

Erik Lindgren

Något om posten vid Norra Södermanlands järnväg och närmaste omgivning

Innehåll

Almnäs	sid 8	Nykvarn	sid 8
Byringe	21	Saltskog	7
Eklången	23	Strängnäs	18
Hedlandet	10	Stålboga	22
Hällberga	26	Taxinge-Näsby	9
Hällbybrunn	26	Tvetaberg	7
Häradsvik	19	Valsberga	15
Läggesta	11	Åkers Styckebruk	13
Malmby	18	Ärla	24
MälARBADEN	28		
Nybybruk	27		

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 303

Förlagan tillverkad 1997

Tabell öfver afstånden i kilometer mellan stationerna & *Storra Södermanlands Jernväg.*

	Nyby Bruk										Höjby Brunn									
	Åkers Styckebruk										Höjby Brunn									
	Walsberga										Höjby Brunn									
	Malmby										Höjby Brunn									
	Strängnäs										Höjby Brunn									
	Mariefred										Höjby Brunn									
	Taxinge—Näsby										Höjby Brunn									
	Nykvarn										Höjby Brunn									
	Almnäs										Höjby Brunn									
	Tvetaberg										Höjby Brunn									
	Saltskog										Höjby Brunn									
	Södertelge										Höjby Brunn									
	Igelsta hamn										Höjby Brunn									

Förord

Syftet med denna skrift är att lämna uppgifter om den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena utmed Norra Södermanlands järnväg och i anslutning därtill även några av de lantpoststationer som har fått sin post via någon av stationerna utmed järnvägen (s k sidoposter).

Det är numera svårt för mig att lämna några för hembygdssamlarna nyttiga uppgifter, eftersom jag inte längre disponerar något arkivmaterial. 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 därför bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan med hjälp av sådana anteckningar åtminstone fragmentariskt beröra händelseutvecklingen inom det område som det är fråga om här.

För några av poststationerna försöker jag ge exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och järnvägsföretaget. Jag har också velat kort beröra landsvägspostföringar, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen. Dessutom har jag funnit det motiverat att berätta litet om några av lantpoststationerna i järnvägens närhet.

Genom citat ur skriftväxling från kommuner och enskilda under slutskedet av järnvägsbyggandet försöker jag ge exempel på hur de olika socknarna mer eller mindre passade på varandra i strävan att få minst lika goda förbindelser som grannsocknar när det gällde järnvägspoststationer.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de stationsvis redovisade avsnitt som börjar på sid 7. I samtliga fall har jag försökt ange hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. På grund av svårlästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

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 ett eller annat korn.

Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsclubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). Vissa kompletterande uppgifter, framför allt om datum för postombud, har jag hämtat ur "FACIT postal 1993" (ISBN 91-86564-358).

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 tänkta resor med järnvägen från Saltskog till Nybybruk och Mälarbuden.

Erik Lindgren



Inledning

Vid forskning stöter man inte så sällan på järnvägsföretag som tagit lång tid på sig efter beviljad koncession, innan planerna kunnat förverkligas. För Norra Södermanlands järnväg gick det emellertid mindre än fyra år efter koncessionsdagen innan den första delsträckan på 55 km mellan Saltskog och Strängnäs via Åkers styckebruk kunde öppnas för provisorisk trafik den 18 februari 1895. Den 1 oktober samma år öppnades samma sträcka för allmän trafik samt dessutom de under mellantiden färdigbyggda ytterligare bandelarna, däribland den 50 km långa sträckan Åkers styckebruk - Eskilstuna - Nybybruk och den lilla biten på 4 km mellan Läggesta och Mariefred, numera känd som en av vårt lands mera populära veteranbanor. Två andra kortare sträckor öppnades också samtidigt, Södertälje - Igelsthamn och sträckan mellan Eskilstuna S och Eskilstuna N. Dessa har inte haft någon betydelse för posten och lämnas därhän i denna skrift. Persontrafiken på dessa småsträckor lades för övrigt ned 1921 resp 1931.

På sträckan Läggesta-Mariefred lades trafiken ned den 27 september 1964 men genom ett riksdagsbeslut ett drygt år senare överlät Statens Järnvägar sina anläggningar på sträckan till museiföreningen Östra Södermanlands järnväg. På denna sträcka förekom posttrafik, men inga mellanliggande poststationer inrättades, varför denna del inte berörs i det följande. Som hastigast bör jag nämna att det inledningsvis inte fanns några särskilda lok stationerade i Läggesta eller Mariefred. Passagerare på väg till Eskilstuna eller Södertälje fick vänta i Läggesta under den tid ett mindre tågsätt gick fram och tillbaka mellan Läggesta och Mariefred. Vid järnvägsrestaurangen i Läggesta kunde de äta under väntetiden.

I ett brev till poststyrelsen den 28 februari 1893 meddelade verkställande direktören för Norra Södermanlands järnväg, att rörlig materiel för järnvägen "med det snaraste skall anskaffas" och önskade upplysning om i vilken utsträckning poststyrelsen önskade att postvagnar skulle inräknas. Efter en remissomgång fick postinspektören i "uppdrag att träda i underhandling med järnvägsbolaget om inredning av tvenne postkupéer för ändamålet".

Det förslag som postinspektören så småningom kunde sända till poststyrelsen visade på en kostnad av 650 kronor för inredningen av vardera vagnen som postkupé. Vid fortsatt korrespondens med poststyrelsen i frågan om den rullande materielen kunde postinspektionen meddela poststyrelsen att järnvägsbolaget hade tillfrågats om det "kunde befinnas hugat att tillförbinda blivande föreståndare för järnvägens trafikstationer att förestå eventuella poststationer vid ifrågavarande järnvägsstationer". På denna fråga fick poststyrelsen senare ett positivt besked.

Detta föranledde postinspektören att i ett brev till poststyrelsen den 3 april 1895 hemställa "om poststationers inrättande samtidigt med sagda järnvägs öppnande för posttrafik, nämligen vid Hellby Brunn, Hellberga, Årila, Byringe, Åker, Malmby, Taxinge-Näsby och Nyqvärn". Samtidigt hemställde postinspektören att den ifrågasatta poststationen vid Åkers järnvägsstation skulle benämnas Åkers styckebruk och att den dittillsvarande lantpoststationen i Årila skulle dras in. Som framgår dels av följande texter i detta avsnitt men framför allt av de följande delavsnitten om var och en av de berörda poststationerna, kompletterades postinspektörens förslag med flera poststationer innan man kom så långt att beslut om tågstarten kunde fattas. Som en konsekvens av den föreslagna indragningen av lantpoststationen i Årila skickade postmästaren i Eskilstuna till postinspektionen ett bevis om att skolläraren Alfred Törnblom hade blivit uppsagd från sin befattning som poststationsföreståndare.

Vissa andra följdverkningar kom fram efter hand som ärendet fortskred och i målet finner man bl a den på vidstående sida återgivna promemorian, skriven på ett tidigt stadium av poststyrelsens handläggare av ärendet.

Den 7 juli 1895 kunde postinspektören på poststyrelsens anmodan lämna ett fullständigt "förslag såväl till den omreglering av nuvarande landsvägspostlinjer, som av postbefordrings anordnande å Norra Södermanlands järnväg betingas, som ock till de å sagde järnvägslinje avsedda nya poststationernas klassindelning". I detta förslag hemställde postinspektionen

att karrpostföringen på linjerna Södertälje - Mariefred - Strängnäs och Eskilstuna - Årila skulle dras in, att gångposten på linjen Torshälla - Torshälla station skulle dras in samt att lantbrevbäringen på linjen Mariefred-Länna också skulle dras in.

Postinspektören berörde också klassindelningen av de tillkommande järnvägsstationerna samt till vilka förvaltningsområden dessa skulle hänföras.

Vid Nyby braks station kan väl icke gerna ifrågakomma att inrätta poststation, då denna plats är belägen väl lagat 700 meter från Torshälla postkontor.

Vid Hellby brunns station, belägen ungefär en kilometer från Torshälla stations poststation, kan väl ej heller poststation behövas, såvida icke Torshälla stations poststation indrages. I hvarje fall synes arvadet till föreståndaren för sist nämnda poststation (f. n. 300 kr. pr år) böra vederläggas, då postgången Torshälla station - Torshälla (35) väl vil nya brunns användande för befordran här komma att indragas.

Vid Eskilstuna, Eskilstuna södra och Eskilstuna norra, ^{Mariefred, Nyby Södertälje och Strängnäs} kan väl ej heller poststation komma i fråga.

Med benämningarna Hellberga, Årila, Eklänge, Stålsåga, Byringe, Laggesta, Taxinge-Näsby, Nyqvärn, Ålvenäs, Trälberg, Tjolöta hamn, Valsberga och Malaby synes intet vara att erinras.

Benämningen Åker blir deremot ej lämplig, emedan inom Jämsköpings län finnes en poststation med detta namn.

Vissa lokala postföringsdetaljer hörde till de frågor som postinspektören tog upp. I den mån de har intresse i detta sammanhang, berörs de under respektive stationsavsnitt i det följande.

Efter hand som tiden gick, klarnade detaljerna, men det dröjde länge innan järnvägsbolaget kunde presentera den tidtabell som var nödvändig för att poststyrelsen skulle kunna besluta om definitiv anpassning av postgången till de nya förhållandena. Visserligen fanns det redan provisorisk trafik på sträckan mellan Saltskog och Strängnäs, men posten använde sig inte av järnvägsbefordran förrän hela järnvägen kunde upplåtas för allmän trafik. Startdagen blev den 1 oktober 1895. Som framgår av de följande avsnitten har jag valt att beröra posten vid respektive stationer i den ordning de skulle komma vid en tänkt resa med tåg från Saltskog förbi Eskilstuna fram till Nybybruk. Lantpoststationer i järnvägens närhet berörs i anslutning till den järnvägsstation varifrån postföring kom att utgå. Poststationer vid sidolinjen till Strängnäs berörs också i anslutning anknätningsstationen Åkers styckebruk.

152. Södertälje—Nybybruk. (S. J.)

4.05		5.00		8.23		20.15		20.15		Stockholm		10.10		11.34		11.34		14.22		—		I Y 22.07	
Tag 4101		Tag 7003		Tag 301		Tag 309		Tag 311		Km		/Södertälje (S) 13,1										Hd 22.00	
Fr V		Fr V		Pkp 365		Tp MOFL		Inskr dak ⁵														Hd 22.00	
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.02	16.40	20.54	---	---	---	4	Tvetaberg	9.31	9.31	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.09	16.47	21.01	---	---	---	11	Almnäs	9.24	9.24	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.17	---	21.08	---	---	---	17	Nykvarn (ej f)	9.18	9.18	---	15.31	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.29	17.06	21.20	---	---	---	28	Taxinge-Näsby	9.05	9.05	9.05	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.38	---	21.29	---	---	---	35	Läggesta 151	8.56	8.56	8.56	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.39	---	21.30	---	---	---	---	Läggesta	8.55	8.55	8.55	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.44	---	21.36	(21.36)	---	---	40	Åkers styckebruk 154	8.50	8.50	8.50	(13.00)	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.46	(17.26)	21.38	---	---	---	---	Åkers styckebruk	8.48	8.48	8.48	(12.58)	14.58	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	9.55	17.35	21.47	---	---	---	49	Byringe	8.39	8.39	8.39	---	14.48	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	10.02	---	21.54	---	---	---	57	Stålboga 153	8.31	8.31	8.31	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	10.02	---	21.54	---	---	---	---	Stålboga	8.31	8.31	8.31	---	14.40	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	10.07	---	22.05	---	---	---	61	Eklången	8.25	8.25	8.25	---	14.34	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	10.13	---	22.05	---	---	---	67	Årja	8.19	8.19	8.19	---	14.28	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	10.19	---	22.05	---	---	---	74	Hällberga	8.13	8.13	8.13	---	14.22	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	10.31	---	22.23	---	---	---	82	Eskilstuna (C) 155	8.02	8.02	8.02	12.12	14.10	14.55	16.23	---	---	---	---	---
---	---	---	---	11.15	---	---	---	---	---	---	Eskilstuna	---	---	---	---	12.20	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	11.40	---	---	---	---	---	90	Nybybruk	---	---	---	---	11.55	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

¹ Över Torshälla.
² Till Läggesta och Åkers styckebruk endast tidningspost.
³ För post till Taxinge-Näsby skall trots tidsskillnaden lägenheten pkp 365 ned användas före pkp 358 upp resp. brl tp i tåg 302.
⁴ Post avlämnas i Stålboga till Pkmb, Tåg 303 tab 153, endast av pkp 358 upp.
⁵ Pkp 358 ned mottager vanlig paketerpost till Eskilstuna endast i Stockholm.
⁶ Pkpb:n avlämnar endast vanlig post.

Detta är en kopia av 1940 års posttidtabell för de tåg som användes för postbefordran mellan Södertälje S och Nybybruk. Jämför med 1909 års tidtabell på sista sidan.

1888-06-01--1921-09-30

Saltskog

En poststation hade öppnats i Saltskogs järnvägsstation redan den 1 juni 1888 men den blev efter hand allt mindre utnyttjad och drogs in med september månads utgång 1921 (diarienummer 1 b 1921:1247). Ansvariga järnvägsbefäl och därmed också poststationsföreståndare växlade ganska tätt. Bland dem fanns Jöns Nilsson Holm, Karl Ernst Wilhelm Dahlén, Herman Henning Anton Tönnes Graveleij och från 1909 Gustaf Sjövik. Närheten till postkontoret i Södertälje motiverade inte någon poststation också i Saltskog, men mer än ett kvarts sekel efter poststationens indragning öppnades en rad filialpostexpeditioner i Södertälje med början för Södertälje 2 den 1 november 1947. Långt senare skulle en poststation åter öppnas i Saltskog, nämligen Södertälje 13 i oktober 1972. Den avvecklades efter 22 år och blev sålunda något mindre kortlivad än den ursprungliga poststationen i Saltskogs järnvägsstation.

1897-05-01--1956-02-29

Tvetaberg

Med tågstarten den 1 oktober 1895 fanns det inte någon poststation i Tvetaberg. Den 31 juli samma år skrev kommunstyrelsens ordförande Oscar Tamm till poststyrelsen ett brev till poststyrelsen, vilket också undertecknades av andra representanter för Tvetas socken. De anhöll däri "att efter det trafiken å Norra Södermanlands järnväg öppnats, oss måtte beredas tillfälle att inlämna och avhämta våra brev och tidningar vid härvarande station Tvetaberg".

Brevet remitterades till postinspektionen i östra distriktet, varifrån uppgifter inhämtades av postkontoret i Södertälje. I sitt svar den 26 augusti 1895 hävdade postmästare Gustaf Theodor Lindström att "en poststations förläggande vid nämnde station för närvarande ej är behövligt".

Nästa försök blev mera lyckosamt och den 1 maj 1897 öppnades en poststation i Tvetaberg med Carl Gustaf Bergvall som föreståndare. Hans kontrakt var fram till och med mars 1899 tecknat personligen med postverket, men därefter fick han som sina kolleger postarvodet inarbetat i järnvägslönen. Han följdes i juni 1906 av Carl Emil Johansson. Den föga lönsamma poststationen drogs in med februari månads utgång 1956.

1895-10-01--1953-10-14

Almnäs

Som framgår av sid 4 av inledningsavsnittet var Almnäs inte med bland de åtta stationer, som postinspektören föreslog bli samordnade med post i sitt brev den 3 april 1895 till poststyrelsen. Representeranter för Almnäs skrev emellertid den 27 juli 1895 till poststyrelsen med anhållan om *"anordnande så, att post expedierades vid Almnäs station"*. Under det följande remissförfarandet tillstyrkte postmästaren i Södertälje och även postinspektionen (se även brev på s 24). Poststyrelsen biföll hemställan den 6 september 1895 vid samma tillfälle som hemställan om en poststation i Tvetaberg avlogs.

Carl Fredrik Fernström fick från tågstarten den 1 oktober 1895 ansvar för både post och järnväg i Almnäs, till en början med 120 kr i årsarvode för själva postsysstan. Det höjdes till det dubbla med 1897 års ingång. August Larsson tog över befattningen den 1 mars 1899, följd den 1 februari 1902 av Carl Ljungberg.

Genom 1903 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för järnvägspoststationer höjdes beloppet för postsysstan i Almnäs till 360 kr men Almnäs var inte någon särskilt väl utnyttjad station. Det efter 1906 års reglering till 420 kr höjda postarvodet sänktes genom 1914 års reglering till 300 kr, men då tillerkändes Ljungberg ett personligt tilläggsarvode på 120 kr (diarienummer 1 b 1148/14). Poststationen drogs in den 14 oktober 1953.

1895-10-01--

Nykvärn

Med namnet Turinge öppnades vid Nykvärn en lantpoststation i samband med kronobrevbäringens upphörande i Södermanland vid 1875 års ingång. Fjärdingsmannen Johan Erik Sundvall antogs till föreståndare enligt poststyrelsens brev till landskansliet i Stockholm den 30 november 1874 *"mot årligt arvode av 55 kr, däruti ersättning för postföring från Södertälje till Turinge och åter är inbegripen"*. Det var så dåliga villkor att Sundvall sade upp sig och poststationen drogs in den 30 april 1875. I posthistorisk skrift 180 har jag närmare berört turerna kring denna poststation och dess indragning.

I enlighet med postinspektörens förslag inrättades en poststation i Nykvärn vid tågstarten den 1 oktober 1895. Stationsinspektör August Vitalis Elert fick ta ansvar för posten med 180 kr i årsarvode för denna del av sin arbetsinsats. Han följdes vid 1897 års ingång av Fredrik Burenstam, som i sin tur avlöstes den 1 april 1899 av Ludvig Leonard Lundkvist. De täta bytena fortsatte och från den 1 februari var Jöns Wetterberg stationsinspektör och poststationsföreståndare, då med ett till 420 kr höjt årsarvode. Robert Mauritz Berglund följde honom i december 1905.

Nu blev det en längre period med samme chef, men trafiken utvecklades starkt, något som återspeglades i ersättningen. 1903 års reglering av arvodena hade höjt årsarvodet för postsysstan till 600 kr, vilket var oförändrat under lång tid men kompletterades med ett biträdesarvode på 420 kr 1903, 360 kr 1909 och 480 kr från den 1 juli 1914 (diarienummer 1 b 1148/14).

Den stora trafiken tvingade fram skilsmässa mellan post och järnväg 1919, då poststationen inrymdes i Jurells affär i fastigheten Turkiet. I tidtabellskopian från 1940 på sid 6 finner man beteckningen "(ej f)" efter ortnamnet Nykvärn, vilket betyder "ej förenad". Visserligen flyttades poststationen från Jurells redan 1934, men den återförenades inte med järnvägstjänst. Ökad trafik medförde att den höjdes till postexpedition den 1 juli 1952, då Anna Hallberg blev föreståndare med posttiteln stationsmästare. Hon följdes 1957 av Maj Näs. Senare tillsatt chef Lennart Leander fick byta titel från stationsmästare till lokalpostmästare genom 1970-talets generella omorganisation. Efter de följande upprepade förändringarna i organisation och postnät blev Roine Karlsson postmästare i Nykvärn med ansvar för service till närmare 3000 hushåll.

1895-10-01--1967-05-27

Taxinge-Näsby

Taxinge-Näsby fanns med bland de åtta stationer som postinspektören i sin redovisning till poststyrelsen den 2 april 1895 ansåg mer eller mindre självklart godkända för att förenas med postgöromål. Den öppnades sålunda vid tågstarten den 1 oktober 1895 och stationsinspektorn Otto Pehrsson fick ansvar för posten med 120 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen.

Postarvodet höjdes till 180 kr vid 1897 års ingång och till 240 kr ett år senare. Då tog stinsen Klas Reinhold Lindvall över ansvaret och fick efter 1903 års reglering kvittera ut 420 kr som postarvode ingående i lönen från järnvägsbolaget. Ernst Filip Emanuel Palmqvist följde honom i december 1905 och andra tog vid till dess poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring i anslutning till tidtabellsskiftet den 27-28 maj 1967.

Hedlandet

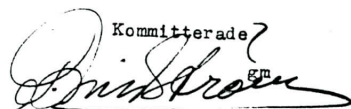
1947-04-01-1963-06-30

Det skulle dröja innan en station öppnades vid vår nästa punkt på den tänkta färden. I ett brev den 22 augusti 1938 anhöll en utsedd kommitté att en station skulle anläggas vid Hedlandet. Jag har funnit det lämpligt att här återge slutet av framställningen.

Skulle Statens Järnvägar nu bygga station, vore det säkert i postverkets eget intresse att här inrymma lokal även för poststation för att möta kommande behov i tid. Postverket har på många andra orter av ringa eller liten betydelse ordnat väl för sina postkunder, vilka icke i numerär uppgå till befolkning, som har sina bostäder här på platsen, och dels icke industri, som kan mäta sig med den här befintliga.

Vi hemställa även att postverket tar under övervägande, att namnet Hedlandet ändras i analogi med stadsdelens officiella namn. Vi bo på Mariefreds södra stadsområde och äro alltså stadsbor. Vår postadress är nu Hedlandet, Läggesta, och vållar särskilt för industrikunderna bryderi. Vi ha även hos järnvägsstyrelsen hemställt om namnförändring på en blivande stationsanläggning.

Mariefred, Hedlandet, Läggesta, den 22
augusti 1938

Kommittéade?

K. Hilling Hillen

Kommitténs adress :
fabrikör T. Lindström
Hedlandet, Läggesta

Framställningen ledde till omfattande korrespondens. I ett brev till fabrikör Lindström den 3 oktober 1938 meddelade järnvägsstyrelsen bl a att det var avsett att i Hedlandet "anordna erforderliga lokaler för resande och gods, så snart det blir möjligt bilda sig en uppfattning om vilka behov i fråga om lokaler mm, som den blivande trafiken kan komma att medföra. Då därjämte byggnadens storlek blir beroende på huruvida lokalutrymme kommer att erfordras även för postverkets räkning, anser styrelsen lämpligt, att med byggnadens uppförande får anstå till dess avgörande träffats angående eventuella postlokaler vid platsen".

Ärendet malde långsamt. På förfrågan av postdirektionen svarade SJ I:a distrikt den 15 april 1939 bl a att "det vore för SJ av värde att veta, dels huruvida postverket har för avsikt att inrätta poststation vid Hedlandet, därest nu hållplatsstuga kommer till utförande, dels vilket ungefärligt belopp pr år SJ kan påräkna i ersättning för postarbetets ombesörjande därstädes".

Av svaret framgick att ersättningen var "beroende av den klass, till vilken poststationen kommer att hänföras, och är klassen i sin tur beroende av rörelsens omfattning. Då denna icke låter sig i förväg beräknas, komme poststationen, i förekommande fall, till en början att placeras i första klassen, där ersättning utgår med 435 kr för år".

Det blev fortsatt utredning, men den drog ut på tiden. Postdirektionen redovisade ärendet till poststyrelsen i februari 1941 utan att kunna förorda inrättande av en poststation. Ett av skälen var att "den industri - försilvringsfabrik - som startats i Hedlandet på grund av kristiden måst i avsevärd omfattning inställas och annan industri, som beräknats där komma att upprättas, icke kommit till stånd."

Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 4 mars 1941 att ärendet icke skulle "för närvarande föranleda någon Styrelsens åtgärd".

Kriget tog slut och villkoren blev bättre, ja så bra att det fanns anledning att öppna en poststation i Hedlandet den 1 april 1947. Den sköttes av järnvägspersonalen enligt gällande kollektivavtal med SJ. Omsättningen var dock inte särskilt stor och liksom ett mycket stort antal järnvägspoststationer under efterkrigstiden drogs även den i Hedlandet in. De som vant sig vid betjäning i stationsbyggnaden fick lantbrevbäring från juli månads ingång 1963.

1902-03-01-1964-05-30

Läggesta

I ett brev till poststyrelsen den 7 juli 1895 berörde postinspektionen frågan om postbefordran till Mariefred efter järnvägens tillkomst.

Det framgick att posten skulle kunna sändas på bibanan mellan Läggesta och Mariefred "i fack om 0.3 kubiketers rymd jämte brevlåda", när det blivit klart att åtminstone till en början postkupén inte skulle dras fram till Mariefred. Detta blev inte heller senare aktuellt. 1940 års tidtabell för järnvägsposterna återgav befordringslägenheterna på bibanan på det sätt som framgår av urklippet nedan.

151. Mariefred—Läggesta. (S. J.)

Fk Ej dehd Tåg 331	Fk Tåg 333	Fk Tåg 349	Km					
8.46	9.30	20.32	—	Mariefred (6).....	7.44	9.02	9.45	21.36
8.52	9.36	20.38	3	Läggesta 152	7.38	8.57	9.40	21.31
					Tåg 328	Tåg 332	Tåg 334	Tåg 352
					Fk V	Fk	Fk	Ej värde Fk

Det problem, som fanns, gällde hur posten skulle överföras från postkupén i huvudtågsättet till postutrymmet i den vagn som drogs till Mariefred från Läggesta, där det till en början varken fanns järnvägs- eller poststation. Detta belyste postinspektören på följande sätt:

"Bibanan till Mariefred kommer att utgå från Läggesta, där ej trafikstation finnes anordnad, i anledning varav posttransporterna mellan postkupén å linjen Nyby bruk - Saltskog och vederbörande bantåg till Mariefred lämpligen torde uppdragas åt den inom förbemålde postkupé tjänstgörande vaktbetjänten".

Så småningom blev förhållandena annorlunda i Läggesta och när en trafikstation hade öppnats där, inrättades också en poststation den 1 mars 1902 med järnvägens stationsmästare Alfred Björk som ansvarig för postservice. Han fick inledningsvis 180 kr i postarvode, men det höjdes redan efter 1906 års allmänna reglering av arvodena till 420 kr. Det faktum att han hade post att expediera även till Mariefred gav honom extrapoäng för "sidopost". Efter 1914 års reglering uppgick hans fasta postarvode till 480 kr, vartill kom 300 kr i biträdesersättning och 240 kr i extra biträdesersättning. Av den plats där intet fanns vid tågstarten hade det sålunda blivit en betydande trafikpunkt.

Ändå var postens omfattning ganska ringa och poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring med juni månads ingång 1964.

Akers styckebruk

Några kilometer efter Läggesta kommer vi på vår låtsasfärd västerut till ännu en knutpunkt, nämligen Åkers Styckebruk. Som framgår av inledningsavsnittet framhöll postinspektören redan under förberedelserna risken av förväxling av Åker med den småländska poststationen med detta namn. Den småländska hade öppnats med 1874 års ingång. Efter en kort indragningsperiod återinrättades den och hade funnits sedan den 1 december 1880. Suffixet *styckebruk* hindrade att post avsedd för den sörmländska socknen skulle felsändas till Småland.

Men i sörmländska Åker hade en poststation funnits tidigare. Den öppnades med 1875 års ingång vid diligenlinjen Strängnäs-Mariefred och fick vid starten namnet Åkers Bruk. Organisten P U Björnlund blev föreståndare med 106 kr i årsarvode. Närmare uppgifter om denna och om hur den drogs in efter bara ett "år finns i posthistorisk skrift 179 "Kortlivad sörmländsk post".

Postinspektörens planer för en poststation med namnet Åkers styckebruk lagom till tågstart godkändes av poststyrelsen och från den 1 oktober 1895 kunde stationsinspektör Karl August Fallén börja expediera även postens kunder. Hans inledningsvis fastställda postarvode på 180 kr höjdes med 1897 års ingång till det dubbla. Bakom denna förbättring låg hans egen framställning till styrelsen för Norra Södermanlands järnväg. Dess konkreta innehåll ger mig anledning att delvis citera den. Han ansåg att göromålen krävde biträde på grund av dess omfattning och anhöll "att styrelsen godhetsfullt ville hos Kungl. Poststyrelsen utverka högre arvode för nämnda göromål. Som exempel vad som, utom de egentliga poststationsgöromålen här dagligen skall verkställas skall jag bedja få anföra följande:

Med tåg Nr 1 kommer dagligen från Eskilstuna en kista innehållande minst trenne postpåsar varav en till stationen och två till Strängnäs, vilka senare påsar vanligtvis äro så tunga, att en man har börda av dem, de skola överflyttas uti en i Strängnästågen stående kista. Sedan kommer tåg nr 2 b från Strängnäs medhavande post dels från Strängnäs och dels från Malmby och Valsberga stationer vilkas respektive kistor skola öppnas och tömmas, denna post skall tillställas den med tåg nr 2 kommande pkxp nr 103, vilken även avlämnar post till nyssnämnde trenne stationer att nedläggas i resp kistor. Samma utväxling som nämnts för tåg Nr 2 b och 2 verkställas mellan tågen nr 3 och 3 a. Seder-

mera kommer med tåg Nr 4 b post från Strängnäs vilken skall transiteras till Eskilstuna med tåg Nr 4. Vid alla dessa utväxlingar har stationen att själv mottaga och utställa påsar till respektive stationer och pkxp".

Stationsinspektör Falléns här till en del citerade brev skickades den 4 november 1895 från järnvägsbolaget till poststyrelsen. Det blev sedvanligt remissförfarande och postmästare Gustaf Magnus Sjöbeck i Strängnäs ansåg sig "med hänsyn till göromålets mängd och beskaffenhet vid nämnda station böra understödja" framställningen. Han föreslog att arvodet skulle höjas till 30 kr per månad "och att ersättning för biträde vid ifrågakommande posttransporter mellan tågen utgår med ett belopp av 50 öre per dag".

Postinspektionens inställning var mera restriktiv och vikarierande postinspektören Christofer Sjö Dahl fann sig "på grund av den korta tid poststationen i Åkers styckebruk varit i verksamhet och härav följande brist på material till ledning vid bedömandet av posttrafikens omfattning i övrigt vid poststationen, för närvarande sakna anledning förorda förhöjning av det till föreståndaren utgående arvode 180 kronor per år".

Däremot fann Sjö Dahl det riktigt "att med avseende å den för poststationen synnerligen besvärande fackpostutväxlingen ställa ett belopp av tio kronor i månaden till poststationsföreståndarens disposition att tills vidare utgå för anskaffande av erforderligt biträde vid posttransporterna m m".

På denna linje gick poststyrelsen vid sitt beslut den 12 november 1895 och Fallén fick sålunda 10 kr i månaden till biträde för posttransporterna, men han fick vänta till 1897 års ingång innan hans ordinarie postarvode höjdes till 360 kr. Han blev sin post trogen och kunde efter hand notera högre postarvoden, 480 kr efter 1903 års allmänna reglering med 300 kr i biträdesarvode, höjt till 600 kr resp 360 kr vid 1914 års reglering, då även ett extra biträdesanslag på 120 kr utgick.

Postgöromålen blev efter hand så betungande att post och järnväg måste skiljas åt. Poststationen höjdes till postexpedition från och med december 1952. Karin Viktoria Malmqvist blev chef med posttiteln stationsmästare. Befattningen övertogs 1967 av Sven I Å Larsson och efter omvälvande förändringar och ny terminologi finns det nu ett postkontor i Åkers styckebruk, där postmästaren (ny titel från 1986) ansvarar för service till närmare 1500 hushåll.

1895-10-01--1958-03-31

Valsberga

Vi gör nu på vår låtsasfärd en avstickare norrut mot Strängnäs och kommer först till Valsberga. Inte heller det namnet finner vi i postinspektörens redovisning till poststyrelsen den 3 april 1895 av tänkbara nya poststationer (sid 4 i denna skrift). Men en anmälan den 26 juni 1895 från länsmanen Oscar Flodman i Valsberga till länsstyrelsen om behovet av en poststation föranledde länsstyrelsen att i ett brev till poststyrelsen den 9 juli 1895 förorda inrättandet. Länsmanen gav en ingående motivering på halvannan tätskrivna foliosidor och länsstyrelsen framhöll sammanfattningsvis, att "den nämnda järnvägsstationen är belägen i närheten av såväl Åkers kyrka som länsmansbostället i en tätt bebyggd ort, samt en poststation därstädes är, särskilt för den tjänstebrevväxling som äger rum till länsmanen och pastorsexpeditionen, av behovet påkallad och med säkerhet skulle bliva mycket trafikerad".

Närmast berörda postmästare fanns i Mariefred och Strängnäs. Den förstnämnde ansåg i sitt remissvar den 18 juli 1895 en poststation vid Valsberga järnvägsstation vara av behovet påkallad och postmästaren i Strängnäs uttalade ungefär samma ord i sitt svar den 23 juli. Postinspektionen fullföljde poststyrelsens remiss genom att också tillskriva järnvägsföretaget, varifrån det svar kom, som återges i förminskat faksimil på nästa sida.

Poststyrelsen medgav att poststationen fick inrättas, men detta tillskott medförde omorganisation av distributionsnätet på så sätt att lantbrevbäringen Mariefred - Länna drogs in från oktober månads ingång 1895 enligt poststyrelsens beslut den 30 juli. Lantbrevbäraren betjänade bl a korrespondenter i Åkers kyrkby samt länsmanen i Valsberga.

Samtidigt med beslutet om att inrätta poststationen i Valsberga hade poststyrelsen i ett brev till järnvägsbolaget förhört sig om ändring av det ursprungligen föreslagna namnet på grund av befarad förväxling med den halländska järnvägspoststationen med namnet Vallberga. Järnvägsbolaget svarade den 6 september 1895 "att, därest behovet av en namnförändring tidigare varit Styrelsen bekant, densamma skulle sökt vidtaga den önskade förändring, men att nu sedan tariffer, tidtabeller, cirkulär m m redan blivit tryckta och åtskillig annan material anskaffats och försetts med namnet Valsberga, alltför stora svårigheter och kostnader skulle vara förenade med en dylik namnförändring".

22/7 1895

nr 6425
1116

*Utlämnad af den förändrade
föreskriften i
Kgl. Postverket*

POSTINSPEKTIONEN I ÖSTRA DISTRIKTET
INKOM DEN 23 JUL 1895
D. No 1895

Till Postinspektionen i Östra Distriktet!
Stockholm

Till saken i förordandet af 20 dennes får jag
den middels en härunder utlyst en vilig be-
orra ställningsförändring vid Valsberga station,
en emot annan från Kungl. Postverket, den nämnda
skäta fast och spårparbeteverksamhet, och en-
den utlyst en annan hänförelse, för till en början,
utgå med samma belopp som är betänkt för
Malmby station, men 120 kr per år, då
Valsbergas antageligen för annat belopp, om ej
mer fast än Malmby.
Aftändare till af den nämnda samtliga
stationer bifogas.

För Norra Södermanl. jernv. styrelse
Nerens Wäckerström
Trafikchef.

Utöver länsmannens framställning till länsstyrelsen om en post-
station i Valsberga inverkade troligen en petition från ett antal större
postkunder i Åkers socken på poststyrelsens ställningstagande.
Den daterades den 1 juli 1895, undertecknad av kyrkoherden A A
Kumlin, pastorsadjunkten C Lönroth och ordföranden i Åkers soc-
kens kommunalstyrelse O Robson i Norrby m fl. De skrev bl a:

"Då socknen med ganska stor penningsumma bidragit till
järnvägens byggnad, väntar man sig även några förmåner därav
och inte minst i avseende å bättre postbefordran, varför vi vördsam-
ligen anhålla, att Kungl. Styrelsen ville behjerta vår hemställan. Att
postexpedition inrättas vid Åkers station, hjälper ej denna del av
socknen, enär avståndet till Åker från många ställen ej är nämnvärt
kortare än till Mariefred".

Poststationen inrättades med namnet Valsberga. Den fick suffixet
"station", som framgår av nedan återgivna cirkulärkungörelse

angående dels öppnande, dels indragning, dels namnförändring af poststationer.

Den 1 nästinstundande oktober öppnas poststation
i Dunker inom Södermanlands län,
vid en hvar af följande å Norra Södermanlands jernväg belägna trafik-
stationer, nämligen
å hufvudlinien Saltskog—Mariefred—Nyby bruk:
vid Almnäs och Nyqvärn inom Stockholms län och vid Taxinge-Näsby,
Åkers styckebruk, Byränge, Stålboga, Eklången, Årila, Hellberga, Hellby
brunn och Nyby bruk inom Södermanlands län samt
å bilinien Åkers styckebruk—Strengnäs:
vid Valsberga, med benämning Valsberga station, och vid Malmby
inom Södermanlands län.

Med innevarande september månads utgång indragas deremot de nu-
varande poststationerna Ekensholm och Årila inom Södermanlands län.

Till föreståndare för poststationen i Valsberga järnvägsstation an-
togs från tågstarten den 1 oktober 1895 stationsinspektorn Gustaf
Arvid Swärd med 120 kr i årsarvode för postsysslan. Detta höjdes
till 240 kr med 1897 års ingång och den 1 april 1899 tog
stationsförmannen Jonas Edvard Brandt över befattningen, följd
efter kort tid av stationsmästaren Frans Algot Staaf. Han fick efter
1903 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för
järnvägspoststationer arvodet höjt till 360 kr och senare i etapper
så att det efter 1914 års reglering uppgick till 420 kr. Därtill kom,
under perioden 1909 - 1914, 240 kr i biträdesersättning.

Poststationen ersattes med lantbrevbäring med april månads
ingång 1958.



1895-10-01--1960-05-31

Malmby

Av uppgifterna på sid 4 om postinspektionens grundförslag till poststyrelsen om nya poststationer vid järnvägen framgår att Malmby var en av de poststationer som var påtänkta från början. Följdriktigt öppnades den vid tågstarten den 1 oktober 1895. Stationsmästaren Algöt Larsson Eldh blev föreståndare med 120 kr i postarvode, vilket liksom på de flesta övriga stationer vid järnvägen höjdes från 1897 års ingång, då man hunnit överblicka verksamheten. Höjningen begränsades för Eldhs del till 60 kr, men beloppet ökade med ytterligare 60 kr från 1898 års ingång och uppgick till 240 kr om året, när Carl August Thorslund tog över den 1 maj 1899. Denne efterträddes av stationskarlsförmannen Eric Lindén den 1 april 1902. Genom 1903 års allmänna lönereglering fick han årsarvodet för postsysslan höjt till 360 kr och det höjdes vid en av de följande treårsregleringarna till hela 420 kr.

Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Strängnäs vid juni månads ingång 1960.

ca 1645--

Strängnäs

Det mycket anrika postkontoret i Strängnäs har inte haft någon tjänst gemensamt med järnvägen, men postmästarna har under den aktiva järnvägstiden haft åtskilligt att bry sig med när det gäller transporter av post till och från tågen. Detta ligger utanför ämnet för denna uppsats liksom den Strängnäs närliggande poststationen med namnet Härad(svik) på postföringslinjen Strängnäs-Eskilstuna. Åt den sistnämnda ägnar jag ändå några rader i nästa avsnitt, då jag sett som en av mina uppgifter att i första hand låta landsbygdens postanordningar i järnvägens närhet komma i blickpunkten.

Jag lämnar Strängnäs därhän med att uppge namnen på dess chefer under tiden efter frimärkets införande fram till dess att postkontorets status som förvaltningsområde avvecklades: Gustaf Adolf Tuné (1854-1856), Johan Samuel Svinhufvud (1856-1871), Emil Adolf Theodor Kihlberg (1872-1890), *Gustaf Magnus Sjöbeck* (1891-1901), Christian Albert Theodor Öhrström (1901-1917), Hans Gustaf Henrik Sjöbohm (1917-1922), Knut Abraham Löf (1922-1929), Karl Magnus Noreen (1929-1937), Johan Kristian Althammar (1938-1940), Oskar Georg Bedoire (1940-1949) Klas Anton Isidor Bergqvist (1950-1960), Verner Gustaf Egerth (1960-1965) och Hillevi Oretorp (1965-1975).

1925-11-01--1950-09-30
Namn Härad fr o m 1939-05-15

Häradsvik

För omlastning i Åkers styckebruk gjorde postkupé 365 under resan från Södertälje under en tid i ordning flera kartslut till poststationer utmed bibanan till Strängnäs och några lantpoststationer. Med kartslut avses slutna postsäckar innehållande vanlig post samt värdepast, förtecknad (karterad) på en förpassning till en viss postanstalt. I värdepåsen följde en s k värdekarta med uppgift på inneliggande försändelser enligt särskilda föreskrifter.

Poststationen i Häradsvik kunde på så sätt få kartslut såväl från postkupé 365 (med post långväga ifrån) som från postkontoret i Strängnäs med post från när och fjärran. Den sista sträckan i befodringskedjan var landsvägspost från Strängnäs i riktning mot Eskilstuna. Poststationen i Häradsvik inrättades förhållandevis sent. Den hörde till dem som kom till på postverkets eget initiativ och förtjänar att belysas posthistoriskt.

Postdirektör David Boberg skrev i ett brev till poststyrelsen den 20 augusti 1925, att han vid en resa år 1924 hade funnit *"att en poststation i närheten av Härads kyrka invid lantbrevbäringslinjen Strängnäs-Eksåg-Lövsta-Strängnäs borde bli till stor nytta för korrespondenterna"*. På postdirektörens uppdrag hade postmästaren i Strängnäs utrett frågan och nu gjorde Boberg framställning till poststyrelsen om poststationens inrättande. Av denna framgick bl a postdirektörens åsikt att *"en poststation i Härad torde lämpligen kunna benämnas Häradsvik. Benämningen Härad torde nämligen lätt förväxlas med poststationsnamnet Harads"*.

Poststyrelsen beslöt redan den 14 september 1925 att poststationen skulle inrättas men också att beträffande frågan om dess namn skulle Ortnamnskommittén tillskrivas. Därifrån meddelades den 26 september 1925: *"Mot förestående namnförslag har ortnamnskommittén icke något att erinra"*.

Postmästare Knut Löf i Strängnäs (1922-1929) hade i sin utredning föreslagit att poststationen skulle förläggas till lägenheten Överås i Härads kyrkby samt bl a anfört följande i namnfrågan: *"Rörande poststationens namn synes Härad lämpligen kunna användas. Visserligen är namnet ganska likt Harads, men det stora avståndet dit torde i väsentlig mån förebygga förväxlingar. Överås är mindre lämpligt på grund av sin vanlighet och torde även kunna förorsaka förväxlingar. Möjligen skulle kunna tänkas Söderfjärden efter den stora från Mälaren inskjutande vik, vid vilken socknen är belägen"*.

Handlanden Karl Axel Andersson hade sin affär i lägenheten Överås, där han blev föreståndare för poststationen som öppnades den 1 november 1925 med namnet Häradsvik. Det blev anledning att ändra namnet den 15 maj 1939 i samband med en ortnamnsrevision. Denna hade till uppgift att samordna namnen på post-, telegraf- och järnvägsstationer på samma ort. Troligen hade man vid detta tillfälle inte tagit del av den 14 år tidigare framförda reservationen för det kortare sockennamnet Härad. Detta var för övrigt telefonstationens namn. Ingen remissinstans hade något att erinra mot att poststationen fick samma namn som telefonstationen och ortnamnsrevisionens målsättning kunde följas i detta fall. Datumstämpeln fick bytas ut men den nya kom att användas under kortare period än den första. Poststationen drogs nämligen in med september månads utgång 1950, då det visat sig att den effektiviserade lantbrevbäringen var en väl så god service som den fasta poststationen.

Till Ortnamnskommittén,
Stockholm.

Kungl. Generalpoststyrelsen, som beslutat öppna poststation i Härads socken invid Strängnäs, får äran härmed anhålla om uttalande, huruvida från Eder sida finnes något att erinra mot benämningen Häradsvik för postanstalten ifråga. Stockholm den 14 september 1925.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSEN

J. Jansson

*Med förskickade namn förslag har ut
namnskommittén icke något att erinra
Stockholm den 26. sept. 1925
På ortnamnskommitténs vägar.
A. O. Jansson*

Byringe

1895-10-01--1962-05-26

Efter avstickaren på bibanan till Strängnäs och utflykten till en av lantpoststationerna återvänder vi på vår låtsasfärd till huvudsträckan och kommer närmast efter Åkers styckebruk till Byringe. Av det övre kartklippet på sid 2 framgår att det fanns en landsvägsförbindelse från Byringe norrut till Länna. Byringe hörde till de åtta järnvägsstationer som postdirektören i sitt grundförslag den 3 april 1895 ansåg borde förenas med postgöromål. Till de för kunder negativa verkningarna i detta sammanhang hörde beslutet om indragning av lantbrevbäringen från Mariefred till Länna kyrka.

Mot detta vände sig naturligtvis den berörda befolkningen. Detta sattes på pränt i ett brev till poststyrelsen den 14 oktober 1895 från bygdens företrädare, däribland komminister T Baecklund, som var ordförande i Länna kommunalstämma, samt fjärdingsman Henrik Jansson. De ville med sitt brev "*fästa Kungl. Generalpoststyrelsens uppmärksamhet på de stora olägenheter, som blivit och allt mer kommer att bli följden, om kyrkans, pastorsexpeditionens, fjärdingsmannens och kommunalordförandens post blir liggande vid Byringe poststation, dit bud endast sällan och oregelbundet kunna erhållas och dessutom poststationsföreståndaren anser sig förhindrad att utlämna post med mindre budet har skriftlig fullmakt. Den nya poststationen ligger i den mycket vidsträckta socknens utkant i en nästan folktom trakt, då huvudmassan av socknens folkmängd både är bosatt och av ålder har sin livligaste kommunikation med kyrkbyn, där undertecknade äro bosatta och en flitigt besökt handelsbod, den enda i socknen, finnes.*"

Under den följande remissbehandlingen hemställde postmästare Thure Wikander i Mariefred (1885-1897) om bifall till ansökan om lantbrevbäring från Byringe till Länna kyrka. Den uppsagde lantbrevbäraren på den indragna linjen Mariefred-Länna, fjärdingsman Henrik Jansson, hade erbjudit sig att fullgöra lantbrevbäring mellan Byringe och Länna för 2 kr per tur, men det blev inledningsvis folkskolläraren E Höglund i Länna som fick kontrakt om lantbrevbäringen, sedan han erbjudit sig att ansvara för den mot bara 1 kr per tur. Det framgår inte av handlingarna vem han lejde att i sitt ställe fullgöra "extraknäcket".

Däremot vet vi att poststationen i Byringe från början förestods av stationsinspektorn Fredrik Carl Burenström, följd vid 1897 års ingång av Ludvig Leonard Lundqvist och den 1 april 1899 av Gustaf Adolf Edström.

Robert Mauritz Berglund trädde till strax efter det nya seklets ingång och efter stationsföreståndaren Claes Reinhold Lindewalls tillträde den 13 december 1905 blev bytena inte så frekventa. Den sistnämnde hade vid sitt tillträde ett postarvode på 420 kr om året jämte 240 kr i biträdesersättning, men det höjdes efter 1906 års allmänna reglering till 480 resp 300 kr. Efter en sänkning genom 1909 års reglering höjdes arvodet åter till 480 kr genom 1914 års reglering. Poststationen ersattes med lantbrevbäring vid tidtellskiftet 26/27 maj 1962.



1895-10-01--1964-05-30

Stålboga

Poststyrelsen beslöt att öppna en poststation också i Stålboga, fast den inte tagits med i postinspektörens ursprungliga planer. Denna station kom senare att bli en järnvägsknutpunkt genom att järnvägen Stålboga - Skebokvarn efter beviljad koncession i juli 1902 kunde öppnas för allmän trafik den 28 oktober 1907. I häftet om denna järnväg lämnas fler uppgifter om Stålboga (posthistorisk skrift 304). Till föreståndare för poststationen i Stålboga, som trots beslut i sista stund kunde öppnas samtidigt med tågstarten den 1 oktober 1895, antogs stationsmästaren Karl Hugo Åke Esbjörn Björkman med ett årligt postarvode av 120 kr. Det höjdes till 300 kr med 1897 års ingång och ett år senare till 420 kr, något som kan tolkas som att både post och järnväg hade betydlig trafik i Stålboga.

Gustaf Arvid Swärd tog över befattningen den 1 februari 1902 och fick efter 1903 års allmänna reglering av arvodena börja kvittera 600 kr om året vartill kom 360 kr i biträdesarvode. När arvodet sjönk till 420 kr vid 1906 års reglering, fick han kompensation i form av 180 kr i tilläggsarvode. På den linjen fortsatte det och Stålbogas status av en knutpunktsstation föreföll inte stark. Efter 1914 års allmänna reglering fastställdes Swärds fasta årsarvode till 300 kr, vartill kom 300 kr i personligt tilläggsarvode samt 120 kr i extra biträdesarvode. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med juni månads ingång 1964.

1895-10-01--1963-05-25

Eklången

En tre sidor lång petition angående önskemål om en poststation i Eklångens järnvägsstation kom till poststyrelsen den 28 maj 1895. Postinspektören hade i sin redovisning till poststyrelsen den 3 april 1895 inte föreslagit någon poststation där. Petitionen var under-tecknad av många personer i ett vidsträckt område, bland dem åtskilliga som bodde bättre till för att utnyttja stationen i Stålboga, vilken vid det tillfället inte heller var föreslagen att förenas med post.

I petitionen uppgavs, att Eklångens station var omgiven av en tätt befolkad bygd och utgjorde "närmaste och enda utfartsvägen och detta ej allenast inom Årila socken utan även en stor del av Barva samt vissa delar av Länna och Dunker socknar, dels att denna trakt, som av gammalt varit vanlottad på kommunikationer, åtagit sig dryga utgifter och uppoffringar för erhållande av bekvämare och lättare samfärdsmedel med beräkning av fördelen att kunna erhålla daglig post. - - - En järnvägsstations anläggande inom en trakt borde väl lända densamma lättnader även i avseende på post, men här inträffar raka motsatsen. Förut kunde med de bud som förde mjölken till Ribbingelunds mejeri post erhållas så länge denna station existerade. Nu skall all trafik dras till Eklångens station, men post erhålles ej. - - - Obilligheten bliver ännu större, då man jämför Årila sockens utsträckning och befolkningsförhållande med grannsocknen Husby Rekarne. Husby har 2 poststationer inom sin gräns, vid Hållsta och Bålgvikens stationer och det oaktat dessa ej ligger på mer än 5 kilometers avstånd från varandra, samt dessutom tillgång till en tredje poststation vid Skogstorp, som ligger aldeles i gränsen mot Husby."

Brevet avfärdades innan en ansökan förelåg även om en poststation i Stålboga. När denna blev känd, återtog några av petitionärer-na sina önskemål. Detta hade nu ingen betydelse, för poststyrelsen beslöt att låta inrätta en poststation i Eklången "under förutsättning att bolaget nöjer sig med 120 kr". Det villkoret ställde poststyrelsen i ett brev till järnvägsbolaget den 4 juni 1895 och fick det positiva svar, som återges överst på nästa sida.

Styrelsen för Södermanlands
 Jernvägsstyrelse har härmed äran meddela,
 att styrelsen är vilig återförbinda blifvande
 förstämmande för Eklängen trafikstation i
 beslutade järnväg och landliga post- och postpar-
 tamentgörelse med de utgifter och för de vil.
 Her som omfattas i Generalpoststyrelsens
 utgifter den 4 december 1895. Årskolon den
 4 juli 1895.
 Styrelsen för Södermanlands Jernvägsstyrelse
 Otto Brantstam

Poststationen i Eklängen öppnades sålunda vid tågstart den 1 oktober 1895 och stationsmästaren G A Ekström fick ta ansvar för den. Det i poststyrelsens brev till 120 kr maximerade årliga postarvodet höjdes från 1897 års ingång till 180 kr och ett år senare till 240 kr. Gustaf Arvid Swärd, som vi stött på vid flera stationer tidigare i denna skrift, tog över den 1 april 1899, följd den 1 februari 1902 av Jonas Edvard Brandt. Denne fick uppleva både höjning och sänkning av arvodet, som efter 1914 års allmänna reglering uppgick till 360 kr. Han fick dock vid detta tillfälle ett personligt tilläggsanslag på 60 kr för att kompensera arvodesänkningen från 420 kr. Det biträdesarvode på 240 kr, som hade börjat utgå efter 1906 års reglering föll dock bort. Man kan kanske tolka siffrorna som tecken på att posttrafiken börjat avta. Poststationen fanns emellertid kvar under järnvägspersonalens ansvar till dess den kunde ersättas med lantbrevbäring vid tidtabellskiftet 25/26 maj 1963.

Namn Ärila till omkring 1909
 1875-01-01--1876-10-31
 1891-07-01--

Ärila

Ärila var namnet på en av de få lantpoststationer i järnvägens närhet som berördes av att nya järnvägsstationer kunde utnyttjas för lokal postservice. I samband med att kronobrevbäringsreformen genomfördes i Södermanland hade denna lantpoststation inrättats med 1875 års ingång vid postföringslinjen Eskilstuna-Sparreholm.

Komministern L E Lundquist blev föreståndare med 100 kr i årsarvode. Detta höjdes temporärt till 340 kr genom poststyrelsens beslut den 27 april 1875. Till grund för detta låg motiveringen i ett tre foliosidor långt brev från Lundquist den 17 mars 1875, vari han hävdade att poststationen borde flyttas från gästgivaregården till komministergården vid Ärila kyrka. Poststyrelsen beslöt att säga upp kontraktet på grund av att poststationen visat dålig lönsamhet.

Den första lantpoststationen i Ärila drogs därefter in med oktober månads utgång 1876. Knappt två år senare fick bygden viss ersättning genom att Erik Wilhelm Soldin antogs att "vara lantbrevbärare å linjen Eskilstuna-Anderslunda-Ärila kyrka".

Efter upprepade framställningar lyckades man få poststationen återinrättad den 1 juli 1891. Skolläraren Alfred Törnblom fick nu ta ansvar för poststationen, som emellertid skulle dras in ännu en gång, nämligen med september månads utgång 1895. I stället öppnades en poststation i Ärila järnvägsstation, där stationsinspektör Jöns Wetterberg fick ansvar för postservicen med 120 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen. Han följdes i november 1900 av Johan Gilbert, som kunde glädja sig åt att postarvodet hade stigit till 240 kr med 1897 års ingång och till 300 kr ett år senare. Efter 1902 års allmänna reglering steg det till 360 kr.

Låt oss återvända till situationen vid järnvägens tillkomst. Efter att lantpoststationen blivit återinrättad, hade befolkningen vant sig vid att gå dit i Ärila kyrkas närhet för att få postärenden uträttade.

Som kompensation för att avståndet till järnvägen skulle medföra sämre service begärde församlingen att få gångpost från järnvägsstationen till kyrkan och till Axnäs. Den följande långbänken slutade lyckosamt. En lantbrevbäring inrättades som från början fick större omfattning än vad petitionärerna hade vågat hoppas på.

Postnamnet Ärila ändrades till **Ärila** omkring 1909, då posten alltjämt var förenad med järnvägsstationen med Johan Gilbert som föreståndare. Föreningen med järnvägen upphörde och poststationen höjdes till en postexpedition den 1 oktober 1961. Med posttiteln "stationsmästare" blev Anna Erika Hultgren en av dess föreståndare, följd 1965 av Elsa M Ljungström. Med ny terminologi i anslutning till 1970-talets generella omorganisation kallades postexpeditionen för lokalpostkontor 1977 och blott postkontor från och med 1986. Svagt utnyttjande av betalningsservice har bidragit till att postkontoret i projekt "Nät 92" lämnats på entreprenad till Konsum. Det ingår därmed i den stora grupp som kallas "post-i-butik".

1895-10-01--1965-10-30

Hällberga

På vår tänkta färd kommer vi efter Ärla fram till Hällberga, vid vars järnvägsstation postinspektören redan från början föreslagit post-service. För denna fick inledningsvis stationsmästaren Claes Reinholdt Lindewall ansvara. Hans årsarvode för postsysylan på 120 kr höjdes från 1897 till 360 kr men sänktes till 300 kr efter 1902 års reglering. August Eldh fick som nytillträdande nytta av det följande årets höjning till 420 kr, ett belopp som gällde även efter 1914 års reglering. Vid detta tillfälle tillkom dessutom en biträdes-ersättning på 240 kr med bibehållande av det särskilda biträdes-arvode på 60 kr som hade tillkommit fem år tidigare.

Järnvägspersonal fortsatte att svara för poststationen tills den kunde avvecklas med oktober månads utgång 1965. Den ersät-tande lantbrevbäraren förstärktes då med ett postombud. Detta hade så stor verksamhet att det kunde organiseras som ett s k postställe från den 1 april 1980, med ny terminologi kallat postkontor från 1986. I projekt "Nät 92" har det lämnats på entreprenad till VIVO-Matnära och ingår därmed i den stora gruppen "post-i-butik".

När vi lämnar Hällberga, finns nästa station i vår tänkta färd i Eskilstuna. Där har inte förekommit någon förening av post- och järnvägstjänst, varför vi lämnar denna intressanta postort därhän i detta sammanhang.

1895-10-01--

Hällbybrunn

Första stationshall efter Eskilstuna mot banans ändpunkt är Hällbybrunn. Postdirektörens förslag den 2 april 1895 inbegrep att en poststation skulle öppnas där. Detta gick poststyrelsen med på och från den 1 oktober 1895 var sålunda stationsmästaren Ludvig Leonard Lindkvist ansvarig för postgöromålen med 120 kr i årsarvode för denna del av sysylan. Beloppet tredubblades från 1897 års ingång och Lindkvists efterträdare K M Berg fick uppleva en fortsatt förbättring i lönehänseende. Efter 1914 års reglering fick han utöver årsarvodet också 240 kr i fast biträdesarvode.

Omsättningen ökade efter hand allt mera markant och post och järnväg kunde inte vara förenade i längden. För den ersättande lantpoststationen anställdes Anna Maria Albertina Wärn som föreståndare den 1 maj 1952. Hon fick uppleva att poststationen namnändrades till Eskilstuna 12 från den 13 maj 1968. Det ojämna datumet hänger samman med att ändringen genomfördes i anslutning till postens övergång söndagen den 12 maj 1968 till en helt ny transport- och sorteringsorganisation.

I projekt "Nät 92" har poststationen, som med ny terminologi kalla-des postkontor från 1986 års ingång, blivit lämnad på entreprenad till Konsum och ingår därmed i den stora gruppen "post-i-butik".

1895-10-01--1977-06-30

Nybybruk

I ett brev till poststyrelsen den 15 juni 1895 skrev L Liberg vid Nyby Bruks AB till poststyrelsen och bad att få en poststation i Norra Södermanlands järnvägs ändstation. Brevet avslutades med följande rader:

"För den händelse att den önskade poststationen ej kan komma till stånd, med mindre bidrag till avlöningen av stationsföreståndaren lämnas, då få vi härmed förklara oss villiga, om så påfordras, under de första fem (5) åren bekosta avlöningen till sagde föreståndare".

Under den följande remissbehandlingen skrev postmästare C G Brusewitz i Torshälla, att Nyby Bruk *"ej kan hava någon väsentlig fördel av att flytta sin postadress till förenämnda station från Torshälla postkontor, alldenstund avståndet mellan sistnämnda postanstalt och Nyby Bruk lär vara ungefär detsamma som emellan nyssnämnda ställe och den blivande järnvägsstationen Nyby, som icke är belägen vid bruket utan på dess ågor.*

Postinspektör Ernst Wennström förklarade sig i sitt svar till poststyrelsen den 27 juni *"sakna anledning att till ifrågavarande framställning förorda avseende.* Ändå beslöt poststyrelsen att låta inrätta poststationen på de av bruket föreslagna villkoren och fick på sin förfrågan till järnvägsbolaget svaret att dess styrelse *"för sin del icke har något att mot en sådan anordning erinra".*

Poststationen öppnades sålunda vid tågstarten den 1 oktober 1895 med stationsinspektör Anders Gustafsson som ansvarig utan arvode från postverket. I villkoren hade man inte accepterat perioden fem år utan texten att *"poststationen bibehålles så länge intet arvode fordras från postverket".*

Från 1909 betalade postverket emellertid ett postarvode till föreståndaren via järnvägslönen i form av biträdesersättning med 120 kr om året och efter 1914 års reglering utgick ett fast postarvode till Anders Gustafsson på 420 kr, vartill kom ett fast biträdesanslag på 240 kr samt 180 kr i extra biträdesersättning. Nu var det slut på brukets bidrag till poststationens kostnader.

Vid halvårsskiftet 1977 avvecklades poststationen.

säsongsvis 1905-07-01--1926-09-15

MälARBADEN

En s k sommarpoststation med säsongsvis öppethållande inrättades i MälARBADEN den 1 juli 1905 enligt avtal med Carl Oscar Palm. Den var avsedd att hållas öppen under tiden 16 maj - 15 september varje år. Palms arvode fastställdes till 180 kr för hel årsperiod, ett belopp som var oförändrat vid 1914 års allmänna reglering av arvoden. Poststationen avvecklades efter utgången av 1926 års säsong (diarienummer 1 b 1926:518 och 1345).

MälARBADEN—SALTSKOG.

(Från och med den 16 maj 1909.)

Brl.	Fk.	Fk. Brl.	Ilg. Brl.	Km.	1) Öppen endast under tiden 16 maj—15 september.			
Tåg 68.	Tåg 76.	Tåg 8.	Tåg 8.					
—	—	—	6 ⁵⁰	—	MälARBADEN ¹⁾	—	12 ⁴²	—
7 ¹¹	5 ²⁰	7 ¹⁵	—	3	Nyby bruk	7 ⁴³	—	12 ³¹
7 ¹⁹	5 ²⁸	7 ²²	—	7	Hellby brunn	7 ³⁶	—	12 ²⁴
7 ²⁷	5 ³⁶	7 ³⁰	7 ³⁰	11	Eskilstuna 217, 218	7 ²⁷	12 ¹⁵	12 ¹⁵
Pik. 358	Pik. 365					Tåg 1.	Tåg 61.	Tåg 61.
Tåg 68.	Tåg 76.					Fk. Brl.	Ilg. Brl.	Fk. Brl.
7 ³²	5 ⁴⁰			—	Eskilstuna			11 ⁴⁴ 10 ²⁸
7 ⁵⁰	6 ⁰			19	Hellberga			11 ²⁸ 10 ¹²
8 ⁷	6 ¹⁵			26	Årila			11 ¹⁶ 10 ⁰
8 ¹⁷	6 ²⁵			32	Eklängen			11 ² 9 ⁴⁶
8 ²⁴	6 ³²			36	Stålboga 213			10 ⁵⁴ 9 ³⁸
8 ²⁷	6 ³³			—	Stålboga			10 ⁵² 9 ³⁶
8 ³⁹	6 ⁴⁵			44	Byringe			10 ⁴¹ 9 ²⁵
8 ⁵³	6 ⁵⁹			53	Akers styckebruk 214			10 ²⁶ 9 ¹⁰
9 ⁰	7 ²			—	Akers styckebruk			10 ¹⁹ 9 ³
9 ⁸	7 ¹⁴			58	Läggesta			10 ¹¹ 8 ⁵⁵
9 ¹⁹	7 ²⁴			62	Mariefred			10 ⁴ 8 ⁴⁸
9 ²⁹	7 ³³			—	Läggesta			9 ⁵¹ 8 ³⁵
9 ⁴²	7 ⁴⁴			73	Taxinge-Näsby			9 ⁴⁰ 8 ²⁴
10 ⁸	8 ²			84	Nygvarn			9 ²¹ 8 ⁵
10 ¹⁹	8 ¹⁸			90	Almnäs			9 ⁷ 7 ⁵¹
10 ³¹	8 ²⁹			96	Tvetaberg			8 ⁵⁶ 7 ⁴⁰
10 ³⁹	8 ³⁷			101	Saltskog 201, 202, 211			8 ⁴⁷ 7 ³¹
						Tåg 61.	Tåg 71.	
						Pik. 365	Pik. 358	

Under perioden 1905 - 1921 var ändstationerna i posttidtabellerna för Norra Södermanlands järnväg MälARBADEN och SALTSKOG, därefter MälARBADEN och Södertälje S till 1926, och därefter Nybybruk och Södertälje S. Detta är sommartidtabellen 1909.