120 kr. Efter Bobergs förflyttning till Karlsby vikarierade A E Sahlin under de två sista månaderna av 1917, varefter Adolf Robert Erasmus Johnson blev ordinarie innehavare av befattningen. Poststationen fanns kvar länge och ersattes med lantbrevbäring från Nyköping först med juni månads ingång 1965.

Från Sjösa inrättades en 8 km lång lantbrevbäring till Ånga gård vid sydspetsen av sjön Ången. Postdirektionen hade under planering för omorganisationen i anslutning till järnvägens tillkomst till och med fört en poststation i Ånga på tal. Efter remissuttalande av postmästare G H Westman i Nyköping kunde postdirektionen slopa den tanken och skrev i sin redovisning till poststyrelsen den 31 oktober 1913: "Ågaren av Ånga gård har förklarat sig nöjd med lantbrevbäring en gång varje söckendag å en linje Sjösa - Ånga gård. Detta blir ju ock för postverket förmånligast, varför frågan om poststation vid Ånga tills vidare torde böra få vila". Den frågan vilade för gott.

1636--

## Nyköping

Ett av det dussintal postkontor som kunde inrättas redan 1636, d v s det år då drottning Kristinas förmyndarregering utfärdade den s k postbåden och därmed gav en officiell start åt det svenska postverket, förlades till Nyköping. Dess förste postmästare var handlanden, rådmannen och borgmästaren Joachim (Jakob) Dankwardt. Den 21:e i raden av ordinarie chefer var Fredrik Leopold Lundman, under vars tid järnvägen mellan Järna och Åby växte fram. Han var emellertid tidvis tjänstledig och många ärenden under den perioden har handlagts av hans vikarie G H Westman, vilken 67 år gammal avgick som postmästare i Halmstad.

Om postkontorets historia finns mycket att berätta. Sannolikt har så också gjorts i olika sammanhang. Postkontoret har emellertid inte haft någon direkt kontakt med järnvägen på det sätt som de förenade poststationerna. Jag lämnar det därför därhän i detta sammanhang men skall kort beröra en förändring av distributionsnätet därifrån som hängde samman med tågstarten.

Poststationen i Råby ca 12 km norr om Nyköping fick före trafikomläggningen sin post med en kombinerad lantbrevbäring och postföring via järnvägsstationen i Bettna. Denna linje blev nu förkortad och slutade vid Oppunda kyrka. Trakten däremellan och Råby var nära nog utan hushåll. För att betjäna Råby med post inrättade man i stället en postföring från Nyköping utmed en tättbebyggd sträcka, där hushållen kunde utnyttja postföraren för sina postärenden.

## Andra etappen

Ett omfattande planeringsarbete hade bedrivits efter hand som järnvägen byggdes vidare och postens berörda instanser var väl förberedda, när nedan återgivna brev från järnvägsstyrelsen ankom till poststyrelsen två dagar innan den andra delsträckan av järnvägen mellan Järna och Åby kunde tas i bruk för allmän trafik.

I. 8. 23/6.

KUNGL.

JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Trafikbyrån

D.-Nr Tbr 787

Anhålls att i svareskrivelsen anges  
ovanstående diarienummer och i adressen  
byråns namn.

1 avskrift

*avskrift till*  
*aa*

K. Generalpoststyrelsen.  
Ink. 79 SPT 1915

I. 8. 23/6.  
K. 1111  
C  
M. 1111

avskrift exp till o. d. d. 2/10 15

aa

Till

Kungl. Generalpoststyrelsen.

Kungl. Järnvägsstyrelsen får härigenom äran meddela, att statsbanedelen Nyköping S.J. - Åby kommer att öppnas för allmän trafik fr.o.m. den 1 oktober 1915.

Å nämnda bandel äro, från Nyköping S.J. räknat, belägna stationerna Enstaberga, Jönåker, Ålberga, Stavsjö och Krokek, håll- och lastplatsen Porsgata och hållplatsen Getå. Av förenämnda stationer kommer Stavsjö att öppnas först senare efter därom utfärdat meddelande.

Bandelen skall tillhöra 16:e trafiksektionen av I distriktet med huvudort i Norrköping. Stockholm den 18 september 1915.

K. 1111

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

*Karlsson*  
*Lyttelbjuvare*

Poststyrelsens beslut om organisationsförändringarna hade fattats två veckor tidigare. En förminskad kopia av det brev som expedierades till postmästaren i Norrköping den 17 september har jag funnit anledning att återge på detta uppslag.

Kungl.  
Generalpoststyrelsen

Till Postmästaren, Norrköping I.

Kungl. Generalpoststyrelsen har, för tillämpning från och med den 1 nästa oktober, då statsbanesträckan Nyköping - Norrköping upplättes för allmän trafik, beslutat

att postbefordran skall anordnas å ifrågavarande bansträcka och ägarum med postkupé i ett bantåg i vardera riktningen dagligen samt i övrigt med fack, tidningspost och brevlådor;

att poststation skall öppnas vid en var av de vid bansträckan blivande trafikstationerna Enstaberga, Jönåker, Ålberga och Krokek, att handhavas av järnvägsstationernas föreståndare;

att den blivande poststationen i Krokek skall lyda under postkontoret i Norrköping I och de övriga stationerna under postkontoret i Nyköping;

att den nuvarande poststationen i Jönåker skall indragas;

att den nuvarande poststationen i Ålberga skall, fortfarande lydande under postkontoret i Nyköping, namnförändras till Ålberga gård;

att postföringen med häst och åkdon å linjerna Kolmården - Stafsjö (495), Åby - Kolmården (497), Jönåker - Kvarsebo (502) och Nyköping - Ålberga (506) ävensom lantbrevbäringen Kolmården - Krokek (908) skola indragas samt

att postföring skall anordnas en gång dagligen, fram och åter, å en omkring 4 kilometer lång linje Ålberga - Ålberga gård (502).

På grund av sin ordalydelse upphör med innevarande månads utgång kontraktet av den 12 november 1912 med lägenhetsägaren Wilhelm Andersson Holmgren om lantbrevbäringen Kolmården - Krokek.

Senast avslutade kontrakt om postföringen å linjerna Åby - Kolmården och Kolmården - Stafsjö hava på grund av sin ordalydelse trätt ur tillämpning med sistlidna mars månads utgång.

Om förstnämnda kontrakts upphörande har Ni att underrätta vederbörande mot å bifogade blankett tecknat behörigen bevittnat bevis, som hit insändes.

Enär de blivande poststationerna skola inbegripas i den mellan Generalpoststyrelsen och Järnvägsstyrelsen träffade överenskommelsen om handhavande av postgöromål vid statens järnvägars stationer, kommer ersättningen för skötandet av samma poststationer att av Generalpoststyrelsen utbetalas direkt till Järnvägsstyrelsen.

För poststationen i Krokek erforderliga handlingar och effekter kommer att härifrån tillsändas Eder för att tillställas vederbörande.

Postmästaren har att framläsa emotse besked angående förändrade postförbindelser för poststationerna i Kolmården, Kvarsebo och Stafsjö m.m. Stockholm den 17 september 1915.

Bakgrunden till de beslut som poststyrelsen fattade enligt texten kan man få fram ur korrespondensen med berörda instanser. Något av detta återges i följande avsnitt under resp stationsnamn.

1915-10-01--

## Enstaberga

Enstaberga är, som vi ser av brevet på föregående sida, den första stationen på den del av banan mellan Järna och Åby som blev öppnad för allmän trafik i den andra etappen. Järnvägsbefälet svarade för postservicen, till en början stationsmästaren Anders Johan Haglund. Efter 1968 års stora omorganisation, då posten införde helt nya rutiner för transport och sortering, kunde även de förenade post- och järnvägsstationerna avvecklas. Efter ett projekt med beteckningen "Nät 92" gick man ännu längre så att även mindre lönsamma poststationer, som tidigare baserats på samarbete med järnvägen, kunde "räddas" genom avtal med hugade entreprenörer. På så sätt har Enstaberga fått en "post-i-butik", nu belägen i Tuna Motell. Förgäves hade de sista postmästarna i Enstaberga, Berith Thollander och Carin Wårdemark stridit för postkontorets bibehållande. Hembygdsföreningens ordförande Maj-Britt Johansson kunde ändå glädja sig åt att postnamnet Enstaberga behölls.

1912-04-01--

## Jönåker

Sedan den 1 april 1912 fanns det en poststation i Jönåker. När den inrättades, hade avtal tecknats med handlanden Johan Sigurd Larsson om att sköta den för 360 kr om året. Enligt ett nytt avtal i september 1914 höjdes ersättningen till 420 kr. Den förbättringen hade han således glädje av under bara ett år, för han blev uppsagd från befattningen enligt en klausul i avtalet. Den medgav att anställningen skulle upphöra om en järnvägsanläggning i närheten av poststationen kunde utnyttjas av postverket. Han fick lämna stämpel, sigill och vissa andra handlingar till järnvägsstationen den 1 oktober 1915, där järnvägsbefälet fick ansvar för postservice.

Fast anställd på den befattningen blev från 1916 års ingång Carl Oskar Wernborg. Lusingt nog fick han för själva postsysstan samma årsarvode som Larsson hade haft. Det steg efter hand som trafiken ökade. När det blev alltför mycket med både post och järnväg på samma ställe, började kunderna klaga. I järnvägsstationen fanns det bara 123 fack för samhällets invånare och flera hushåll fick slå sig ihop om samma fack. Andra måste hämta sin post i luckan och var då beroende av öppethållandetiderna.

Redan 1923 ordnades av Gustaf Karlssons handelsbolag i dess affär extra postfack. De användes på det sättet, att affärsföreståndaren hämtade många hushålls post på järnvägsstationen och sorterade upp dem i deras egna fack i affären. Men dessa var öppna och kunde tömmas av obehöriga,

Med 1969 års ingång drog SJ-personalen i Jönåkers station in. Därmed slutade Margareta Karlsson sin tjänst, som hon haft i Jönåker under halvtannat decennium. Postverket fick hyra lokalen i stationshuset som en övergångsanordning. Det var ett provisorium, för poststationen statushöjdes samtidigt till en postexpedition. Postverket lyckades lösa lokalproblemet och postfacksfrågan genom att från den 17 maj 1969 hyra nyinredda lokaler om 160 kvm på Lindvägen. S k stadsbrevbäring infördes i samhället redan från den 1 mars 1969. Bara sju hushåll behövde till en början hämta post i den nya lokalens postboxanläggning.

Chef för postexpeditionen blev Lars Andersson. Med landets generella omorganisationer klassades postexpeditionen 1977 som ett "lokalpostkontor av klass 2". I takt med kontokort och andra betalningsvägar minskade trafiken och i projekt "Nät 92" fann man det lämpligt att låta en entreprenör ta hand om postkontoret. År 1990 hade postkassören Barbro Johansson antagits till postmästare i Jönåker. Efter genomförande av projekt "Nät 92" blev Konsum entreprenör.



1875-01-01--1915-09-30  
Därefter Ålberga gård -- 1960-08-31  
Järnvägspoststationen 1915-10-01--1967-10-31

## Ålberga

Som ett resultat av den tidigare omnämnda kronobrevbäringsreformen inrättades en poststation med 1875 års ingång i Ålberga, där bokhållaren Filip Hjalmar Nilsson antogs till föreståndare med bara 50 kr i årsarvode. Med ett till 120 kr höjt årsarvode finner vi folkskolläraren Carl Magnus Tunwall som föreståndare 1895. Efter dennes död i juni 1913 svarade änkefru Anna Matilda Tunvall för poststationen tills handelsföreståndaren Karl Henning Ekestubbe fick ett kontrakt från den 1 april 1914. Han fick uppleva poststationens namnändring till Ålberga gård den 1 oktober 1915.

Den ursprungliga stationen fick alltså bibehållas med suffixet gård, när järnvägen öppnades för allmän trafik. Samtidigt öppnades i Ålberga stationshus en poststation med namnet Ålberga, där stationsmästaren Per Axel P:son Lindh fick ta ansvar för postservicen, inledningsvis med 150 kr i årsarvode för själva postsysstan.

Bibehållandet av lantpoststationen är ett exempel på undantag från det vanligaste förfarings sättet, att en järnvägen närliggande station fick stryka på foten, när järnvägen öppnades för trafik. Poststyrelsen tog hänsyn till bl a de synpunkter som hade framförts vid en extra kommunalstämma med Kila kommun den 22 augusti 1915. I protokollets § 2 antecknades bl a följande:

*"På grund av Ålberga järnvägsstations belägenhet i en avsides och glest befolkad del av kommunen skulle indragningen av Ålberga nuvarande poststation och karrposten dit medföra en betydlig försämring av postförbindelserna för den långt övervägande delen av befolkningen inom kommunens östra och mellersta del. Postförbindelserna inom dess västra del tillgodoses fortfarande tillfredsställande genom Stavsjö nuvarande poststation".*

Kronolänsman Löthman ansåg i sitt yttrande till postkontoret i Nyköping den 2 september 1915, att Ålberga nuvarande poststation "borde utan alltför stort men för den allmänhet, som beröres härav, kunna indragas, sedan det blir poststation vid Ålberga järnvägsstation. Klart torde nämligen vara, att största trafiken i den ort, varom här är fråga, nämligen mellersta och östra delarna av Kila socken, kommer att efter järnvägslinjens Nyköping-Norrköping öppnande dragas till Ålberga järnvägsstation".

Postdirektionen hade en annan uppfattning och skrev i sin redovisning av ärendet till poststyrelsen den 9 december 1915 bl a följande: *"Ehuru väl avståndet mellan nuvarande poststationen i Ålberga och blivande järnvägsstation med samma namn är ganska ringa, anser postdirektionen dock, att denna poststation bör bibehållas, även om Kungl. Styrelsen behagar besluta om poststations inrättande vid järnvägsstationen. Posttrafiken vid Ålberga poststation, som ligger i en ganska tätt bebyggd trakt med i utveckling stadd industri, är ganska betydlig".*

Detta accepterade poststyrelsen i sitt beslut och den ursprungliga poststationen med namnet ändrat till Ålberga gård fick vara kvar ända till augusti månads utgång 1960. Ännu längre levde emellertid järnvägspoststationen kvar. Den ersattes med lantbrevbäring med november månads ingång 1967.

1874-03-01--1964-08-31

## Stavsjö

Även i Stavsjö fanns det en lantpoststation sedan lång tid tillbaka, när järnvägen byggdes. Den var till och med tio månader äldre än den i Ålberga och öppnades således innan kronobrevbäringsreformen genomfördes i Södermanland. I ett brev till poststyrelsen den 1 oktober 1873 skrev verkställande direktören vid Stavsjö AB och anhöll att få en poststation. Det var då två mil till närmaste poststation, den i Åby, och i Stavsjö bedrevs stor verksamhet. Han anförde bl a att Stavsjö AB var "villigt att vid bruket, utan ersättning upplåta lokal till poststationen, varjämte bruksförvaltaren på stället, herr K Wahlberg är villig, emot den ersättning som av Kungl. Generallandpoststyrelsen bestämmes, åtaga sig skötseln av nämnde poststation"

Poststyrelsen beslöt den 9 februari 1874 om bifall till framställningen och bruksförvaltaren Carl Leonard Wahlberg blev föreståndare med 120 kr i årsarvode. Det var oförändrat, när kassören Carl Birger Waldemar Wahlberg tog över ansvaret för poststationen från det nya seklets första dag. Det förstärktes emellertid med ett biträdesanslag på 10 kr i månaden från den 1 oktober 1903 (diarienummer 14039/2119).

När järnvägen närmade sig sin fullbordad, redovisade postdirektionen i sitt brev den 12 september 1915 sina planer på Stavsjö på följande sätt: "Postdirektionen hade även tänkt sig, att en poststation borde öppnas vid den tilltänkta trafikstationen Stavsjö, dit nuvarande poststationen Stavsjö vid Stavsjö bruk i så fall skulle hava flyttats. Emellertid är ännu icke denna trafikstation i sådant skick, att en dylik anordning kan låta sig göra, varför nuvarande poststationen Stavsjö tills vidare bör bibehållas".

Sedan den 26 augusti 1903 hade den 18 km långa 600 mm smalspårsbanan mellan lastageplatsen Sandviken vid Bråviken och Virå varit öppen för allmän trafik. Ett förbindelsepår mellan detta och SJ-stationen vid Stavsjö öppnades för allmän trafik den 25 september 1916. Vid denna tid hade postdirektionens nyss citerade antydan om inrättande av en förenad poststation i Stavsjö blivit verklighet. Den 1 maj 1916 öppnades den med Carl Sigurd Ferdinand Blomberg som föreståndare, följd redan den 1 juni 1917 av SJ:s stationsmästare Carl Fredrik Johnsson. Det hade också fått till följd, att lantpoststationen i Stavsjö drogs in med april månads utgång 1916. Den skulle emellertid återupprättas drygt tre år senare, men då med namnet Stavsjöbruk (kort därom i nästa avsnitt).


Det blev en och annan felsortering av post till Stavsjö på grund av ibland slarvigt skrivna adresser. Post avsedd för Storsjö i Kalmar län hamnade ibland i Stavsjö och tvärtom. Ett förslag att namnändra poststationen i Stavsjö (diarienummer 1 b 1917:1618) till Löfbråten gick dock inte igenom. Detta torde ha hängt samman med att poststationen och järnvägsstationen inte lämpligen skulle ha skilda namn, ehuru sådana underligheter har förekommit på några enstaka platser.

Återinrättandet av den ursprungliga poststationen, nu med namnet Stavsjöbruk, fick till följd att den förenade post- och järnvägsstationen fick mindre posttrafik. Detta noterade inte minst det vakande argusögat i Norrköping, vars postkontor var överordnad instans för Stavsjö sedan det vid en gränsjustering just vid sekelskiftet fördes över från Nyköpings postområde. Postmästaren i Norrköping skrev sålunda den 13 december 1921 till poststationsföreståndaren i Stavsjö och påtalade att det på grund av den obetydliga uppbörden hade "ifrågasatts om ej poststationen skulle kunna indragas". Mot sådana funderingar brukade poststationsföreståndare alltid opponera sig, oavsett de var SJ-folk eller direkt postanställda. Därför kan det synas litet förvånande att poststationsföreståndare Carl Fredrik Johnsson svarade på det sätt som framgår av nedan reproducerade brev.

Till Postmästaren  
Norrköping I 2516

Med anledning av oanstående får jag härmed meddela att från min sida intet är erinrat mot poststationens indragande. Såvitt jag vet intet skäl för poststationens bibehållande. Anledningen till rörelsens litet är att poststationer inrättats i såväl Viråbruk som Stavsjöbruk sedan poststationens tillkomst å Stavsjö station och utsikter till något mera här kan för närvarande icke skönjas.

C. Johnsson



Pliktskyldigast anmälde postmästare Johan Kindberg i Norrköping (1918-1933) ärendet till postdirektionen. Han påpekade i ett brev den 21 december 1921, att hela det stora område som berördes av poststationerna Stavsjö, Stavsjöbruk och Viråbruk hade en och samma ägare och att poststationerna var "i hög grad beroende av skogsavverkningen och övrig drift vid bruken".

Men nu hade ekonomiska svårigheter uppstått och under hela år 1920 hade "så gott som allt arbete i skogen, vid sågar och bruken varit nedlagt". Han tillade:

*"Förr eller senare måste ju de ekonomiska svårigheterna ordnas på ett eller annat sätt och är endast en tidsfråga, då arbete åter kan börjas. En indragning av poststationerna i Stavsjöbruk eller Viråbruk skulle medföra synnerligen stora olägenheter för ortsbefolkningen. Jag anser mig därför böra avstyrka indragning av dessa. Generalpostdirektören har ju ock genom pressen låtit allmänheten veta, att de större samhällena få vidkännas vissa försämringar just för att landsbygden skall bättre tillgodoses.*

*Beträffande poststationen i Stavsjö var ju att motse en avsevärd nedgång vid inrättandet av poststationen i Stavsjöbruk. - - - Mot indragning av denna poststation har jag intet att invända, men jag anser mig dock ej kunna tillstyrka densamma".*

Den sista meningen kan ju vara svårförstådd, men postdirektionen tolkade den så att i redovisningen till poststyrelsen den 20 februari 1922 hemställdes om poststyrelsens beslut att dra in den förenade post- och järnvägsstationen i Stavsjö. Herman Ehn, som långt senare blev postmästare i Kinna, Karlskrona och Borås, blev handläggare av ärendet i poststyrelsen. I sin promemoria den 27 februari 1922 påvisade han, att vissa merkostnader vid indragning av järnvägsstationen i Stavsjö "knappast uppväga de olägenheter, som vid poststationens indragning obestriddligen uppkomma". Poststyrelsen ansåg vid föredragningen den 7 mars 1922 att ärendet inte borde föranleda till någon åtgärd. Poststationen fick således vara kvar och det var först med september månads ingång 1964 som den ersattes med lantbrevbäring.

1919-11-01--1970-04-30

## Stavsjöbruk

En framgångsrik framställning om att från den 1 november 1917 få en poststationen i Viråbruk, vid norra ändpunkten av den s k Nunnebanan, d v s det i förra avsnittet omtalade smalspåret mellan Sandviken vid Bråviken och Virå, torde ha bidragit till att man försökte återfå den förlorade lantpoststationen Stavsjö. Den drogs ju, som tidigare nämnts, in samtidigt som den gav sitt namn åt den förenade post- och järnvägsstationen vid statsbanan. Den indragningen medförde försämringar för ett stort antal personer som hade anlitat den och inte minst för bruket. Genom avtal med Stavsjö Järnväg kunde en poststation öppnas med namnet Stavsjöbruk vid smalspåret den 1 november 1919. Ett senare avtal tecknades mellan posten och järnvägsbefälet direkt, en s k proforma-skilsmässa. Persontrafiken lades ned den 1 februari 1933, men först 1935 tog man ställning till att "omändring av poststationen i Stavsjöbruk till egentlig lantpoststation" (diarienummer 1 b 1935:2313). Från februari 1958 anställdes Gertrud Lilian Margareta Broman som föreståndare. Poststationen drogs in den 30 april 1970.

1915-10-01--1969-05-31

## Krokek

Kommunalstämman med Krokeks församling den 28 oktober 1889 begärde att få en poststation "antingen vid kyrkan eller Sandviken". Efter många om och men fick församlingen en poststation vid Sandviken den 1 februari 1903.

Vid ansökningstillfället 1889 strävade en grupp sockenbor efter att få den önskade poststationen förlagd "centralt, någonstades invid allmänna landsvägen som löper mittigenom socknen men företrädesvis vid Krokek, där kyrkan, sockenskolan, kommunalrummet och gästgivaregården äro belägna samt ej, såsom föreslagits, lastageplatsen Sandviken, som ligger avlägset invid Bråviken och således i en utkant av sockenområdet".

Poststyrelsen skrev den 10 januari 1890 till länsstyrelsen för att veta dennas inställning till behovet av en poststation på det ena eller det andra stället. Rutinmässigt fick nu vederbörande länsman och kronofogde uttala sig. Kronofogde Carl Grönlund baserade sitt svar till länsstyrelsen på ett uttalande av länsman Jac Wetterholm. Denne menade i sitt brev den 19 februari 1890, "att inrättandet av en poststation vid Krokeks kyrka ej skulle för den korresponderande allmänheten medföra något väsentligt gagn, utan endast vara till nytta för ett inskränkt antal enskilda korrespondenter, då däremot Sandviken är en plats med vilken ej allenast flera enskilda affärsmän utan även ett betydande industriellt etablissement (Marmorbruket) hava en bekväm kommunikation och varest under sommarmånaderna ett stort antal av Norrköpings innevärdare hava sin bostad, under vilken tid där anlöpande ångbåtar medföra en anseelig post, utan att på platsen finnes någon person, som tager befattning med postens utdelande".

Kronofogde Carl Grönlund ansåg sig i svaret till länsstyrelsen den 8 mars 1890 "sakna fullgiltiga skäl att kunna vitsorda, det inrättandet av den ifrågasatta postanstalten inom Krokeks socken är av ett verkligt behov påkallat, synnerligast om behovets tillfredsställande uti angivna hänseendet göres beroende av folkrikheten och rörelsen, i vilket fall jag för jämförelsens skull ej kan undgå nämna, att samtliga övriga socknar uti samma härad, belägna på andra sidan Bråviken, inom det av Herr kyrkoherden omnämnda s k Vikbolandet och somliga på ej obetydligt avstånd från postanstalt, trots sin betydligare folkrikhet, äro i saknad av egen postanstalt".

Så strängt såg inte länsstyrelsen på ärendet vid dess vidaresändande till poststyrelsen den 5 april 1890. Landskansliet brev tillstyrkte sålunda att en poststation skulle inrättas inom Krokeks kommun och uttalade dessutom "trakten invid Krokeks kyrka vara såsom i socknen centralt belägen att föredra framför den i en utkant av socknen liggande lastageplatsen Sandviken".

Poststyrelsens beslut gick ut på att ingen poststation skulle inrättas men att fjärdingsmannen inom socknen skulle få viss förbättring genom avgiftsfri lösväska. Upprepade ansökningar 1892 och 1893 ledde inte heller till något beslut om att en poststation skulle öppnas på vare sig den ena eller den andra platsen. Däremot fick Sandvikens lastageplats efter ytterligare ansökningar en poststation med namnet Kolmården den 1 februari 1903. Det fanns då provisorisk godstrafik på den s k Nunnebanan till Virå.

Den andra delen av Krokeks socken fick vackert vänta på statsbanans färdigställande, innan man som ett naturligt led i samarbetet mellan posten och SJ utan särskild ansökan äntligen kunde få önskemålen tillgodosedda.

Den 1 oktober 1915 öppnades sålunda en förenad post- och järnvägsstation med namnet Krokek med järnvägens stationsmästare Gustaf Henrik Edén som ansvarig för postgöromålen. Andra järnvägsanställda ansvarade för denna syssla under mer än 50 år tills utvecklingen drev fram en skilsmässa mellan post och järnväg i samband med en större postal omorganisation vid maj månads utgång 1969. Ett år senare bytte SJ ut järnvägsstationens namn Krokek till Kolmården.

För posten i Krokek hade nya lokaler gjorts i ordning i samma fastighet som Konsumhallen. Dit flyttades inte bara järnvägsstationens postverksamhet utan också den verksamhet som därtills hade bedrivits i poststationen vid Sandviken. Denna drogs med andra ord in, eller annorlunda uttryckt, slogs poststationerna Krokek och Kolmården samman till en postanstalt, som fick namnet **Kolmården** dvs samma namn som SJ hade gett åt järnvägsstationen, med vilken posten inte hade något samröre från juni 1969.

1916-06-01--1964-10-30

## Getå

I Getå järnvägsstation öppnades den 1 juni 1916 en poststation med järnvägsbefälet som ansvarigt för postgöromålen. Efter skilsmässa från järnvägen övertog fröken Karin Gunhild Eriksson poststationen i lokaler som tillhörde järnvägen. När hennes järnvägsanställda far avgick med pension den 1 april 1934, fick lokalen inte längre disponeras för poststationen med privat avtal.

Lösningen blev därför att poststationen förenades med järnvägen och dess personal därmed fick ta över ansvaret för posten (diariernr 1 b 3659/38). Denna anordning varade till poststationens indragning med oktober månads utgång 1964.

Getå har blivit mera känt genom den tågolycka som inträffade 1918.

Namn Lilla Åby 1866-07-03--1875-12-31  
Namn Åby från 1876-01-01--

## Åby

För poststationen i Åby gällde vid inrättandet den överenskommelse mellan järnvägen och posten, som delvis återges i inledningsavsnittet. Helt i enlighet med den år 1863 tillämpade överenskommelsen öppnades sålunda en poststation i Åby järnvägsstation, när Östra Stambanan togs i bruk för allmän trafik den 3 juli 1866 på den 48 km långa delsträckan mellan Katrineholm och Norrköping. Poststationens namn blev Lilla Åby. Järnvägens stationsinspektör Johan Edvard Lindberg fick ansvaret för postservicen, följt efter tre år av Oscar Fredrik Kraepelin. Denne efterträddes efter ytterligare några år av Carl Ludvig Öfwerström. Arbetsmängden ökade bl a på grund av en tillkommen landsvägspostförbindelse till Stavsjö, något som medförde s k sidopost för Öfwerström.

Han åberopade detta när han i augusti 1874 begärde höjning av sin årslön för postarbetet på 300 kr. I vidaresändandet till poststyrelsen anförde postinspektör Pehr Christian Bergman att tillkomsten (den 1 mars 1874) av en poststation i Stavsjö medfört minskning av de extra inkomsterna vid Lilla Åby *"och då Öfwerström såväl här som vid Norsesund och Skåred med synnerlig ordning och noggrannhet skött postgöromålen, tillstyrkes värdsammast att Kungl. Styrelsen täcktes vid hans ansökan fästa ett välvilligt avseende"*. Det gjorde poststyrelsen, som i samråd beslöt den 14 november 1874 att årsarvodet för den del av arbetet som avsåg posttjänst skulle höjas till 420 kr.

Vi ser av citatet att stationsinspektörerna fick flytta mycket och pröva på postarbete i förening med järnvägstjänst på olika platser, i detta fall Norsesund och Skåre, där poststationer hade öppnats den 1 september 1870 resp den 19 juni 1871. Öfwerström fick emellertid denna gång stanna vid befattningen under nära två decennier och fick efter kort tid byta ut postens sigill och datumstämpel. Poststationen Lilla Åby fick nämligen sitt namn ändrat till **Åby** från 1876 års ingång samtidigt som det skånska postkontoret Åby namnändrades till Klippan.

Öfwerströms efterträdare blev från den 1 december 1895 stationsinspektorn Carl Gustaf Emil Danckwardt. Stationssamhället utvecklades mycket och blev knutpunkt, när järnvägen från Nyköping togs i bruk för allmän trafik den 1 oktober 1915.

Redan innan de båda järnvägarna hade knutits ihop förde man emellertid skilsmässa mellan post och järnväg på tal (diarienummer 1 b 1914:1850). Den tanken realiserades från 1915 års ingång och poststationen flyttade från järnvägen. Till föreståndare antogs fru Elsa Maria Viktoria Ekman med 900 kr i årsarvode. Hon fick vara med om införande av postutdelning i stationssamhället och inrättande av lantbrevbäring från Åby till Kvillinge (diarienummer 1 b 1915:2856).

Fru Ekman följdes redan den 1 april 1916 av Edit Karolina Elisabet Risberg. Hon blev länge i tjänst och fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition den 1 juli 1923. Det var en ny organisation som hade införts 1920, då de fyra första med termen postexpedition inrättades som ett mellanting mellan postkontor och poststationer. De hade inga underlydande poststationer men avgav sina redovisningar direkt till poststyrelsen på i stort sett samma sätt som postkontoren. De ingick emellertid i ett postkontors förvaltningsområde. Chefernas titel var stationsmästare.

Fru Risberg efterträddes 1952 av Endis H A Nyström. Efter dennes pensionering 1972 hölls befattningen vakant under en kort tid, innan G Lennart Ljungblad tillsattes 1973. Genom 1970-talets generella omorganisationer fick postexpeditionen termen postkontor och cheferna följaktligt titeln postmästare. Kerstin Skoog tog över ansvaret för postkontoret med ansvar för postservice till ca 3200 hushåll med postadress ÅBY. Genom senare införd divisionalisering har postmästare Susanne Karlsson vid postkontoret Norrköping 3 (Norr Tull) övertagit det övergripande ansvaret för de postkontor som ingår i hennes distrikt, däribland Åby.