

Erik Lindgren

Något om posten utmed **Upsala - Lenna jernväg och Lenna-Norrtelje jernväg**

Innehåll

	sid
Förord	1
Förenade post- stationer	3
Inledning	5
Fundbo	6
Bärby	11
Marielund	11
Lenna station	11
Almunge	12
Faringe	13
Gränsta	13
Knutby	13
Rånäs	14
Rimbo	14
Bergshamra	15
Skederid	16
Finsta	16
Syninge	16

Rullade på i gamla spår

En unik 47-åring firades på lördagen.

Sveriges enda kvarvarande smalspåriga postkupé, byggd 1947, togs då återigen i bruk på Uppsala Östra station.

Två gamla överpostiljoner som arbetat i just denna typ av postkupé fick återigen sortera post under en färd mellan Uppsala Östra och Faringe.

73-årige Henry Carlsson, som anställdes 1937, berättar:

– Det var ett trivsamt jobb, fritt och med fin kompisanda.

Men samtidigt var det ofta slitigt. Stationerna var många och på varje ny station skulle post tas emot och den sorterade lämnas.

– Speciellt på återvägen mellan Gimo och Faringe och till Hallstavik var det oerhörda postmängder som skulle sorteras under kort gångtid, berättar John-Olof Pettersson, 72.

Dålig arbetsmiljö

Det var trångt i kupéerna och dålig arbetsmiljö, men postkupépersonalen hade trots det den lägsta sjukfrekvensen inom postverken. Folk trivdes helt enkelt.

Skrotanläggningar har tuggat i sig de flesta smalspåriga postkupéer runt om i landet. Men för drygt ett år sedan fick museiföreningen Stockholm-Roslagens järnvägar ta över en postkupé som stod och förföll utanför järnvägsmuseet i Kristianstad.

Tack vare hundratals timmar frivilligt restaureringsarbete kunde den, klarröd och med orden Kungl Post på sidan, återigen tas i bruk på lördagen.

Dahlsten invigde

Postens generaldirektör Ulf Dahlsten höll tal och invigde kupén:

– Landets första postkupé togs i bruk 1863. Som mest fanns det 331 postkupéer 1914. I dag finns tre linjer kvar, som alla kommer att tas ur trafik inom några år.

– Ni har hjälpt oss att bevara en del av postens själ genom att restaurera den här postkupén, sade Ulf Dahlsten.

Premiärdagen gick postkupén, som från 1947 till slutet av 1950-talet rullade i Småland och Blekinge, med post till Faringe. Där tog en av Svenska spårvägssällskapets veteranbussar över posten och forslade den till Grisslehamn, där den gamla postrodden för en dag återupptogs och förde försändelserna till åländska Eckerö.

Under sommaren kan allmänheten på söndagar lägga sin post direkt i postkupéns brevlåda och få den försedd med poststämpeln Postkupé 267. Numret tillhörde den kupé som mellan 1899 och 1922 gick Uppsala-Lenna-Norrrtälje.

JOACHIM KERPNER

Upsala Nya Tidning 1994-06-20

Postrodd som glädde samlare

GRISSEHAMN. På lördagen var det dags för den 21:a upplagan av postrodden – ett evenemang som är mer än bara en tävling. Här handlar det både om att ha en tidstypisk allmogebåt och att själv vara tidstypiskt klädd.

Nytt för året var att den historiska färdvägen från Uppsala till Grisslehamn öppnats. Lennakatten drogs av ånglok till Faringe,

varifrån postbussar från 1920-talet fortsatte till Grisslehamn. Post fraktades i jutesäckar hela vägen, för vidare befördran med roddarna till Åland. De för dagen tillverkade poststämpelarna gjorde lördagen till en högtidsstund för filatelister.

Upsala Nya Tidning
1994-06-20

Förord

Uppsala-Länna järnväg fick koncession för en smalspårig bana (891 mm spårvidd) i januari 1875 och den 21 km långa sträckan öppnades för allmän trafik den 5 november 1876. Den kom senare att samtrafikeras med Länna-Norrrtälje järnväg, varvid förvaltningsorten flyttades från Länna till Norrtälje. Den museibana som nu finns mellan Uppsala och Faringe använder signalen ULJ, som ursprungligen stod för Uppsala-Lenna Jernväg.

Det är inte meningen att det mycket förändrade men delvis alljämt 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 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 fregmentariskt 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 föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de följande stationsvis redovisade avsnitten. I samtliga fall har jag redovisat hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägs-poststationerna 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 Uppsala till Norrtälje.

Erik Lindgren

Förenade post- och järnvägspoststationer

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

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

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.

- Vi måste ta hänsyn till hur marknaden förändras

Vad händer med kontorsnätet i framtiden? Ryktena går om nedläggningar av olika postkontor och sådant oroar förstås personalen. Kommer mitt postkontor att drabbas?

- De enda förändringar som genomförs under 1990 är stängningen av Uppsala 18 (Vilan) och postkontoret i Länna-holm, säger GK-chefen Lennart Sjögren. Det kommer säkert att ske förändringar även under 1991 men det är långt ifrån bestämt än.

Checkar och plastkort

På GK håller man på med översyn av hela kontorsnätet i regionen. Kundbetendet har förändrats kraftigt under senare tid och det visar sig speciellt i de mindre kontorens resultat. Folk betalar räkningar via giro och handlar med checkar eller plastkort, man tar ut kon-tanter via bankomat. Det är egentligen bara när man ska hämta försändelser som man är tvungen att besöka sitt postkontor.



Lännaholm läggs ner.

Lantbrevbäring plus entreprenad

I Lännaholm kommer postkontoret att ersättas av lantbrevbärare från Almunge, och för att folk ska slippa åka till Almunge för att hämta sina försändelser har Posten tecknat avtal med Konsum i Lännaholm om försändelseutlämning.

- Lantbrevbäring plus entreprenad kan bli lösningen också på andra små orter, tror Lennart. Det är ett samarbete som både Posten och den butik som får entreprenaden tjänar på. Ser man till öppettider innebär det faktiskt bättre service för kunderna.

Detta är ett utdrag ur Postens personaltidning *Uppsalaposten* för maj 1990, vari man bl a berör konsekvenserna av den omorganisation som senare skulle genomföras under projekt-namnet "Nät 92".

Inledning

Under järnvägsbyggnadsskedet var det vanligt att järnvägsföretagen kontak-tade poststyrelsen i god tid innan järnvägen var färdig för trafik. Det gjorde man för att söka förvissa sig om att få postverket som kund, både för transport av post och för lokalt samarbete på så sätt att järnvägstationsföre-ståndarna också kunde utnyttjas för postservice. Ofta rörde det sig om att postkupéer kunde insättas på järnvägen. Då var det extra angeläget att kontakten knöts i god tid, så att postverket kunde påverka utformningen av den del av vagnparken som kunde ifrågakomma för postkupéer.

I fallet Uppsala-Lenna Jernväg tycks någon sådan kontakt in ta ha tagits i förväg. Man kan ju fråga sig varför inte postmästaren i Uppsala tog initiativet till en kontakt. Han kan inte ha varit ovetande om det pågående järnvägs-bygget. Jag har inte funnit några tecken på ett sådant initiativ men däremot det brev som förefaller vara den första formella kontakten mellan de båda kommunikationsföretagen. Det brevet daterades den 10 november 1876 och ställdes till poststyrelsen med underskrift av bolagets verkställande direktör. Innehållet utgörs av konstaterandet att "trafiken å Uppsala-Lenna Jernväg nu tagit sin början" samt uppgift på de befintliga stationerna, nämligen Bårby, Marielund och Länna. Marielund angavs som hållplats.

UPSALA—LENNA JERNVÄG

Tidtabell för Bantågen från och med den 15 November 1876.

Stationer.	Tåg № 1.					Tåg № 3.				
	Mil.	Kägen minuter	Ankomst kl.	Upphåll minuter	Afgang kl.	Mil.	Kägen minuter	Ankomst kl.	Upphåll minuter	Afgang kl.
Lenna					6,37 fm.					2,12 em.
Marielund	0,7	17	6,54 fm.	3	6,57 ..	0,7	17	2,29 em.	3	2,32 ..
Bårby	0,3	10	7,7 ..	5	7,12 ..	0,3	10	2,42 ..	5	2,47 ..
Uppsala	1,0	25	7,37 ..			1,0	25	3,12 ..		
Tåg № 2.										
Uppsala					12,7 em.					5,30 em.
Bårby	1,0	25	12,32 em.	5	12,37 ..	1,0	25	5,55 em.	5	6,0 ..
Marielund	0,3	10	12,47 ..	3	12,50 ..	0,3	10	6,10 ..	3	6,13 ..
Lenna	0,7	17	1,7 ..			0,7	17	6,30 ..		

1. Vid Årsta och Gunsta hållplatser emottaga och afenna tågen endast resande och resgods och saljes även vid dessa ställen såväl enkla som tur- och returbiljetter till Uppsala samt enkla sådana till öfrige stationer.
2. Minsta afgiften för huru kort väglängd som helst är 40 öre andra klass 20 öre tredje klass. För barn under 3 år erlägges ingen afgift; för barn emellan 3 och 12 års ålder erlägges half afgift, dock ej mindre än ofvan bestämda afgif.
3. Tur- och returbiljetter säljas från Uppsala till alla stationer men från dessa endast till Uppsala.
4. Biljettförsäljningen börjar en half timma och slutar högst 5 minuter före hvarje tågs afgång.
5. Ofvanstående tider äro beräknade efter jernvags tid.
6. Sön- och helgedagar gå endast tågen № 1 och 2.

STYRELSEN
genom
TRAFIK-CHEFEN.

Brevet föranledde poststyrelsen att ge bolaget besked om att intresse för samarbete fanns och begära in ett ex av gällande tidtabell, den som återges nederst på föregående sida. Uppgift skulle också lämnas av järnvägsbolaget om dess direktion "ville tillförlitligt vederbörande stationsinspektorer i Bärby och Lenna att, mot årligt arvode för vardera av 240 kronor bestrida befattningarna såsom föreståndare för poststationer å dessa platser". Ett positivt svar på detta lämnade järnvägsbolaget i ett brev den 7 december 1876 genom utdrag av det protokoll som hölls samma dag med styrelsen för järnvägsbolaget. I ett missivbrev uttryckte verkställande direktören det önskemålet att samarbetet med posten skulle få börja med 1877 års ingång. Poststyrelsen skrev också till länsstyrelserna i Uppsala och Stockholm. Dessa avsåg förfrågningar i vilken omfattning utnyttjandet av järnvägen skulle möjliggöra viss inskränkning i landsvägspostföringen. Synpunkter önskades också på om det kunde anses lämpligt att dra in poststationen i Almunge, när en poststation öppnades så nära Almunge som den, som planerades i Länna. Om detta behövde länsstyrelsen rådgöra med den lokala kronobetjäningen, som i sin tur lät problemen diskuteras av berörda socknars kommunalstämmor.

På Eke i Edebo socken bodde kronofogde S Wancke. Han svarade länsstyrelsen i Stockholm den 29 november 1876 "att några avsevärda hinder anses icke kunna möta för att i sammanhang med postförings anordnande å järnvägslinjen Uppsala-Länna, och poststationers öppnande i Bärby och Länna, på sträckan Länna-Edebo inskränka den nuvarande kärpostföringen två gånger i veckan mellan Uppsala och Edebo; att den nuvarande poststationen vid Almunge kyrka bör bibehållas för befordran av kyrkoposten och tjänstebrev emellan länsmanen i Naringhundra härad och fjärdingsmanen i Almunge socken, ävensom till förmån för de inom östra delen av socknen boende korrespondenter". Kronofogden föreslog också ändring av vissa landsvägspostföringar för att minska konstnaderna för dessa.

I Almunge hade man oroat sig över ryktet om att den knappt två år gamla poststationen skulle dras in. Vid kommunalstämman den 3 december 1876 konstaterades, att poststationens läge var det mest centrala i socknen och att en poststation var "allddeles obehövlig" vid Länna järnvägsstation. "Den omgives endast av Lenna Bruk och gård som fortfarande äger väska på Uppsala, med vilken stad den har daglig förbindelse genom järnvägen" skrevs i protokollet. Poststationsföreståndare P J Norlin i Almunge sände på stämmans uppdrag en avskrift av protokollet till poststyrelsen.

Poststyrelsens brev till länsstyrelsen i Uppsala avsåg en förfrågan om det kunde möta något hinder att dra in poststationen i **Fundbo** i samband med att poststationer öppnades i Bärby och Länna. Av svaret från länsstyrelsen den 7 december 1876 framgick "att Länsstyrelsen för sin del däremot icke har något att anmärka".

Poststationen i Fundbo hade öppnats två år tidigare i samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Uppland. Dess föreståndare skolläraren Gustaf Lundin blev därför uppsagd från sin befattning som poststationsföreståndare. Han hade från starten med 1875 års ingång haft 100 kr i årsarvode, men detta hade höjts till 175 kr från den 1 juni 1875 räknat.

N: 8940

(Msk. d. 13 november 1876)

Konf. General Post Styrelsen
Stockholm

1876 den 14 november exp. skrif. till järnvägs-
direkt. K.B. i Uppsala och Stockholm om. Sam-
vaktning från alla.

Uppsala den 14 november 1876
Kronofogden S Wancke
Eke i Edebo socken
Naringhundra härad
Fjärdingsmanen i Almunge socken

Jehon Konf. Styrelsen för Allmänna Post- och
Vattentillgången i samband af den 4^{te} dec. beslutad,
att Uppsala-Lenna järnväg för de nämnda trafik-
områdena, så för nämnda järnvägs Bolags Direktion
meddelat Konf. General Post Styrelsen det trafik i Up-
psala-Lenna järnväg om tagit sin början.
Stationerna i denna järnväg är: Bärby för en
mila ofstånd, Marielund (Arbetsstation) för en
och en halvtimmes mila ofstånd, samt Lenna för två
mils ofstånd från Uppsala räknat.
Uppsala & Lenna den 10 November 1876.

Carl de Munster
Bolags Kassa. Direktör.

N: 7896

Svaret från länsstyrelsen i Stockholm daterades den 16 december men kom inte poststyrelsen till handa förrän den 27 december. I detta återopade länsstyrelsen kronofogde S Wanckes svar och tillstyrkte hans förslag. Samtidigt meddelades att poststationen i Almunge borde bibehållas.

Från postmästaren i Uppsala fick poststyrelsen bevis genom ett brev, daterat den 29 december 1876, att kontrakten var uppsagda med de avtalsanställda som måste friställas när järnvägen togs i bruk för trafik. Det var ett kontrakt med gästgivaren P G Pettersson i Åby om skjutsning av post mellan Uppsala och Fundbo, ett med poststationsföreståndare Gustaf Lundin i Fundbo samt ett med hemmansägaren Anders Edbom i Gränby om postskjuts fram och åter mellan Gränsta och Fundbo.

Den sistnämnde kompenserades genom att han fick sluta ett nytt avtal som avsåg postföring två gånger i veckan mellan Länna station över Almunge till Gränsta, där det fanns en gammal poststation. Den hade öppnats redan den 1 juli 1862. Ett av kronolänsmannen J Söderlund ingivet anbud om att skjutsa posten från Länna station till Gränsta över Faringe beaktades inte. Han var enligt ett äldre avtal bunden vid postföring mellan Faringe och Gränsta, och en omläggning av postföringsturena gjorde att han kunde vara kvar som postföringsentreprenör, medan däremot Anders Edboms anställning upphörde vid utgången av år 1877.

Avtalet mellan posten och järnvägen kunde träda i kraft redan med 1877 års ingång, då postanstaltsförteckningen sålunda tillfördes två nya namn, nämligen Bärby och Lenna station enligt den posttidtabell som återges här.

Uppsala—Lenna station.

(Från den 1 januari 1877.)

○		○		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
N:r 2.	N:r 4.				
12,7 e. m.	5,30 e. m.	<i>Uppsala</i>	7,37 f. m.	3,12 e. m.	
12,37 »	6,0 »	<i>Bärby</i>	7,12 »	2,47 »	
1,7 e. m.	6,30 e. m.	<i>Lenna station</i>	6,37 f. m.	2,12 e. m.	
			N:r 1.	N:r 3.	

Några uppgifter om de nya poststationerna lämnas i det följande i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Uppsala och österut. Mellan järnvägsbolaget och postverket slöts ett avtal som utöver postbefordran också avsåg att dess personal skulle svara för den lokala postservicen på respektive platser. Det fanns sålunda inte några personliga avtal mellan järnvägspersonalen och postverket. Poststationerna kom emellertid relativt snart att bli självständiga enheter under postverket, något som medförde att det redan 1920 fanns personliga avtal mellan postverket och föreståndarna för samtliga poststationer utmed hela järnvägen mellan Uppsala och Norrtälje. Från Länna hade järnvägen direkt förbindelse till Norrtälje från den 23 oktober 1884 och från den 1 november 1920 fanns det från Faringe järnvägsförbindelse till Alunda, utsträckt till Gimo den 1 oktober 1921.

När Länna-Norrtälje järnväg öppnades för allmän trafik den 23 oktober 1884, tillkom järnvägsstationerna Almunge, Faringe, Knutby, Rånäs, Rimbo och Finsta. Detta påverkade postnätet ytterligare och jag lämnar därför i denna skrift utrymme även åt dessa stationer, liksom åt de lantpoststationer i järnvägens närhet som påverkades av att det blev poststationer i järnvägsstationerna.

I poststyrelsens cirkulärmeddelanden redovisades tillkomsten av samarbetet med Länna-Norrtälje järnväg på det sätt som återges i faksimil på nästa sida. Därav framgår förutom den postkupé- och brevlådbefordran som nämns i texten nedan, bland annat att vissa postföringslinjer drogs in eller avkortades samt att en ny lantbrevbäringslinje inrättades och att den lantbrevbärning som dithills hade utgått från Gränsta ändrades att utgå från Knutby. Det var en naturlig följd av att lantpoststationen i Gränsta drogs in vid tillkomsten av den förenade post- och järnvägsstationen i Knutby.

Här nedan återges den posttidtabell som tillämpades för hela järnvägen från den 23 oktober 1884. Som framgår därav, fanns det nu en genomgående postkupé nr 49 (LIX) i tågen nr 3 och nr 4 samt fackpost- och brevlådbefordran i tågen nr 5 och 6.

Jernvägsposter:

70.

Uppsala—Lenna station—Norrtälje.

(C. D.)

(Från den 23 oktober 1884.)

LIX.		Fk. Brl.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
N:r 3.	N:r 5.				
11,45	6,5	<i>Uppsala</i>	8,6	2,20	
12,12	6,32	<i>Bärby</i>	7,38	1,55	
12,45	7,16	<i>Lenna station</i>	7,5	1,22	
1,2	7,33	<i>Almunge</i>	6,35	1,5	
1,20	7,55	<i>Faringe</i>	6,13	12,44	
1,42	8,16	<i>Knutby</i>	5,50	12,24	8,2
2,10		<i>Rånäs</i>	N:r 2.	11,52	7,32
2,35		<i>Rimbo</i>	Fk. Brl.	11,33	7,8
2,55		<i>Finsta</i>		11,12	6,40
3,25		<i>Norrtälje</i>		10,40	6,0
			N:r 4.		N:r 6.
			LIX.		Fk. Brl.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 23 dennes börjar postbefordring å den nyöppnade bandelen *Lenna—Norrteje*, och skall postkupéexpeditionen n:r LIX, som sedan den 15 dennes varit indragen, framgå med tågen n:r 3 och 4 å hela linien *Upsala—Lenna station—Norrteje*, hvarjemte befordran af postfack och brefflåda skall ega rum med tågen n:r 5 och 2 å linien *Upsala—Knutby* samt med tågen n:r 1 och 6 å linien *Knutby—Norrteje*.

Poststationer:

Faringe, Finsta, Knutby och *Rånäs'* poststationer (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r LIX samt med postkontoren i Upsala och Norrteje.

Almunge, Bärby, Lenna stations och *Rimbo* poststationer utvexla från och med den 23 dennes post direkt, de tre förstnämnda endast med postkupéexpeditionen n:r LIX samt postkontoren i Upsala och Norrteje, men *Rimbo* poststation jemväl med postkontoret i Stockholm.

Edsbro och *Edebo* poststationer skola stå i direkt postutvexling med postkupéexpeditionen n:r LIX.

Postföring:

Indragen:

Postföringen två gånger i veckan, fram och åter, å sträckan *Rö—Norrteje* indrages den 23 dennes.

Gångposten en gång i veckan, fram och åter, å linien *Rimbo—Skederid* indrogs den 18 dennes.

Inskränkt:

Postföringen två gånger i veckan, fram och åter, å linien *Lenna station—Edebo* inskränkes från och med den 23 dennes till linien *Knutby—Edebo*.

Landtbrefbäring:

Från och med den 23 dennes underhålles ny landtbrefbäring med två turer i veckan, fram och åter, å linien *Faringe poststation—Bärby länsmanskontor—Faringe kyrka*, skolande landtbrefbäraren å denna linie lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet.

Från samma tid utbytes nuvarande landtbrefbäringen å linien *Gränsta—Bladåker* mot dylik brefbäring å linien *Knutby—Bladåker*.

1877-01-01--1967.05-31

Bärby

Om indragningen av poststationen i Fundbo vid tillkomsten av den förenade post- och jernvägsstationen berättas nederst på sid 6. I Bärby fick Carl Hjorth ta ansvar för både post och jernväg. Hans ersättning för själva postsysflan blev 240 kr om året. Per August Svensson tog över efter honom i juni 1905 och kunde glädja sig över efter hand något bättre förmåner. Efter 1914 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och jernvägsstationer uppgick sålunda årsarvodet för själva postarbetet till 360 kr vartill kom ett biträdesanslag på 180 kr.

Med 1967 års ingång lades persontrafiken ned på sträckan mellan Uppsala och Rimbo. Poststationen i Bärby fanns emellertid kvar till och med maj 1967, varefter den ersattes med lantbrefbäring från Uppsala.

1906-07-01--1958-02-28

Marielund

Den ursprungliga karaktären av hållplats för stationen i Marielund gjorde det inte möjligt att inrätta en poststation där vid tågstarten. Jernvägsbefålet var bundet av uppgifter utanför stationsområdet. Sedan trafiken ökat kunde en poststation ändå öppnas där den 1 juli 1906. På sikt var den föga lönsam och drogs in med februari månads 1958.

1877-01-01--1939-05-14
Namn Länna 1939-05-15--1954-06-09
Namn Lännaholm 1954-06-10--1990-08-18

Länna station

Poststationen i Länna fick redan från början suffixet "station" på grund av risk för förväxling med den närkingska stationen Lännäs. Söder om Norrtälje ligger Länna socken. Detta torde ha bidragit till att suffixet "station" kompletterade namnet för posten vid jernvägen, ehuru poststationen i Länna socken hette Bergshamra (senare Utanbro).

I Länna station blev trafikchefen Ernst Magnus Kristoffer Skårmans föreståndare. Det gick bra att förena hans ansvar för både post och jernväg med hans ansvar för skötseln av förvaltningskontoret för den 21 km långa jernvägen. Hans ersättning från posten var inledningsvis densamma som i Bärby men den höjdes till 300 kr om året genom beslut i november 1879.

Sedan förvaltningskontoret flyttats till Norrtälje i samband med tillkomsten av Länna-Norrtälje järnväg, blev stationsinspektör Anders Gottfried Westin ansvarig för posten i Länna station. Mathias Wibrand och Vilhelm Jansson var ett par av de järnvägsmän som svarade för posten därefter, innan post och järnväg skildes åt formellt 1920.

Suffixet "station" slopades för Länna den 15 maj 1939. Ett hundratal poststationer fick namnen ändrade samma dag i kommunikationsverkens gemensamma strävan att samordna namnen på post-, tele- och järnvägsstationer, som fanns på samma ort. I Länna hade både järnvägs- och telefonstationerna ortens namn Länna utan efterled. Det fanns vid remissbehandlingen ingen oenighet att slopa suffixet i postnamnet. Efter ändringen behöll poststationen namnet Länna till den 9 juni 1954, då den fick namnet Lännaholm. Elsa Maria Norgren blev ordinarie föreståndare den 1 mars 1956. Poststationen överlevde järnvägsepoken och avvecklades först den 18 augusti 1990. En viss service blev kvar i form av entreprenad om "Närpost" (se tidningsurklipp på sid 4).

1875-01-01--

Almunge

Som framgår av inledningsavsnittet hade man diskuterat eventuell indragning av lantpoststationen i Almunge i samband med tillkomsten av Länna station vid tågstarten med 1877 års ingång. Poststationsföreståndare Per Johan Norlin i Almunge kunde emellertid känna sig säker, sedan länsstyrelsen hade uttalat sig för att poststationen borde bibehållas.

Han hade blivit utsedd till föreståndare för poststationen i Almunge när postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Stockholms län med 1875 års ingång. Länsstyrelsen hade i brev den 20 augusti och 22 september 1875 avgett förslag *"rörande de postanstalter och postgångar, vilkas inrättande vore erforderligt i följd av kronobrevbäringens upphörande samt 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"*.

Inom tredje fögderiet tillkom nya poststationer i Edsbro, Almunge, Harg, Forsmark och Gräsö. I Almunge kände sig Norlin trygg, inte bara när lantpoststationens vara eller icke vara blev prövat i anslutning till att en poststation öppnades i Länna utan också när dess bärkraftighet undersöktes i samband med besparingskampanjen vid lantbrevbäringens införande.

Det blev emellertid ändring i samband med förlängningen av järnvägen från Länna till Norrtälje. Det första stationshållet på den nya bandelen var sålunda Almunge och för lantpoststationen var nu sagan all. Datumstämpel och sigill överlämnades till järnvägsstationen den 23 oktober 1884.

Järnvägspoststationsföreståndare Edvard Viktor Rödin i Almunge kunde efter hand notera ökade trafiksiffror. Postgöromålen skildes från järnvägstjänsten redan 1920. Från och med februari 1940 var Knut Elis Ahlgren föreståndare för lantpoststationen i Almunge. Han fick också uppleva dess statushöjning till en sk postexpedition och flyttning i januari 1969 till nya lokaler vägg i vägg med de gamla i f d järnvägsstationen. Med ändrad terminologi under 1970-talet finns den ännu kvar såsom ett postkontor.

1875-01-01--1877-12-31
1884-10-23--1969-05-31

Faringe

Nästa station på den österut förlängda järnvägen var Faringe, ändpunkten för den museibana som har uppstått i länabanans spår. Där hade funnits en lantpoststation under åren 1875-1877, tillkommen under samma premisser som nämnts på föregående sida för Almunge. Den var emellertid till skillnad från poststationen i Almunge inte ekonomiskt bärkraftig. Dess föreståndare, länsmannen J Söderlind, hade fått lämna sitt uppdrag med 1878 års ingång, då poststationen hörde till de som redan från inledningskedet visat sig vara olönsamma och "rensades ut" enligt ett besparingscirkulär i september 1875, som ålade postmästarna att redovisa vissa statistiska uppgifter.

Frans Wilhelm Thornblad var en av de tidiga föreståndare för järnvägspoststationen i Faringe. Genom tillkomsten av järnvägen från Faringe till Gimo över Alunda, som öppnades för allmän trafik i etapper 1920 och 1921, blev Faringe järnvägsknutpunkt. Postgöromålen skildes från järnvägsarbetet på ett tidigt stadium. Dess föreståndare från juni 1950 var Folke Pettersson och poststationen avvecklades med maj månads utgång 1969.

1862-07-01--1884-10-22

Gränsta

Nästa stationshåll på vår tänkta färd utmed järnvägen blir Knutby. Tillkomsten av en järnvägspoststation där medförde att lantpoststationen i Gränsta drogs in. Den hörde till en av de äldsta lantpoststationerna i vårt land, öppnad redan den 1 juli 1862 med underlöjtnanten och svärdsmanen Lorents Hartman som föreståndare. Med järnvägens tillkomst var det mer eller mindre självklart att poststationen skulle flyttas det obetydliga avståndet till järnvägsstationen, där befolkningen kunde tillgodoses med postservice minst lika bra som tidigare och dessutom med större frekvens för ankommande och avgående postlägenheter. Den 22 oktober 1884 blev sålunda sista verksamhetsdagen för poststationen i Gränsta.

1884-10-23--

Knutby

De som under mera än 20 år använt sig av Gränsta som postadress fick från den 23 oktober 1884 skriva Knutby i stället. Vid järnvägsstationen där svarade bl a Johan Alfred Ekblad för postgöromålen, följd i maj 1901 av Joel Albert Karlsson. Efter en vakans i anslutning till dennes avsked flyttades Anders Hällén från Rö till Knutby med 1912 års ingång.

Post och järnväg skildes åt och lantpoststationen utvecklades så kraftigt att den kunde bytas ut mot en postexpedition redan den 1 oktober 1951. Gösta Aldén som varit poststationsföreståndare sedan juli 1924, fick nu den kanske missvisande posttiteln stationsmästare. 1970-talets generella omorganisationer ledde till att postexpeditionen fick termen lokalpostkontor med förleden "lokal" struken från 1986.

Den omorganisation som ingår i projekt "Nät 92" ledde till att ett avtal tecknades med ICA Knuten att svara för posten på entreprenad. Därigenom blev postkontoret förvandlat till "post-i-butik". Numera är entreprenadavtalet tecknat med Lars Kvarnströms Livs AB.

1884-10-23--1970-09-30
POB Rimbo 1--

Rånäs

Järnvägen gjorde efter Faringe och Knutby en sväng sydsydost mot Rimbo och fick Rånäs som nästa stationshåll. En poststation öppnades i järnvägsstationen vid tågstarten den 23 oktober 1884. Dess föreståndare var från och med oktober 1884 stationsinspektorn Per Fredrik Sundqvist, följd vid 1914 års ingång av Wilhelm Alfred Söderberg. Även han fick uppleva att järnvägs- och postgöromålen skildes åt. Bland senare föreståndare med direktavtal med postverket fanns Bengt Einar Karlsson från 1954 års ingång. För transporter mellan tågen och lantpoststationen på den 230 meter långa sträckan fick han utöver avtalsenlig lön en ersättning på 86 kr i månaden.

Efter poststationens indragning med oktober månads ingång 1970 fanns ett postombud som komplement till lantbrevbäringen under en övergångstid till och med februari 1973.

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.

När järnvägen förlängdes från Länna till Norrtälje gick det den 23 oktober 1884 på samma sätt som det gick för den betydligt äldre poststationen i Gränsta. Lantpoststationsföreståndaren fick avstå från sin befattning och en poststation öppnades i stället i stationshuset. Bland de ansvariga järnvägs-männen 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.

Rimbo blev en järnvägsknutpunkt redan genom tillkomsten av Stockholm-Rimbo järnväg, som öppnades för allmän trafik den 21 december 1885 på den 56 km långa sträckan från Stockholm. Dess karaktär av knutpunkt förstärktes med tillkomsten av Rimbo-Sunds järnväg i december 1898.

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 järnvägs-göromål 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.

Bergshamra

Vi gör för ett ögonblick en kort avstickare söderut. Vid Bergshamra gästgivaregård på en halvmils avstånd från Länna by i Länna socken (ej att förväxla med Länna vid järnvägen långt västerut) öppnades med 1875 års ingång en poststation. Handlanden E A Hedlund var dess föreståndare med namnet **Bergshamra**. Kontraktprosten Halvar Fellenius i Länna by begärde i ett brev till poststyrelsen den 16 april 1884 att Bergshamra poststation skulle flyttas till Länna by. Hedlund kämpade emot och avslaget föranledde mycken skriftväxling. Denna ledde efter åtskilliga remissomgångar till att en lantbrevbäringslinje öppnades mellan Bergshamra och Länna prästgård.

<i>Landtbrevbäring:</i>					
10.					
Bergshamra—Länna.					
(Från den 3 april 1889.)					
O. L.	—	9,0	Nymil.	0,5	—
O. L.	10,30	—	{	Bergshamra poststation (gästgivaregård)	O. L. 8,30
				Länna by	O. L. —
				Länna prästgård	O. L. — 7,0

Detta är den tidtabell som användes för den lantbrevbäringslinje, som prosten Halvar Fellenius till sist lyckades utverka.

Bland annat på grund av namnändring hör Bergshamra till de postorter som kan vålla förväxling och som är svåra att beskriva korrekt utan tillgång till material i större omfattning. För dem som efter genomförd förflyttning av Postens centralarkiv till Riksarkivet har tillfälle att besöka det sistnämnda kan det ha sitt intresse att be att få se på diarienummer 1 b 1485/1919. Detta avser namnändring av den ursprungliga poststationen Bergshamra till Utanbro och bakgrunden till denna omorganisation.

Här inskränker jag mig till att lämna några namnuppgifter för de tidiga föreståndarna efter den på föregående sida nämnde Hedlund. Handlanden Carl Anders Ekström tog över befattningen som föreståndare för Bergshamra poststation i april 1893, då med 240 kr i årsarvode, vilket inkluderade ersättningen för transporter mellan poststationen och ångbåtsbryggan. Samma villkor gällde för hans efterträdare, handlanden Arvid Nyberg (1896-1903) och nämndemannen Johan Edvard Lindstedt (1904-1909).

Änkefru Hulda Elisabet Lindstedt fick kontrakt om poststationen efter nämndemannens död 1909. Efter hennes bortgång i december 1912 blev fröken Carina(?) Elisabeth Lindstedt föreståndare övergångsvis tills ett avtal tecknades med bokhållaren Karl Axel Engström att gälla från den 1 april 1913. Dennes årsarvode höjdes i oktober 1916 från 240 till 360 kr och i maj 1917 till 420 kr. Han kontrakt upphörde med utgången av 1917 (diarienummer 1 b 4141/17) och den följande omorganisationen torde ha hängt samman med den överst på denna sida nämnda namnändringen av poststationen från Bergshamra till Utanbro. Den drogs in med maj månads utgång 1947.

Postnamnet Bergshamra skulle emellertid återuppstå genom att en poststation inrättades med det namnet den 1 maj 1934 och det i ett helt annat område, nämligen i Solna. Den har efter diverse förändringar fått leva kvar och har efter de allmänna terminologiförändringarna blivit postkontor. Dess historia ligger helt utanför ramen för denna skrift.

1875-01-01--1884-10-22

Skederid

I nordväst gränsar Länna socken till Skederid. Där öppnades med 1875 års ingång en av 14 nya poststationer inom Stockholms läns fjärde fögderi efter samma grunder som gällde för bl a Rimbo. Kyrkoherden Nils Johan Mohlin blev föreståndare med 250 kr i årsarvode. Vid förhandlingar om lantbrevbäringens införande hade poststationens indragning förts på tal, men tanken förverkligades inte, sedan Mohlin hade gått med på att sänka årsarvodet på hösten 1879.

Även här ledde emellertid järnvägens tillkomst till indragning av poststationen. Den flyttades till järnvägsstationen i Finsta den 23 oktober 1884, och namnet Skederid har därefter inte förekommit i postanstatsförteckningarna.

1884-10-23--1970-09-30

Finsta

Som framgår av avsnittet ovan fick kunderna vid poststationen i Skederid från och med den 23 oktober 1884 vända sig till järnvägsstationen i Finsta, där stationsinspektör Carl Linus Lybeck från tågstarten fick ta ansvar för postsysslan. Han följdes av Carl Olsson, vilken fick uppleva att liksom alla kollegerna utmed järnvägen befrias från postgöromålen 1920. För den ersättande lantpoststationen svarade från 1930 års ingång Märta Henrietta Olsson. Utöver avtalsenlig lön fick hon en månadsersättning på 88 kr för posttransporter på den 225 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen. Denna ersattes med lantbrevbäring med oktober månads ingång 1970

1886-01-01--1977-09-30

Syninge

Syninge var inte med i raden av poststationer som öppnades vid tågstarten. Namnet finns därför inte med i den posttidtabell som publiceras på sid 9. Som ett komplement öppnades poststationen med 1886 års ingång med stationsinspektör Per August Jansson som föreståndare enligt poststyrelsens beslut den 9 oktober 1885. Hans ursprungliga årsarvode på 240 kr för postsysslan steg redan 1903 till 420 kr men därefter tycks trafiken ha stagnerat. Arvodet var oförändrat så sent som vid 1914 års allmänna reglering, men ett biträdesanslag på 240 kr hade tillkommit.

Efter formell skilsmässa från järnvägen 1920 svarade flera funktionärer för lantpoststationen, däribland Gunnel Rebecka Josefsson från mars 1939. Poststationen ersattes med lantbrevbäring så sent som den 1 oktober 1977.