

Jernvägsposter:**21.****Oxelösund—Flen—Valskog.**

(Ö. D.)

(Från den 1 april 1898.)

Brl. Tåg 2.	Plk. Tåg 4.	Pkxp. 3. Tåg 16.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
9,10	4,5	8,20	<i>Oxelösund</i>	8,43	1,40	6,40
9,20	4,15	8,36	<i>Stjernholm</i>	8,30	1,30	6,27
9,35	4,30	8,53	<i>Nyköping</i>	8,10	1,15	6,5
9,50	4,40	9,0	<i>Nyköping</i>	8,0	1,5	5,47
10,6	4,56	9,19	<i>Larslund</i>	7,39	12,49	5,24
10,16	5,6	9,29	<i>Stigtomta</i>	7,26	12,40	5,7
10,31	5,21	9,45	<i>Vrena</i>	7,6	12,24	4,34
10,45	5,34	9,59	<i>Bettna</i>	6,49	12,11	4,8
10,58	5,48	10,14	<i>Vadsbro</i>	6,31	11,58	3,40
11,8	5,58	10,26	<i>Silinge</i>	6,16	11,48	3,22
11,20	6,10	10,40	<i>Flen</i>	6,0	11,35	3,5
Plk. Tåg 2.	Brl. Tåg 12.	Pkxp. 4. Tåg 16 a.		Tåg 15 a. Pkxp. 3.	Tåg 1. Plk.	Tåg 11. Brl.
11,40	3,15	5,45	<i>Flen</i>	10,35	11,15	6,15
11,53	3,39	5,59	<i>Mellösa</i>	10,18	11,2	6,2
12,8	4,10	6,14	<i>Helleforsnäs</i>	10,0	10,48	5,48
12,29	4,51	6,36	<i>Belgviken</i>	9,31	10,26	5,26
12,37	5,18	6,46	<i>Hällsta</i>	9,19	10,17	5,17
12,46	5,37	6,56	<i>Skogstorp</i>	9,7	10,9	5,8
12,55	5,50	7,5	<i>Eskilstuna</i>	8,55	10,0	5,0
Brl. Tåg 10.		Plk. Tåg 16 a.		Tåg 15. Pkxp. 4.	Tåg 1. Brl.	Tåg 3. Plk.
2,16		7,15	<i>Eskilstuna</i>	5,40		10,45
2,30		7,29	<i>Folkesta</i>	5,26		10,32
2,42		7,41	<i>Rekarne</i>	5,14		10,18
2,45	Fk.	7,45	<i>Rekarne</i>	5,9		10,14
2,59	Tåg 12.	8,0	<i>Östertibble</i>	4,55		10,0
3,22	7,18	8,24	<i>Kungsör</i>	4,35	1,11	9,40
3,45	7,40	8,45	<i>Valskog</i>	4,10	12,47	9,15
				Tåg 5. Brl.	Tåg 13. Fk.	Tåg 11 a. Plk.

Erik Lindgren

Något om posten vid

Järnvägen**Flen - Oxelösund**

och dess närhet

Innehåll

	sid
Inledning	3
Flen	6
Silinge	8
Vadsbro	
(Katrineborg)	10
Bettna	13
Björkvik	16
Glindran	16
Tegnefors	16
Vrena	17
Råby	17
Stigtomta	19
Larslund	19
Nyköping	20
Näveksvarn	22
Stjärnholm	23
Oxelösund	24

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 308

Förord

Järnvägen mellan Flen och Nyköping, ett halvår efter starten utsträckt söderut till Oxelösund, ingick i det stora företag vi lärt känna som TGOJ, Trafik AB Grängesberg - Oxelösunds järnvägar. Efter diverse affärstransaktioner ingick utöver Köping-Hults järnväg också Oxelösund-Flen-Västmanlands järnvägar i gruvföretagets transportnät. Om Köping-Hults järnväg har jag berättat i post-historisk skrift 286.

Den järnväg som berörs i det följande utgjorde den första och södra delen av Oxelösund - Flen - Västmanlands järnvägar. Den norra delen omfattar bandelarna Flen - Rekarne, Rekarne - Kolbäck och Rekarne - Valskog. Dessa delar öppnades för allmän trafik ett, resp två kvartal efter sträckan Flen - Nyköping. Jag berör post-anordningarna i närheten av de norra bandelarna i posthistorisk skrift 309.

Syftet med denna skrift är att lämna några uppgifter som exempel på den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena utmed sträckan Flen-Oxelösund och i anslutning därtill även närliggande lantpoststationer.

Det är numera svårt för mig att kontinuerligt ta fram för hembygds-samlare nyttiga uppgifter, eftersom jag inte längre disponerar något arkivmaterial. På grund av platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till central-arkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har bara tillgång till knapp-händiga anteckningar i mitt hem men kan med hjälp av sådana anteckningar åtminstone fragmentariskt beröra utvecklingen.

För några av poststationerna försöker jag ge exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, något som alltid synes ha varit särskilt aktuellt när det gällde lantpoststationer i närheten av en nyttillkommande järnväg. Jag har också velat kort beröra landsvägspostföringar, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen.

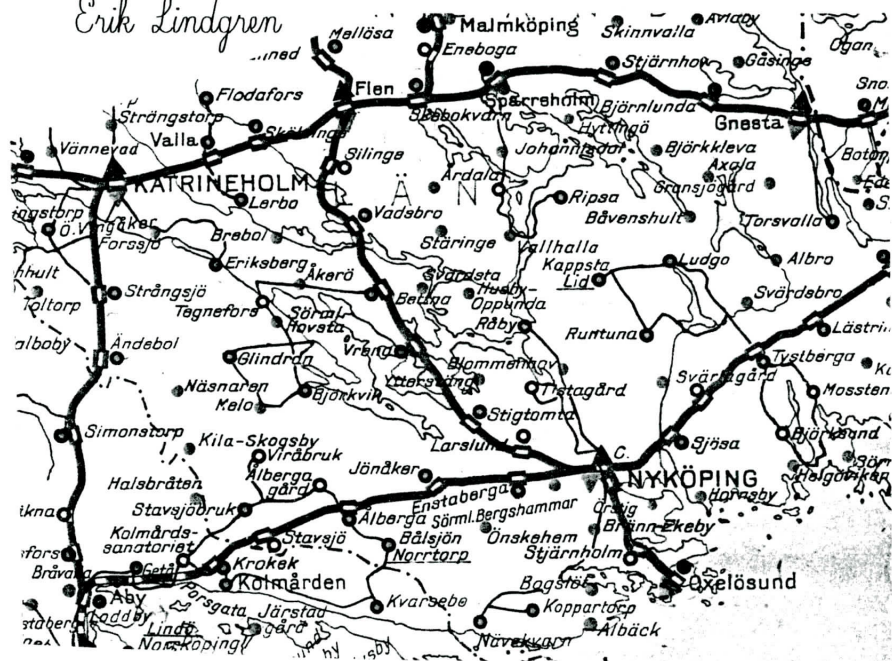
I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de efter inledningen stationsvis redovisade avsnitten. Jag har försökt ange hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu 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 lagt huvudvikten på de små poststationerna och undvikit att lämna mera utrymme åt förvaltningspostkontor än vad som behövs för att anknyta till deras tillkomstdatum. Under deras tid som förvaltningsenheter har någon förening av tjänster med järnvägsgrömmål inte förekommit.

Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid tänkta resor med järnvägen från Flen till Oxelösund.

Erik Lindgren



I 1939 års post-, tele- och järnvägskarta återgavs trafiknätet i området mellan Flen och andra orter vid västra stambanan samt Nyköping i söder på det sätt som framgår av kartklippet.

Inledning

Den södra delen av det stora komplexet Oxelösund - Flen - Västmanlands järnvägar kunde på huvudsträckan Nyköping - Flen öppnas för allmän trafik den 1 juli 1876. Två veckor senare inleddes samarbetet mellan post och järnväg på hela sträckan. Den sydliga förlängningen från Nyköping till Oxelösund öppnades för allmän trafik på nyåret 1877 och en månad sedan inleddes samarbetet med posten även där.

Man kan i detta fall inte spåra ambitionen att järnvägs- och posttrafik skulle samordnas från järnvägens trafikstart, något som senare under 1800-talet tycktes bli en mer eller mindre självklar sak. Detta visade sig dock ibland vålla svårigheter, eftersom den exakta tidpunkten för allmän tågstart i allmänhet blev känd mycket sent. Före starten fordrades en godkänd besiktning av järnvägen, en åtgärd som ibland dröjde.

De olägenheter som detta förde med sig påtalades vid ett tillfälle av postinspektör Victor Melander i Malmö. Han hade erfarenhet från flera järnvägar, till vars stationer landsvägspostföringar anknöts. Den 25 februari 1895 skrev han i sin redovisning av planerna för omorganisation i anslutning till järnvägssträckan Nättraby - Alnaryd bland annat följande:

"Olägenheter av flera slag hava nämligen i de allra flesta fall uppstått, då postbefordran skolat vidtaga samtidigt med järnvägs öppnande, olägenheter vilka haft sin grund däri, att först en eller två dagar före järnvägs upplåtande för allmän trafik till Kungl. Generalpoststyrelsen eller Postinspektionen ingått anmälan därom".

Det kan ha varit sådana skäl som gjorde att tågstarten på järnvägen mellan Flen och Nyköping inte sammanföll med postens omorganisation. Det gick sålunda två veckor från det att järnvägen hade öppnats för allmän trafik till dess att den nya postorganisationen började tillämpas och därmed också den tidtabell för postföring som reproduceras på nästa sida. Den visar att från den 15 juli 1876 användes blott ett tåg i vardera riktningen för postbefordran. För att skilja tidpunkter före och efter kl 12 middag från varandra användes då tillskriften "e.m." resp "f.m." efter tiduppgifterna. Man gick senare in för flera andra modeller.

Flen—Nyköping.

(Från den 15 juli 1876.)

⊙ + N:r 1.		Denna spalt läses nedifr. och uppåt.	
3,45 e. m.	<i>Flen</i>	9,30 f. m.	
4,24 »	<i>Vadsbro</i>	8,56 »	
4,46 »	<i>Bettna</i>	8,34 »	
5,5 »	<i>Vrena</i>	8,15 »	
5,29 »	<i>Stigtomta</i>	7,51 »	
5,46 »	<i>Larslund</i>	7,34 »	
6,10 e. m.	<i>Nyköping</i>	7,5 f. m.	

N:r 2.
⊙ +

Det räckte inte för informationen till postanstalterna med att publicera tidtabellen, som inte talar om vilka dagar de båda tågen användes för postbefordran. Att det rörde sig om *alla dagar* framgick av den kompletterande notisen i poststyrelsens cirkulär på det sätt som framgår av reproduktionen på vidstående sida.

Vid senare tillfällen skulle det bli vanligt att olika omorganisationer redovisades i gemensamma cirkulärnotiser. De kunde därför bli ganska tunglästa. I detta fall är det så tursamt att hela den återgivna notisen endast berör den omorganisation som gjordes i anledning av att järnvägen kunde användas för posttrafik.

Under rubriken "**Järnvägspostbefordran**" kan man läsa sig till att det inte var fråga om någon postkupé från början. En postiljon följde visserligen med tåget bland annat för bevakning och hjälp med in- och urlastning, men någon sortering ägde inte rum ombord på järnvägsvagnen.

Under rubriken "**Poststationer**" kan man dels läsa sig till att förenade post- och järnvägsstationer öppnades i Vadsbro, Bettna, Vrena, Stigtomta och Larslund men också att poststationerna i Katrineborg, Bettna, Stigtomta och Torsång drogs in. Man kunde också uttrycka det så att lantpoststationerna i Bettna och Stigtomta flyttades till järnvägsstationerna med bibehållna namn.

Torsång var en poststation i Dalarna, vars indragning råkade sammanfalla i tiden med trafikomläggningen i Södermanland men naturligtvis inte hade något med den att göra.

Under rubriken "**Poster**" läser man att karrposten mellan Valla och Nyköping drogs in helt och att den längre huvudlinjen mellan Katrineholm och Nyköping inte skulle gå längre än till Bettna.

Järnvägspostbefordran:

Postbefordran skall från och med den 15 dennes ega rum med ett tåg om dagen i hvardera riktningen å den nyöppnade järnvägslinien Flen—Nyköping, hvarvid posten kommer att förvaras i afstängdt, läst fack och åtföljas af postiljon.

Poststationer:

Nya sådana komma att den 15 juli öppnas inom Södermanlands län: vid de å järnvägslinien Flen—Nyköping belägna stationerna *Vadsbro*, *Bettna*, *Vrena*, *Stigtomta* och *Larslund*, af I kl.

Dessa poststationer skola lyda under postinspektionen i centrala järnvägspostdistriktet,

och direkt utväxla post,

förutom med hvarandra inbördes, med postanstalterna i Nyköping, Katrineholm, Flen och Stensjö samt vederbörande kupéexpeditioner;

I n d r a g n a:

den 15 dennes, de nuvarande poststationerna i *Katrineborg*, *Bettna*, *Stigtomta* och *Torsång*.

Poster:

I n d r a g n a:

med den 15 dennes karrposten å linien *Valla—Nyköping*;

I n s k r ä n k t a:

med den 15 dennes karrposten *Katrineholm—Nyköping* till *Katrineholm—Bettna*.

Förändringarna innebar naturligtvis omdisponering av berörd personal. Sålunda blev föreståndarna för lantpoststationerna i Katrineborg, Bettna och Stigtomta uppsagda, liksom entreprenörerna för postföringarna på linjerna Valla - Nyköping och Katrineholm - Nyköping. Ett nytt kontrakt fick tecknas för postföring med häst och vagn mellan Katrineholm och Bettna.

Omorganisationen ägde rum bara ett halvår efter att kronobrevbäringsreformen hade genomförts i Södermanland. Därigenom upphörde t ex poststationsnamnet Katrineborg så snabbt att avtryck på brev och frimärken av datumstämpeln är sällsynta och eftertraktade av hembygdssamlare filatelister. Mera vanliga skäl till att poststationer blev kortlivade var eljest den sparsamhetskampanj som initierades i ett cirkulär från poststyrelsen i september 1875 resp lantbrevbärings införande 1878.

Med början på nästa sida berättas om posten utmed linjen och dess närhet vid en tänkt färd med tåget i riktning från Flen mot Oxelösund.

1863-02-16--
(Förvaltningspostkontor 1903-10-01)

Flen

Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentation i poststyrelsens cirkulär till postförvaltarna 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 stationsinspektorer, 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 t ex den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer.

Startdatum för överenskommelsen mellan postverket och statens järnvägar blev också öppningsdag för poststationen i Flen. På vidstående sida återges 1863 års förteckning över anställda stationsinspektorer inom 1:a trafikdistriktet. Det fanns då ytterligare två distrikt, ett med 27 stationsinspektorer inom 2:a distriktet, som omfattade västra stambanan utöver här angivna stationer, samt ett med 13 stationsinspektorer vid södra stambanan på delsträckan från Malmö till Liatorp. Södra stambanan var inte helt färdig på sträckan mellan Malmö och Falköping förrän den 1 december 1864.

Som framgår av förteckningen på sidan här intill angavs M Habe som stationsinspektor i Flen. Han tycks ha förvalt stationen under en kort period. Enligt en annan källa anställdes stationsinspektor Seth Josef Widegren som ansvarig poststationsföreståndare 1863. Hans efterträdare, stationsinspektor Christian Andersson övertog i mars 1879 ansvaret för att betjäna Flen-borna med postärenden. Med september månads ingång 1900 tog stationsinspektor Carl Hjalmar Gunnarsson över, men han fick bara ha hand om posten i tre år. Poststyrelsens skrivelse den 7 juli 1903 (diarienummer 7364/1156) med beslut om indragning av poststationen från oktober månads ingång samma år baserades på ett kungligt brev den 22 maj 1903 om att ett förvaltningspostkontor fick öppnas i Flen.

Förteckning
å samtliga vid Statens järnvägar anställda Stationsinspektorer
1:a Trafikdistriktet

<i>Stocholms station</i>	<i>Rev. Frith. Öman, Löjtnant</i>
<i>Lidicholms</i>	<i>E. G. Hellström</i>
<i>Bluddinge</i>	<i>W. L. Chapenteur, Kapten</i>
<i>Tumba</i>	<i>Chr. Nilsson</i>
<i>Södertelje</i>	<i>P. A. Spinhorn</i>
<i>Järna</i>	<i>A. B. P. Krogh</i>
<i>Gnesta</i>	<i>Ad. Norberg</i>
<i>Katrineholm</i>	<i>J. A. Södergren (Stationsmästare)</i>
<i>Björkunda</i>	<i>P. Herlied</i>
<i>Hjersholms</i>	<i>A. Julius (de)</i>
<i>Spaskehöms</i>	<i>W. L. Pettersson</i>
<i>Flen</i>	<i>M. Habe</i>
<i>Walla</i>	<i>N. G. Nilsson</i>
<i>Katrineholms</i>	<i>O. W. Nentzen</i>
<i>Wingåkers</i>	<i>H. Holmström</i>
<i>Trilsbo</i>	<i>W. G. af Geijerstam</i>
<i>Pålsboda</i>	<i>A. Bratt</i>

Med tillkomsten av allt fler poststationer fordrades på den tiden ett större antal förvaltningspostkontor, strategiskt belägna. Vid tillkomsten av poststationen i Flen lydde den under postinspektionen för att senare överflyttas till det revir som postmästaren i Nyköping ansvarade för. Under perioden maj 1898 - september 1903 lydde poststationen under postmästaren i Katrineholm.

Efter stathöjning av posten i Flen har någon gemensam befattning för post- och järnvägstjänst inte förekommit där. Den förste postmästaren i Flen var Gustaf Albert Klingbom (1903-1915). Han hade varit postmästare i Grisslehamn 1883-1893 och i Äs 1893-1903. Postkontoret i Äs degraderades till poststation, när poststationen i Flen höjdes till postkontor. Klingbom följde således med, eller som någon har uttryckt det, postkontoret i Äs flyttades till Flen.

Silinge

1898-04-01--1959-05-31

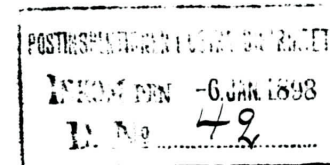
I tidtabellen på sid 4 finns inte namnet Silinge. En järnvägsstation öppnades där den 1 december 1897 och efter kort tid samlade intressenter underskrift av bygdens befolkning på en framställning till poststyrelsen om att också få en poststation inrättad. De skrev bl a, att de dittills hade haft sin "postgång ömsevis på Flen, Vadsbro och Kantorp, ett förhållande som, då dessa poststationer för de flesta utav oss, äro avlägset belägna, oftast givit anledning till obehag". Kantorp låg vid västra stambanan närmast väster om Flen och fick namnet Sköldinge vid 1921 års ingång.

Under den följande remissbehandlingen svarade järnvägsbolaget på postinspektionens förfrågan som framgår av avbildningen på nästa sida. Detta var nu inte tillräckligt men efter en kompletterande förfrågan fick postinspektionen i ett nytt brev den 8 januari 1898 beskedet, "att stationsföreståndaren är skyldig att, då postverket sådant påyrkar, förestå såväl poststation som postsparbankskontor samt att arvodet för ifrågavarande göromål, med hänsyn till platsens betydenhet, icke torde böra sättas lägre än till 180 per år".

Även postmästaren i Nyköping fick ärendet på remiss. Han uppgav i sitt svar den 23 januari 1898 "att enligt vad i ärendet inhämtats, vid ifrågavarande poststationen i Silinge icke läser kunna förväntas någon större korrespondens, utan kommer densamma antagligen att närmast kunna jämföras med den som för närvarande äger rum vid poststationen i Stjärnholm med en frimärkesomsättning av högst tvåhundra kronor i kvartalet". Han tillstyrkte ändå poststationens tillkomst. Efter postinspektionens hemställan beslöt poststyrelsen att poststationen skulle öppnas den 1 april 1898.

Därmed blev järnvägens stationsmästare Gustaf Malcolm Grahn ansvarig för postärendena. Han följdes av stationsinspektör Carl Adolf Frithiof Hamberg i oktober 1902. Denne hade glädjen att få sitt postarvode höjt till 240 kr från 1903 års ingång. Det höjdes ännu en gång till 300 kr, men därefter tycks rörelsen ha stagnerat. När det sjönk till 240 kr efter 1906 års allmänna reglering av postarvodena vid järnvägspoststationer, fick Hamberg ett personligt tilläggsarvode på 60 kr i kompensation. Hans efterträdare från november 1916, Bror Konrad Lundqvist, fick nöja sig med det fasta arvodet på 240 kr. Som framgår av 1940 års tidtabell i avsnittet om Stjärnholm, var bara Silinge, Larslund och Stjärnholm då förenade med järnvägstjänst. Poststationen i Silinge drogs in den 31 maj 1959.

OXELÖSUND-FLEN-WESTMANLANDS JERNVÄG.

Postinspektionen i Östgötalän
Stockholm

Till svar i skrifvelsen den 4 december
får jag äran meddela att fullständig
trafikstation öppnades vid Silinge den
1^{sta} december, hvarefter jag
beder få upplysa det järnvägsingenjör-
ting) har emot att stationsföreståndaren
stager sig att jemväl handhafva
framtidsämål.

Skrifvelsen den 5^{te} januari 1898
o. v. Skrifvelserna



Katrineborg 1875-01-01--1876-07-14
Vadsbro 1876-07-15--1966-10-31

Vadsbro (Katrineborg)

Utmed den redan befintliga postföringslinjen mellan Nyköping och Walla via Löta öppnades vid 1875 års ingång en poststation vid Katrineborg. Handlanden K D Löwe antogs till föreståndare med 150 kr i årsarvode Han anmälde sin avflyttning från orten den 18 mars 1875 och den 1 maj 1875 efterträddes han av hemmansägaren Eric Eriksson. Egentligen hade Löwe velat ha handelsbokhållaren Wilhelm Ramstedt till efterträdare, men denne hade vid ansökan inte bifogat sitt prästbevis. När han påmindes om detta, tyckte han det var för mycket "kineseri" vid anställningen och återkallade sin ansökan den 13 april.

Löwe skrev ett brev till postkontoret i Nyköping den 13 april 1875, som jag tycker är intressant att delge i faksimil på vidstående sida. Det visar Löwes inställning till bl a byråkratisk handläggning. Han var trött på detta och lämnade befattningen utan erforderliga formaliteter. Detta anmälde postmästaren i Nyköping i ett brev till poststyrelsen den 14 april 1875, sedan denne trots sina påminnelser inte hade kunnat förmå Löwe "att insända såväl förteckning å kvarliggande frimärken vid 1:a kvartalets utgång som ock debiteringsjournalen för nämnde kvartal, vilka handlingar jag måste till poststationen återsända, till följd av det bristfälliga skick desamma till postkontoret inkommo. Av allt detta synes handlanden Löwes oefferrättlighet och hemställas om, och i så fall, vilka åtgärder böra och kunna lagligen emot honom och hans förfaringsätt vidtagas".

Poststyrelsen anmälde ärendet telegrafledes den 16 april 1875 till länsstyrelsen, som lät länsmannen G C Eckerberg fara till Katrineborg och i Eric Erikssons närvaro skriva ett protokoll vid en formell inventering den 21 april. Länsstyrelsen rapporterade resultatet i ett brev till poststyrelsen den 26 april 1875 och föreslog att Eriksson skulle antas formellt till poststationsföreståndare.

Denne fick inte vara i tjänst så länge, för med järnvägens tillkomst drogs postlinjen från Nyköping till Walla in, liksom poststationen i Katrineborg. Man kan också uttrycka det så att poststationen flyttades den 15 juli 1876 till järnvägsstationen med samtidig namnändring till Vadsbro. Där fick stationsmästaren Gustaf Mellström ta ansvar för postservicen med 240 kr i årsarvode.



Så snart den skuffelsen jag meddagar i post emittagen af Ider, får levas: att di så många formaliteter skulle iakttagas vid en sådan underordnad plats som en forstämme dare plats vid en poststation af 3:je klassen, där det fördras lika mycket görömål, som vid en Expedition så i hvarken har eller vill någon person åtaga sig lika görömål all de stund man ej har så man kan utståttande egna sig derät - jag trodde di jag antog platsen att det evant var att taga emot bref, Ass: ö ren ev. v. l. bref, men att för en bokföring lika med et Kontors görömål dertill aflena postverket oss underordnades allt förtit.

Ni torde påminna Ider att jag mundligen sagt, att längre än till den 1^{de} April kunde jag ej sköta befatningen härstades, och jag har haft goda Subjekter till platseren, men dessa har ej dragit för att en präst bet jag ej varit att följt - hvarföre kunde jag blifva antagen jag insänder ej något betyg?

Emellertid har det nu lyckats mig anskaffa Göstegij E Eriksson i Slafby, som åtagit att sköta platsen tillvidare och tror jag mannen vara feet lömselig Örtus och skan jag i morgon dag öfverlemnna insatta riken m.m. till junte du skriva medel här finnes och se du om jag varit givits på grund af att jag måste resa till mina nya bohus i Östergötland

K. D. Löwe

Namnet på järnvägsstationen hade man ursprungligen föreslagit bli Katrineborg, som poststationen hette. Detta skulle i så fall ha kunnat föranleda felsorteringar vid slarvig skrift på så sätt att post avsedd för Katrineborg hamnade i närliggande Katrineholm. Då kom förslaget att järnvägsstationen skulle heta **Blacksta**, men kommunstyrelsens ordförande Gustaf Langborg vände sig mot detta i ett brev till poststyrelsen den 22 januari 1876, underskrivet även av poststationsföreståndare Eric Eriksson m fl representanter för samhället. De tog sig "friheten fästa uppmärksamhet därvid, att *Blacksta poststation i Södermanland lätt kommer att förväxlas med Blackstad i Kalmar län*". De avslutade brevet med följande rader:

"Ehuru svårighet torde möta vid att förändra namnet å det härvarande Blacksta, då detta, vad järnvägen beträffar, efter en föregående namnförändring nu blivit av Kungl.Maj:t officiellt fastställt, och vi helst önskade detta namn oförändrat, så vida den nu likanämnda poststationen i Kalmar län kunde få annat namn, få vi, i händelse en sådan namnförändring detta oaktat vid vår poststation ifrågakomma, föreslå något av namnen Bullersta, Wassjö eller Bjudby".

Brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig med länsstyrelsen i Kalmar. Dess kronofogde C M Robach fick på förfrågan till poststationsföreståndaren i Blackstad förslaget, att hans poststation "fortfarande benämnes *Blackstad*, samt såväl *Kungl.Generalpoststyrelsen* som *Kungl.Järnvägsstyrelsen* täcktes för framtiden benämna poststationen *Katrineborg* och järnvägsstationen *Blacksta* gemensamt med något av de namn som sökandena föreslagit".

Efter ytterligare behandling av ärendet av länsstyrelsen i Nyköping och järnvägsbolaget fattades ett nytt beslut snabbt, sedan styrelsen för järnvägsbolaget anmält till poststyrelsen den 2 maj 1876, att den "i skrivelse denna dag hos Kungl.Maj:t i underdånighet anhållit, att berörda station måtte till undvikande av befarad namnförväxling få, på så sätt Konungens Befallningshavande i Södermanlands län föreslagit, benämnas *Wadsbro*".

Gustaf Mellström efterträddes 1877 i Vadsbro av Per Granberg, som följdes 1881 av Axel Theodor Bagge. När denne i juni 1886 fick förflyttning till Bettna, tog Anders Johan Holm över och blev kvar under mer än 30 år. Ökad trafik framtvängde skilsmässa och för den ersättande lantpoststationen svarade Emil Waldemar Sundell från den 1 maj 1918. Selma Maria Sundell efterträdde honom i december 1932. Därefter ansvarade följande för poststationen till dess indragning med oktober månads utgång 1966: Anna Valborg Maria Karlsson (1957-1960), Elsa Victoria Larsson (1960-1961) och Gunhild Birgitta Andersson (1961-1966).



Bettna

Enligt poststyrelsens brev till länsstyrelsen i Nyköping den 10 december 1874 skulle med 1875 års ingång en poststation med benämningen Bettna öppnas vid Löta utmed den redan befintliga postföringslinjen mellan Nyköping och Katrineholm. Vid samma landsvägslinje skulle samtidigt nya poststationer öppnas också i Stigtomta och Stensjö.

I Bettna antogs hemmansägaren Otto Ramstedt till poststationsföreståndare med 100 kr i årsarvode. Före hans död höjdes detta till 250 kr och kom under kort tid änkefru Amalia Ramstedt till godo. Men med järnvägens tillkomst drogs lantpoststationen in och från den 15 juli 1876 var det järnvägens personal som fick svara för postservice, till en början J Lecksell med 240 kr i postarvode och från den 1 april 1878 Herman Aronson med 300 kr enligt poststyrelsens beslut den 23 maj 1877. Dennes efterträdare blev från den 10 juni 1886 Axel Theodor Bagge, då med ett årligt postarvode av 600 kr jämte ett biträdesanslag på 10 kr i månaden från 1895, höjt till 25 kr i april 1903.

Redan under Aronsons tid hade förändringar vidtagits med Bettna-posten, ändringar som i viss mån påverkade lönesättningen. Det gällde postföringen till Björkvik, en poststation belägen vid Vedeby utmed en från 1875 nyinrättad kärpostlinje mellan Lunda samtidigt öppnade poststation och Dämbol vid linjen Nyköping - Katrineholm. Postföringen till Björkvik hade vid järnvägens tillkomst ändrats att utgå från Bettna och poststationen i Lunda hade dragits in vid halvårsskiftet 1877.

Bettna låg vid den äldre huvudpostlinjen mellan Katrineholm och Nyköping. Linjen stympades vid järnvägens tillkomst och slutade således i Bettna. Den tidtabell som därefter tillämpades för den avkortade linjen fick det utseende som framgår av kopian nedan.

Tidtabeller.

(Bihang till cirk. nr XXII, år 1876.)

				(Denna spalt läses nedifrån och uppåt.)					
				Mil.					
				Ankomst, kl.	Afgång, kl.				
				Katrineholm—Bettna.					
				(Från den 18 juli 1876.)					
T. F.	—	11,30	e. m.	0,9	Katrineholms postexpedition	T. F.	1,30	—	e. m.
O. L.	12,45	1,0	f. m.	1,0	Stensjö poststation	T. F.	12,0	12,15	e. m.
O. L.	2,15	2,15	f. m.	0,5	Dämbol	T. F.	10,45	10,45	f. m.
O. L.	3,0	3,0	f. m.	0,8	Hähls gästföreståndare	T. F.	10,0	10,0	f. m.
O. L.	4,0	—	f. m.	3,2	Bettna poststation	T. F.	—	9,0	f. m.

Bland andra förändringar i tidigt skede kan nämnas att postföringen till Husby kyrka, som från tillkomsten av en poststation i Vallhalla (sedermera namnet Ripsa) ändrades att bli lantbrevbäring från Bettna järnvägsstation. En framställning om detta hade tillstyrkts av länsstyrelsen den 5 december 1879. Den förste lantbrevbäraren på linjen blev fjärdingsmannen P G Pettersson i Husby. Dennes förmedlingslänk med de korrespondenter som han inte fick kontakt med under turen var skolläraren P F Rudin i Husby, formellt antagen som ett s k kommunombud. En sådan syssla var oavlönad av postverket. Det kommunalstämmoprotokoll som låg till grund för förändringen återges på vidstående sida.

Bagge, som före sitt övertagande av befattningen i Bettna hade varit föreståndare för poststationen i Vrena, avgick med september månads utgång 1911. Efter en tids vakans övertog Carl Gustaf Johansson poststationen i september 1912 och redan i juni 1913 tog Nils Daniel Sjöquist över, formellt från den 1 oktober. Han hade tidigare erfarenhet av motsvarande arbete i Larslund.

Den stora trafikökningen förhindrade snart nog förening av post och järnväg i Bettna. Det blev skilsmässa vid 1917 års ingång men på så sätt att avtalet, som tidigare gällt mellan posten och järnvägen nu gällde som ett personligt avtal mellan posten och föreståndaren.

Inga Lagerström var under en tid tillförordnad föreståndare men den 1 juli 1925 anställdes Nanny Adelia Hultqvist och fick uppleva den rivande utveckling som möjliggjorde att poststationen höjdes till en postexpedition den 1 mars 1948. Den nya befattningen hade då varit ledigförklarad och bland de sökande antogs Birgitta Kristina Borgstedt som föreståndare. Med titeln stationsmästare hade hon följande efterträdare på ordinarie stat: Lars Erik Aronsson (1958-1962), Rut Irma Victoria Granstrand (1963-1968), Anna Dagny Viola Nilsson (1969-1971) och Eva Maria Fredriksson (1971-1978).

Den sistnämnda och hennes efterträdare Ellen Kerstin Arvidsson (från september 1978) fick uppleva den för landet generella omorganisation som bl a fick till följd att alla fasta postanstalter kallades postkontor från 1986 års ingång.

Efter ytterligare förändringar och genomförande av projekt "Nät 92" har postkontoret lämnats på entreprenad till Bettnabaren och därmed kommit att ingå i den grupp som kallas "post-i-butik".

Utdrag af Protokollet hållet i Kommunalstämman med
Husby Öppunda församlings röstegande ledamöter den 16 Nov 1879.

§2.

S.D. Till svar på Konungens Befallningshafvandes, genom Krono-
läsmanen Knut Krieger, gjorda förfrågaw, om Husby Socknemän
skulle, i utbyte mot nuvarande kärposten mellan Bettna och Wall-
halla, anse en gångpost mellan Husby Kyrka och Wallhalla vara
för dem fördelaktig, afgaf Stämman ett enhälligt Nej; men, deremot
ausåg Stämman en postförbindelse mellan Husby Kyrka och Bettna
vara för socknen nödvändig och uttryckte därför den önskan, att
sävida kärposten ovilkorligen måste borttagas, för att ersättas med
gångpost, denna sistnämnda måtte af Postverket bekostas åtminstone
3^{ne} gånger i veckan (helst Tisdagar, torsdagar och lördagar) emellan
Husby Kyrka och Bettna poststation, i hvilket fall församlings-
borna - om så befinnes nödigt - äro villiga att på egen bekostnad
underhålla en lika postgång de öfrige dagarna i veckan -
Till postexpeditör föreslås Skolläranen P. F. Rudin och till
postbefordrare fjärdingsmannen P. G. Pettersson - både boende
vid Husby Kyrka - Å Kommunalstämmans vägnas

Jed. Beruhardt r.

1875-01-01--

Björkvik

Som framgår av närmast föregående avsnitt fanns det sedan 1875 års ingång en lantpoststation med namnet Björkvik vid Vedeby, som var belägen utmed den postlinje, som utgick från Dämbol vid huvudlinjen Nyköping-Katrineholm till den samtidigt nyinrättade lantpoststationen i Lunda. Den sistnämnda poststationen är berörd i posthistorisk skrift 179.

I Björkvik antogs från 1875 års ingång gästgivaren Gustaf Jonsson till poststationsföreståndare med 125 kr i årsarvode. Fröken Selma Gunilla Santesson övertog kontraktet i april 1897, då med ett årsarvode på 240 kr. Efter blott tre kvartal följdes hon av fröken Elin Ingeborg Bordelius, som nöjde sig med ett till 230 kr sänkt årsarvode.

Hon blev inte heller så länge i tjänst. I december 1901 övertog apoteksföreståndaren Frans Vilhelm Gerholm poststationen, då med 300 kr i årsarvode, vilket han lyckades få höjt till 500 kr från 1903 års ingång. Apotekare Nils Larsson Lagerroth blev föreståndare i september 1909. Årsarvodet höjdes till 600 kr, räknat från den 1 oktober 1913 (diarienummer 1 b 328/13). Från den 1 maj 1917 utgick ett biträdesarvode med 480 kr om året, vilket från dess tillkomst i april 1906 hade höjts i tre etapper.

Poststationen höjdes till en postexpedition den 1 oktober 1951. Stina Sofia Thanner blev föreståndare med titeln stationsmästare. Bland senare chefer fanns Vivi-Anne Margareta Larsson. Genom 1970-talets omorganisation fick postexpeditionen termen lokalpostkontor 1977, degraderat till postställe med beteckningen postkontor från 1986. Efter divisionalisering blev den ansvariga för posten i Björkvik postmästare Karin Roos i Flen. Omkring 600 hushåll betjänas av posten i Björkvik.

Postlinjen från Bettna till Björkvik hade utvidgades att även betjäna de sent tillkomna poststationerna Tegnefors och Glindran. Båda var förhållandevis kortlivade. Poststationen i **Tegnefors** öppnades den 1 mars 1923 och drogs in med 1953 års utgång, medan den i **Glindran** öppnades den 1 oktober 1924 med handlanden Fritiof Österlund som föreståndare. Vid poststationens indragning med mars månads utgång 1968 hade Folke Österlund varit dess föreståndare sedan april 1938. Avvecklingen uppmärksammades i pressen, som bl a berättade om hur folkskollärare Herthi Johansson arrangerade en hyllningsceremoni.

1876-07-15--

Vrena

En helt ny poststation var den som öppnades den 15 juli 1876 i Vrena. Där fick H Aronsson inledningsvis ansvar för både post- och järnvägsgöromål med 240 kr för själva postsysslan, efter kort tid följd av stationsmästaren Karl Emil Karlsson. Dennes postarvode höjdes till 300 kr från 1890 års början och till 360 kr från juli 1896. 1902 års allmänna reglering gav honom ytterligare 60 kr högre arvode. Motsvarande förbättring 1914 höjde årsarvodet till 600 kr, vartill kom 360 kr i fast biträdesarvode, något som kom Oskar Eugen Carlsson till godo, när han tog över efter Karl Emils avgång vid månadsskiftet mars/april 1917.

Siffrorna tyder på stor omsättning. Den var till och med så stor att det inte gick att förena post- och järnvägsgöromål så länge. Det blev skilsmässa med november månads ingång 1919, då poststationen flyttades till Gustaf Edvin Engelbert Blomgrens affär. Denne handelsman avgick från sin posttjänst 70 år gammal med mars månads utgång 1956 och efter en månads vakans tog Ingrid Elisabet Hansson över. Hennes efterträdare blev Elsa Victoria Larsson från maj 1961 till och med september 1964. Något kortare tjänstetid blev det för hennes efterföljare Laila Pettersson som trädde till den 1 oktober 1964 och slutade med oktober månads utgång 1966, varefter Gunhild Birgitta Andersson tog över poststationen. I december 1972 var det Barbro Helena Petterssons tur att betjäna Vrena-borna. Nu följde 1970-talets generella förändringar och termen för poststationen blev lokalpostkontor med prefixet "lokal" struket från 1986 års ingång. Starkare rationaliseringsvindar har blåst sedan dess. I projekt "Nät 92" har postkontoret, som den formella termen var sedan 1986, lämnats på entreprenad till Konsum och ingår därmed i gruppen "post-i-butik".

1875-01-01--1876-10-31
1882-07-01--1968-03-30

Råby

Ett stycke öster om Vrena fanns poststationen i Råby. Den påverkades inte genast av omorganisationen på grund av järnvägen, men i anslutning till fullbordan av sträckan Rekarne-Flen ändrades landsvägspostföringen ytterligare. Med oktober månads utgång 1876 drogs kärposten in på linjen Nyköping - Sparreholm.

Den kan i stort sett sägas på ett stort avstånd ha löpt parallellt med järnvägen. Samtidigt drogs den sydliga poststationen Råby in, medan de utmed landsvägslinjen längre norrut liggande poststationerna Vallhalla och Ripsa anknöts till den nyinrättade postföringslinjen mellan Bogsta och Bettna enligt nedan återgiven tidtabell.

Bogsta—Vallhalla—Bettna.									
(Från den 1 november 1876)									
T. F.	—	8,0	f. m.	1,2	Bogsta poststation.....	O. L.	9,0	—	e. m.
T. F.	9,30	9,45	f. m.	1,9	Runtuna poststation.....	O. L.	7,15	7,30	e. m.
T. F.	12,30	12,45	e. m.	0,7	Ripsa poststation.....	O. L.	4,15	4,30	e. m.
T. F.	1,45	2,0	e. m.	1,5	Vallhalla poststation.....	O. L.	3,0	3,15	e. m.
					Husby kyrka.				
T. F.	4,0	—	e. m.	5,3	Bettna poststation.....	O. L.	—	1,0	e. m.

Poststationen med namnet Råby hade inrättats vid Råbykrog med 1875 års ingång i samband med kronobrevbäringsreformen. Gästgivaren C J Kistner blev föreståndare med 100 kr i årsarvode. Han efterträddes redan efter ett kvartal av förre fanjunkaren Per Möller med 50 kronors förhöjning av årsarvodet. Denne fungerade inte heller så länge som poststationsföreståndare, eftersom poststationen drogs in med oktober månads utgång 1876.

Efter framställning lyckades man få poststationen åter den 1 juli 1882, sedan handlanden Johan Ludvig Lindström hade åtagit sig att handha den mot ett årsarvode av blott 50 kronor. Det var en billig lösning för postverket men kanske också fördelaktigt för Lindström som kunde räkna med spontanköp av kunder som kom för att uträtta postärenden. Den 1 juli 1904 höjdes årsarvodet till 150 kr och därefter i etapper, så att Lindström t ex hade 360 kr i årsarvode från den 1 juni 1917 (diarienummer 1 b 1769/17).

Poststationen i Råby, som låg ca 12 km norr om Nyköping, fick vid trafikomläggningen på grund av tillkomsten av järnvägen Järna - Åby 1913, åter förändrade förhållanden. Den kombinerade lantbrevbärningen och postföringen från järnvägsstationen i Bettna, som hade organiserats vid poststationens återinrättande 1882, blev nu förkortad och slutade vid Oppunda kyrka. Trakten däremellan och Råby var nära nog utan hushåll. För att betjäna Råby med post inrättade man i stället en postföring från Nyköping utmed en tättbebyggd sträcka, där hushållen kunde utnyttja postföraren för sina postärenden.

Karin Ingrid Ch Nordström anställdes som poststationsföreståndare i Råby den 1 december 1958. Den började sjunga på sista versen och drogs in med mars månads utgång 1968 kort tid före postens övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation.

1875-01-01--

Stigtomta

Utmed postlinjen mellan Nyköping och Katrineholm inrättades med 1875 års ingång en poststation i Stigtomta med fröken Clara Maria Sederholm som föreståndare. Hennes årsarvode var 125 kr. Hon blev uppsagd från sin befattning på grund av järnvägens tillkomst och den 15 juli 1876 flyttades poststationen med oförändrat namn till Stigtomta järnvägsstation.

Där fick stationsinspektör Jacob Wilhelm Lewcreutz ta ansvar för postservicen nu med 240 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete. Detta ökade stadigt och var 540 kr jämte 360 kr i biträdesanslag från 1904. Carl Fredrik Ström efterträdde Lewcreutz 1908 och följdes 1918 av Enoch Malcolm Grahm, som blott en kortare tid fick svara för postärenden.

Post och järnväg skildes åt med 1919 års ingång, då förre sergenten Klas Edmund Jansson blev föreståndare. Den fortsatt positiva utvecklingen ledde till att poststationen kunde klassas som post-expedition från den 1 mars 1949, då Eyvor Karla Maria Nilsson blev chef med titeln stationsmästare. Hon följdes vid 1952 års ingång av Märta Matilda Sofia Nilsson. Andra tog vid och fick uppleva de stora förändringarna under 1970- och 1990-talen, vilka med ny terminologi och efter genomförd divisionalisering medfört att det ännu finns ett postkontor i Stigtomta med betjäning av nära 1000 hushåll.

1876-07-15--1955-09-30

Larslund

Med tågstarten den 15 juli öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Larslund. Som järnvägsman med postansvar fungerade till en början E Karlsson, redan i september 1876 följd av stationsmästaren Nils August Sjöqvist. Denne förflyttades till Bettna den 1 oktober 1913 och kontorsbiträdet Anders Vilhelm P:son Roos tog över ansvaret. Poststationen hörde till de föga lönsamma och ersattes med lantbrevbärning med oktober månads ingång 1955.

1636--

Nyköping

Ett av det dussintal postkontor som kunde inrättas redan 1636, det år då drottning Kristinas förmyndarregering utfärdade den s k postbåden och därmed gav en officiell start åt det svenska postverket, förlades till Nyköping. Dess förste postmästare var handlanden, rådmannen och borgmästaren Joachim (Jakob) Dankwardt. Den 18:e i raden av ordinarie chefer var Gustaf Ferdinand Lundvall, under vars tid järnvägen mellan Nyköping och Flen växte fram. Han dog i februari 1877 och postkontoret sköttes av vikarier tills den ordinarie efterträdaren Fredrik Wilhelm Oldenburg utnämndes i augusti 1877. Efter dennes död i december 1912 publicerades nedan återgivna notis i pressen, vilken jag finner lämplig att återge som exempel på den tidens minnesrunor.



G. W. Oldenburg.



I går natt avled i sitt hem i Nyköping genom hjärtförlamning f. d. postmästaren Gustaf Wilhelm Oldenburg. Han har under många år varit sjuklig, men på senaste tiden relativt kry, varför dödsfallet kom övåntat.

Den bortgångne var född i Linköping den 21 mars 1867 (fadern var postmästare, de sista åren i Nyköping). Efter år 1886 avlagd studentexamen vid högre allmänna läroverket i Nyköping inträdde O. i postverkets tjänst. Han blev e. o. postexpeditör 1887, extra biträde vid Nyköpings postkontor 1889, ordinarie postexpeditör 1899 med placering först i Katrineholm samt sedan i Mjölby, Linköping, Norrköping, Motala och åter i Linköping. År 1907 blev han t. f. förste postexpeditör i Nyköping, 1909 kontrollör i Stockholm och 1911 i Hälsingborg, år 1921 t. f. postmästare i Nyköping och den 1 juli 1926 ordinarie postmästare i samma stad. Från denna post avgick han med pension år 1934, men även sedan har han varit bosatt härstädes.

Med postmästare Oldenburg bortgick en synnerligen dugande och plikttrogen tjänsteman, en godhjärtad och vänsäll man, i vars sällskap ingen hade tråkigt. Humorns goda gåva var honom förunnad och god och glad har han levat livet och värdigt kunde han dö.

Om postkontorets historia finns mycket att berätta. Sannolikt har så också gjorts i olika sammanhang. Postkontoret har emellertid inte haft någon direkt kontakt med järnvägen på det sätt som de förenade poststationerna och tjänsten var aldrig förenad med järnvägsgöromål. Jag har ändå funnit det lämpligt att återge ett utdrag ur den notis som fackorganet "SVENSKT POSTARKIV" vid det nya seklets ingång publicerade med citat av "en lokaltidning som innehållit en skildring av de nya postkontorslokalerna och på samma gång en återblick på forna tidens postförhållanden".

SVENSKT POSTARKIV.

»Ingen kunde väl för 30 à 40 år sedan ana,» utbrister vår kollega, »att Nyköpings postkontor skulle komma att inrymmas i så eleganta lokaler och erhålla en så proper inredning, som nu blifvit fallet. I slutet på 1860-talet var postkontoret inrymdt i ett hus vid Bagaregatan i gården nr:ris 17, 18 och 30 i första kvarteret, som nu äges af veterinären Löfgren. Lokalen utgjordes af tre små rum, och all expedition af post, såväl lösbref, tidningar som brevväskor, skedde genom postluckan åt gatan. Någon annan bekvämlighet för trafikanterna än en flat stenhäll utanför luckan att stå på, bestods ej; för regn och takdropp samt fallande takisar fingo trafikanterna själva skydda sig. Vid luckan satt mer-

endels själfva postmästaren, öfverstelöjtnanten Montell, och han, den gamle bistre krigsmannen, var ej att leka med. Personalen på kontoret utgjordes då, förutom af postmästaren, af hans son, dåvarande e. o. postexpeditören hr O. Montell och nuvarande postmästaren i Karlstad hr C. O. Lindberg. Brefbärare voro förutnämnde hr Lindbergs moder, biträdd af en äldre och en yngre flicka, och som extra vaktmästare tjänstgjorde numera pensionerade brefbäraren C. J. Wiman.

Den post, som gick öfver Nyköping, var ej obetydlig. Järnväg fanns, som bekant ej då hit till staden, utan all post fördes dels med diligensen, dels med kärr- och gångpost.



1875-01-01--

Nävekvärn

I avsnittet om Råby har jag kort berört en förändring av poststationsnätet som hängde samman med tågstarten. Postmästare Lundvalls företrädare Johan Jakob Montell (1860-1875) var ordinarie innehavare av befattningen som chef för postkontoret i Nyköping, när kronobrevbäringsreformen genomfördes. Troligen var det hans vikarie som fick engagera sig i de många förändringarna då.

Nävekvärn var också en av de nya poststationerna vid detta tillfälle. Dit inrättades en kärpostföringslinje vid 1875 års ingång med tre turer i veckan. Till föreståndare för poststationen i Nävekvärn antogs bruksägaren och riddaren John Sederholm med 100 kr i årsarvode. Bland hans efterträdare fanns bruksbokhållarna Karl Edvard Johansson (1895-1899), Viktor Sylvan (1900-1901), Karl August Sydbom (1901-1904) och Elof Wennerlund (1904-1917). Brukskassören Karl Edvard Johansson tog över i april 1917, då med 540 kr i årsarvode och fick uppleva övergången till reglerade ersättningar för poststationsföreståndare, baserade på bl a omsättningens storlek.

Med 1952 års ingång anställdes Axel Gottfrid Andersson som poststationsföreståndare. Även i Nävekvärn genomfördes 1970-talets generella förändringar med bl a ny terminologi, varvid poststationen kallades lokalpostkontor 1977 med förleden "lokal" borttagen från och med 1986. I projekt "Nät 92" har postkontoret genomgått en förändring som hittills drabbat omkring 700 orter och lämnats på entreprenad till Konsum. Det ingår därmed i den stora gruppen "post-i-butik".



Posten i Nävekvärn fick nya lokaler i september 1976, då i en tillbyggd fastighet, ägd av Konsum. Vid detta tillfälle togs denna bild av föreståndaren Axel Andersson och hans medhjälpare Anna Karlsson. Hon hade tidigare tjänstgjort vid poststationen i Koppartorp i Tunabergs socken under perioden 1939-1952.

1877-02-01--1958-11-30

Stjärnholm

Den 13 km långa sträckan från Nyköping till Oxelösund öppnades för allmän trafik med 1877 års ingång. Vid de två nya järnvägsstationerna, Stjärnholm och Oxelösund, började samarbetet med posten en månad senare. Järnvägens stationsmästare Lars Johan Lugn fick inledningsvis ta ansvar för postservicen, efter kort tid följde av J Nilsson. Bland hans efterträdare fanns från september 1891 Bror Herman Söderberg, alltjämt med det ursprungliga postarvodet på 240 kronor per år. Han följdes redan i november av Alfred Andersson. Axel Samuel Florin tog över i oktober 1912 men förflyttades till Bånghammar fem år senare, varefter Gustaf Alfred Larsson blev ansvarig för posten från oktober 1917. Andra järnvägsmän tog vid efter honom tills poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring från december månads ingång 1958.

158. Flen—Oxelösund. (Trafikaktiebolaget Gränqesberg—Oxelösunds j:ar.)

Pkp	Brl	TP	Km		f Esk	f Esk
23.00	7.20	—		Stockholm	—	17.37
						22.07
						Brl } 21.02
						TP }
Pkp 367	Brl V	TP V	Km		f Esk	f Esk
Tåg 11	Tåg 1	Tåg 3				
6.10	9.39	15.51	—	Flen 13, 155.....	15.37	15.37
*6.24		16.02	7	Silinge	9.12	15.25
*6.35		16.10	13	Vadsbro (ej f)	9.03	15.16
*6.47		16.18	20	Bettna (ej f)	8.54	15.08
*6.58		16.27	27	Vrena (ej f)	8.44	15.00
*7.12		16.39	35	Stigtomta (ej f).....	8.31	14.51
*7.23		16.48	40	Larslund	8.24	14.44
7.33	10.48	16.58	49	Nyköping (C) 17 ...	8.13	14.35
					Tåg 2	Tåg 4
	Fk V				TP	TP V ¹⁾
7.35	10.48	16.58	—	Nyköping	8.13	14.20
*7.59	—	17.13	57	Stjärnholm		14.07
8.07	11.10	62	Oxelösund (5)	7.53	14.00
					Tåg 2	Tåg 4
					Brl V	Hd
						Tåg 18
						V
						Pkp 367
						Pkp 367

¹⁾ Endast för nyköpingstidningar.

I denna reproduktion av en del av 1940 års tidtabell för järnvägsposterna finner vid beteckningen "(ej f)" efter flertalet stationer, vilket innebär att de inte var förenade med post. Efter stationerna Silinge, Larslund och Stjärnholm finns inte den beteckningen. Där var det alltjämt järnvägsmän som hade ansvar för postservice.



1877-02-01

(Förvaltningspostkontor 1909-11-01–1926-06-30–1932-10-31)

Oxelösund

Med Oxelösund har vi nått fram till järnvägens sydligaste punkt. Även där inrättades en järnvägspoststation en månad efter tågstarten. Stationsinspektorn Adolf Mauritz Elfman blev ansvarig för postservicen, till en början med ett arvode på 240 kr om året. Stationsinspektör Johan Hagander tog över och fick från och med 1889 postarvodet höjt till 360 kr. Snabbt ökade trafiken med följande arvodeshöjningar, t ex till 600 kr efter 1902 års allmänna reglering och enligt särskilt avtal i maj 1904. Omsättningen var nu så stor att post och järnväg måste skiljas åt. Det fanns ännu inte något mellanting mellan postkontor och poststationer. Postexpeditioner (av det nya slaget) började inrättas först 1920.

Poststationen drogs sålunda in och ersattes med ett förvaltningspostkontor den 1 november 1909 enligt medgivande i ett kungligt brev den 19 mars 1909. Seth Magnus Bredberg sökte och fick befattningen som chef med titeln postmästare. Han kom närmast från Lysekil, där han varit postexpeditör sedan 1893. När han befordrades till tjänsten som postmästare i Falköping 1917, efterträdde han av Fredrik Oscar Tilly.

Genom en omorganisation infördes från 1920 postexpeditioner som en klass av postanstalter mellan postkontor och poststationer. Oxelösund hörde till de relativt få postkontor som inte svarade mot minimikraven för denna status. Enligt ett kungligt brev den 4 juni 1926 skulle det bytas ut mot en postexpedition men fungera som ett postkontor så länge postmästaren kvarstod. Det gjorde Tilly till sin pensionering vid 67 års ålder 1932.

Från och med november 1932 blev Oxelösund i praktiken en postexpedition, då med Albin Hernell som chef med titeln stationsmästare. Bland hans underlydande fanns ordinarie brevbäraren Alfred Torsten Johansson och kontorsbiträdet Ester Maria Schedin.

Många andra tog vid efter dessa och efter alla moderna omorganisationer och med ny terminologi finns det numera ett postkontor i Oxelösund med Marie Sundberg som postmästare och ansvar för service till ca 5600 hushåll.

Arrangemang: Oxelö Marknad, Oxelösund.
 Arrangör: Lions Club, Oxelösund.
 Motiv: lok från 1918 och Lions-emblemet.
 Adress: Postkontoret, Minnespoststämpel
 »Oxelö Marknad», 613 01 OXELÖSUND.

