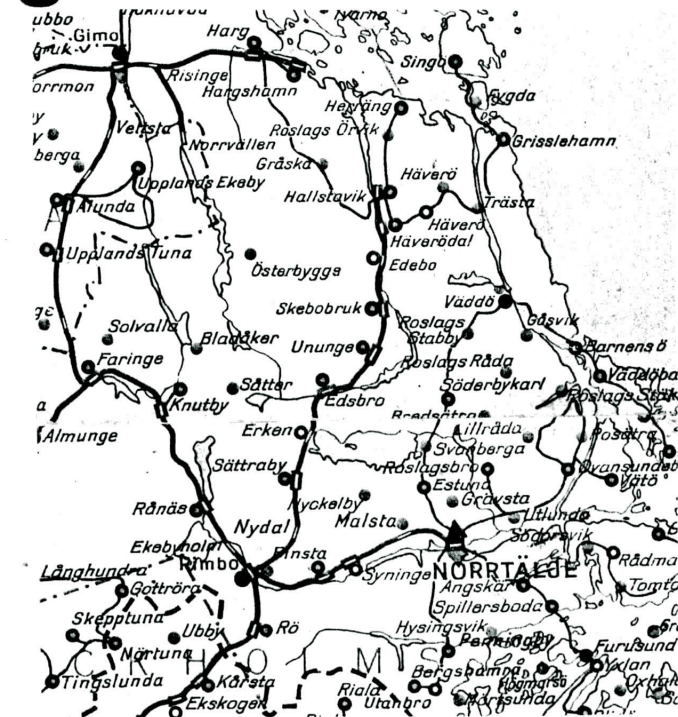


Erik Lindgren

Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg

Innehåll

	sid
Förord	1
Förenade poststationer	3
Inledning	5
Rimbo	11
Sättraby	12
Erken	12
Edsbro	13
Ununge	17
Skebobruk	17
Edebo	18
Häverösund	19
Häverödalen	19
Hallstavik	20



Posthistorisk skriftserie 296

Förord

Rimbo-Sunds järnväg fick koncession för en smalspårig bana (891 mm spårvidd) i tre etapper under en lång tidsperiod, i juni 1891 för sträckan Rimbo-Skebobruk, i juli 1896 för sträckan Skebobruk-Häversund och i januari 1915 för sträckan Häverösund-Hallstavik. Den arrenderades ut redan 1898 till Stockholm-Roslagens järnväg. Bolagsförhållandena och trafiknätets förändring under tidernas lopp är så komplicerade att det skulle kräva stort utrymme att redovisa detta på ett överskådligt sätt. Det är inte heller meningen att det mycket förändrade men delvis allttjämt levande järnvägsnätet skall bli föremål för någon annan betraktelse i denna skrift, än vad som framgår av de dokument jag har lyckats leta fram i Postens centralarkiv. Därmed hoppas jag att järnvägens koppling till posten, vilken såvitt jag vet, inte har varit föremål för några studier, skall vara av intresse för mina läsare.

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

På grund av påstådd platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har ca 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till Stockholm i oktober 1995. Jag har tyvärr därför bara tillgång till sparsamma anteckningar i mitt hem i Växjö men kan tack vare sådana anteckningar åtminstone fragmentariskt beröra händelseutvecklingen inom området med vissa uppgifter. Dessa lämnar jag i huvudsak i häftets inledningsavsnitt.

I den mån jag därutöver lyckats få fram namn på poststationernas förestandare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de följande stationsvis redovisade avsnitten. I nära nog samtliga fall har jag redovisat hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

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

Erik Lindgren

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 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 post- och järnvägsstationer.

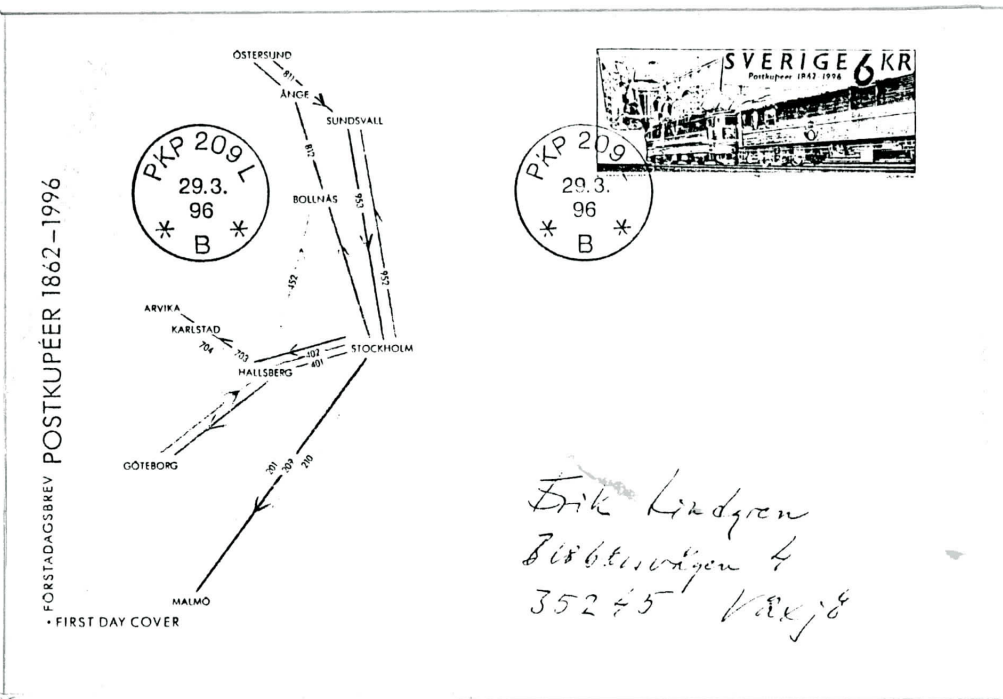
Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges 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, som i fallet Edsbro. I andra fall blev det inte ens tal om att flytta en befintlig lantpoststation, som i fallet Edebo.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemannig 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 värmändska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31 mars 1992.

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



Den 29 mars 1996 var den dag då postkupéverksamheten upphörde i vårt land. På kuvertet anges sträckningen för de sista postkupéerna. Redan den 12 maj 1968 hade ett stort antal postkupéer blivit ersatta med landsvägspostföring efter sortering av motsvarande post på en fast postanstalt.

Inledning

I poststyrelsens cirkulärsamling för 1898 kan man på sid 139 läsa den kungörelse som återges nedan. Den visade på ett tillskott av fyra nya svenska poststationer. Det var en utökning för postanstaltsförteckningen, eftersom dessa namn inte tidigare varit poststationsorter.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1898. CIRKULÄR. N^R L.

(XXXIII. Tilldelas jemväl poststationerna.)

71.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 18 innevarande månad öppnas poststation vid en hvar af de å järnvägslinien Rimbo—Häfverösund belägna trafikstationerna *Erken, Ununge, Schebo bruk* och *Häfverösund* inom Stockholms län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 16 december 1898.

F. H. SCHLYTERN.

Naturligtvis var denna kungörelse inte tillkommen i hast. Korrespondensen mellan postverket och järnvägsbolaget hade pågått en tid. Det faktum att drygt fem år hade förflutit mellan koncessionen för de båda delsträckorna innebär inte, att trafiken skulle behöva öppnas i två etapper. Det blev i stället så att hela sträckan mellan Rimbo och Häfverösund byggdes så att den kunde öppnas i sin helhet för allmän trafik den 18 december 1898.

På dagen två månader tidigare daterade Oscar Holmström för Rimbo-Sunds järnvägsstyrelse det brev, som återges på nästa sida. Som vi ser av detta, namngav Holmström fem stationer och tre hållplatser. Vid de sistnämnda var "ännu ej sådana anordningar vidtagna, att inrättande av poststation vid desamma för närvarande kan ifrågasättas". Av de fem namngivna poststationerna återfinns vi inte den i Edsbro i den ovan återgivna cirkulärkungörelsen men i stationens närhet fanns en poststation, öppnad redan med 1875 års ingång. I Edebo fanns en ännu äldre poststation, tillkommen 1862.

Till Kongl. General Poststyrelsen

Med anledning af att Rimbo-Sund jernväg, från och med den nästkommande December kommer att öppnas för allmän trafik får styrelsen härmed anhålla, att stationerna Häverö-Sund, Edebo, Drak, Urunge, Edsbro och Erken måtte från Sägde dag inrättas till poststationer, för hvilket ändamål vi hos styrelsen för Stockholm-Rimbo jernvägsaktiebolaget, som enligt kontrakt åtagit sig att upprätthålla trafiken på Rimbo-Sund jernväg, utvecklat, att såsom af närslutne Skrifvelse framgår, vederbörande stationsföreståndare tillförbindas att på Berörde Stationer upprätthålla poststationsföreståndarebefattningen. Vid hållplatserna Edebo, Sättraby och Nydahl äro ännu ej sådana anordningar vidtagna, att inrättande af poststation vid desamma för närvarande kan ifrågasättas.

Vi få härmed tillkännagifva, att tågtiderna på Rimbo-Sund från och med öppnandet bliha medanstående:

Tåg N: 3 från Häverö-Sund kl. 5,55 f.m.
 till Rimbo " 7,30 "

Tåg N: 5 från Häverö-Sund kl. 5,00 e.m.
 till Rimbo " 5,10 "

" " 2 från Rimbo " 9,20 f.m.
 till Häverö-Sund " 11,30 "

" " 8 från Rimbo " 8,05 e.m.
 till Häverö-Sund " 9,40 "

Lundås för Edebo den 18 Oktober 1898

För Rimbo-Sunds jernvägsstyrelse
 Oscar Almström

Poststyrelsen remitterade Holmströms brev till yttrande av postinspektören i mellersta distriktet. Denne svarade den 20 oktober 1898, att han ännu inte var i tillfälle att avge yttrande, "men vid det förhållande att jag har för avsikt att föreslå Edsbro poststations flyttande framdeles till Edsbro järnvägsstation, hemställer jag nu vördsammast att åt postmästaren i Norrtälje uppdrages att under innevarande månad uppsäga till upphörande med januari månads slut 1899 det med änkefru Hilma Maria Bovin avslutade kontrakt om poststationens i Edsbro skötande". Det var inte minst från ekonomisk synpunkt angeläget att bevaka nödvändiga uppsägningar (tre månaders varsel). Vi ser här ett exempel på vad jag nämnt nederst på sid 3.

Delegering fanns inte i någon större utsträckning på den tiden och det blev således poststyrelsen som i ett brev till postmästaren den 21 oktober 1898 (diarienummer 10997/2962) anmodade postmästaren i Norrtälje att verkställa uppsägningen. Han bekräftade i ett brev den 26 oktober till poststyrelsen, att han fullgjort uppdraget och bifogade ett bevis därom. Mera om denna situation nämns i avsnittet om Edsbro (sid 13-16).

Postinspektionen fick ett underhandsmeddelande om att järnvägsbolaget beräknade kunna öppna banan för allmän trafik den 1 december 1898. Med detta besked som bas utarbetades en omfattande planering, vilken redovisades i ett fyra sidor långt brev till poststyrelsen den 25 oktober 1898. Där berördes bl a konsekvenser av ändrad tågföring med förslag att postkupé-expedition 59 skulle få ändrad sträckning. Den drogs då i tågen nr 8, 3 och 7 på linjen Norrtälje-Rimbo-Stockholm men föreslogs bli dragen på linjen Stockholm-Rimbo-Häverösund med tågen nr 8 och 3. För sträckan mellan Norrtälje och Rimbo skulle i stället användas en postiljonskupé "med golvyta ej överstigande 4 kvadratmeter" med tåg nr 8 och 7, i vilka postkupéexpedition 59 dittills hade medföljt.

Vidare föreslog postinspektionen inrättande av poststationer i trafikstationerna Erken, Urunge, Skebobruk och Häverösund med järnvägens personal som föreståndare. Utnyttjandet av järnvägen för postföring medförde följdriktigt att landsvägspostföring i viss mån blev överflödigt. Därför föreslog postinspektionen, att postföringen med två turer i veckan fram och åter på linjerna Harg-Grisslehamn, Knutby-Edsbro och Knutby-Edsbro-Edebo-Häverö skulle dras in. Detta medförde att vissa kontrakt skulle upphöra att gälla enligt däri tecknade klausuler, nämligen

det med hemmansägaren Olof Olsson i Lindris om postföring på linjen Harg-Grisslehamn,

det med arbetaren Axel Josephson i Kråkbäcken, Knutby, om gångpost mellan Knutby och Edsbro samt

det med arrendatorn Erik Jansson i Prästgården, Häverö om postföring på linjen Knutby-Edsbro-Häverö.

För att i samband därmed täcka upp vakuum i redan befintlig postföring föreslogs landsvägspostföringen på sträckan Norrtälje-Väddö-Grisslehamn bli utsträckt till Häverösund med passerande av Trästa gästgivaregård och Häverö poststation.

Olof Olsson i Lindris skulle få kompensation för förlusten av ovannämnt postföringskontrakt genom att antas som postförare två gånger i veckan på sträckan Häverösund-Häverö-Grisslehamn.

Vidare motiverade föreslagen indragning av postföringen på linjen Harg-Grisslehamn att postinspektionen föreslog inrättande av lantbrevbäring med tre turer i veckan på den ca 1½ mil långa sträckan Häverösund-Lundås-Gräska by-Sanda gästgivaregård. I närheten av Sanda bodde kronolänsmannen i Frösåkers härads södra distrikt, vilket ansågs motivera att lantbrevbäringen sträcktes så långt.

Postinspektionens redovisning omfattade också förflyttning av lantpoststationen i Edsbro till järnvägsstationen från den 1 februari 1899, då förut nämnd uppsägning av lantpoststationens föreståndare kunde vara giltig. Slutligen hemställde postinspektören att åt honom "lämnas uppdrag *ej blott* att träffa nödiga anordningar i och för postens transporterande dels under tiden intill och med nästkommande januari månads utgång mellan Edsbro poststation och de postförande bantåg, som passera den i närheten belägna Edsbro trafikstation och dels från nästkommande december månads början tills vidare en gång om dagen fram och åter mellan Edebo poststation och Häverösunds poststation, *än ock* att infordra anbud å och upprätta förslagskontrakt om lantbrevbäring från december månads början innevarande år tre gånger i veckan fram och åter, å linjen Häverösund-Lundås-Gräska-Sanda".

Här kan man notera att postinspektionen utgick från att trafiken skulle börja den 1 december 1898. Det blev förskjutning i tiden och i fortsatt skriftväxling ändrades poststyrelsens beslut att omfatta "från den tidpunkt järnvägen upplåtes för allmän trafik", utom i fråga om Edsbro, där man var avhängig av ett redan fattat beslut för tillämpning den 1 februari 1899. Nedan återges i förmisskat faksimil bevis från postmästaren i Norrtälje om gjorda uppsägningar.

Med Konf. Styrelsen skrifvelse den 28
Sistlidens oktober [1898] följande bevis
om uppsägning af postföring å linjen Harg-
-Grisslehamn, Kuntby - Edsbro - Edebo - Häverö
samt Kuntby - Edsbro samtidigt med post-
befordring utsträckt å järnvägslinjen Rimbo-
-Häverösund för jag äro återställda,
föresända med vederbörlig respekt
huvuds beaktande påskrift om delfärende.
Norrtälje: postkontoret den 21 november 1898
A. M. M. J. J.

Postinspektionens infordrande av anbud för lantbrevbäringens fullgörande på linjen Häverösund - Sanda resulterade i bara två svar. Det lägsta lämnades av arbetaren Frans Edvard Jansson, som begärde 325 kr i ersättning för helt år. Sedan poststationsföreståndaren i Edebo hade avgett ett gott vitsord för denne och postinspektionen sänt hans frejdbetyg till poststyrelsen, blev han antagen till befattningen genom beslut av poststyrelsen den 2 december 1898. En annan detalj i det stora sammanhanget var postinspektionens överlämnande till poststyrelsen den 17 december 1898 av ett kontrakt med arbetaren Anders Ersson i Edebo om gångpostföring en gång om dagen fram och åter mellan Edebo och Häverösunds poststationer och ett avtal med poststationsföreståndaren i Edsbro, änkefru Hilma Maria Bovin, om att för 25 öre om dagen "från och med tidpunkten för Rimbo-Sunds järnvägs öppnande för allmän trafik intill utgången av nästkommande januari månad låta verkställa förekommande posttransporter mellan poststationen i Edsbro och postkupéexpedition 59 under dennas uppehåll vid Edsbro station".

Detta brev från postinspektionen ankomstbokfördes i poststyrelsen dagen efter tågstart, och poststyrelsens handläggare lade det till handlingarna med påteckningen "Detta mål nu slutbehandlat". Därmed lämnar jag själva förberedelsearbetet därhän och ägnar resten av denna skrift åt några ord om berörda poststationer i den ordning de skulle komma vid en tänkt färd från Rimbo till Häverösund och vidare den sista lilla sträckan till Hallstavik. När jag som ung postelev skulle studera postgeografi, fick jag lära mig dessa poststationer såsom belägna vid järnvägen Hallstavik-Rimbo. I denna ordning återfinns de också i den nedan återgivna posttidtabell som eleverna fick använda vid studierna.

252. Hallstavik—Rimbo. (Stockholm—Roslagens jär.)

V ej dehd Tåg 1	Tp Tåg 1	Brl Tåg 1	Pkp 250		Km			
			Tåg 5					
	7.16	7.16	18.55	—		Hallstavik (9).....	10.00	21.42
			19.01	3		Häverödal (ej f) ...	9.55	21.37
	7.28	7.28	19.07	6		Edebo (lvp)	9.49	—
			19.13	10		Skebobruk (ej f) ...	9.43	21.25
			19.20	15		Ununge	9.37	21.18
			19.31	21		Edsbro (ej f)	9.27	21.09
			19.36	26		Erken	9.21	21.03
			19.45	30		Sättraby	9.12	20.54
		8.25	20.04	42		Rimbo (8) 251, 253 ...	8.55	20.37
							Tåg 2 Pkp 250	Tåg 6 Brl Tp V
		10.05	V 21.38 Hd 22.07			Stockholm	7.08	19.00

I 1945 års tidtabell för järnvägsposterna återgavs sträckan Hallstavik-Rimbo på detta sätt. Beteckningen (ej f) efter ortnamnen anger att poststationen inte var förenad med järnvägsstationen. Till Edebo kom posten med särskild landsvägspostföring från järnvägsstationen.

Stockholm—Rimbo—Häverösund.

(M. D.)

(Från den 18 december 1898.)

1) Fk. Brl. Tåg 4.	Pkxp. 59. Tåg 8.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
10,45	5,45	<i>Stockholms Östra station</i>	7,35	9,55	5,25
10,56	5,55	<i>Stocksund</i>	7,25	9,45	5,15
11,7	6,6	<i>Danderyd</i>	7,15	9,37	5,2
11,17	6,13	<i>Näsby</i> *).....	7,4	9,32	4,53
11,34	6,26	<i>Täby</i>	6,44	9,18	4,35
11,55	6,44	<i>Vallentuna</i>	6,25	9,5	4,20
12,9	6,57	<i>Lindholmen</i>	5,59	8,44	4,0
12,24	7,10	<i>Frösunda</i>	5,39	8,31	3,43
12,35	7,19	<i>Ekskogen</i>	5,24	8,22	3,29
12,44	7,26	<i>Kårsta</i>	5,12	8,15	3,18
1,3	7,44	<i>Rö</i>	4,50	7,57	2,55
1,15	7,55	<i>Rimbo</i>	4,35	7,45	2,40
			Tåg 1.		Tåg 5.
			1) Fk. Brl.		2) Fk. Brl.
	8,5	<i>Rimbo</i>		7,30	
	8,42	<i>Erken</i>		6,55	
	8,57	<i>Edsbro</i> *)		6,44	
	9,12	<i>Ununge</i>		6,24	
	9,23	<i>Schebo bruk</i>		6,14	
	9,40	<i>Häverösund</i>		5,55	
			Tåg 3		
			Pkxp. 59.		

1) Med facket i tågen nr 1 och 4, hvilket är afsedt för postutvexling mellan Stockholm och Rimbo samt Stockholm och Vallentuna, befordras icke assurerade försändelser. Med tåget nr 4 befordras derjemte tidningar i väska till samtliga poststationer å linien.

2) Med facket i tåget nr 5, hvilket är afsedt för postutvexling mellan Rimbo och Stockholm, befordras icke assurerade försändelser.

*) Mellan järnvägs- och poststationerna i *Näsby* och *Edsbro* transporteras posten med särskildt bud.

Detta är den posttidtabell som tillämpades för Rimbo-Häverösund från dess öppnande för allmän trafik den 18 december 1898. Som framgått av texten i inledningsavsnittet ändrades sträckningen för postexpeditionskupé 59, som fick sina start- och ändpunkter i Stockholm och Häverösund i stället som tidigare i Stockholm och Norrtälje. På sträckan Stockholm-Rimbo fanns det posttrafik sedan den 21 december 1885 och i Rimbo var järnvägsstationen ännu äldre. Den hade öppnats för trafik den 23 oktober 1884, när järnvägssträckan Länna-Norrtälje togs i bruk i samtrafik med Uppsala-Länna järnväg.

De med svart inringade uppgifterna avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 ("nattid"). Före tidräkning enligt 24-timmarsprincipen var detta ett av flera sätt att markera tidpunkter under dygnets mörkare timmar.

1875-01-01--

Rimbo

I samband med att postverket övertog ansvaret för kronobrevbäringen i Stockholms län med 1875 års ingång öppnades en poststation i Rimbo med organisten Claes Conrad Ekberg som föreståndare. Han fick 250 kr i årsarvode för detta arbete.

I Rimbo hade det redan i oktober 1884 gått på samma sätt som det gick för Edsbro enligt vad som nämns bl a i inledningsavsnittet. Lantpoststationsföreståndaren fick avstå från sin befattning och en poststation öppnades i stället i stationshuset. Bland de ansvariga järnvägsmännen fanns stationsinspektör Carl Frithiof Lundgren, som förutom arvodet för postsysslan, 600 kr om året, också fick ett biträdesanslag på 20 kr i månaden. Enligt poststyrelsens tilläggsbeslut den 7 oktober 1886 utbetalades också till tjänstgörande järnvägsbefäl en krona om dagen för posttransporter.

Carl Frithiof Lundgren avgick från sin befattning som stationsinspektör den 30 september 1911. Efter en tids vakans tillsattes med 1912 års ingång stationsinspektorn Bror Axel Morin, då på sitt 32:a levnadsår. Trafiken ökade i så hög grad att det inte gick att förena post- och järnvägsförordning under en och samma persons ansvar. Som ensam ansvarig för posten tillsattes med april månads ingång 1917 byråassistenten Karl Robert Littecke.

Den positiva utvecklingen ledde till att poststationen kunde klassas som postexpedition från den 1 april 1935. Helwig Dorotea Eklund, som hade blivit poststationsföreståndare den 1 oktober 1921, fick överta befattningen i egenskap av utnämnd "stationsmästare" vilket då var postverkets term för föreståndare vid postexpeditionerna. Bland hennes efterträdare fanns från 1963 Karl Harald Lundin. Efter de senaste årtiondenas många förändringar med bl a ny terminologi och genomförd divisionalisering och bolagsbildning finns det ett postkontor i Rimbo under postmästare Birgitta Lundqvists ansvar bl a för service till de drygt 4500 hushållen med postadress Rimbo och Edsbro.

1899-07-01--1962-10-31

Sättraby

Bland hållplatserna utmed järnvägen fanns den i Sättraby. Poststyrelsen hade accepterat järnvägsbolagets uppgift den 18 oktober 1898, att inga åtgärder hade vidtagits för att möjliggöra tillkomsten av en poststation där (enligt på sid 6 återgivet brev). Det skulle ändå bara dröja ett halvår efter tågstarten tills en poststation blev verklig i Sättraby. Till föreståndare antogs från den 1 juli 1899 Gustaf Wahlin med det för de minsta järnvägspoststationerna schablonmässiga årsarvodet på 180 kr. När han förflyttades till Rö med februari månads ingång 1913, hölls befattningen vakant tills stationskarlen Anders Fredrik Ekstedt utnämndes som ordinarie innehavare av befattningen från den 1 mars 1913. Omsättningen vid poststationen var inte särskilt hög, men poststationen fanns kvar till och med oktober 1962, dvs blott fyra år innan trafiken lades ner på den 42 km långa sträckan mellan Rimbo och Hallstavik.

1898-12-18--1952-02-29

Erken

Vid tågstarten den 18 december 1898 öppnades en poststation också i Erkens järnvägsstation, där Erik Wilhelm Ljungh blev ansvarig för både post- och järnvägsgöromålen. Han förflyttades till Häverösund i oktober 1915. I avvaktan på utnämning av ny ordinarie innehavare svarade stationskarlen Johan Viktor Nordin för postgöromålen. Från oktober månads början 1916 trädde Johan Arvid Björklund till som stationsföreståndare.

Efter indragning med februari månads utgång 1952 av poststationen inrättades ett postombud i Erken med redovisningsskyldighet till poststationen i Sättraby. Detta avvecklades samtidigt med indragning av Sättraby poststation den 31 oktober 1962.



1875-01-01--

Edsbro

På vår tänkta färd har vi nu kommit till en plats med ursprungligen samma status som vår utgångspunkt Rimbo. Edsbro var sålunda också en av de orter som fick en poststation i samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. I ett brev från poststyrelsen till länsstyrelsen i Stockholm den 30 november 1874 berördes de av länsstyrelsen i samråd med bl a kronofogdarna avgivna förslagen om postanstalter och postgångar. Det var fråga om de postanordningar "*vilkas inrättande vore erforderligt i följd av kronobrevbäringens upphörande*" och länsstyrelsen hade "*överlämnat villkorligt upprättade kontrakt ej mindre om bestridande av befattningarna såsom föreståndare för de nya poststationerna än om postens fortskaffande å de föreslagna nya linjerna, utom vad beträffar 3:e fögderiet*".

Inom 3:e fögderiet fanns bl a Edsbro, Almunge, Harg, Forsmark och Gräsö. Men dessa blev inte lämnade därhän, även om poststyrelsens granskning av förslagen inom detta område hade föranlett flera fall av underkännande. Men "*i huvudsaklig överensstämmelse med förslaget hade Generalpoststyrelsen funnit skäligt bifalla inrättande av en poststation i Edsbro, vilken station skulle komma att förestås av komministern Lars Peter Fries mot årligt arvode av 150 kr*".

Vi räknar sålunda Edsbro poststations födelse som den 1 januari 1875. Fries skrev emellertid i november samma år till poststyrelsen via postdirektören för Stockholms postkontor och sade upp sitt kontrakt "*såvida icke arvodet höjes till 300 kronor per år*". Postdirektör P F Winroth ansåg att den begärda höjningen var för mycket och menade "*att lämplig person som är villig att mot lägre arvode. än det av Fries fordrade, bestrida nämnde befattning bör kunna genom Kungl. Maj:ts Befallningshavandes i länet försorg anskaffas*".

Kronofogden S Wancke anmälde på länsstyrelsens förfrågan att Fries vore villig att pruta på sitt äskande om postgången lades om på ett visst sätt. Detta skulle innebära arbetsbelastning för honom. Detta gick inte att genomföra men poststationen behölls och Fries fick igenom sin fordran.

Poststationens vara eller icke vara kom ändå snart nog på tal. I ett cirkulär den 27 september 1875 hade poststyrelsen påbjudit en granskning av lönsamheten för samtliga poststationer. I sin redovisning den 27 mars 1876 meddelade postdirektör Winroth sifferuppgifter, station för station, beträffande "*de utav postkontoret underlydande poststationer, för vilka utgifterna i mer eller mindre mån överskjutit inkomsterna*". Det rörde sig om 28 poststationer, bland dem den i Edsbro. Där hade utgifterna överstigit inkomsterna med 215 kronor 13 öre under år 1875. Postdirektören tillade att av de uppräknade 28 stationerna "*anser kontoret dock flera böra bibehållas, dels på grund av den växande trafiken, dels på grund av deras nödvändighet för sådana förut till kronobrevbäring berättigade tjänstemän, vilka för sin brevväxling i tjänstestämman begagna sig av desamma och för vilka tjänstemän något annat tillfälle till postutväxling icke enligt kontorets förmenande kan beredas, därest den av dem för närvarande begagnade poststationen skulle indragas*".

De åberopade poststationerna som sålunda borde sparas enligt postdirektörens uppfattning var 16 stycken, d v s mer än hälften av de olönsamma. Bland dessa 16 fanns poststationen i Edsbro. Detta accepterade poststyrelsen, som efter postdirektörens förfrågan den 14 december 1876 dessutom medgav fyra dagar senare att årsarvodet på 300 kr fick vara oförändrat tills vidare. Det varade inte så länge. Poststationsföreståndare Fries skrev ett brev till poststyrelsen den 10 januari 1877 som började med följande rader:

"Häromdagen underrättades jag av Herr Kronofogden och Riddaren S Wancke, att Kungl. Generalpoststyrelsen är betänkt på att indraga poststationen i Edsbro och som skäl för stationens indragande angav han vara det, att inkomsterna av postförsändelserna ej räcka till att betäcka utgifterna för stationens skötande. Med anledning härav anser jag min plikt vara att visa motsatsen". I fortsättningen av brevet försökte Fries med siffror bevisa sitt påstående men avslutade därefter brevet med följande ord: "Skulle emellertid meningen vara att indraga Edsbro poststation därför att arvodet till föreståndaren är för dygt, så, hellre än att detta skall ske, är jag villig att avsäga mig förtroendet att vara poststationsföreståndare till förmån för någon som åtager sig dess skötande för billigare pris, hellre än att tvenne församlingar i Närdinghundra härad och en del av Lohärads socken skola gå förlustiga en för dem dels nödvändig dels bekväm postgång".

Med flera skrivelser från berörda postkunder till poststyrelsen fick Fries stöd för sin strävan att bibehålla poststationen. Bland dessa brev fanns ett mer än fem sidor långt aktstycke från personer i Ununge. Under den följande remissbehandlingen lät länsstyrelsen kronofogde Wancke uttala sig. Han hävdade i ett tre sidor långt brev den 26 januari 1877, att det gick bra att dra in poststationen i Edsbro. Någon skulle bara vidtala en person att passa upp den passerande postföraren vid Edsbro kyrka och ta emot posten, d v s på samma sätt som före 1875. Han skrev avslutningsvis:

"Därest Edsbro station kommer att indragas och nuvarande postlinjen förbi denna station bibehållas, kan med posternas mottagande, vårdande och utlämnande till vederbörande postförare tillgå på samma sätt, som tillföre skett, och ett inlämningsställe för posterna fördenskull inrättas vid Edsbro kyrka - belägen invid brukskontoret och nuvarande poststationen - och organisten därstädes, den lämpligaste härtill, och den ende, som torde kunna fås, förordnas att åtaga sig nämnde bestyr mot åtnjutande av skälig ersättning därför".

Vad kronofogden föreslog var sålunda en återgång till förhållandena under den tid som kronobrevbäringen ännu fungerade. Länsstyrelsen nappade på detta och begärde ett uttalande av skollärare F A Bovin, d v s den man som kronofogden åsyftat i slutet av sitt brev. Han antydde i sitt brev den 11 april 1877, att kronofogdens förslag var orealistiskt och skrev att han inte kunde åta sig mottagning och utlämning av brev mm som vid "ordenlig" poststation, "enär arbetet eller åtminstone den tid, som jag måste passa på, i bägge fallen bleve densamma". Men han var beredd att acceptera att överta befattningen som poststationsföreståndare mot en till 250 kr om året sänkt ersättning. Länsstyrelsen överlämnade handlingarna till poststyrelsen den 14 maj 1877 med den skrivelse som återges i förminskat faksimil på nästa sida. Ärendet handlades parallellt med ett motsvarande ärende om Täby.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Såsom svar på skrifvelsen den 18
December 1876 i fråga om indragning af
poststationerna i Täby och Edsbro får
~~meddelas att landshöfdingens Embets~~
Landshöfdingens Embetsråd på de skäl, som finnas
närmare utvecklade i Länsstyrelsens C. 7
Kardhyvets och vederbörande korresponden-
tens vid Edsbro bifogade yttranden,
anser jag icke kunna tilltyrka fråga-
varan för poststationens indragande, heltat
f. d. av Skolläraren F. A. Bovin åtagit
sig föreståndare-befattningen i Edsbro.
mot ett årligt arvode af 250 kronor och Land-
shöfdingens Embetsråd enligt särskild skrifvelse
blefvas där förut sig kunna förordna
Täby stationens förflyttning till Omesta, der
gästgivararen Kullers Studerfors torde
patronera sig föreståndare-befattningen mot
lägre arvode, än som nu utgår i Stack-
holm af Landshöfdingens Embetsråd den 14 Maj 1877.
Landshöfdingens Embetsråd
Andersson. C. Jönckelund

Som framgår av brevet kunde länsstyrelsen inte tillstyrka indragning av poststationen i Edsbro. Poststyrelsen beslöt att Bovin skulle antas till föreståndare från den 1 juli 1877 med 250 kr i årsavode. Komminister Fries hade blivit uppsagd med iakttagande av lagstadgat varsel.

Ett nytt hot uppstod mot poststationen. Efter samråd med länsstyrelsen angående inrättande av lantbrevbäring och därmed sammanhängande indragning av poststationer konstaterade poststyrelsen nämligen i ett brev till länsstyrelsen den 8 april 1878 att av 34 för eventuell indragning genomgånga poststationer avseende bl a deras uppbörd, skulle inte mindre än 29 dras in. Bara fem av de undersökta skulle sålunda behållas, nämligen Ekerö, Fasterna, Rimbo, Skederid och Svartsjö.

De högt uppdrivna besparingstankarna i samband med lantbrevbäringens införande kunde här som på många andra håll i landet inte realiseras och planerna reviderades efter hand som de olika orternas representanter framförde protester. I Edsbro satt Bovin sålunda kvar "i orubbat bo" och lyckades till och med få årsavodet höjt till 300 kr genom poststyrelsens beslut den 16 maj 1895. Efter hans död 1898 fick hans änka Hilma Maria Bovin överta poststationen på oförändrade villkor genom ett kontrakt så sent som den 22 januari 1898.

Troligen var änkefru Bovin medveten om vad som skulle ske i anslutning till rälsläggarnas arbete, men det måste ändå ha varit obehagligt att mista den lilla inkomst hon hade av att sköta poststationen. Flyttningen av poststationen i Edsbro till järnvägsstationen genomfördes inte från tågstarten den 18 december 1898 utan blev genom poststyrelsens beslut uppskjuten till februari månads ingång 1899. Då fick Gustaf Robert Treslow ta ansvar för både post och järnväg i Edsbro med 240 kr i årsavode för själva postsysslan. Av tidtabellen på sid 10 framgår genom asterisk, att posten mellan järnvägs- och poststationen i Edsbro transporterades med särskilt bud, en anordning som tillämpades enligt kontrakt med änkefru Bovin fram till och med januari 1899, varefter lantpoststationen sålunda drogs in.

Utvecklingen vid den förenade post- och järnvägsstationen blev efter hand ganska positiv och Treslow fick t ex efter 1914 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för järnvägsstationer 420 kr i årsavode jämte 240 kr i biträdesersättning. Omsättningen ökade så mycket att poststationen inte kunde hinna skötas av järnvägspersonal. Den 1 april 1921 anställdes Agnes Margareta Jansson på kontrakt direkt med postverket som föreståndare för den lantpoststation som öppnades i stället. Utöver sin lön och lokalersättning fick hon ersättning för transporter på den 300 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen.

Poststationen klassificerades som postexpedition 1967 och fick genom ny terminologi under 1970-talet beteckningen lokalpostkontor med förleden lokal borttagen från 1986. Bland de senare föreståndarna fanns Gunhild Larsson. Den minskade betalningsrörelsen har emellertid tvingat posten till indragning av den fullständiga servicen och numera finns blott s k Närpost i Edsbro enligt ett entreprenadavtal med Pousette Trå.

1898-12-18--1963-07-31

Ununge

För den förenade post- och järnvägsstationen i Ununge svarade från tågstarten den 12 december 1898 Theodor Nikolaus Hammarström. Han fick från början 180 kr om året för bestyret med posten, vilket efter framställning 1902 höjdes till 240 och efter 1903 års allmänna reglering höjdes till 360 kr. När Carl Viktorinus Sporre tog över 1906, var årsavodet 420 kr och 1914 års allmänna reglering gav denne dessutom ett biträdesanslag på 240 kr. Posttrafiken blev efter hand mindre och med juli månads utgång 1963 drogs poststationen in, medan tågtrafiken fortsatte ytterligare drygt tre år.

1898-12-18--

Skebobruk

Namnet på den järnvägsstation som vi kommer till nu under vår tänkta färd på den sedan 1966 nedlagda järnvägen stavades vid tågstarten i två ord Schebo bruk. Till föreståndare antogs Carl Gösta Gille med 240 kr i årsavode. Detta höjdes från december 1902 till 360 och genom följande års allmänna reglering till 480 kr. Sedan Gille fått begärt avsked i april 1912 uppehölls befattningen på vakans tills Ernst Wilhelm Gauffin tillsattes från 1916 års ingång.

Ökad trafik framtvängde skilsmässa från järnvägen och med 1954 års ingång anställdes Karin Maria Hydfeldt som föreståndare för lantpoststationen. Utöver avtalsmässiga löneförmåner och lokalersättning fick hon 146 kr i månaden för att ansvara för transporter på den 450 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen. Under 1970-talets rationaliseringsvåg organiserades poststationen som ett postställe, vilket genom ny terminologi kallades postkontor från 1986 års ingång. Projekt "Nät 92" fick till följd att postkontoret lämnades på entreprenad och blev s k post-i-butik. I 1995 års interna telefonkatalog lämnades nedanstående uppgifter om postkontoret.

SKAULO (Pib) 0970-500 77 RK Umeå Dyrlands Livs, 982 04 GÄLLIVARE
Öppet M-F 12.00-18.00, L 09.00-10.00

SKEBOBRUK (Pib) 0175-401 63 RK SthN 763 03 SKEBOBRUK, Entreprenadpostkontor
Kontaktpostkontor: Hallstavik

SKEDA UDDE (Pib) RK Link Uddens Livs, 585 97, LINKÖPING
Öppet M-F 09.00-18.30, L 09.00-13.00 Postmästare se pk Linköping 11
Kassa/butik..... 013-870 19

Edebo

På vår fortsatta färd norrut når vi en plats, där en poststation hade funnits under mer än 36 år, när järnvägen blev färdig. Regeringen gav ett bemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerat på så sätt att *"å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditionskontor, 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. Länsstyrelsernas allmänna kungörelser lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

Det kan vara av visst intresse att notera hur generaldirektör Wilhelm Roos angav en orsak till beslutet om poststationer på landsbygden. I sin historiska återblick i verkets första verksamhetsberättelse omtalade han, att brevlådor hade uppsatts vid allmänna postvägar med början 1855 under vissa förutsättningar. Ett villkor var att en kommun eller flera korrespondenter på en ort förenade sig om att genom en lämplig person svara för tömning på behöriga tider av brevlådan. Detta reglerades genom ett kungligt brev den 9 mars 1855 och av postmedel betalades 15 kr om året för bestyret med brevlådan. Men så skriver Roos följande:

"Då emellertid denna utväg till postutväxlingens underlättande endast i ringa mån av allmänheten anlitats, beslöts år 1860 inrättandet av ett nytt slag poststationer, vilka skulle utgöra en art filialkontor till närmast liggande postkontor eller postexpeditioner".

Efter den tveksamma starten under 1861 och introduktionen av förenade post- och järnvägsstationer 1863 blev det så småningom ganska vanligt med framställningar om nya poststationer. I Edebo var man ute tidigt och lyckades få en poststation redan den 1 augusti 1862. Dåvarande kronofjärdingsmannen Johan Thunström antogs till föreståndare. Även som kustuppsyningsman behöll han sin befattning, måhända tidvis med hjälp av någon som han anlitade på sitt ansvar. Genom poststyrelsens beslut den 18 december 1875 fick han årsarvodet höjt från 200 till 300 kr, något som får ses som en bekräftelse på poststationens lönsamhet.

Med 1889 års ingång övertog folkskolläraren Gustaf Jansson poststationen då med ett årsarvode på 400 kr. När järnvägen byggdes, anlades en hållplats vid Edebo. Som framgår av det på sid 6 återgivna brevet från den lokala järnvägsstyrelsen var då inte *"sådana anordningar vidtagna, att inrättande av poststation för närvarande kan ifrågasättas"*. Även om så hade varit fallet, torde poststyrelsen inte ha accepterat att den befintliga lantpoststationen flyttades den förhållandevis långa sträckan till järnvägen. Gustaf Jansson satt sålunda kvar på sin post och fick från maj 1917 årsarvodet höjt till 420 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 60 kronor (diarienummer 1 b 2779/16).

Det blev sålunda aldrig fråga om förening av post och järnväg i Edebo. Den 1 maj 1956 anställdes Lisa Margareta Nyman som poststationsföreståndare. På sikt blev poststationen ändå olönsam och den ersattes med lantbrevbäring med maj månads ingång 1963.

Häverösund

Längre än till Häverösund kom inte järnvägen år 1898. Här låg sålunda ändstationen vid tågstarten den 12 december 1898. Carl Axel Leonard Lindqvister blev föreståndare för den då öppnade poststationen. För själva postsysslan fick han en årsersättning på 300 kr. Detta höjdes till 480 kr vid 1903 års allmänna reglering, vartill kom ytterligare 300 kr i biträdesarvode. Ännu bättre blev det efter hand som trafiken ökade. När Lindqvister efterträddes den 15 december 1915 av Erik Wilhelm Ljungh, som tidigare varit föreståndare för poststationen i Erken, pågick sedan en tid förberedelser för att skilja post och järnväg åt.

Detta kunde genomföras med 1916 års ingång, då poststationen flyttades till handlanden Helmer Pettersson. Han fick inledningsvis 420 kr om året för att vara lantpoststationsföreståndare jämte 180 kr i särskilt biträdesanslag. Han skötte förhandlingarna med arbetsgivaren så bra att han från den 1 juli 1917 kunde kvittera ut 50 kr i månaden jämte 40 kr i särskilt biträdesanslag.

Den 15 maj 1934 ändrades poststationens namn till **Häverödalen** (diarienummer 1 b 1916/125). Ett förslag senare att låta stryka de tre sista bokstäverna förkastades genom poststyrelsens beslut att inta acceptera namnet Häverö (diarienummer 1 b 1916/992). Erik Holger Lundberg övertog poststationen den 1 februari 1954. Även under hans tid ökade omsättningen och det så pass att poststationen kunde klassas som postexpedition 1966. I poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter fick han uppleva att postexpeditionens namn ändrades till **Hallstavik 2** den 1 april 1968. Fortsatta rationaliseringar ledde emellertid till att postexpeditionen, som under 1970-talets generella förändringar fick termen (lokal)postkontor, kunde avvecklas med maj månads utgång 1991. I samband därmed ströks tilläggsiffran 1 för postkontoret Hallstavik 1, men det förefaller som om datumstämpeln med denna tilläggsiffran användes någon tid därefter. I den interna publikationen *"Översikten"* redovisades indragningen av postkontoret Hallstavik 2 på sätt som framgår av utdraget nedan.



ÖVERSIKTEN

Information från Postens huvudkontor

1991-06-19

Den 1 juni 1991 drogs postkontoret 763 02 Hallstavik 2 in. Samtidigt namnändrades 763 01 Hallstavik 1 till 763 01 Hallstavik.

375-388

* 375 Postkontors-
ändringar

1915-11-01--
 Namn Hallstavig 1 1968-04-01--1991-05-31
 därefter formellt utan tilläggsiffra

Hallstavig

1898 års järnväg slutade i Häverösund. För den 3 km långa sträckan fram till Hallstavig beviljades koncession i januari 1915 och den 1 oktober 1915 öppnades denna för persontrafik. En månad senare öppnades en poststation i Hallstavig (diarienummer 1 b 1915/1628). Behovet ansågs motiverat särskilt genom att Holmens Bruk hade låtit uppföra ett pappersbruk, vilket stod färdigt för tillverkning på hösten 1915.

Detta satte fart på den tidigare lilla bondbyn och påverkade naturligtvis också posttrafiken. Poststationen höjdes till postexpedition den 1 februari 1945. Den tidigare poststationsföreståndaren Gösta Berg blev chef med titeln stationsmästare, följd av bland andra Hans Löfkvist och efter senare decenniers omorganisationer Björn Lindgren. Sedan denne blivit postmästare i Östhammar, ansvarar numera postmästare Åsa Larsson för service till de närmare 3500 hushåll inklusive dem i Skebobruk och Herräng som har postadress Hallstavig.

Persontrafiken på den smalspåriga järnvägen upphörde 1966 och godstrafiken lades ner i april 1977. Den 26 maj 1977 fick Hallstavig järnvägsförbindelse norrifrån genom att SJ låtit bygga en 16 km lång järnväg från Hargshamn för godstrafik.



Tid: 23 april

Arrangemang: Hallstaviks Frimärksklubbs
 10-årsjubileum, Hallstavig.

Motiv: en val. En speciell val har haft betydelse för Hallstavikstrakten när den år 1489 i samband med högt vattenstånd kommit in i Edeboviken. När vattnet drog sig tillbaka så blev den kvar och dödades och styckades av bönderna. Två stycken ryggkotor förvaras i Edebo kyrka. Adress: Postkontoret, Minnespoststämpel »Valen», 763 01 HALLSTAVIK.

I postens "Meddelande Minnespoststämplarna" lämnas ofta information av allmänt intresse, kanske även för järnvägsintresserade. I anslutning till 10-årsjubileet 1986 för Hallstaviks Frimärksklubb förekom t ex denna notis.