

Erik Lindgren

Mellersta distriktet.

Ånge—Storvik,
Storvik—Stockholm,
Bollnäs—Orsa,
Kilafors—Stugsund,
Linghed—Norrundet,
Ockelbo—Upsala,
Gefle—Bomhus,
Söderfors—Orrskog,
Örbyhus—Dannemora,
Dannemora—Hargshamn,
Upsala—Norrtejle,
Häfverösund—Stockholm,
Djursholm—Stockholm,
Värtan—Stockholm,
Riddersvik—Stockholm,
Stockholm—Örebro,
Krylbo—Frövi,
Örebro—Hallsberg,
Örebro—Svartå,
Gefle—Gysinge,
Kjerstinbo—Sala,
Orsa—Gefle,
Elfdalen—Mora,
Mora—Persberg,
Bergsjö—Hudiksvall,
Ljusdal—Hudiksvall,
Malung—Brintbodarne,
Smedjebacken—Ludvika,
Ludvika—Engelsberg,
Krylbo—Tillberga,
Kärrgrufvan—Klackberg,
Sala—Tillberga,
Ramnäs—Kolbäck,
Riddarhyttan—Köping,
Långshyttan—Byvalla,
Morshyttan—Näs station,
Insjön—Krylbo,
Bispberg—Kullsveden,
Falun—Daglösen,
Fredriksberg—Bergslags Hörken,
Ludvika—Frövi,
Bånghammar—Kloten,
Storå—Guldsmedshyttan,
Ervalla—Strömtorp,
Bredsjö—Degerfors,
Striberg—Gyttorp,
Grythytted—Kortfors,
Strömtorp—Otterbäcken.

Norra distriktet.

Storlien—Ånge,
Ånge—Sundsvall,
Vattjom—Matfors,
Jörn—Bräcke,
Långsele—Hernösand,
Mellansel—Örnsköldsvik,
Vännäs—Umeå,
Luleå—Jörn,
Malmberget—Boden,
Koskullskulle—Gellivare,
Niemisel—Boden.

Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo och Södra Roslags kustbana

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	(Roslags) Näsby	12
Förenade post- stationer	3	Rydbo(holm)	22
Inledning	5	Åkers Runö	25
Stocksund	10	Åkersberga	25
Danderyd	11	Österskär	28
Djursholm	11		
Täby	15		
Vallentuna	17		
Lindholmen	18		
Frösunda	18		
Ekskogen	18		
Kårsta	19		
Rö	19		
Rimbo	20		

Posthistorisk skriftserie 298

Förord

Stockholm-Rimbo järnväg utgör en del av det stora nät, som kan räknas till Stockholm-Roslagens järnvägar (SRJ). Hela nätet ägdes eller arrenderades under lång tid av Stockholm-Rimbo Järnvägs AB. Den järnväg som denna skrift berör kan sägas ha varit ryggraden i nätet. Koncession beviljades för sträckan Albano-Rimbo redan i juli 1882 och två år senare för sträckan mellan Stockholm Östra och Albano. Den 56 km långa sträckan mellan Stockholm Ö och Rimbo öppnades för allmän trafik den 21 december 1885, varvid den posttidtabell tillämpades, som återges nedan.

73, II.

Stockholm—Rimbo.

(C. D.)

(Från den 21 december 1885.)

LIX. Nr 2.	Brl. Nr 4.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
10,40	3,40	<i>Stockholm</i>	7,56	10,18
11,19	4,17	<i>Djursholm</i>	7,22	9,45
11,59	4,43	<i>Täby</i>	6,59	9,15
12,16	5,1	<i>Vallentuna</i>	6,31	9,0
12,40	5,20	<i>Lindholmen</i>	6,4	8,37
1,3	5,36	<i>Frösunda</i>	5,44	8,20
1,34	6,1	<i>Kårsta</i>	5,16	7,58
2,6	6,25	<i>Rö</i>	4,41	7,30
2,20	6,37	<i>Rimbo</i>	4,20	7,15
			N:r 1. LIX.	N:r 3. Brl.

Av Stockholm-Roslagens Järnväg trafikerades också Södra Roslags kustbana (SRK), som fick koncession för sträckan Näsby-Åkersberga i oktober 1897, en 16 km lång bandel, som öppnades för allmän trafik den 10 september 1901 och på den 2 km långa tilläggssträckan mellan Åkersberga och Österskär den 16 januari 1906.

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. Tyvärr är dessa mycket sparsamma i vad gäller tillkomsten av huvudsträckan, medan mera utrymme kan ges åt Södra Roslags Kustbana. Jag hoppas att järnvägens koppling till posten, vilken såvitt jag vet, inte har varit föremål för några studier, ändå skall vara av intresse för läsarna.

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 för det mesta.

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 centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har tyvärr därför bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan tack vare sådana anteckningar åtminstone fregmentariskt beröra händelseutvecklingen inom området med vissa uppgifter.

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 samtliga fall har jag försökt redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägsstationerna 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 Järnvägsklubben's "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 Stockholm till Rimbo.

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 förestandare blev av med arbetet i postens tjänst, som i fallen Näsby, Täby och Rö.

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.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 21 dennes, då bandelen *Stockholm—Rimbo* öppnas för allmän trafik, skall postkupéexpeditionen n:r LIX åtfölja tågen n:r 1 och 2 och breflåda befördas med tågen n:r 3 och 4 å samma linie, och komma dessa sistnämnda tåg att stå i förbindelse med två nyinrättade tåg mellan Rimbo och Norrtälje, med vilka tåg breflådan skall vidare befördas. Ofvannämnda postkupéexpedition skall indragas å linien *Upsala—Lenna station—Norrtälje* och ersättas med postiljonskupé, hvilken skall åtfölja tågen n:r 3 och 4, eller samma tåg, med vilka postkupéexpedition förut framgått.

Poststationer:

Poststationerna i *Djursholm, Frösunda, Kårsta, Lindholmen* och *Vallentuna* (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postinspektionen i Centrala järnvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r LIX samt postkontoren i Stockholm, Norrtälje och Upsala.

Rö och *Täby* poststationer skola från och med den 21 dennes lyda under postinspektionen i Centrala järnvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r LIX samt postkontoren i Stockholm, Norrtälje och Upsala, samt *Täby* poststation under vintern derjemte med postkontoret i *Vaxholm*.

Postförling:

Ändrad:

Nuvarande särskilda vinterpostförlingen två gånger i veckan, fram och åter, å linien *Stockholm—Täby—Boda—Norrtälje* utbytes från och med den 21 dennes mot dylik postförling å linien *Vallentuna—Angarn—Brottbj—Åkersberga—Boda—Östana—Bergshamra—Norrtälje*.

Indragen:

Nuvarande kärposten två gånger i veckan, fram och åter, å sträckan *Stockholm—Danderyd—Täby—Angarn—Brottbj—Rö—Rimbo* indrages den 21 dennes.

Landtbrefbärling:

Landtbrefbärlingen två gånger i veckan, fram och åter, å linien *Rosersberga—Kårsta* inskränkes från och med den 21 dennes till linien *Rosersberga—Frösunda*.

Detta är ett utdrag ur postens allmänna cirkulär den 17 december 1885, genom vilket postförvaltarna runtom i landet informerades om förändringarna med anledning av att järnvägen skulle anlitas för postbefordran, när den togs i bruk för allmän trafik.

Inledning

Av cirkulärutdraget på motstående sida framgår bland annat att beslutet om att utnyttja järnvägen från den 21 december 1885, då den togs i bruk för allmän trafik, måste ha föregåtts av omfattande förberedelser. Det var inte bara fråga om att i tid ha beslutat erforderlig utökning av vagnparken för postbefordringen utan också disponering av tillgänglig personal på bästa möjliga sätt. Som framgår av första stycket, innebar anslutningen i Rimbo till järnvägen mellan Upsala och Norrtälje, som för övrigt var bara årsgammal på den östra bandelen, ändrad dragning av postkupéexpeditionerna.

Men det hade också varit tvunget att ta ställning till redan befintliga poststationer i järnvägens närhet, något som framgår av andra stycket under rubriken "Poststationer." Vidare innebar omorganisationen ändring av en postförlingslinje och hel indragning av en annan (*Stockholm—Rimbo*) samt avkortning av lantbrefbärlingen mellan *Rosersberga* och *Kårsta*.

Skriftväxlingen kring alla dessa förändringar skulle vara nog så intressant att återge med bland annat reaktionen hos föreståndarna för de lantpoststationer som blev indragna och hos företrädarna för berörda socknar. I detta fall lämnar jag detta därefter men ger i stället på de närmaste sidorna exempel på motsvarande ställningstaganden i vad gäller den långt senare tillkomna sträckan mellan *Roslags Näsby* och *Åkersberga*.

Postinspektör *Wilhelm Ljungh* skrev den 18 oktober 1899 till poststyrelsen att han under hand hade "inhämtat, att den under byggnad varande järnvägslinjen *Näsby—Åkersberga* kommer mot slutet av innevarande år att upplåtas för allmän trafik, och då samtidigt torde böra anordnas poststationer vid järnvägens trafikstationer *Näsby, Rydbo* och *Åkersberga* att förestås av vederbörande järnvägsstationsföreståndare, får jag vördsammast hemställa om uppdrag för postdirektionen i Stockholm att snarast uppsäga gällande kontrakt om handhavandet av nuvarande poststationerna i *Näsby, Rydbo* och *Åkersberga*".

Det önskade uppdraget fick *Ljungh* genom poststyrelsens beslut den 20 oktober. Redan den 3 november sände han till poststyrelsen bevis om uppsägning av de tre berörda föreståndarna för lantpoststationerna. Föreståndaren i *Näsby*, *O F Sundberg* hade invändningar, varom berättas i det särskilda avsnittet om *Näsby*. Komplikationer blev det även i *Rydbo* och *Åkersberga*.

Sedan postinspektören i en remiss från poststyrelsen den 4 november hade anmodats utreda och lämna förslag om hur postanordningarna skulle omorganiseras med anledning av järnvägens tillkomst, tog han kontakt med järnvägsbolaget i fråga om den lokala postservicen och fick det svar, som återges i reproduktion på nästa sida. I övriga detaljer blev det tät kommunikation mellan postinspektionen och järnvägsbolaget. Det visade sig som vanligt att man varit väl optimistisk när man trodde att järnvägen skulle öppnas för allmän trafik före sekelskiftet.

Ink. Postinsp. SK. D. 25 NOV. 99

Dnr. 3667

Stockholm den 24 November 1899.

6

STOCKHOLM—RIMBO JERNVÄG
TRAFIKCHEFEN
STOCKHOLM.

Telegramadress: Rimbobanan

Rikstelefon 1134. Allm. Telefon 5548.

Till

Postinspektören i Mellera Distriktet

Stockholm

Med anledning af Eder skrifvelse, Dnr 3667, får jag
äran meddela,
att Styrelsen för Stockholm-Rimbo järnväg kommer
att tillförbinda stationer i Östana å li
nien Näsby-Åkersberga och mot ersättning
sköta vid resp. järnvägsstation anordnad post-
station.

Stockholm som öppnas
Af Th. Thulin &
Trafikchef.

Den 10 januari 1900 kunde postinspektören efter samråd med postdirektören i Stockholm avge ett nära åtta sidor långt yttrande och förslag om hur postföringen skulle ordnas på den nya järnvägen och vilka ändringar som kunde vidtas av dittillsvarande postföringar. Detta gick bl a ut på att post skulle sändas med järnvägen "i postiljonskupé, upptagande en golvyta ej överstigande 4 kvadratmeter" med tågen som gick från Åkersberga kl 16.15 och från Stockholm kl 18.15. Utöver samtidig indragning av lantpoststationerna i Näsby, Rydbo och Åkersberg föreslogs indragning av postföring på linjen Täby-Rydbo-Vaxholm och sträckan Brottby-Åkersberga av linjen Vallentuna-Åkersberga samt linjedelen Östana-Bergshamra.

7

På grund av de klausuler som fanns i kontrakten med berörda postförare kunde vid tågstarten utan föregående uppsägning vissa kontrakt upphöra, nämligen

det med hemmansägaren Karl Axel Jansson i Hammarby om postföring vintertid fyra dagar i veckan på linjen Norrtälje - Bergshamra - Östana, det med handlanden Per Larsson i Boda, Roslagskulla om lantbrevbäring tre gånger i veckan på linjen Östana - Åsätra samt

de av postkontoret i Stockholm slutna kontrakten om postföring på linjerna Täby - Rydbo - Vaxholm och Vallentuna - Åkersberga, d v s

det med arrendatorn J E Eriksson i Täby om postföring sex gånger i veckan under vintermånaderna mellan Täby och Vaxholm,

det med kronofjärdingsmannen K E Molin i Rydbo om postföring mellan Rydbo och Täby poststationer fyra gånger i veckan under den tid av året, då postföringen på linjen Täby-Rydbo-Vaxholm var inställd samt

det med arrendatorn J August Jansson i Åsta i Angarns socken om postföring fyra gånger i veckan under vintermånaderna mellan Vallentuna och Åkersberga.

Vissa nya landsvägsposter skulle inrättas, varför postinspektören föreslog att åt postdirektören i Stockholm skulle uppdras att infordra anbud och upprätta förslagskontrakt om

postföring mellan Rydbo och Vaxholm med häst och vagn sex dagar i veckan under den del av året, då ångbåtspostföringen mellan Stockholm och Vaxholm var inställd,

postföring mellan Vallentuna och Brottby vintertiden med häst och vagn fyra dagar i veckan och under seglationstiden lantbrevbäring två dagar i veckan.

Det var nogt att varje chef skötte sitt eget revir, så att säga, och postinspektören hade redan infortrat anbud från egna entreprenörer och upprättat förslagskontrakt, grundade på anbuden. För poststyrelsens godkännande bifogade han därför kontrakt

med arrendatorn J Larsson i Skånsta om postföring mellan Åkersberga och Östana avseende ersättning med 5 kr för varje färd fram och åter,

med gårdsägaren Karl Axel Jansson i Norrtälje om postföring mellan Norrtälje och Bergshamra avseende ersättning med kr 3:50 för varje tur fram och åter.

Dessutom föreslog postinspektören att avtal skulle få träffas med poststationsföreståndarna i Näsby, Rydbo och Åkersberga om att (trots skedd uppsägning, gällande med januari månads utgång) fortsätta att sköta poststationerna intill den dag då järnvägslinjen skulle öppnas för allmän trafik. Han tillade: "Så snart dagen för Södra Roslags Kustbanas öppnande för allmän trafik blivit definitivt bestämd samt fullständig tidtabell för ovan angivna bantåg erhållits, skall jag därom till Kungl. Styrelsen ingiva värdsam anmälan".

Det visade sig att de uppsagda poststationsföreståndarna inte var helt nöjda med att fortsätta under den mellanperiod efter den 1 februari som var aktuell. Om detta nämns mera under respektive avsnitt för var och en av stationerna längre fram i denna skrift.

Postdirektören sände å sin sida till poststyrelsen förslagskontrakt avseende bl a postföringen mellan Vallentuna och Brottby. Det hade tecknats med den minstbjudande, arrendatorn J August Jansson i Åsta, som därmed fick annan

Stocksund

1886-01-01--

Som framgått av inledningsavsnittet öppnades järnvägen mellan Stockholm och Rimbo för allmän trafik den 21 december 1885. Förhandlingarna med järnvägsbolaget hade inte omfattat att trafikbefälet i Stocksund skulle svara för postservice. Jag har inte funnit några grundhandlingar till orsaken men däremot att en poststation inrättades vid järnvägen från det nya årets ingång.

Stockholm—Rimbo.

(C. D.)

(Från den 1 januari 1886.)

LIX. N:r 2.	Brl. N:r 4.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
10,40	3,40	<i>Stockholm</i>	7,56	10,18
11,10	—	<i>Stocksund</i>	7,30	—
11,19	4,17	<i>Djursholm</i>	7,22	9,45
11,52	4,43	<i>Täby</i>	6,49	9,15
12,16	5,1	<i>Vallentuna</i>	6,31	9,0
12,40	5,20	<i>Lindholmen</i>	6,4	8,37
1,3	5,36	<i>Frösunda</i>	5,44	8,20
1,34	6,1	<i>Kårsta</i>	5,16	7,58
2,6	6,25	<i>Rö</i>	4,41	7,30
2,20	6,37	<i>Rimbo</i>	4,20	7,15
			N:r 1. LIX.	N:r 3. Brl.

Denna posttidtabell kan jämföras med den som återges på sid 1. Här har den kompletterats med Stocksund bara elva dagar efter den första tidtabellen. Beslutet om att en järnvägspoststation skulle öppnas där fattades i sista stund.

Bland de första järnvägsmännen som fick ta ansvar för postservice i Stocksund fanns Anders Gustaf Wallerstedt, som flyttade till Frösunda i november 1897 och då följdes i Stocksund av J G Jansson.

Utvecklingen gick starkt och post och järnväg kunde inte vara förenade mer än knappt 30 år. Med 1915 års ingång skildes de åt och bokbindaren Johan Peter Nilsson blev föreståndare för poststationen. Han hade sedan oktober 1911 varit föreståndare för poststationen i Hagalund.

I Stocksund avlöstes han redan i februari 1917 av fröken Gerda Sofia Nilsson, som åtta månader senare ersattes av fröken Julia Zaid Wiborg med tidigare erfarenhet av postarbetet i Spånga.

Poststationens trafikciffrer blev så höga att de motiverade dess utbyte mot en postexpedition den 1 juli 1923, vars verksamhet faller helt utanför ämnet i denna skrift.

1885-12-21--

Djursholm

En poststation hade inrättats i Danderyd i samband med att ansvaret för kronobrevbäringen överfördes till postverket med 1875 års ingång. Dess förste föreståndare Gustaf Jansson fick 200 kr i årsarvode för sitt bestyr med posten. Han efterträddes genom poststyrelsens beslut den 23 oktober 1876 av arrendatorn A L Abcademe, som emellertid fick uppleva poststationens indragning redan med mars månads utgång 1879 på grund av införande av lantbrevbäring. Det var en dålig lösning och efter protester lyckades man få poststationen återinrättad redan från den 1 december samma år.

Den drogs in på nytt vid tågstarten, eller om man så vill, den flyttades till järnvägsstationen med namnet Djursholm den 21 december 1885. Där fick stinsen Johan Enequist ansvar för postgöromålen men efter mindre än tolv år hade verksamheten ökat så mycket, att post och järnväg måste skiljas åt.

Från den 1 oktober 1897 hade järnvägens folk sålunda inte något med den lokala poströrelsen att göra. Fröken Ida Emilia Hvitfeldt blev föreståndare men efter mindre än tre år beslöt regeringen den 4 maj 1900 att ett förvaltningspostkontor skulle inrättas i Djursholm. Beslutet genomfördes vid det följande halvårsskiftet och den då 50 år gamle postexpeditören Jacob Lorens Strömblad blev den förste i den långa raden av postmästare i Djursholm. Hans underlydande område omfattade till en början poststationerna i Danderyd, Ekskogen, Frösunda, Gottröra, Kårsta, Lindholmen, Närtuna, Näsby, Rydbo, Rö, Skepptuna, Stocksund, Täby och Vallentuna samt lantbrevbäringslinjerna Kårsta-Gottröra och Vallentuna-Hassla.

1875-01-01--1879-03-31
1879-12-01--1885-12-20

Danderyd

Förhållandet mellan de båda postanstalter som hade namnen Djursholm och Danderyd är mycket komplicerat. De hembygdsfilatelister som forskat i Postens centralarkiv torde vara dem som bäst kan reda ut begreppen. Jag har tyvärr inte tillgång till något sådant material och mina sparsamma anteckningar ger inget svar på frågorna kring detta mysterium. Min tolkning, som jag gärna ser kommenterad av läsarna, går ut på att sedan det ursprungliga Danderyd dragits in och en järnvägspoststation i stället öppnats med namnet Djursholm den 21 december 1885, var namnet borta från postanstaltsförteckningen tills en nyinrättad järnvägsstation med namnet Danderyd öppnades. Som föreståndare för denna finner vi i juli 1895 järnvägens stationsföreståndare E W Ljungh, följt av J August Sundelius den 1 april 1901. Han fick uppleva att poststationens namn ändrades till Djursholms Danderyd med oktober månads ingång 1915. Efter skilsmässan från järnvägen kan vi i denna skrift lämna den fortsatta komplicerade historien för Danderyd åt sitt öde.

1896-12-01--
Namn Roslags Näsby 1916-06-01--1938-04-30
Därefter namn Enebyberg, Roslags Näsby och Täby 2
utan samband med järnvägen

Näsby

Det fanns inte någon poststation i Näsby, när järnvägen mellan Stockholm och Rimbo öppnades för allmän trafik. Där uppstod en järnvägsknut i och med att sidobanan till Åkersberga byggdes och en station hölls tillgänglig för resande på huvudbanan. En lantpoststation inrättades i Näsby dessförinnan, redan den 1 december 1896. Handlanden O F Sundberg blev föreståndare och fick i ett senare kontrakt, då hans årsarvode höjdes från 180 till 240 kr, inarbetat en passus som innebar att han skulle "besörja därstädes förekommande järnvägstransporter". Detta speglades bl a i den nedan återgivna posttidtabell som började tillämpas den 18 december 1898, då sträckan mellan Rimbo och Häverösund togs i bruk för allmän trafik. I den återges ortnamnet *Näsby* med mindre stil och med en asterisk anges att posten mellan järnvägs- och poststationen transporteras med särskilt bud.

Stockholm—Rimbo—Häverösund.

(Från den 18 december 1898.)

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

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

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

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

Men Sundberg kunde inte känna sig trygg. Som framgår av texten på sid 5 i inledningsavsnittet blev han och hans kolleger i Rydbo och Åkersberga uppsagda i god tid innan järnvägen till Åkersberga kunde börja användas. I ett brev till poststyrelsen den 3 november 1899 sände postdirektören i Stockholm bevis beträffande O F Sundberg i Näsby, A Wahroth i Rydbo och J O Sandell i Åkersberga om att deras kontrakt "blivit till upphörande efter tre månader uppsagda".

Samma dag som Sundberg undertecknade ovan angivna bevis skrev han det brev som återges förminskat nedan i faksimil.

*Med anledning af en under N^o 2622.1
från H^{er} Postdirektören i Stockholm, mig
tusenst skrifvelse, angående uppsägning
af min befattning såsom föreståndare
för poststationen, jemte besörjandet af
förekommande posttransporter för Näsby
poststation, för hvilket meddelas att,
den lokal jag upplät till två kontor för
posten är centralt belägen invid stora
landsvägen, att jag ställer skän stationen
till samhällets behöfvel och utan an-
märkning från Kong. Generalpoststyrelsen.
På grund häraf får jag höfvent anskålla
att, fortfarande få belåna befattning
gen såsom föreståndare för poststationen
i Näsby.
Näsby den 25 Okt. 1899
O. F. Sundberg*

Till detta togs ingen hänsyn, men det skulle ändå visa sig att Sundberg fick behålla sin befattning ännu en tid, dock inte riktigt fram till tågstarten. Men det blev flera komplikationer. Uppsägningen skulle gälla med tre månaders varsel, dvs från den 1 februari 1900. Den 10 januari skrev postinspektionen till poststyrelsen att "då järnvägslinjen Näsby-Åkersberga icke torde komma att öppnas för allmän trafik förr än längre fram på året, hemställer jag vördsammast om uppdrag för postdirektören i Stockholm att med nuvarande poststationsföreståndarna i Näsby, Rydbo och Åkersberg träffa avtal om de resp poststationernas fortsatta skötande från den tid, med dem avslutade kontrakt upphöra att gälla, tillsvidare intill den dag, som postföring igångsättes å nämnda järnvägslinje". (Poststationens namn skrevs Åkersberg tills den blev förenad med järnvägen).

Sundberg svarade i ett brev den 15 januari 1900, att han sagt upp ett av sina biträden och därför inte kunde ha hand om bestyret med poststationen på oförändrade villkor, men han tillade:

"Om Kungl. Generalpoststyrelsen vill lämna en liten ersättning av 5 kr i månaden utöver de nuvarande 20 kr, skall jag fortfarande handhava ifrågasvarande bestyr; för att hinna ordna med mitt biträde torde svar snarast möjligt ingå".

Denna höjning godkändes av poststyrelsen, liksom också av de båda kollegerna i Rydbo och Åkersberg begärda höjningar. I ett brev till poststyrelsen den 8 mars 1901 anmälde postinspektören bl a följande:

Enligt mig den 5 dennes tillhandakommen skrivelse från trafikchefen vid Stockholm-Rimbo järnväg har från innevarande års början för allmän trafik öppnats den vid sagde järnväg belägna trafikstationen Näsby, vilken förestås av därtill antagen stationsmästare, som av järnvägens styrelse tillförbundits att jämväl sköta en blivande poststation å platsen".

Denna uppgift kan synas tidsmässigt strida mot vad man kan utläsa vid en blick på tidtabellen på sid 12, där Näsby anges som järnvägsstation i noten nedtill. Beteckningen järnvägsstation kan måhända ha varit överdriven, men klart är att tågen gjorde uppehåll i Näsby länge innan 1901 års början, som i citatet anges som datum för "öppnande för allmän trafik". Postpersonal på tåget lämnade troligtvis ut posten till poststationsföreståndare Sundbergs bud som måste passa tåget vid i tidtabellen angivna tidpunkter.

Avsikten med postinspektörens delvis citerade brev den 8 mars var att hemställa om poststyrelsens beslut att lantpoststationen i Näsby skulle dras in med mars månads utgång 1901 och att en järnvägsstation i stället skulle öppnas. Därom beslöt poststyrelsen den 12 mars, något som med brev samma dag delgavs postinspektionen och postmästaren i Djursholm. Den sistnämnde hade poststationen i Näsby inom sitt förvaltningsområde.

Sundberg fick sålunda frånträda sin befattning tidigare än kollegerna i Rydbo och Åkersberg. Stationsföreståndaren Thure Lundqvist fick från den 1 april 1901 ansvara också för postservice i Näsby. Han var med om att poststationen fick prefixet **Roslags** från den 1 juni 1916 (dianenummer 1 b 179/16). Efter skilsmässa från järnvägen ändrades poststationens namn till Enebyberg från den 1 maj 1938 och höjdes till postexpedition den 1 mars 1948. 1990-talets ibland svårförståeliga förändringar har medfört dess namnändring till Täby 2. Som utan intresse för järnvägen lämnar jag den därmed därhän.

1875-01-01--
Namn Täby 6 1962-06-01--

Täby

I ett brev den 30 november 1874 meddelade poststyrelsen beslut till länsstyrelsen i Stockholm om godkännande av kontrakt med entreprenörer för "de postanstalter och postgångar, vilkas inrättande vore erforderligt i följd av kronobrevbäringens upphörande". Inom första fögderiet rörde det sig om tolv nya poststationer, nämligen i Lidingö, Danderyd (Stocksund), Täby (Ensta), Östra Ryd, Vallentuna (Åbyholm), Angarn, Bromma, Järfälla, Svartsjö, Ekerö, Munsö och Adelsö.

Till föreståndare för poststationen med namnet Täby antogs skolläraren C J Clefberg med 200 kr i årsarvode. Han skrev den 7 oktober 1875 till poststyrelsen och begärde höjning av detta till 250 kr och åberopade bl a nattjänst för att kunna expediera vissa ankommande och avgående landsvägsposter under nattid. Han hade samtidigt ansökt om förflyttning av poststationen från Ensta gästgivaregård till sin bostad i Täby skolhus. Vid remissbehandlingen tillstyrkte postdirektör Pontus Winroth i Stockholm bifall till båda äskandena i sitt svar den 16 oktober.

Poststyrelsen rådgjorde med länsstyrelsen, som lät kronofogde P Hellhoff uttala sig. På dennes förslag beslöt poststyrelsen att Clefberg skulle få sitt arvode höjt med 50 kronor under första halvåret 1876. Däremot genomfördes inte någon flyttning till skolhuset. I stället övertog gästgivaren Anders Andersson poststationen och fick arvodet sänkt till 150 kr om året. Detta berodde på att poststationen redan var föreslagen till indragning men bedömdes få vara kvar, förutsatt att dess omkostnader sänktes. Till beslutet bidrog troligen också det faktum, att poststationen under sommartid var utgångspunkt för postföringen till dåvarande Rydboholms poststation, något som framgår av nedan återgivna postföringstidtabell i ett av poststyrelsens cirkulärbihang år 1876

	komst, kl.	gång, kl.		Mil.		An- komst, kl.	Af- gång, kl.		
					Täby—Rydboholm.				
					(Sommar.)				
					(Gångpost.)				
M. Th.	—	4,0	f. m.		Täby poststation (Ensta)	T. F.	8,30	—	e. m.
M. Th.	6,30	—	f. m.	1,0	Rydboholms poststation	T. F.	—	6,0	e. m.

Bakgrunden till att poststationen i Täby föreslogs till indragning var poststyrelsens besparingscirkulär i september 1875. Där påbjöds 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 Täby. Där hade utgifterna överstigit inkomsterna med 48 kronor 78 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 tjänstgöring 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 återopade poststationerna som sålunda borde sparas enligt postdirektörens uppfattning var 16 stycken, d v s mer än hälften av de olönsamma. Bland dessa 16 fanns inte poststationen i Täby, om vilken postdirektören skrev att den borde "kunna för vederbörande tjänstemän ersättas genom lösväska, medföljande den å linjen Stockholm-Norrtelje gående post".

Att poststyrelsen ändå inte gick på denna linje kan tillskrivas det faktum att poststationen i Täby kunde bibehållas vid Ensta gästgivaregård mot ett till 150 kr sänkt årsarvode. När en ny omorganisation planerades i anslutning till frågan om lantbrevbäring, visade upptagen statistik, att frimärksuppbörden under 1878 varit 250 kr i Täby, något som bidrog till att någon indragning inte fördes på tal den gången.

Däremot blev det indragning av lantpoststationen på grund av järnvägens tillkomst. Den 21 december 1885 flyttades poststationen till järnvägsstationen och järnvägsbefälet fick ta ansvar för postgöromålen. I juli 1895 var detta Carl Edvard Almqvist. Hans årsarvode för bestyret med postärendena var efter 1903 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer 360 kr men steg efter 1906 års reglering till 420 kr. Som en följd av 1914 års reglering tillkom 240 kr i biträdesarvode.

Efter skilsmässa från järnvägen utvecklades poststationen fortsatt positivt och blev höjd till postexpedition den 1 oktober 1951 samt namnändrad till Täby 6 den 1 juni 1962 (belägen i Täby kyrkby). Med posttiteln stationsmästare blev Ulla Maria Wiege chef, efterträdd av Nils Einar Sönnergren från den 1 december 1959.

Sedan dess har åtskilliga postanstalter, kallade Täby med tilläggssiffra tillkommit på grund av postverkets strävan att minska antalet adressenheter, nämligen Täby 1 i Täby centrum, Täby 2 i Roslags Näsby, Täby 3 i Näsbypark, Täby 4 i Hågernäs, och Täby 5 i Gribbylund. De har inte haft något med järnvägen att göra.

Arrangemang: Återinvigning av Roslags Näsby Centrum, Täby.

Arrangör: Roslags Näsby Företagarförening.

Motiv: Jarlabanke staty utanför kommunalhuset i Roslags Näsby.

Adress: Postkontoret, Minnespoststämpel

»Återinvigningen», 183 02 TÄBY.



1875-07-01--1877-03-31
1885-12-21--

Vallentuna

Enligt poststyrelsens brev till länsstyrelsen i Stockholm den 30 november 1874 skulle en poststation inrättas i Åbyholm med namnet Vallentuna vid 1875 års ingång. Till föreståndare antogs Jacob Jacobsson med 200 kr i årsarvode. Poststationen togs emellertid enligt ett kontrakt den 25 mars 1875 över av organisten Carl Wilhelm Hellström med oförändrat arvode.

När denne avled i oktober 1876, förordnades sonen, seminarieläroaren Simon Wilhelm till poststationsföreståndare. Han hade under faderns sjukdom visat sig kunna sköta poststationen till allmän belåtenhet.

Formellt kunde sonen dock inte anställas som poststationsföreståndare, eftersom han inte hade uppnått myndig ålder. Postinspektören i centrala distriktet, då Pehr Christian Bergman, reste personligen till Vallentuna "för att få annor person för befattningen".

Resultatet blev att skolläraren Oscar Leonard Lundgren anställdes. Samtidigt pågick den i föregående avsnitt om Täby omnämnda undersökningen över hela landet om poststationernas lönsamhet. Därvid visade det sig, att poststationen i Vallentuna inte var tillräckligt bärkraftig. Efter samråd med länsstyrelsen beslöt poststyrelsen att poststationen skulle dras in med utgången av mars 1877. Ersättningen blev en postväska från Väsby, som expedierades på den alltiämt fungerande postföringslinjen mellan Väsby och Angarn.

En lantbrevbärare med utgång från Väsby tog över servicen ett år senare, när lantbrevbäring hade introducerats i stort sett över hela landet. Denne gick med posten två gånger i veckan på den drygt 15 kilometer långa sträckan och betjänade på vägen fjärdingsmannen i Näle och länsmannen i Hassla, innan han lämnade Vallentuna sockens post till ett kommunombud vid Vallentuna kyrka.

Poststationen i Vallentuna skulle emellertid återuppstå, när järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 21 december 1885. Bland de järnvägsmän som fick ta ansvar för postservicen fanns från april 1894 stationsmästaren Kristian Adolf Falck och från april 1908 Johan Henric Carl Offermann. Den sistnämnde hade dessförinnan varit föreståndare för järnvägspoststationen i Lindholmen.

Efter skilsmässa från järnvägen fortsatte den positiva utvecklingen för poststationen, som höjdes till postexpedition den 1 april 1950. Bland dess föreståndare med den säregna posttiteln stationsmästare fanns John Gustav Norberg, som hade blivit poststationsföreståndare den 1 maj 1938. Efter vår tids omvälvande förändringar finns ett postkontor i Vallentuna, vars chef postmästare Britt-Marie Glad har ansvar för service till drygt 9400 hushåll, inklusive dem med postadress Brotby.

1885-12-21--1966-06-30

Lindholmen

Liksom vid de andra fullständiga trafikstationerna utmed järnvägen öppnades också i Lindholmen en poststation vid tågstarten den 21 december 1885. I oktober 1895 finner vi stationsmästaren Johan Fredrik Eriksson som ansvarig för postärendena, följd i september 1901 av Johan Henric Carl Offermann och i maj 1908 av Karl Oscar Fredrik Nordahl. Poststationens saga var all vid halvårsskiftet 1966.

1875-01-01--1879-09-30
1885-12-21--1968-04-30

Frösunda

Inom Stockholms läns andra fögderi öppnades med 1875 års ingång elva poststationer till följd av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. Bland dessa fanns poststationen i Frösunda, där organisten L E Sundell antogs till föreståndare med 200 kr i årsarvode. Han fick uppleva för sin del en negativ följd av att lantbrevbäring infördes. Denna nyhet ledde nämligen till att hans poststation drogs in med september månads utgång 1879.

Järnvägens tillkomst medförde att en poststation öppnades i stationshuset den 21 december 1885 med Carl Johan Hjalmar Sundström som ansvarig för postärendena. Efter hans död den 4 oktober 1897 tog kontorsskrivaren C M Rörström på sig detta ansvar tills Anders Gustaf Wallerstedt kunde tillsättas från följande månads början. Hans årsarvode för själva postsysslan var då 600 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 360 kr. Detta anslag höjdes efter 1914 års allmänna reglering till 540 kr.

Poststationen avvecklades med april månads utgång 1968. Det var 47 poststationer som drogs in då som ett förskott till många flera indragningar som följde den 12 maj 1868, då postverket gick över till en ny transport- och sorteringsorganisation. Den dagen drogs över 70 poststationer in.

1887-06-01--1961-05-31

Ekskogen

Postnätet kompletterades den 1 juni 1887 med en järnvägspoststation i Ekskogen den 1 juni 1887. Då fick järnvägens stationsmästare Gustaf Wahlin börja ta ansvar för både post- och järnvägsgöromål. Han följdes i december 1898 av Karl Oscar Fredrik Nordahl, vilken avlöstes i oktober 1910 av Carl Petter Andersson. Poststationen avvecklades med maj månads utgång 1961.

1875-01-01--1879-09-30
1885-12-21--1970-12-31--

Kårsta

Vi har i det föregående sett hur flera av de poststationer, som öppnades när järnvägen togs i bruk för allmän trafik, hade funnits under någon period tidigare. Så var t ex fallet med poststationerna i Danderyd, Frösunda och Vallentuna och så var fallet även med poststationen i Kårsta. Den hade funnits i närmare fem år, när den ersattes med lantbrevbäring vid oktober månads ingång 1879.

Den hade liksom de nyssnämnda inrättats i samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Stockholms län vid 1875 års ingång. Till föreståndare antogs då länsmannen Reinhold Cederberg med 250 kr i årsarvode. Det var ett snäpp högre än arvudet till flertalet av de elva nya poststationerna inom andra fögderiet vid det tillfället, av vilka fyra fick 250 kr, fem fick 200 kr och två fick nöja sig med 150 kr.

Cederberg efterträddes enligt poststyrelsens beslut den 18 mars 1876 av Henrik Germund Blumenberg med oförändrat årsarvode. Det var han som måste finna sig i indragning av poststationen den 30 september 1879. Den ersattes med lantbrevbäring från Gottröra.

När järnvägen öppnades för allmän trafik den 21 december 1885, öppnades en poststation i Kårsta stationshus. Bland dess tidiga föreståndare fanns Anders Hållén och från december 1898 Carl Johan Gustafsson.

Efter avveckling av samarbetet med järnvägen blev poststationen indragen med 1971 års ingång. Som en övergångsersättning inrättades ett postombud, vars post expedierades över Vallentuna till och med oktober 1975. Därefter organiserades postombudet som ett s k postställe. Med ny terminologi kallades det för postkontor från 1986 års ingång. Såsom olönsamt drogs detta in den 31 maj 1991, men en viss servicenivå behölls i form av s k Närpost enligt ett entreprenadavtal.

1875-01-01--1970-09-30

Rö

Inom Stockholms läns fjärde fögderi inrättades vid 1875 års ingång 14 nya poststationer, nämligen i Rimbo, Fasterna, Rö, Skederid, Estuna, Malsta, Lohärad, Roslagsbro, Vätö, Söderbykarl, Vaddö, Häverö, Singö och Björkö. Några av dem finns kvar än i dag, om än i väsentligt ändrad status eller på annan plats än den ursprungliga. Andra drogs in förhållandevis tidigt.

Kvar fanns postnamnet Rö ända till ett stycke in på år 1970. Efter skilsmässan från järnvägen var med början den 1 november 1959 under lång tid Anna Matilda Karlsson poststationsföreståndare.

Poststationen hade således kunnat överleva såväl 1875 års besparingskampanj som 1879 års indragningssvåg vilken på grund av att lantbrevbäring då ansågs kunna ersätta så många poststationer, men inte den i Rö.

Till föreståndare för poststationen i Rö utsågs enligt ett av poststyrelsen den 30 november 1874 godkänt kontrakt skollärarynna Linnéa Andersson med 200 kr i årsarvode. Hon följdes i februari 1878 av komminister J A Hallin tills skollärarynna Carl Sandqvist tog över befattningen. Troligen var det han som fick uppleva räsläggarnas arbete och även ta emot det brev från postinspektionen vilket "befriade" honom från uppdraget som poststationsföreståndare.

Vid den järnvägspoststation som från tågstarten den 21 december 1885 blev poststationens hemvist ansvarade från samma dag stationsmästaren Theodor Nikolaus Hammarström för både post- och järnvägsgöromål. Han följdes i december 1898 av Anders Hållén, som fick förflyttning till Knutby med 1913 års ingång. Under en månad därefter ansvarade stationskarlen G L Carlén för verksamheten (diarienummer 1 b 2113/13) och från februari 1913 var stationsföreståndaren Gustaf Wahlin ansvarig i Rö. Han hade tidigare bl a haft motsvarande uppgift i Ekskogen (1887-1898). Thure Edvard Larsson tog över i augusti 1917. Poststationen avvecklades med september månads utgång 1970.

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. Det var en av de 14 nya poststationerna inom fjärde fögderiet, nämnda i avsnittet om Rö, nedtill på föregående sida.

Vid prövning om poststationen fick behållas även efter att lantbrevbäring infördes, befanns det att frimärksuppbörden varit 450 kr under år 1878, medan kostnaderna för poststationen kvarstod vid föreståndarens arvode, 250 kr. Marginalen var tillräckligt stor för att inte alls ifrågasätta någon indragning.

När den från Uppsala år 1876 öppnade järnvägen till Länna förlängdes till Norrtälje, gick det den 23 oktober 1884 på samma sätt som det ett drygt år senare skulle gå för t ex poststationerna i Täby och Rö. Lantpoststationsföreståndaren fick avstå från sin befattning och en poststation öppnades i stället i stationshuset.

Rimbo blev en järnvägsknut genom tillkomsten den 21 december 1885 av den bana som behandlas i denna skrift. En ny posttidtabell utfärdades att gälla från detta datum, nämligen den som återges på nästa sida.

Bland de ansvariga järnvägsmännen i Rimbo fanns stationsinspektör Carl Frithiof Lundgren, som förutom arvodet för postsyslan, 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. Järnvägsstationens karaktär av knutpunkt förstärktes med tillkomsten av Rimbo-Sunds järnväg i december 1898 (posthistorisk skriftserie 296).

Jernvägsposter:

73.

Uppsala—Lenna station—Norrtälje.

(C. D.)

(Från den 21 december 1885.)

Plk. N:r 3. Dagligen.	1) Fk. Brl. N:r 5. Dagligen.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
11,45	6,5	<i>Uppsala</i>	8,12	2,34	
12,18	6,41	<i>Bärby</i>	7,37	2,4	
12,55	7,24	<i>Lenna station</i>	7,0	1,32	
1,12	7,40	1) Fk. Brl. N:r 1. <i>Almunge</i>	6,38	1,15	
1,31	8,1	Dagligen. <i>Faringe</i>	6,16	12,53	
Brl. 2,0	8,22	6,0 <i>Knutby</i>	5,50	12,29	8,2
Dagligen. 2,30		6,32 <i>Rånäs</i>	Dagligen	11,53	7,34
7,0	2,55	6,59 <i>Rimbo</i>	N:r 2.	11,27	7,8
7,25	3,19	7,25 <i>Finsta</i>	1) Fk. Brl.	11,0	6,41
8,2	3,56	8,2 <i>Norrtälje</i>		10,20	6,0
			Dagligen. N:r 4.	Dagligen. N:r 6.	Sökned Brl.
			Plk.	1) Fk. Brl.	

1) Karterad post befordras med tågen n:r 5 och 2 endast mellan postanstalterna i Uppsala och Knutby samt med tågen n:r 1 och 6 mellan postanstalterna i Knutby, Rimbo och Norrtälje.

Carl Frithiof Lundgren avgick från sin befattning som stationsinspektör den 30 september 1911. Efter en tids vakans tillsattes med 1912 års ingång stationsinspektör Bror Axel Morin, då på sitt 32:a levnadsår. Trafiken ökade i så hög grad att det inte gick att förena post- och järnvägsgöromål 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 nytta av befattningens statushöjning. Hon blev utnämnd till "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.

Vi har med Rimbo nått den nordliga punkten av den järnväg som fyller huvuddelen av denna skrift. De återstående sidorna ägnas åt sidobanan från Näsby. Den har tidigare berörts dels i inledningsavsnittet och i vad gäller förhållandena i Näsby också med ett särskilt avsnitt (sid 12-14). I tur och ordning berörs från och med nästa sida Rydbo, Åkers Runö, Åkersberg och Österskär.

Namn Östra Ryd 1875-01-01-1875-12-31
 Namn Rydboholm 1876-01-01--1880-08-31
 Namn Rydbo 1880-09-01--1966-04-30

Rydbo(holm)

På vår tänkta färd med tåget återvänder vi nu till (Roslags) Näsby för att därifrån göra den lilla östliga avstickaren mot Åkersberg(a). Efter en anhalt med namnet Åkerby, som inte hade någon postanstalt kommer vi till Rydbo. I järnvägsstationens närhet öppnades med 1875 års ingång en poststation med socknens namn Östra Ryd. Det var en av de tolv som kom till inom Stockholms läns första fögderi på grund av poststyrelsens beslut efter genomgång av landskansliets förslag den 20 augusti och den 22 september 1874 "rörande de postanstalter och postgångar, vilkas inrättande vore erforderligt i följd av kronobrevbäringens upphörande".

Enligt detta skulle inom länets första fögderi en poststation öppnas i Östra Ryd med organisten A Wahlroth som föreståndare. Hans årsarvode blev 150 kronor. Posten befordrades till en början mellan Ryds och Täby poststationer på Wahlroths ansvar. För denna del av postarbetet fick han en krona per postförd mil.

Förmodligen var det redan vid starten torparen Adolf Nilsson i Grindstugan som fullgjorde postföringen såsom "underentreprenör" åt Wahlroth. Kontraktet överfördes på Adolf Nilsson från och med februari 1875.

Med 1876 års ingång fick Wahlroth byta datumstämpel. I poststyrelsens cirkulär den 22 november 1875 meddelades detta på följande sätt:

"För att förekomma förväxling mellan postanstalter med likjudande namn, komma från och med nästinstundande års början namnen å nedan upptagne poststationer att förändras på följande sätt, nämligen:

inom Stockholms län:

Björkö till Arholma och

Östra Ryd till Rydboholm;"

Poststationen Östra Ryd i Östergötland, inrättad samtidigt med Östra Ryd i Uppland, fick däremot behålla sitt namn. Men namnet Rydboholm blev inte heller så långvarigt för Upplands del. Den 1 september 1880 ändrades det till Rydbo, detta beroende på att en förenad post- och järnvägsstation med namnet Rydboholm öppnades vid järnvägslinjen Varberg-Borås. Wahlroth fick alltså byta datumstämpel ännu en gång, men namnet Rydbo fanns kvar på poststationen, när den flyttades till järnvägsstationen den 10 september 1901 och stationsförmannen Vilhelm Alfred Söderberg fick ta över ansvaret för posten.

Det hade emellertid varit bud efter poststationen redan innan den bytte namn från Rydboholm till Rydbo. Poststyrelsen skrev den 8 april 1878 till landshövdingen i Stockholms län och föreslog indragning av 29 poststationer i anslutning till att lantbrevbäring skulle inrättas. Det var en stor skörd, för antalet "prövade" poststationer vid det tillfället var 34. De fem stationer som borde "räddas" från indragning enligt poststyrelsens uppfattning då var Ekerö, Fasterna, Rimbo, Skederid och Svartsjö.

Vid remissbehandlingen av ärendet hade chefen för Stockholms postkontor som hade ett stort antal underlydande poststationer, uppgett att ytterligare 16 poststationer, däribland Rydboholm, borde bibehållas. Skälen för detta var "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 tjänsteärenden begagna sig av desamma och för vilka tjänstemän något annat tillfälle till postutväxling icke kan beredas, därest den av dem för närvarande begagnade poststationen skulle indragas."

Däremot hade Winroth själv vid det tillfället intet emot indragning av poststationerna i Bo, Bromma, Brännkyrka, Danderyd, Ekerö, Fasterna, Ingarö, Järfälla, Munsö och Täby. Hans uppfattning skilde sig delvis från poststyrelsens, något som vi lämnar därhän i detta sammanhang.

Kvar står det faktum att lantpoststationen Rydbo fick "stryka på foten", när Södra Roslags kustbana öppnades för allmän trafik den 10 september 1901. Wahlroth hade med oförändrat arvode ansvarat för poststationens skötsel under mer än ett kvarts sekel, när han den 26 oktober 1900 fick skriva under ett bevis om att han var uppsagd med tre månaders varsel.

När det visade sig att järnvägen inte blev färdig för allmän trafik under den perioden fick postdirektören i Stockholm i uppdrag att förvissa sig om att Wahlroth ville fortsätta att svara för poststationen till tågstarten. Det svar som han då avgav, återges i faksimil på nästa sida. Jag har valt att ta med brevet av flera skäl. Ett är att det på ett överskådligt sätt visar på den tidens normala handläggning av ärenden på beslutande instanser inom posten.

Postdirektören i Stockholm, till vars revir poststationen i Rydbo då hörde, har efter ingånget svar remitterat Wahlroths brev till honom med påskrift i adressmeningen "för uppgivande mot vilket lägsta ersättningsbelopp han må befinnas villig fortfarande tillsvidare ombesörja poststationsföreståndaregöromålen i Rydbo eller för meddelande av förslag å annan lämplig person till övertagande av dessa bestyr".

Svaret gav Wahlroth omgående i ett separat brev med dessa ord:

Avslutande hasgäende till mig återremitterade skrifvelse för
 afgifvande af utlåtande, får jag värdsamt meddela:
 mot en ersättning af 300 kronor för av rånadt av jag villig tillsvida:
 re sköt Rydbo poststationensgöromål,
 annan lämplig (= kompetent) person därtill anser jag vara: kontrakts
 prosten B. G. Blumenberg, inspektoren Ernst A. Andersson, behållaren
 Axel Ricksson, bebyggare Rydboholm, och min datter Agnes Maria Nil-
 helmers Wahlroth.

Odmjukeligen
 A. Wahlroth.

Rydbo den 17 januari 1900. Inkom till Postdirektören i Stockholm
d. 19/1 1900. D. Nr. 1984

Stämman till poststationens föreståndare i Rydbo A.
Wahlroth, för uppskrifvande mot hvilket höjsta befall-
ningsbelopp han vill befinnas vilja fortfarande till-
se vidare ombesörja poststationens föreståndarsämbetet i
Riddaren Rydbo eller för meddelande af förslag af
H. H. Postdirektören C. H. Westman.
Stockholm.

J
anner löpelig person till öfvertagande af denna
bestyr. Stockholm postkontor den 19 januari 1900.
C. H. Westman

Förledning af H. H. Postdirektörens skrifvelse
den 13 dennes med infördradt uttalande, om jag må befinnas
vilja stå afven efter den 25^{te} dennes fortfarande tillse vidare,
inlämna dess anmärkande bestämmes, handhafva poststationen
i Rydbo på aförändrade ersättningsvilkor, för jag afgifva
ett vägnande svar. Lönen är i förhållande till arbetet och
ansöker för ringa, till stöd för hvilket åsikt jag ber på
fråga, att oaktadt stationsgöromålen under verksamhetstiden
på alla områden mångdebiterats, post under de sista 10 à 12
åren expedierats 8 i stället för förut 4 gånger i veckan,
kvarstån dock afläningen vid samma ringa belopp, 150 kr
per år, som bestämdes vid kontraktets ingående för ett fjär-
dedels sekel tillbaka.

Odmjukningen
A. Wahlroth.

Det var en ganska blygsam höjning som Wahlroth begärde, även om det procentuellt sett motsvarade 100% av vad han årligen uppburit under sina 26 år med träget och troget arbete i postverkets tjänst. Poststyrelsen kunde väl knappast heller göra annat än vid föredragning den 13 februari 1900 godkänna, att han skulle få 25 kronor per månad som föreståndare för lantpoststationen under den tid som man måste invänta att järnvägen kunde öppnas för allmän trafik.

Denna period blev ganska lång, eftersom detta datum inträffade den 10 september 1901. I Postens handlingar har jag inte funnit någon anteckning om det missöde som inträffade under mellantiden genom att järnvägsbanken vid Täljö mellan Rydbo och Runö hade sjunkit. Den 10 september 1901 fick Wahlroth sålunda lämna över datumstämpel och sigill samt vissa andra inventarier till järnvägens stationsföreståndare Vilhelm Alfred Söderberg. När han flyttade till Rånäs på nyåret 1914, tog Nikolaus Joel Schultzén över befattningen. Andra tog vid efter honom tills poststationen kunde avvecklas med april månads utgång 1966.

1905-07-01--1977-04-30

Akers Runö

Några år efter järnvägens öppnande för allmän trafik utökades beståndet av förenade stationer med den i Runö. Poststationen fick prefixet Akers. Man befarade sorteringsförväxling vid slarvig skrift av bl a namnet Ruda. Efter skilsmässa från järnvägen var en av föreståndarna Clary Irene Kristina Eriksson, anställd från den 1 maj 1956. För transporter på den 250 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen fick hon särskild ersättning med 99 kr i månaden, uträknat enligt ett gällande kollektivavtal. Poststationen drogs in med april månads utgång 1977 i anslutning till de då påbörjade förändringarna med avveckling av anordningen med avtalsanställning. Man strävade efter att alla funktionärer skulle få löneplansanställning på heltid eller på deltid där detta var nödvändigt.

1874-01-01--
Namn Akersberg t o m 1901-09-09

Akersberg(a)

Poststationen i Akersberg öppnades vid ingången av år 1874. Enligt poststyrelsens beslut den 21 maj 1874 skulle föreståndaren, fjärdingsmannen Jan Erik Eriksson, erhålla 300 kr i arvode för helt år räknat. Genom kontrakt den 5 juli 1886 blev arbetaren Johan Otto Sandell föreståndare för poststationen. I avtalet angavs skyldighet för honom att också sörja för "därstädes förekommande ångbåtstransporter".

Den 1 november 1899 skrev Sandell under ett bevis om att han blivit uppsagd från befattningen. Eftersom detta skulle gälla efter tre månader fick han senare svara på frågan om han kunde åta sig att fortsätta som föreståndare för lantpoststationen till dess järnvägen var klar för allmän trafik. Hans svar den 19 januari 1900 innehöll bl a följande text:

"Dels är jag betänkt på att, eller åtminstone ligger i underhandling om att hyra en i närheten varande handelslägenhet vid Husby, eller den s k Runö blivande anhaltstationen, och i så fall om poststationen då finge flyttas dit tills banan möjligen blir färdig".

Detta nonchalerade postdirektören helt och återremitterade brevet med anmodan till Sandell att uppge "mot vilket lägsta ersättningsbelopp han må befinnas villig att fortfarande tillvidare handhava poststationen". Hans svar blev kort och koncist den 23 januari 1900:

Stockholm den 23/1 1900. D. Nr. 210 A
 Sandell

Eller Postdirektören

Jag begär 50 kronor i månaden för den eller värdslägenheten de månader som ännu inte kunna bli färdiga för trafik
 Edvard J. Sandell

Det motsvarade ett ovanligt högt årsarvode, 600 kronor, och skulle under normala omständigheter ha medfört, att poststyrelsen låtit postdirektören i Stockholm infordra anbud för att minska kostnaderna för poststationen. Man väntade sig emellertid att järnvägen skulle vara klar för allmän trafik mycket snart och poststyrelsen accepterade Sandells krav. Hans arbete krävde lika stor betalning per månad som de båda andra lantpoststationernas föreståndare fick tillsammans i väntan på tågstart.

Och det blev ju länge man fick vänta. Men den 10 september 1901 fick Sandell lämna över visa inventarier till stationsföreståndaren Johan Fredrik Eriksson, som i samband med tågstarten fick ta ansvar för både post och järnväg. Järnvägsstationens namn var Åkersberga och detta blev nu också poststationens namn. I poststyrelsens cirkulär nr XXXVI för år 1901 speglas förändringen på detta sätt.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS
 1901. CIRKULÄR. N^R XXXVI.

(XXII. Tilldelas jemväl poststationerna.)

43.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 10 innevarande månad, då bansträckan Näsby—Åkersberga upplåtes för allmän trafik, öppnas poststation vid hvardera af de å nämnda bansträcka belägna trafikstationerna *Rydbo* och *Åkersberga* inom Stockholms län.

Samtidigt indragas deremot de nuvarande, inom samma län belägna poststationerna *Rydbo* och *Åkersberg*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 9 september 1901.

Efter nädigste förordnande,

H. A. KOLMODIN.

Poststationen utvecklades positivt, skildes från järnvägen och blev statushöjd till en postexpedition den 1 juli 1955. Med postens titel stationsmästare blev Bernhard Brolund en av dess chefer. Efter genomförd divisionalisering och bolagisering finns det numera en försäljningschef i Åkersberga, Christina Dahllöf, biträdd av Annika Noaksson-Duwin. Drygt 12300 hushåll betjänas från Åkersberga inklusive dem med postadress Österskär.

Österskär

Järnvägspostnätet kompletterades med ännu en station genom att Södra Roslags kustbana byggdes till två kilometer och öppnades för allmän på den nya delsträckan den 16 januari 1906. Det dröjde dock till den 1 maj samma år innan en poststation öppnades i Österskär. Efter 1970-talets stora förändringar kallades poststationen för lokalpostkontor med prefixet lokal struket från 1986 års ingång. I 1988 års interna telefonkatalog presenterades den som en kassaexpedition på det sätt som framgår av illustrationen nedan och finns numera blott som en postadress.

ÖSTERSKÄR (kassaexp) 0764-200 22 RK Sita

Österskärs jvgstation, Pa 184 02 ÖSTERSKÄR
Öppet M-F 09.00-12.00, 16.00-18.00, L Stängt

Avslutningsvis finner jag det lämpligt att här återge uppgiften i 1901 års cirkulärsamling på de järnvägslinjer som tillhörde respektive postdistrikt.

Södra distriktet.

Nässjö—Malmö,
Malmö—Kontinenten,
Engelholm—Malmö,
Göteborg—Helsingborg,
Holtsljunga—Falkenberg,
Höganäs—Kattarp—Åstorp,
Helsingborg—Eslöf,
Billeberga—Landskrona,
Billesholms grufva—Landskrona,
Landskrona—Lund—Trelleborg,
Malmö—Limhamn,
Klagshamn—Tygelsjö,
Malmö—Trelleborg—Rydsgård,
Malmö—Genarp,
Malmö—Ystad,
Böringe—Östra Torp,
Malmö—Cimbrishamn,
Eslöf—Ystad,
Gersnäs—Ystad,
Klippan—Eslöf,
Hessleholm—Helsingborg,
Vernamo—Åstorp,
Veinge—Hessleholm,
Hessleholm—Kristianstad,

Kristianstad—Eslöf,
Höör—Hörby,
Tollarp—Brösarp,
Tollarp—Åhus,
Kristianstad—Åhus,
Hästveda—Kristianstad,
Glimåkra—Kristianstad,
Holje—Sandbäck,
Karlskrona—Kristianstad,
Ronneby—Ronneby redd,
Alnaryd—Nettraby,
Vislanda—Karlshamn,
Qvarnamåla—Ryd,
Vislanda—Halmstad,
Vexjö—Ronneby,
Alfvesta—Karlskrona,
Klafreström—Vexjö,
Målerås—Lessebo,
Säfsjöström—Nybro,
Kalmar—Emmaboda,
Torsås—Karlskrona,
Berga—Kalmar,
Kalmar—Torsås.

Vestra distriktet.

Laxå—Göteborg,
Skara—Göteborg,
Daglösen—Göteborg,
Filipstad—Daglösen,
Fryksta—Kil,
Prestebakke—Mellerud,
Bengtssfors—Uddevalla,
Uddevalla—Herrljunga,
Lidköping—Tumleberg,
Herrljunga—Varberg,
Göteborg—Borås,
Borås—Svenljunga,
Falköping—Ranten—Nässjö.

Vartofta—Ulricehamn,
Stenstorp—Hjo,
Svensbro—Tidaholm,
Lidköping—Stenstorp,
Karlsborg—Sköfde,
Moholm—Skara,
Forshem—Lidköping,
Charlottenberg—Laxå,
Persberg—Kristinehamn,
Finshyttan—Nyhyttan,
Munkfors—Filipstad,
Edebäck—Sjögränd.

Östra distriktet.

Stockholm—Katrineholm,
Katrineholm—Nässjö,
Katrineholm—Laxå,
Stockholm—Saltsjöbaden,
Södertelje—Saltskog,
Nyby bruk—Saltskog,
Strengnäs—Åkers styckebruk,
Kolbäck—Eskilstuna,
Valskog—Flen,
Flen—Oxelösund,
Norrköping—Arkösund,
Norrköping—Söderköping,
Örebro—Norsholm,
Norsholm—Vestervik,

Vestervik—Hultsfred,
Linköping—Ödeshög,
Hallsberg—Mjölby,
Lerbäck—Askersund,
Nässjö—Halmstad,
Ätran—Kinnared,
Jönköping—Vaggeryd,
Vireda—Jönköping,
Hvetlanda—Säfsjö,
Nässjö—Oscarshamn,
Vimmerby—Hultsfred,
Tingstäde—Visby,
Visby—Hafdhem,
Roma—Klintehamn.