

Erik Lindgren

Något om posten utmed **Runhällen- Enköpings järnväg**

I n n e h å l l

	sid
Förord	1
Inledning	3
Landberga	9
Runhällen	10
Översävne	11
Heby	12
Hårsbäck	14
Altuna	15
Karleby (Simtuna)	16
Fjärdhundra	19
Frösthult	20
Sparrsätra	21
Vårfru	22
Förenade post- och järnvägsstationer	22

Posthistorisk skriftserie 294

Förlagan tillverkad 1996

Detta är en digital avbildning av ett tryckt dokument. Bilden är i svart och vitt och visar en titelsida för en publikation. Texten är tydlig och lättläst. Det finns en liten, svagt synlig vattenmärkesliknande text i mitten av sidan, som inte är helt tydlig.

Förord

Som vanligt i fråga om nytillkommande järnvägar blev det en omfattande skriftväxling mellan det privata järnvägsbolaget, poststyrelsen och järnvägsstyrelsen, innan formerna för postsamarbete med Enköping-Heby-Runhällens kunde etableras lagom till att den 47 km långa banan togs i bruk för allmän trafik den 5 januari 1906.

I detta häfte försöker jag ge exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda i anslutning till järnvägens framväxt. Detta gäller också de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag har funnit lämplig att beröra sammanfattningsvis.

Sedan på grund av platsbrist vid postens regionkontor i Växjö ca 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till Stockholm, har jag tyvärr bara tillgång till sparsamma anteckningar i mitt hem i Växjö. I vad gäller särskilt de redan befintliga lantpoststationerna i järnvägens närhet vid banans tillkomst berör framställningen i detta häfte i huvudsak endast korta återblickar som baseras på bl a personalförteckningar för relativt korta perioder.

I den mån jag med hjälp sådana förteckningar lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. I några fall har jag redovisat hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även antecknat något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. 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 tillräcklig information.

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 en tänkt resa med järnvägen från Runhällen till Enköping.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren

Inledning

Ett brev från järnvägsstyrelsen den 8 mars 1905 till poststyrelsen återges i förminskat faksimil på nästa sida i det skick det var efter att poststyrelsens handläggare hade försett det med vissa tillskrifter. Brevets syfte var att hos poststyrelsen inhämta synpunkter på namn som Enköping-Heby-Runhällens järnvägsaktiebolag hade föreslagit på stationer och hållplatser utmed järnvägen. Föreslagna namn var Enköping hamn, Valhall, Sparrsätra, Ekeborg, Frösthult, Simtuna, Altuna, Hårsbäck, Hällstigen, Arnebo och Säfne. Vi känner igen långt ifrån alla för poststyrelsen hade synpunkter på dem utöver vad järnvägsstyrelsen framförde beträffande Säfne. Detta namn önskade järnvägsstyrelsen utbytt mot Sinäs på grund av förmodad risk för förväxling med stationen Säfve vid bohuslänska längdbanan.

I sitt svar till järnvägsstyrelsen den 14 mars 1905 hemställde poststyrelsen, att benämningarna Vallhall, Ekeborg, Simtuna och Sinäs skulle bytas mot Vårfru, Skensta, Fjärdhundra och Öfversäfne. Sedan järnvägsstyrelsen hade kontaktat järnvägsbolaget i namnfrågan, fick poststyrelsen så sent som den 9 oktober 1905 ett brev från järnvägsstyrelsen med beskedet att det inte fanns något att invända mot de föreslagna ändringarna.

Även om järnvägsföretaget var självständigt med egen rullande material var det styrelsen för Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg som kom att sköta trafiken, för att från 1908 år som ägare efter köp svara för hela rulljangsen, som man säger ibland. Men redan under skriftväxlingen med poststyrelsen finner vi sålunda Stockholm-Västerås-Bergslagens Järnväg som det ansvariga företaget. Det skrev sig under den aktuella tidsperioden som "*Stockholm-Västerås-Bergslagens Nya Jernvägs Aktiebolag*".

När järnvägen hade börjat närma sig sin fullbordan, skrev postinspektionen i mellersta distriktet till järnvägsbolaget och begärde vissa informationer. Det resulterade i det svar som återges i förminskat faksimil på sid 5. Postinspektionen hade därmed fått besked om de fullständiga trafikstationerna. Man kunde emellertid sträcka sig litet längre, när det gällde att öppna poststationer och i ett brev till järnvägsbolaget den 4 december förhörde sig postinspektionen om det fanns någon lämplig person som kunde vara poststationsföreståndare i Vårfru. Svaret blev att hållplatsen Vårfru "*kommer att förestås av person, som är lämplig att ombesörja postgöromål. och äro vi villiga att på vanliga villkor åtaga oss skötseln av en poststation vid samma hållplats*".

Därmed var det klart för postinspektionen att redovisa ärendet i sin helhet till poststyrelsen. Detta gjordes i ett brev den 12 december 1905 i ett brev undertecknat av postinspektör Wilhelm Ljungh. Han var sedan mars 1893 utnämnd till postmästare i Hälsingborg men tjänstgjorde på sin tidigare befattning som postinspektör i mellersta distriktet. Där blev han utnämnd till postdirektör i anslutning till att distriktsorganisationen blev omorganiserad vid 1910 års ingång. Han var därefter kvar som postdirektör till sin pensionering i oktober 1914.

KUNGL. *N 3604*
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Trafikafdelningen.

2. 862 (394)

Kungl. Generalpoststyrelsen.
Låden den 10 MARS 1905.

1905 den 14 Mars anm. i K. St. och exp. skrif.
 till Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Bil. DW 13913 / 2015

Hos Kungl. Maj:t har Enköpings-Heby-Runnhällens järnvägsaktiebolag i underdånighet anhållit, att stationer och hållplatser vid bolagets under anläggning varande järnväg måtte benämnas ^{Årstadåsa} Enköpings hamn, ^{Årstadåsa} Vallhall, ^{Årstadåsa} Sparrsätra, ^{Årstadåsa} Ekedö, ^{Årstadåsa} Frösthult, ^{Årstadåsa} Simtuna, ^{Årstadåsa} Altuna, ^{Årstadåsa} Hårsbäck, ^{Årstadåsa} Hällstigen, ^{Årstadåsa} Arnebo och ^{Årstadåsa} Säfne; och har Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 6 februari 1905 anbefallt Järnvägsstyrelsen att efter samråd med Eder och Telegrafstyrelsen öfver ifrågavarande ansökning afgifva underdånigt utlåtande.

Sedan vid den inom Järnvägsstyrelsen företagna granskningen af de föreslagna benämningarna anmärkts, att namnet Säfne lätteligen kunde komma att föranleda förväxling med den af Kungl. Maj:t fastställda benämningen å stationen Säfve vid längdbanan genom Bohuslän, samt Kungl. Styrelsen med anledning häraf anmodat sökandebolaget att inkomma med förslag till annan benämning å ifrågavarande station, har nämnda bolag uti skrifvelse till Kungl. Styrelsen föreslagit, att namnet Säfne måtte utbytas mot ^{Årstadåsa} Sånäs.

På grund af hvad sålunda i ärendet förekommit. får Kungl. Styrelsen, som för sin del icke har något att erinra mot de af sökandebolaget sålunda föreslagna benämningarna, härigenom äran anhålla om benäget meddelande, huruvida från eder sida något är att mot samma benämningar invända. Stockholm den 3 mars 1905.

Årstadåsa

Stockholm-Vesterås-Bergelagens Järnväg

Ink. Postinsp. Nr. 9. 29 NOV. 05.

6611

Till

Herr Postinspektören i Mellersta Distriktet.
Stockholm.

Med anledning af Eder skrifvelse af den 13 dennes få vi meddela, att följande fullständiga trafikstationer komma att öppnas vid Enköpings- Heby- Runnhällens Järnväg, näml.

Sparrsätra
Frösthult
Fjärdhundra
Altuna
Hårsbäck
Öfver Säfne.

För den händelse Kungl. Generalpoststyrelsen önskar inrätta poststationer vid en eller flera af förenämnda järnvägsstationer äro vi villiga tillförbinda stationsföreståndarne att, mot den ersättning, som af Kungl. Styrelsen bestämmes, bestrida postgöromålen, dock med förbehåll att få återkalla det gjorda medgifvandet i det fall att hänsynen till järnvägstjänsten gör sådant nödvändigt.

Stockholm den 29 November 1905.

Postinspektör i Mellersta Distriktet
Årstadåsa
E. M. P. Löfdahl

Enligt vad postinspektören hade sig bekant skulle järnvägen "öppnas för allmän trafik under början av instundande januari". Trafiken var avsedd att uppehållas med två tåg dagligen i vardera riktningen. Det visade sig att i båda ändpunkterna skulle det finnas anslutning med tåg dels till och från Stockholm och dels med tåg till och från norra stambanan. Förslaget kunde därför innefatta planeringen för postiljonskupéer med beteckningen 328 resp 342 på högst 4 kvadratmeters golvyta i samtliga fyra tågsätt.

Beträffande poststationer konstaterade postinspektören att portoinkomsten i Översävne kunde beräknas till bara 50 kr om året och att en poststation där "sålunda t v torde vara överflödig, men en poststation i Vårfru synes vara av behovet påkallad". Han föreslog därför att poststationer skulle öppnas i Vårfru, Sparsätra, Frösthult, Fjärdhundra, Altuna och Hårsbäck". Vid hållplatserna Skensta, Refelsta och Arnebo samt trafikstationen Översävne föreslog han uppsättning av brevlådor, vilka skulle tömmas av den posttjänsteman som medföljde tågen. Det fanns en kärrpostföring med två turer i veckan fram och åter mellan Enköping och Heby, vilken föreslogs till indragning. Dessutom skulle de i järnvägens närhet befintliga lantpoststationerna Frösthult, Simtuna och Altuna dras in.

Postinspektören fick vid poststyrelsens föredragning den 19 december 1905 bifall i sin helhet på framställningen och de närmast berörda postmästarna i Enköping och Sala fick följdenligt del av poststyrelsens beslutsskrivelse. Formellt måste de berörda lantpoststationernas föreståndare underrättas om att deras arbete i postverkets tjänst skulle upphöra. Det fanns klausuler i deras kontrakt som möjliggjorde att man kunde bortse från den formella uppsägningstiden på tre månader. I ett brev till poststyrelsen den 31 december 1905 skickade postmästaren i Enköping bevis om att berörd personal hade blivit delgiven ändringen. Detta gällde sålunda poststationsföreståndarna i Altuna, Frösthult och Simtuna samt alternerande postförare på kärrpostlinjen Enköping-Heby.

Ibland hände det att datum för en järnvägs öppnande för allmän trafik blev känt så sent, att telegram om detta måste utväxlas mellan postinspektion och poststyrelse, men i detta fall var framförhållningen tillräcklig. Postinspektör Ljungh skrev sålunda ett brev den 31 december 1905 till poststyrelsen med anmälan "att, enligt från vederbörande trafikbefäl i dag erhållen underrättelse, Enköping-Heby-Runhällens järnväg öppnas för allmän trafik den 5 instundande januari". Han bifogade det förslag till tidtabell som återges på nästa sida. Brevet påtecknades av handläggaren i poststyrelsen "Delgives kont för skyndsamt åtgärd". Den åtgärden innebar bl a befordrande till tryck av en cirkulärnotis med bl a tidtabellen utan där gjord underskrift. Originallet från postinspektionen användes som koncept till tryckeriet, vilket förklarar överstrykningen av de båda sista raderna.

Ett skriftligt besked om trafikstarten fick poststyrelsen också direkt från förvaltningen av Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg.

Från järnvägsstyrelsen skrevs den 5 januari 1906 till poststyrelsen, att "den hållplats, som efter förhandling med vederbörande ortsinnevånare komme att anläggas vid bolagets järnväg mellan Fjärdhundra och Altuna stationer, måtte få benämnas Refvelsta; och har Kungl. Maj:t genom nådig remiss den 19 december 1905 anbefallt Kungl. Järnvägsstyrelsen att, efter samråd med

Eder och Kungl. Telegrafstyrelsen, över ifrågavarande ansökning avgiva underdånigt utlåtande".

Järnvägsstyrelsen hade inte något att invända mot namnet Refvelsta men ville veta poststyrelsens inställning. Svaret till järnvägsstyrelsen den 12 januari innehöll beskedet att poststyrelsen inte heller hade något att invända. Den i detta sena skede beslutade hållplatsen var inte med i planeringen för den postala omorganisationen. Däremot kom det synpunkter från befolkningen i trakten av Översävne angående den där "uteblivna" poststationen. Om detta berättas i det kommande avsnittet om Översävne.

325.

Runhällen — Enköping.

(Sådan såld med den 5 januari 1906)

	10 ⁴⁵	11 ¹⁵	12 ¹⁵	1 ¹⁵
Sk 342	Sk 328			
10 ¹⁵	10 ¹⁵			
6 ⁵⁵	3 ⁵⁵	Runhällen 326	2 ²⁷	9 ⁴⁶
7 ²³	4 ²³	Heby 302	2 ⁰	9 ²⁰
7 ⁴⁰	4 ⁴⁰	Heby	1 ⁴⁵	8 ²⁷
8 ²	5 ³	Hårsbäck	1 ²⁷	8 ³⁹
8 ¹⁷	5 ¹⁸	Altuna	1 ¹³	8 ²⁷
8 ³²	5 ³⁷	Fjärdhundra	12 ⁵¹	8 ²
8 ⁵⁰	5 ⁵³	Frösthult	12 ³⁷	7 ²⁶
9 ⁸	6 ¹¹	Sparsätra	12 ¹⁸	7 ⁴⁰
9 ¹⁵	6 ¹⁸	Vårfru	12 ⁶	7 ³¹
9 ²⁶	6 ²⁷	Enköping 322	11 ⁵⁵	7 ²⁰
			10 ⁵⁸	2 ⁴²
			8 ¹⁰	12 ²⁰
			10 ⁵⁸	2 ⁴²
			8 ¹⁰	12 ²⁰

Stockholms Postinspektionen i Kungl. Maj:t den
31 december 1905.

J. Ljungh

Namnfrågorna var för övrigt inte helt avklarade ens vid tågstarten. Sålunda fick poststyrelsen först genom ett brev den 30 april 1906 från järnvägsstyrelsen del av Kungl. Maj:ts resolution den 23 mars 1906 om definitiv benämning av stationer och hållplatser. Dessutom planerades efter hand ytterligare hållplatser, något som framgår av nedan återgivna brev till poststyrelsen den 14 september 1906. Detta föranledde poststyrelsen att uttala betänkligheter över namnet Arnebo, eftersom det kunde medföra risk för förväxling med Aneby, om en poststation senare komma i fråga i Arnebo. Sedan järnvägsbolaget inkommit med ändring av förslaget från Arnebo till Arneboda, accepterade poststyrelsen detta i ett brev till järnvägsstyrelsen den 22 mars 1907.

KUNGL.

N: 12984

JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Trafikafdelningen.

S. n. 5510(2418)

1906 den 21 Sept. anm. i Kungl. Maj:ts all. dep. skriv.
 till Kungl. järnvägsstyrelsen.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Bil. ad W 4077
 17 Sept 07

Hos Kungl. Maj:t har Enköping-Heby-Runhällens järnvägsaktiebolag i underdånighet anhållit, att tre tilltänkta hållplatser vid bolagets järnväg måtte få benämnas Skensta, Arnebo och Hällstigen; och har Kungl. Maj:t genom remiss den 7 september 1906 anbefallt Kungl. Järnvägsstyrelsen att, efter samråd med Eder och Kungl. Telegrafstyrelsen, öfver ifrågavarande ansökning afgifva underdånigt utlåtande.

Med anledning häraf får Kungl. Styrelsen, som för sin del icke har något mot de föreslagna namnen att invända, härigenom äran anhålla om benäget yttrande, huruvida från eder sida något kan vara att mot desamma erinra. Stockholm den 14 september 1906.

Under Generaldirektörens frånvaro:

Johanna Arenander
 Gustaf Melin
 Föreståndare

S. n. 2155

N: 2155

C. a. Sjögren

1876-01-01--1900-12-27

Landberga

Norr om den järnvägslinje som berörs i denna skrift hade en annan intressant järnväg vuxit fram några år tidigare, nämligen mellan Gävle och Sala. En mycket stor del av det långa brevet från postinspektionen till poststyrelsen angående omreglering med anledning av tillkomsten av den järnvägen, omfattade förslag till ändring av postnätet i järnvägens omgivning. Till indragning föreslogs sålunda tre lantpoststationer, däribland den i Landberga med uppsägning av kontraktet för dess föreståndare, änkefru Hedvig Johanna Arenander.

Poststationen där (i Enåkers socken) hade inrättats med 1876 års ingång som en komplettering av de s k kronobrevbäringspoststationerna. Enligt poststyrelsens beslut den 17 december 1875 hade handlanden Axel Frithiof Brolin antagits till föreståndare med 100 kr i årsarvode.

Tillkomsten av poststationen ingick i det komplex, som kronofogden i Sahlbergs fögderi hade redovisat till poststyrelsen i ett brev den 30 november 1875. I detta brev uppgav han sig ha haft sammanträde med landshövdingen "rörande inrättande av de postförbindelser och postanstalter, som kunde inom vissa delar av länet anses erforderliga efter det kronobrevbäringen upphört, varvid bland andra den bestämmelse blivit träffad att med den 1 instundande januari nya postanstalter inom Sahlbergs fögderi skola inrättas i Tärna, benämnd Smedsbo, i Enåker, benämnd Landberga, i Huddunge, benämnd Huddungeby samt i Nora socken tvenne, den ena benämnd Åsbo vid Nora kyrka och en andra benämnd Östavik vid Östa länsmansboställe, ävensom för postförbindelsen mellan dessa med flera stationer postlinjer inrättas från samma tid, dels för kärrpost tvenne gånger i veckan mellan Östanbro, Tortuna, Sevala, Smedsbo samt Tärna station å Sala-Tillberga järnväg, mellan Heby, Huddungeby och Åsbo stationer, dels för gångpost tvenne gånger i veckan mellan Åsbo och Östavik och mellan Heby och Landberga stationer".

Det var således ett tämligen omfattande ärende som bland annat medförde tillkomsten av en poststation i Landberga. Ändå var det bara en komplettering av det stora ärende om kronobrevbäringsens upphörande som hade behandlats två år tidigare. I andra sammanhang har jag berört detta (t ex i posthistorisk skriftserie 82, Kortlivade postnamn i Västmanland och i posthistorisk skriftserie 235 Posthistoria från Östervåla pastorat). Senare tillkomna järnvägar kom att medverka till väsentliga ändringar i de nämnda postföringslinjerna och även i viss mån i det fasta poststationsbeståndet.

Den av konofogden föreslagne föreståndaren för poststationen i Landberga Frithiof Brolin följdes enligt beslut den 28 september 1878 av skolläraren J O Hellgren. En tredje föreståndare fick svinga lantpoststationens datumstämpel, nämligen nyssnämnda änkefru Hedvig Johanna Arenander från den 1 november 1892, då med ett årsarvode på 150 kr. Detta höjdes till 200 kr

genom poststyrelsens beslut den 11 maj 1897, men så värst länge hade fru Arenander inte glädje av det. Poststationen låg nämligen så nära den framväxande järnvägsstationen i Runhällen att postmyndigheterna ansåg sig utan vidare kunna hänvisa kunderna dit.

Fru Arenander blev sålunda uppsagd och lantpoststationen drogs in den 27 december 1900. I stället öppnades en poststation i Runhällens järnvägsstation, varom berättas i nästa avsnitt.

1900-12-28--1971-09-30

Runhällen

I den förenade post- och järnvägsstationen i Runhällen, som ersatte lantpoststationen i Landberga den 28 december 1900, fick stationsföreståndaren Fritz Erik August Söderhjelm ta ansvar för postärendena. Hans årsarvode på 240 kr höjdes från 1905 till 420 kr.

Genom att Enköping-Heby-Runhällens järnväg öppnades för allmän trafik den 5 januari 1906 blev Runhällen järnvägsknutpunkt. Detta torde i viss mån ha påverkat utvecklingen i den positiva riktning, som medförde att post och järnväg skildes åt förhållandevis tidigt (diarienummer 1 b 1934:390). En av den inrättade lantpoststationens föreståndare var från 1943 års ingång Lilly Sofia Löwén, som för sin 150 meter långa transportväg från tågen till poststationen fick en månadsersättning på 94 kr utöver avtalsenlig lön. Postverket bidrog till hennes hyreskostnader med 101 kr i månaden.

Poststationen hörde ändå till de mindre och ersattes med lantbrevbäring med oktober månads ingång 1971. Information lämnades om dessa planer i god tid av postverket, något som bl a föranledde Sala Allehanda att göra ett reportage i februari 1971. Ur detta citerar jag följande:

"När vi hälsade på ute vid poststationen i Runhällen, träffade vi fru Ingrid Enlund, för dagen vikarierande poststationsföreståndare.

- Runhällen får nu post på morgonen direkt från Sala, berättar hon. När det gäller avgående post, går den med buss till Sala alla vardagar utom lördagar, då den hämtas med bil från Uppsala.

Runhällenområdet omfattar totalt 300 hushåll, av vilka 270 redan nu betjänas genom lantbrevbäring. Återstående hushåll finns i Runhällens samhälle, intill poststationen och de hämtar själva sin post vid denna. Nu är det alltså meningen att lantbrevbäraren skall överta betjäningen också av dessa hushåll. Samtidigt läggs linjen om så att brevberaren börjar turen i Heby".

Här bör kanske inflikas att all järnvägstrafik på den 10 km långa delsträckan mellan Heby och Runhällen hade lagts ner den 1 april 1952.

Postnamnet Runhällen återinfördes emellertid den 1 oktober 1991 i postverkets charmoffensiv för att rätta till tidigare misstag med utplåning av ortnamn.

1906-03-01--1946-09-30

Översävne

Det fanns inte någon poststation i Översävne järnvägsstation, när järnvägen öppnades för allmän trafik den 5 januari 1906. I ett brev till poststyrelsen redan före tågstart begärde emellertid åtskilliga av de i trakten boende att få en poststation. De hade dittills hämtat sin post i Heby men skrev nu att det var svårt för dem *"att dagligen resa till Heby endast för posten, ty när vårt gods kommer att hämtas och lämnas vid Översävne station, vore det fördelaktigare för oss att även få hämta posten där"*.

Poststyrelsen remitterade den 8 januari 1906 brevet till postinspektionen, som i sitt svar den 16 februari uppgav, att den tidigare inkomstberäkningen av endast 50 kronor om året för sålda frimärken vid en eventuellt blivande poststation i Översävne syntes vara mindre tillförlitlig. Detta hade framgått av vissa anteckningar, som personalen på postkupéerna 328 och 342 hade fört under tiden 16-31 januari om post som hämtats upp ur brevlådan vid Översävne station. Sammanlagt 86 brev och 111 brevkort med en portointäkt på "minst 14 kronor 10 öre" hade kommit in på det sättet. Postinspektionen gjorde i sitt brev följande prognos:

"Då ingen anledning finnes att antaga, att uti brevlådan under tiden för räknandet nedlagts ett större antal försändelser än under andra tider, skulle, med ledning av det verkställda räknandet, portointkomsten för vanliga brev och brevkort vid en i Översävne inrättad poststation kunna beräknas till cirka 350 kronor för år, vartill kommer porto för övriga försändelser och postbefordringsavgifter för tidningar".

Postinspektionen hemställde sålunda om poststyrelsens beslut att inrätta en poststation i Översävne, vilket poststyrelsen biföll för tillämpning från mars månads ingång 1906.

325.

Runhällen—Enköping.

(Från och med den 1 mars 1906.)

10 ⁴⁵		Gele		9 ²	
Plk. 342	Plk. 328	Km.			
Tåg 181.	Tåg 183.				
6 ⁵⁵	3 ⁵⁵	—	Runhällen 326	2 ²⁷	9 ¹⁶
7 ⁵	4 ⁷	3	Översävne	2 ²⁰	9 ²²
7 ²³	4 ²³	10	Heby 302	2 ⁹	9 ²⁰
7 ⁴⁰	4 ⁴⁰	—	Heby	1 ⁴⁵	8 ²⁷
8 ²	5 ³	18	Härsbäck	1 ²⁷	8 ³⁹
8 ¹⁷	5 ¹⁸	22	Åltuna	1 ¹³	8 ²⁷
8 ³⁷	5 ³⁹	29	Fjäråhundra	1 ⁵¹	8 ⁸
8 ⁵⁰	5 ⁵³	33	Frösthult	1 ²⁷	7 ⁵⁶
9 ⁸	6 ¹¹	39	Sparrsätra	1 ²¹	7 ⁴⁰
9 ¹⁵	6 ¹⁵	42	Värfru	1 ²⁶	7 ³¹
9 ²⁵	6 ²⁹	47	Enköping 322	1 ⁵⁵	7 ²⁰
				Tåg 182.	Tåg 184.
				Plk. 328	Plk. 342
10 ⁴⁰		9 ¹¹		Tillberga	
1 ⁴⁰		9 ²²		Stockholm	
				10 ⁴⁰	2 ⁴²
				1 ⁴⁰	12 ⁰⁰

Från den 1 mars 1906, när en poststation öppnades i Översävne järnvägsstation, tillämpades den posttidtabell för järnvägen Runhällen-Enköping. Understrukna minuttal avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 enligt moderna tidsangivelser (natttid).

Till föreståndare för poststationen i Översävne antogs järnvägsstationens föreståndare Martin Holtz, följd efter kort tid av Gustaf Viktor Roos och från september 1907 av David Olsson. Dennes efterträdare i maj 1908 August Wickman blev längre period i tjänst, men post och järnväg skildes åt på grund av dåligt utrymme i järnvägens byggnad. För transporter mellan tågen och den nya poststationslokalen utgick då ett anslag på 60 kr om året. Det blev återförening den 1 mars 1926, då det gick att ordna ett tillräckligt lokalutrymme (diarienummer 1 b 501/1926). I längden visade sig poststationen dock ha för liten omsättning och den drogs in med september månads utgång 1946.

1870-02-01--

Heby

På vår tänkta färd söderut kommer vi efter Översävne fram till en skärningspunkt med norra stambanan. Där fanns sedan den 1 februari 1870 en poststation med N H Weström som föreståndare. Han hade varit kamrer vid Sättra hälsobrunn och fick vid sin ansökan till tjänsten som föreståndare för den av poststyrelsen beslutade nya poststationen ett gott vitsord av med. professor O Glas vid hälsobrunnen.

Efter hand som norra stambanan växte fram och hade passerat Uppsala, blev poststationer öppnade i järnvägsstationerna. Därvid kom åtskilliga lantpoststationer att föreslås till indragning, om de låg inom rimligt avstånd från järnvägsstationerna. Den 28 juli 1873 skrev styrelsen för Statens järnvägstrafik till poststyrelsen och tillkännagav "att måndagen den 4 nästkommande augusti följande stationer å norra stambanans fortsättning från Uppsala varda för allmän trafik upplåtna, nämligen

Wänge, belägen 1,2 mil från Uppsala

Åland	"	1,9	"	"	"	
Wittinge	"	3,2	"	"	"	samt
Heby	"	4,4	"	"	"	;

kommande tillsvidare intill dess sträckan till Sala kan i sin helhet upplåtas, vilket anses komma att ske den 1 september, endast ett godståg, dock medförande nödigt antal personvagnar, att varje dag avgå från Uppsala kl 9.6 fm och anlända till Heby kl 11.20 fm, samt därefter avgå från Heby kl 5.12 em och återkomma till Uppsala kl 7.24 em".

Samma dag som brevet daterades från styrelsen för statens järnvägstrafik, daterade också poststationsföreståndare Weström ett brev till poststyrelsen, i vilket han begärde att få vara kvar som poststationsföreståndare även efter det att järnvägsstationen blivit öppnad. Han skrev bl a:

"Då postutväxlingen härstädes visat sig vara i ständigt tilltagande, oberäknat den tillökning som järnvägsbyggnaden tillfälligtvis framkallat, så synes en särskild posttjänsteman här bliva behöfelig såvida korrespondenternas billiga fordringar skola kunna tillgodoses. Stationsinspektorns tid lärer svårigen kunna delas mellan järnvägens angelägenheter och den påpasslighet och noggrannhet som tages i anspråk vd expedition av en vidlyftigare post.

För mig som enskild vore det nedslående att bliva skild från den befattning jag så länge förestått, och såsom det synes av härvarande korrespondenters till Kungl. Poststyrelsen ingivna petition, till allmän belåtenhet".

Här hjälpte varken Weströms eller hans kunders böner. Poststyrelsen beslöt i samråd med styrelsen för statens järnvägstrafik att man skulle följa de riktlinjer, som hade gjorts upp i anslutning till genombrottet den 16 februari 1862 (som nämns i kapitlet om förenade post- och järnvägsstationer på sid 22-23). Lantpoststationen i Heby drogs sålunda in och den 4 augusti 1873 fick Weström finna sig i att till stinsen Carl Edvard Jungberg lämna över datumstempel, sigill och vissa andra inventarier. Därmed hade det blivit en förenad post- och järnvägsstation i Heby.

Jungbergs årsarvode för själva postsysslan var från början 360 kr. Han fann detta för litet i förhållande till besvär och ansvar med posten och bekräftade på sätt och vis den teori som lantpoststationsföreståndare Weström hade framfört i sin begäran om att få vara kvar som föreståndare. Jungbergs framställning rutinbehandlades emellertid och det blev vid detta tillfälle inte tal om någon skilsmässa mellan post och järnväg. Postinspektionen hade samtidigt att behandla tre framställningar om höjda arvoden i ett ärende som poststyrelsen hade remitterat. De gällde arvoden för postsysslorna vid de förenade post- och järnvägsstationerna i Heby, Horndal och Åland.

"Vad beträffar Heby," skrev postinspektionen i sitt svar den 4 mars 1876, "att postgöromålen därstädes varit i allmänhet högst betydliga och nu sedan stationen fått trenne sidoposter, nämligen åt Enköping å ena, och åt Åsbo och Östaviks poststationer å andra sidan, hava göromålen, där som annorstädes, tilltagit på samma gång som inkomsterna förminsats. Stationen, som under sistlidet år har inköpt frimärken för sammanlagt kr 2016:93 och nu åtnjuter ett årligt arvode av 360 kr, torde böra få detsamma höjt till 480 kr, för att i någon mån ersättas för lidna förluster och ökade göromål".

Poststyrelsen biföll framställningen vid föredragning den 24 mars 1878. Med ett senare till 540 kr höjt årsarvode tog stationsinspektör Oscar Emanuel Billbergh över ansvaret för posten 1892 och Carl August Fundin den 1 maj 1900, då med ett sedan 1896 ytterligare höjt arvode, nämligen 600 kr per år jämte ett bidradesanslag på 240 kr. Fler förbättringar kom efter hand.

När Fundin avgick 1915, vikarierade stationsskrivare Tore Brume tills stationsinspektör Victor Fredrik Walderström tog över i augusti 1915. Det hade nu blivit för mycket med post och järnväg under samme persons ansvar och den 1 oktober samma år skildes post och järnväg åt. Änkefru Emelie Maria Eneqvist antogs till föreståndare för den lantpoststation som ersatte järnvägsstationen (diarienummer 1 b 1451/15 och 3686/16).

Olga Anna Maria Johansson, som blev utnämnd till poststationsföreståndare i Heby från den 1 juli 1928, kunde glädja sig åt en fortsatt ökning av posttrafiken med den följd, att poststationen höjdes till postexpedition den 1 no-

vember 1938. Hennes formella posttitel blev då "stationsmästare", men något annat samröre med järnvägen hade hon inte än att vara ansvarig för de lokala transporter mellan tåg och postexpedition. Flera andra tjänstemän ansvarade för Heby-posten, däribland Karl Westin och Ove Rindgren. Den sistnämnde upplevde en av postlokalens förflyttningar under tidsperioden efter skilsmässan från järnvägen, och det till Hebyhallens gamla lokaler på hösten 1989. Med förändrad terminologi och efter genomförd divisionalisering finns det nu ett postkontor i Heby med Ann-Christine Sjöström som ansvarig postmästare och ett trafikunderlag på drygt 3100 hushåll, inklusive dem med adress Morgongåva, Vittinge, Huddungeby och Runhällen.

1906-01-05--1955-11-30

Hårsbäck

Utän tillgång till det i Stockholm numera förvarade överskottsmaterialet från arbetet med minnesboken till postens 350-årsjubileum kan jag tyvärr inte lämna några andra uppgifter om den förenade post- och järnvägsstationen i Hårsbäck än att den öppnades samtidigt med tågstarten den 5 januari 1906. Namnet Hårsbäck togs bort från postanstaltsförteckningen genom indragning av poststationen med november månads utgång 1955.

1.

Kungörelse,

angående dels öppnandet, dels indragning af poststationer.

Den 5 innevarande månad, då järnvägslinjen Enköping—Heby—Runhällen för allmän trafik upplättes, öppnas poststation vid en hvar af de blifvande trafikstationerna *Vårfru* och *Sparrsätra* inom Upsala län samt *Frösthult*, *Fjärdhundra*, *Altuna* och *Hårsbäck* inom Vestmanlands län.

Samtidigt indragas däremot de nuvarande, inom Vestmanlands län belägna poststationerna *Frösthult*, *Simtuna* och *Altuna*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 3 januari 1906.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

H. A. KOLMODIN.
Föredragande.

E. BÄCKSTRÖM.

e. f.

A. M. Hjorth.

I poststyrelsens första cirkulär för 1906 publicerades denna notis om alla de förenade poststationer som öppnades när järnvägen togs i bruk för allmän trafik, däribland den i Hårsbäck.



1876-01-01--1971-09-30

Altuna

Till Altuna förlades en av de poststationer, som med 1876 års ingång öppnades inom Sahlbergs fögderi som ett komplement till kronobrevbäringsreformen. Om denna komplettering berättats något på sid 9 i denna skrift. Till föreståndare antogs folkskolläraren Carl Gustaf Karlinder, som dessförinnan under halvtannat decennium hade ombesörjt Altuna sockenpost, vilken expedierades i en lösväska av poststationen i Karleby. Karlinders årsarvode var från början 150 kr men höjdes sakteliga i etapper och uppgick från oktober 1896 till 250 kr.

Fröken Thérèse Karlinder övertog befattningen den 1 juli 1901 och kunde före lantpoststationens indragning notera ett påslag med ytterligare 100 kr från den 1 april 1903. Men den 5 januari 1906 fick hon finna sig i att lämna över datumstempel och sigill till järnvägsstationens föreståndare, vilken fick ansvar för både post- och järnvägsservice i stationssamhället.

Det hann åter bli en lantpoststation i Altuna eftersom post och järnväg skildes åt så småningom. Med 1945 års ingång anställdes Anna Linnéa Andersson som föreståndare för den av järnvägen oberoende poststationen. För sitt besvär med transporter från och till tågen fick hon i lönen inbakat en transportersättning på 35 kr i månaden och för att hon höll postverket med lokal uppbar hon en hyresersättning av 42 kr i månaden.

Poststationen hörde till de mindre och föll för geddesyxan den 1 oktober 1971, sedan man funnit att den kunde ersättas med lantbrevbärning från Fjärdhundra.

KUNGL POSTSTYRELSENS

ALLMÄNNA CIRKULÄR



27 augusti 1971

275—278

Postanstalt som dras in

Ny ortadress

Fr o m 1.10.1971

Pst 340 17	Agunnaryd	340 16	Ryssby
» 190 72	Altuna	190 70	Fjärdhundra
» 440 08	Anten	441 00	Alingsås
» 430 12	Apelviksstrand	432 00	Varberg
» 790 87	Dala-Brunnsberg	790 80	Älvdalen
» 820 15	Gruvberget	810 30	Ämotsbruk
» 810 26	Jäderfors	811 00	Sandviken
» 440 51	Jörlanda	444 00	Stenungsund
» 790 86	Älvdalsklitten	790 80	Älvdalen
» 790 88	Älvdalsåsen	790 80	Älvdalen

De mest frekventa poststationsindragningarna genomfördes i slutet av 1960-talet, men inte förrän på mitten av 1970-talet var alla poststationer avvecklade genom indragning eller utbyte mot postexpeditioner eller postställen.



Karleby

1862-02-01--1895-10-31
Namn Simtuna 1895-11-01--1906-01-04

Vi känner inte igen namnet Karleby bland de poststationer som fanns utmed järnvägen mellan Runhällen och Enköping. Däremot finner vi i cirkulärnotisen på sid 14, att poststationen i Simtuna drogs in vid tågstarten. Simtuna var det namn som lantpoststationen i Karleby fick från och med november 1895 av skäl som hastigt berörs i det följande. Poststationen hade öppnats redan den 1 februari 1862 i Simtuna socken med skolläraren Erik Lundeblom som föreståndare. Det var en bland de 60 första i landet sedan poststyrelsen i mars 1860 hade fått regeringens bemyndigande att öppna poststationer på landsbygden som "speditionskontor" åt de då mestadels i städerna befintliga postkontoren.

N: 4.

Stockholm den 13 januari 1862.

C i r k u l ä r

till samtliga Postförvaltare i Riket.

Den 1 nästinstundande februari komma nya poststationer att öppnas

vid *Brotby* gästgivaregård inom Stockholms län, samt
vid *Karleby* gästgivaregård inom Westmanlands län.

Af dessa stationer skall *Brotby* lyda under postkontoret i Stockholm, men äfven direkt utväxla postförsändelser med postkontoret i Norrtelje, och

Karleby lyda under postkontoret i Enköping, men äfven utväxla post direkt med Sala postkontor. Stockholm, af Kongl. General-Post-Styrelsen, den 13 januari 1862.

O. W. STAEL v. HOLSTEIN.

Wilhelm Roos.

Erik Lundebloms ansökan hade åtföljts av ett protokoll som visade skolstyrelsens inställning till möjligheterna att låta honom sköta befattningen som poststationsföreståndare vid sidan av sin ordinarie befattning. Det hör till det mera sällsynta slaget av handlingar i postens arkiv, varför jag återger det i faksimil på vidstående sida.

Bilagor till Eric Lundebloms ansökan till Kongl. General Post Styrelsen.

Protokoll hållet i Skolstyrelsen i
Simtuna sammantredt den 3 Nov. 1861.

P:^o Skolläraren Herr Erik Lundebloms
hansliskan, hvarvida Larkens Skolstyrelse an-
sökte det hinderligt och menligt för hans inre,
beförande befattning som Lärare i Larkens
folkskola, om han dermed kunde få förenad
Expeditionsbefattningen vid den Poststation,
som kommer att i Simtuna Larken anordnas,
varede Skolstyrelsen, att den endast med det
villkor kunde bifalla en sådan förenig,
om ifrågakommande Station anordnades
vid Larkens Skolhus och Postexpedition der.
Städes kunde i Skollärarens egen bostad
förrättas, när i thy fall inte något hinder
för Skolundervisningens gynnning föran-
vande kunde af Skolstyrelsen emottä-
les. Rättsligen utdraget intygas

es officio

Carlfr. Björkman
Ryordande i Simtuna och
Allens pastorat och Skol-
styrelsens ordförande.

Erik Lundeblom nöjde sig länge med det årsarvode på 200 kr som utgick vid poststationens start. Men den 22 april 1875 skrev han till poststyrelsen att postförsändelserna hade ökat mångdubbelt under de 13 år som han varit föreståndare för poststationen. Han begärde ökning av årsarvodet till 500 kr, vilket Lundebloms överordnade postmästare i Enköping förordade. Poststyrelsen gick emellertid inte med på höjning mer än till 360 kr för tillämpning från den 1 juli 1875. Högre blev arvodet inte under hela Lundebloms verksamhetstid, men det sänktes till 300 kr, när skraddaremästaren August Björklund tog över befattningen med 1899 års ingång. Poststationens namn hade då hunnit ändras till Simtuna.

Namnändringen genomfördes den 1 december 1896, sedan föreståndaren för postkupéexpedition 38 i ett brev den 14 september 1895 hade anmält sorteringsproblem i ett brev till postinspektionen i östra distriktet. Han anförde bland annat att namnlikheten mellan poststationerna i Karleby och Karlsby ledde till förväxling och att inom postkupéexpeditionerna 23 och 38 förekom *"snart sagt dagligen brev och andra försändelser, som till följe felaktig eller otydlig adressbeteckning blivit försenade i sin framkomst"*.

På postinspektionens förfrågan uppgav Lundeblom att till Karleby ankom *"nästan postdagligen försändelser antingen till Karlsby, Karleby i närheten av Falköping, V.Karaby i Malmöhus län samt till Karleby i Finland. I många fall är det mycket svårt finna den rätta adressen, ty många ställen finnas i landet med namnet Karleby. Önskligt vore därför att Karleby poststation finge hädanefters benämnas Simtuna"*.

Vid poststyrelsens följande samråd med länsstyrelsen i Västerås förordades detta namn då *"någon fara för förväxling mellan de snarlika namnen Simtuna och Sigtuna icke synes Konungens Befallningshavande förhanden"*. Poststyrelsen beslöt därefter om namnändringen för tillämpning från och med december 1896. När detta blev känt, skrev två lantbrukare i Karleby till poststyrelsen bl a följande:

"En tidningsnotis upplyste för en tid sedan, att Poststyrelsen, för undvikande av förväxling med Karlsby i Östergötland ämnar förändra namnet å postanstalten Karleby i Västmanland till Simtuna."

Med anledning därav våga undertecknade hemställa, huruvida icke Karlsby i Östergötland i stället kunde underkastas namnförändring, enär en till Simtuna anlagd rikstelefonledning inom församlingen har en växelstation, benämnd Karleby, och denna omständighet helt säkert skulle öka anledningarna till misstag vid korrespondens, då namnet Karleby till följd därav å en del kartor och i kataloger kommer att fortfarande kvarstå."

Poststyrelsen försåg vid föredragning den 8 oktober 1895 ärendet med påteckningen *"ansågs ej böra till vidare åtgärd föranleda"*.

Simtuna förblev sålunda poststationens namn, men det skulle ändras ännu en gång. Den järnvägsstation som anlades ett stycke öster om sockenkyrkan, fick namnet Fjärdhundra, som framgår av texten i andra stycket på sid 3. Skraddaren August Björklund fick sålunda stänga sin lantpoststation för gott med utgången av den 4 januari 1906 och postkunderna hänvisades från nästa dag för sina ärenden till järnvägsstationen.



1906-01-05--

Fjärdhundra

Simtuna sockens förenade post- och järnvägsstation fick sålunda namnet Fjärdhundra vid tågstarten den 5 januari 1906. Johan Richard Willborg fick ta ansvar för post och järnväg, till en början med 420 kr i årsarvode. Detta höjdes till 480 kr lagom till att Oscar Wilhelm Stern efterträdde honom 1909. Då tillkom också ett biträdesanslag på 300 kr. Den sistnämnde fick förflyttning till Skultuna i oktober 1915, samtidigt som järnvägsstationen där skildes från postgöromålen. Motsvarande skilsmässa fick efterträdaren i Fjärdhundra, Carl Olof Moberg, uppleva den 1 februari 1918 (diarienummer 1 b 4465/17).

Nu flyttades poststationen från järnvägsstationen. Den ökande posttrafiken medförde att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1951, varvid föreståndaren fick tjänstemanna-anställning med den formella posttiteln "stationsmästare". Från den 1 november 1953 utnämndes Knut Hjalmar Strömberg på denna befattning. Hans efterträdare Ellis Ericson oroades av kommunalnämndens beslut att kommunen från februari 1968 överlät åt Länssparbanken att förmedla utbetalning av löner till kommunens anställda. I en intervju med Upsala Nya Tidning menade han att *"en minskning av värdeförmedlingen vid expeditionen i Fjärdhundra kan innebära, att postexpeditionen dras in och fjärdhundraborna får sämre service"*.

Det var nu inte så illa. Postexpeditionen blev genom ändrad terminologi i en rikstäckande omorganisation postkontor 1977 och finns kvar ännu när detta skrivs i juli 1996, nu med ett kundunderlag på drygt 1250 hushåll.

1901-05-01--1959-09-30

Frösthult

Tåget tar oss på vår tänkta färd mot Enköping till stationen i Frösthult. Den lantpoststationen som flyttades till järnvägsstationen den 5 januari 1906 var inte så gammal. Bygdens företrädare hade fått kämpa länge för att få gehör för sin önskan om en egen poststation.

Vid kommunalstämman i Frösthult den 22 december 1888 fick ordföranden Abraham Wallén i uppdrag att göra en framställning till poststyrelsen om att socknen skulle få egen poststation utmed postföringslinjen mellan Enköping och Heby. Till Enköping var det för lång väg, omkring halvannan mil för de flesta. Karleby poststation, som hade funnits sedan 1862, låg visserligen närmare. Detta faktum bortsåg man från med påpekandet att *"vi åt det hållet ej hava någon annan beröring och i de flesta fall finge posten försenad över ett dygn"*.

Postmästare Johan Adolf Strömberg i Enköping tog upp statistik under fyra postdagar för att undersöka behovet. Han fann att korrespondensen var av "ringa beskaffenhet" och avstyrkte framställningen med motiveringen att ett eventuellt bifall skulle få till följd en motsvarande framställning från Sparrsätra socken samt att även andra socknar skulle göra anspråk på liknande förmåner.

Poststyrelsen beslöt den 5 april 1889, att ärendet inte skulle föranleda till vidare åtgärd. Postfrågan togs upp igen vid kommunalstämman den 28 december 1900, då en tremannakommitté utsågs att göra en ny framställning. Denna skickades via länsstyrelsen i Västerås, som förordade den till bifall.

Postmästaren i Enköping var nu mera välvilligt inställd till socknens postbehov och redovisade en kalkyl som visade på ett positivt utfall för postverket. Enligt denna skulle inkomsten av sålda frimärken i Frösthult kunna uppgå till ca 285 kr per år, medan utgifterna till poststationsföreståndaren skulle stanna vid 120 kr. Någon höjd postföringskostnad skulle inte uppstå, eftersom postlinjen mellan Enköping och Heby gick rakt förbi den planerade poststationen. Postinspektionen i mellersta distriktet ansåg att *"den begärda anordningens bringande i verkställighet påtagligen skulle komma att lända till avsevärda fördelar för ortens befolkning"*.

Poststyrelsen beslöt enligt framställningen och poststationen i Frösthult inrättades den 1 maj 1901 med organisten August Herlander som föreståndare. Han efterträddes den 1 oktober 1905 av skraddaren Anders Gustaf Mälberg. Dennes era i postens tjänst blev kort, för redan med utgången av den 4 januari 1906 drogs lantpoststationen in. Nu hänvisades kunderna till järnvägsstationen för sina postärenden.

Järnvägstrafikens nedläggning på delsträckan Enköping-Fjärdhundra med oktober månads ingång 1959 medförde också postverkets översyn. Det fanns inte underlag för en fristående lantpoststation och berörda kunder blev nu anslutna till en lantbrevbäringslinje från Enköping.

Sparrsätra

Det fanns inte någon poststation i Sparrsätra när järnvägen blev anlagd. Men det hade funnits en tre decennier tidigare. Den hade inrättats som en av de drygt 30 som ansågs behövliga när postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen med 1875 års ingång i Uppsala län.

Efter förhandlingar med regionala företrädare för postverket samt länsmän och kronofogdar hade länsstyrelsen i Uppsala i ett brev den 14 november 1874 redovisat för poststyrelsen på vilka platser inom länets fem fögderier nya poststationer ansågs erforderliga, samt vilka nya postlinjer som skulle behöva inrättas för att ersätta kronobrevbäringen. Förslagskontrakt för alla berörda poststationsföreståndare och postförare hade bifogats.

Efter granskning av detta förslag skrev poststyrelsen den 30 november 1874 till länsstyrelsen med godkännande av de antagna förslagen. Till dessa hörde inom tredje fögderiet ett kontrakt med dragonen J Trogen i Sparrsätra att vara föreståndare för en poststation i Sparrsätra med 80 kr i årsersättning. Det var ett förhållandevis lågt arvode, åtminstone vid jämförelse med andra fögderier. Inom tredje fögderiet fanns det ändå två poststationer med bara 50 kr i årsersättning till föreståndarna, nämligen Järlåsa och Holm. Vid fyra poststationer var ersättningen lika låg som i Sparrsätra, nämligen i Dalby, Skogstibble, Hjalsta och Nysätra. Bäst betald var fanjunkaren J O Logren som fick 400 kr om året för att sköta poststationen i Säva.

Det är oviss om dragon Trogen var medveten om dessa skillnader, när han skrev till poststyrelsen den 16 september 1876 och anhöll *"om förhöjning å poststationsföreståndarearvodet i Sparrsätra med sjuttio (70) kronor för instundande år och framgent - i annat fall anhålles ödmjukast om avsked från nämnde befattning"*.

Det blev det sista alternativet som tillämpades sedan poststyrelsen beslöt den 14 november 1876 att poststationen skulle dras in med årets utgång. Detta beslut fattades efter en grundlig remissomgång i vilken länsstyrelsen anslöt sig till kronofogdens uppfattning att poststationen i Sparrsätra var obehövlig. Ett brev till poststyrelsen den 14 oktober 1876 från företrädare för församlingen med vädjan att få behålla poststationen med dess förflyttning till församlingens skolhus vid kyrkan lämnades utan avseende.

Under tre decennier var Sparrsätra därmed utan poststation. Med tågstarten den 5 januari 1906 öppnades en förenad post- och järnvägsstation, för vilken Gustaf Albert Wiell fick ta ansvar med 240 kr i årsersättning. Albert Wilhelm Emanuel Zakrison avlöstes honom 1909, följd i kortare perioder av kontorsbiträdet Axel Linsell och stationsförmannen Per Gustaf Ström. Till synes dåligt trafikunderlag medverkade till en överenskommelse mellan järnvägsbolaget och postverket att poststationen skulle frigöras från järnvägsstationen (diarienummer 1 b 1918:8). Detta genomfördes den 1 april 1918 och fröken Beda Lindström blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen, nu med 600 kr i årsarvode och 120 kr om året för transporter mellan tågen och poststationen. Den drogs in för andra gången med september månads utgång 1959.

Vårfru

1906-01-05--1914-05-30

Vårfru blev det sista stationshållet på vår låtsade färd med tåget från Runhällen till Enköping. Som framgår av texten i fjärde stycket på sid 3, hade postinspektionen bedömt att platsen var i behov av en poststation, trots att järnvägsbolaget bara anlade en hållplats. Den poststation som öppnades där vid tågstarten den 5 januari 1906, visade sig emellertid fort nog olönsam och den blev inte ens tio år gammal. Med maj månads utgång 1914 drogs den in.

Förenade post- och järnvägsstationer

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

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest omkring 1400 s k förenade post- och järnvägsstationer. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns mycket få sådana efter 1968. Man började den 16 februari 1863 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 stationsinspektor, 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 post- och järnvägsstationer.

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

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

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 nära en lantpoststation, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med arbetet i postens tjänst, så som jag t ex har nämnt för Landberga och Simtuna.

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 (rätt term är "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 befordras fortsättningsvis i viss utsträckning på järnväg men för sortering under färd med tåg är sagan all.