

W. 8123

Mk. d. 1/ Oktob. 1876

Herr Kong. General Poststyrelsen!

[Faded handwritten text, possibly a list of names or locations]

1876 d. 19 okt ann: P. G. m.
som anfar sig i de Klänna
bifalla föredragande föreställ
peng?
Kan ej bifallas

Undertänkad för härmed vord-
Gammast anfalls ad postanstaltin
för Hufors Klänna måtte benämnas
Hufors-Näs.

Hufors Klänna 16 Okt. 1876.
[Signature]

Erik Lindgren Något om posten vid Järnvägarna Kolbäck - Flen och Rekarne - Valskog samt dess närhet

Innehåll

	sid
Inledning	3
Kolbäck	7
Strömsholm	8
Kvicksund	14
Rekarne	15
(Tumbo-Berga)	15
Folkesta	16
(Torshälla station)	16
Skogstorp	18
Hällsta	19
Ribbbingelund	21
Näshulta	21
Hedensö	22
Vidökna	23
Bälgviken	24
Harsjön	24
Hälleforsnäs (Näs)	26
Mellösa	27
Flen	27
Valskog	28
Kungsör	29
Torpslätt	32
Östertibble	33



Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 309

Jernvägspostbefordran:

Postbefordringen å Bergslagens Jernvägar är från den 17 dennes utsträckt till hela linien *Falun—Kil*, hvarvid posten befordras i afstängdt, låst fack, dels åtföljd af postiljon och dels utan postiljonsbeskickning.

Från den 1 nästkommande februari skall postbefordringen å Oxelösund—Flen—Westmanlands Jernväg utsträckas till hela jernvägslinien *Oxelösund—Flen—Rekarne—Walskog* resp. *Kolbäck*, hvarvid posten skall befordras i afstängdt, låst fack och åtföljas af postiljon mellan Flen och Oxelösund samt Flen och Walskog, hvaremot postiljon ej skall medfölja mellan Rekarne och Kolbäck.

Poststationer:

Den 1 februari 1877 komma följande nya poststationer att öppnas:

vid de å Oxelösund—Flen—Westmanlands Jernväg belägna stationerna *Oxelösund*,

Stjernholm, *Östertibble*, *Kungsör* och *Qvicksund*, alla af I kl.;

inom Kristianstads län i *Raflunda*, af II kl., samt

vid de å jernvägslinien Falun—Kil belägna stationerna *Klenshyttan*, *Bredsjö*, *Hellefors*, *Herrhult* och *Bergslags-Hörken*, alla af I kl.

Dessa poststationer skola lyda:

poststationerna i Oxelösund, Stjernholm, Östertibble, Kungsör och Qvicksund under postinspektionen i Centrala Jernvägspostdistriktet;

poststationen i Raflunda under postkontoret i Kristianstad;

poststationerna i Klenshyttan, Bredsjö, Hellefors, Herrhult och Bergslags-Hörken under postinspektionen i Westra Jernvägspostdistriktet.

Detta är ett utdrag ur sid 52 i 1877 års cirkulärsamling. Under rubriken **Jernvägspostbefordran** kan man läsa sig till att de båda norra grenarna av Oxelösund-Flen Westmanlands järnväg skulle börja användas för posttrafik den 1 februari 1877. Detta var en månad efter att järnvägen hade upplåtits för allmän trafik. Under rubriken **Poststationer** finner vi namnen på de nytillkomna poststationerna, däribland den i Oxelösund, eftersom utsträckningen söderut från Nyköping genomfördes samtidigt. Se även texten överst på sid 6.

Förord

Järnvägarna mellan Kolbäck och Flen samt mellan Kolbäck och Rekarne 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 posthistorisk skrift 286.

De järnvägar som berörs i det följande utgjorde den andra och norra delen av Oxelösund - Flen - Västmanlands järnvägar, omfattande sträckorna Flen - Rekarne, Rekarne - Kolbäck och Rekarne - Valskog. De öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1876 resp vid 1877 års ingång, d v s kort tid efter att trafiken börjat på sträckan Flen - Nyköping. Jag har berört postanordningarna vid de södra bandelarna i posthistorisk skrift 308.

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

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 centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem och kan med hjälp av sådana anteckningar samt Thure Karlssons vänliga förmedling med lån från mitt material i Stockholm 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 nytillkommande 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 svårästa handstilar kan något namn vara felskrivet. 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). Andra 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 de skulle komma vid tänkta resor med järnvägen från Kolbäck till Flen resp från Valskog till Rekarne.

Erik Lindgren



1939 års post-, tele- och järnvägskarta återger det täta trafiknätet i trakten i trakten av Eskilstuna och Västerås på detta sätt.

Inledning

Den norra delen av det stora komplexet Oxelösund - Flen - Västmanlands järnvägar öppnades på sträckan Rekarne - Flen för allmän trafik den 1 oktober 1876 och på sträckorna Kolbäck - Rekarne resp Valskog - Rekarne med 1877 års ingång. Snart inleddes samarbetet mellan post och järnväg på dessa sträckor.

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 välla svårigheter, eftersom den exakta tidpunkten för allmän tågstart i allmänhet blev känd mycket sent. Det 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 landsvägspostförlingar blev anknutna. 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 tidigare iakttagna sådana skäl som gjorde att tågstarten på de för oss nu aktuella järnvägarna inte sammanföll helt med postens omorganisation. Sålunda öppnades sträckan mellan Rekarne och Flen för allmän trafik den 1 oktober 1876 men inte förrän en månad senare öppnades poststationer i de tillgängliga järnvägsstationerna.

Information till berörda postanstalter om denna förändring gavs bl a genom notiser i poststyrelsens cirkulär. Dessa var ännu kompakta och inte strukturerade. Uppmärksamhet krävdes vid studium av denna form av information, något som kan framgå av en på nästa återgiven kopia av sida 482 i 1876 års cirkulärsamling.

Jernvägspostbefordran:

Postbefordran kommer att den 1 nästkommande november vidtaga å jernvägslinierna *Karlskoga—Otterbäcken, Storvik—Ockelbo* och *Flen—Rekarne*, hvarvid posten å de förstnämnda begge linierna kommer att befordras i s. k. postiljonskupé och å den senare att förvaras i afstängdt, läst fack och åtföljas af postiljon.

Poststationer:

Nya sådana af I kl. komma den 1 nästkommande november att öppnas:

vid de å jernvägslinien *Karlskoga—Otterbäcken* belägna stationerna *Håkanbol, Konsterud* och *Vermlands-Säby* inom Vermlands län, samt *Gullspång* och *Otterbäcken*, inom Skaraborgs län;

vid de å jernvägslinien *Storvik—Ockelbo* belägna stationerna *Åshammar, Järbo* och *Ockelbo*, inom Gefleborgs län, samt

vid de å jernvägslinien *Flen—Rekarne* belägna stationerna *Mellösa, Näs, Hållsta, Skogstorp* och *Rekarne* inom Södermanlands län, äfvensom af II kl.

i *Önnköping*, beläget inom Malmöhus län å postlinien *Vollsjö—Östra Saller p*;

Dessa poststationer skola lyda:

poststationerna i *Åshammar, Järbo, Ockelbo, Mellösa, Näs, Hållsta, Skogstorp* och *Rekarne* under postinspektionen i centrala jernvägspostdistriktet, samt

poststationen i *Önnköping* under postinspektionen i södra jernvägspostdistriktet; äfvensom direkt utvexla post:

poststationerna i *Mellösa, Näs, Hållsta, Skogstorp* och *Rekarne* med hvarandra inbördes, vederbörande kupéexpeditioner äfvensom postanstalterna i *Hedensö, Torpa, Kungsjör, Flen, Vadsbro, Bettna, Vrena, Stigtomt, Larslund, Stensjö, Nyköping, Eskilstuna, Torshälla* och *Köping*, samt

poststationen i *Önnköping* med samma postanstalter som poststationerna i *Sjöbo, Tolånga, Röddinge* och *Frenninge*;

Indragna:

med oktober månads utgång:

de nuvarande poststationerna i *Gullspång, Visnum, Skagern, Järbo, Uggelbo, Tumboberga, Årila, Hållsta* och *Råby*;

Namnförändrad:

den inom Örebro län belägna poststationen i *Mellösa* skall från november månads början benämnas *Stora Mellösa*;

Postföring:

Ny:

från november månads början inrättas kärrepostbefordran med två turer i veckan å linien *Vermlands-Säby—Rudskoga—Åtorp—Håkanbol* och, i samband med posten *Malmköping—Strengnäs* resp. *Mariefred*, å linien *Sparreholm—Malmköping*;

Indragen:

med innevarande oktober månads utgång inställes kärrepostbefordringen å linierna *Hofva—Gullspång—Åtorp—Degerfors, Kungsgård—Järbo, Bergby—Uggelbo* och *Nyköping—Sparreholm*, mellan *Eskilstuna* och *Tumboberga* samt *Eskilstuna* och *Hållsta*, samt såväl diligens- som kärrepostförbindelsen å linien *Eskilstuna—Malmköping—Sparreholm*;

Utsträckt:

från november månads början utsträcket postlinien *Bogsta—Vallhalla* till *Bettna* poststation.

I utdraget på föregående sida, måste vi leta bland mångfalden av uppgifter för att finna vad som berör omorganisationen i anslutning till jernvägssträckan *Flen - Rekarne*. Under den första rubriken "**Jernvägspostbefordran**" talas om samtidigt påbörjad postbefordran på tre jernvägslinjer, av vilka *Flen-Rekarne* nämns sist. Det framgår av sista meningen att någon postiljonskupé inte sattes in på denna sträcka. I stället användes den form av postbefordran som senare kom att betecknas "Fack med bevakning" (fkmb).

Hela 14 nya poststationer anmäls under rubriken "**Poststationer**". Längre ner på sidan sägs att nio poststationer drogs in samtidigt. Det rör sig om lantpoststationer i de tre överst anmälda jernvägar-nas närhet. *Tumboberga, Årila* och *Hållsta* ansluter till förändringar i närheten av "vår jernväg". En av dem, *Hållsta*, återfinns samtidigt som nyinrättad jernvägspoststation. Indragningen av poststationen i *Råby*, nämnd sist under den mindre rubriken "**Indragna**", hängde samman med att kärrepostbefordran på linjen *Nyköping-Sparreholm* upphörde. Denna förändring av kärrepostbefordringen nämns under rubriken "**Postföring Indragen**" längst ner. Innan dess finner vi under den mindre rubriken "**Namnförändrad**" ytterligare en ändring som berör "vår jernväg". Den närmast norr om *Flen* belägna nyöppnade jernvägspoststationen *Mellösa* förorsakade namnändring av den näringska poststationen *Mellösa* till *Stora Mellösa*. På annan plats bland cirkulären presenterades tidtabellen för posttågen på det sätt som framgår av nedan återgivna kopia.

Nyköping—Flen—Rekarne.

(Från den 1 november 1876.)

		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
⊙ +		
N:r 4.		
3,55 e. m.	<i>Nyköping</i>	1,45 e. m.
4,16 "	<i>Larslund</i>	1,27 "
4,31 "	<i>Stigtomt</i>	1,13 "
4,55 "	<i>Vrena</i>	12,51 "
5,12 "	<i>Bettna</i>	12,32 "
5,31 "	<i>Vadsbro</i>	12,12 e. m.
6,0 e. m.	<i>Flen</i>	11,40 f. m.
	N:r 2.	N:r 1.
11,36 f. m.	<i>Flen</i>	6,10 e. m.
11,54 "	<i>Mellösa</i>	5,54 "
12,18 e. m.	<i>Näs</i>	5,31 "
1,2 "	<i>Hållsta</i>	4,48 "
1,16 "	<i>Skogstorp</i>	4,33 "
1,38 "	<i>Eskilstuna</i>	4,16 "
1,55 "	<i>Torshälla</i>	3,54 "
2,7 e. m.	<i>Rekarne</i>	3,39 e. m.
		N:r 3.
		⊙ +

(Förvaltningspostkontor ca 1703–1877-10-31)
Järnvägspoststation 1877-11-01--1967-10-31

Strömsholm

Postkontoret i Strömsholm inrättades medan det ännu var mycket glest mellan postkontoren i Sverige. Totalt fanns det 85 postkontor, när Erik Jöransson den 20 maj 1703 fick fullmakt som postmästare i Strömsholm. I stället för lön skulle han åtnjuta *"den inkomst och postporto, utan något beräknande, som där å orten faller"*.

Jöranssons efterträdare Petter Friesen (1725-1753) hade varit betjänt vid hovet och vaktmästare vid Strömsholm, en tjänst som drogs in 1721. Vid ett tillfälle blev han anmodad att biträda vid en reklamation som avsåg ett brev vilket förmodades ha passerat Strömsholm men inte kommit fram till mottagaren. I reklamationsakten skrev han bl a följande *"Vid Strömsholms postkontor ges ej tillfälle ett sådant spetsfundigt skälmstycke att föröva"*. Därmed avsåg han att brevet inte hade tagits ut ur postväskan vid hans postkontor.

Den som i Strömsholm fick ta emot den första leveransen av frimärken vid enhetsportots införande i Sverige var Salomon August Heurlin, son till en lektor vid Växjö gymnasium. Han fick befattningen 1854 efter att ha varit postmästare i det ångermanländska Bjästa under tio år. Redan då hade det varit på tal att dra in postkontoret i Strömsholm. I det kungliga brevet om Heurlins utnämning fanns en klausul om att Heurlin skulle underkasta sig förflyttning till annan plats, om postkontoret skulle komma att flyttas.

Med enhetsportots och därmed frimärkenas införande den 1 juli 1855 kom också de första brevlådorna. Inte bara denna reform fick Heurlin uppleva i Strömsholm utan också den stora omdaning som blev följden av 1873 års riksdagsbeslut om att kronobrevbäringen skulle upphöra. Han fick sig inga poststationer underställda, när dessa började inrättas i stort antal 1874-1876.

Däremot upplevde han en minskning i sina avlöningsförmåner på grund av att inrättade poststationer i närheten började betjäna många av de kunder som han tidigare hade betjänat genom lösväskor. Han skrev den 5 mars 1876 till poststyrelsen och anförde att han varit

"helt och hållet okunnig om den mängd poststationer, som i år här skulle komma inrättas och varigenom jag nu, eller från och med innevarande års början förlorat icke allenast alla mina extra inkomster utan även större delen av provisionen på postuppbörden, tillsammans utgörande över 600 kronor".

Detta var en tämligen unik situation men den kunde lösas genom att poststyrelsen kunde tillämpa ett system motsvarande det som använts vid frimärkenas införande. Då hade regeringen i efterhand den 16 januari 1857 bifallit en framställning från poststyrelsen om gratifikationer till berörda postmästare *"för minskad sportelinkomst i följd av det nya portosystemets införande"* och *"genom postreformen förlorade inkomster av lösväskor, posträkningar m m"*.

Förflyttningsklausulen i Heurlins utnämningshandling behövde inte tillämpas. Vid sin död den 17 juli 1876 var han ännu postmästare i Strömsholm. Nu fick efterträdaren Per Olof Booberg kunglig fullmakt på samma befattning, men följande år blev denne befordrad till postmästare i Karlsborg och sagan var all för postkontoret i Strömsholm, som drogs in med oktober månads utgång 1877. Tidvis vikarierade postexpeditören (sedermera postmästaren i Vännäs) Axel F J Sellman för honom och fick liksom Booberg mycket att bestyra med postexpeditionens avveckling.

Det var nämligen inte så självklart att postkontoret skulle dras in (den formella termen för denna lägre klass av postkontor var under perioden 1850-1882 postexpedition). I korrespondensen mellan Sellman och poststyrelsen finner vi tanken att behålla postkontoret. Poststyrelsen återremitterade den 19 januari 1877 ett brev från Sellman, i vilket han frågade *"huruvida postexpeditionen skall bibehållas å samma plats, där den nu är, vilken ligger på en halv fjärdingsvägs avstånd från järnvägsstationen, och i vilket fall särskild person finge lov anställas att bära posten fram och tillbaka från densamma; eller, om försökas bör, att närmare järnvägsstationen, som är anlagd invid den mest bebyggda delen av Strömsholm, erhålla expeditionslokal"*.

Sellman skulle nu *"till Kungl. Styrelsen inkomma med upplysning huruvida tjänlig postlokal kan erhållas i järnvägsstationens närhet"*. Den frågan kunde lösas enligt svaret till poststyrelsen den 23 januari 1877, varför poststyrelsen vände sig till länsstyrelsen i Västerås i ett brev den 29 januari 1877. Länsstyrelsen kommunicerade med kronofogden, som i sin tur kontaktade sin länsman och representanter för näringslivet i området. Då kom tanken upp att posten skulle förenas med järnvägsstationen och kronofogden bifogade i sitt svar till länsstyrelsen det brev som återges på nästa sida.

Uppå oron af Herr Kronofogden,
 god framställning, och sedan Kongl.
 General Poststyrelsen mig verket föränd-
 rad moter icke hinder för mig, att
 Poststation emottaga vid järnvägssta-
 tionen Strömsholm, emot anwan,
 som bevisligen kan komma att
 beståmas.

Strömsholm den 19 Februar 1877
 W. Fischerström
 Stations-Inspektör

Under mellantiden hade postmästare Sellman i tron att posten inte skulle förenas med järnvägen "vidtalat slussvaktaren Alfred Ericson, som sagt sig villig att posttransporterna sig åtaga mot en ersättning per dag av 1 krona 25 öre" (senare pressat till en krona).

Flertalet av berörda kunder hade dock inte något emot att posten flyttades till järnvägsstationen under vissa förutsättningar. Hovstallmästaren W Fischerström ville helst att postkontoret blev kvar i den "kostnadsfritt upplåtta lokalen i närheten av härvarande Kungl. Slott" men tillade: "Därest Kungl. Generalpoststyrelsen finner övervägande skäl tala för flyttning eller utbytande av postexpeditionen vore det ett önskningsmål att densamma komme att ersättas av en första klassens poststation, som hålles öppen åtminstone 6 timmar dagligen samt att föreståndaren finge sig ålagt att hålla räkning över tjänstebrev".

Det fanns också en falang som ville ha postkontoret flyttat från slottets närhet till Borgåssund. Dess talan fördes av vågmästaren O Jacobsson. I sin framställning av den 20 februari 1877 fick han instämmande av tio andra intressenter. Han angav tre huvudskäl för sina önskemål. Brevet har visst intresse såsom en beskrivning av de geografiska förhållandena och som exempel på argument. Jag väljer därför att återge det i sin helhet på följande sidor.

Till Kongl. General-Poststyrelsen i Stockholm!

Med anledning af Kongl. Postexpeditionens vid Strömsholm nuvarande olämpliga läge, olämpligt så för ortens korrespondenter som och i ekonomiskt hänseende för postverket, tager jag mig härmed friheten till Generalpoststyrelsen hemställa, om icke skäligt vore förflytta Expeditionen från dess nuvarande läge vid Strömsholms Slott till Borgåssund, där lokal finnes, förbärande för min odnjuka anhållan följande skäl:

1^o Ortens förnämligare affärsverksamhet finnes vid och omkring Borgåssund, hvaraf äfven den väsentligaste delen af den till Postexpeditionen inkommande korrespondansen derifrån utgår.
 2^o Borgåssund ligger ca 12000 fot söder om den nuvarande Poststationen och ytterligare circa 500 fot söder om Borgåssund Strömsholms järnvägsstation den sista nämnda således 12500 fot från Poststationen. Denna väglängd skall af det bud eller den skiften som för postverkets räkning och på dess risk föras posten till poststationen icke mindre än 4 gånger dagligen förbi Borgåssund tillryggeläggas, hvilket sammanlagt utgör en daglig vägtäckta af nära 1 1/2 mil.

Korrespondenterna vid Borgäsund måtte dess-
 likes svar för sig, vid utnämnde af post, för
 hvarje gång bekanta gångbud den 13 mil långa
 vägen, hvarefter posten af postverkets bud fördes
 alldeles samma väg tillbaka för att vid järn-
 vägsstationen utnämns, sammanledes och vid af-
 hvarning. Härigenom är ju tydeligen visadt att
 det var mindre betungande så för postverket
 som administrationen att expeditionen förbades in-
 gottådes vid Borgäsund, på ett ojämförligt kort-
 are afstånd - 500 à 1000 fot - från järnvägsstationen.
 För Strömsholms flugst-dipst skulle icke ha-
 en sådan omplacering vara till något men, då
 närlängden derifrån till den närvarande postan-
 station är ungefär densamma som till Borgäsund.
 3: Då Strömsholms Stats-telegrafstation från
 och med 1^{sta} instundande Mars skall indragas, blir
 det, för att i någon mån få denna förlust er-
 satt, för ortens affärsmän en nödvändighet att
 hafva lätta postförbindelser, hvilket under nu-
 varande förhållande icke är lämpligt, men som
 med den föreslagna ändringens verkställande lätt
 kan åstadkommas.

Strömsholms Nya Hus den 30 Febr. 1877.

O. Jacobson

Efter rådslag med länsstyrelsen som i sin tur rådgjorde med kronofogden och länsmannen beslöt poststyrelsen att i sin underdåniga skrivelse till regeringen den 6 april 1877 föreslå postkontorets indragning. När detta medgetts i kungl. brev den 19 april 1877 var det fritt fram för poststyrelsen att besluta om tidpunkt för dess indragning. Den samordnades med beslutet att öppna en förenad post- och järnvägsstation i Strömsholm den 1 november 1877.

Chef på järnvägsstationen var stationsinspektör Gustav Hawerman som nu blev ansvarig också för postgöromålen. Han fick en sidopost genom att en lantbrevbäring gick därifrån till Ryttern efter indragning av denna kortlivade poststation den 30 april 1879. Om denna berättas i posthistorisk skrift 82.

Stationsinspektör Eric Henning Ericson tog över ansvaret för posten i Strömsholm i oktober 1885, med kontorsbiträdet J L Nyström som ansvarig under E H Ericsons ledigheter. I april 1907 blev Carl Eric Victor Ericson ansvarig för järnvägspoststationen. Han fick efter 1906 års reglering årsarvodet höjt till 660 kr, vartill kom en biträdesersättning på 540 kr.

I längden stagnerade utvecklingen och rörelsen avtog så mycket att poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring med november månads ingång 1967. Förändringen speglades i pressen. Jag har valt att återge ett utdrag ur Eskilstuna Kuriren den 31 oktober 1967.

Idag, tisdag, är det sista gången Strömsholmsborna kan gå till det egna postkontoret i järnvägsstationen — expeditionen skall dras in och i fortsättningen blir således postförsändelser avstämplade i Strömsholm något av en raritet. Bygdens folk är allt annat än glada åt indragningen, men utvecklingen lär ju inte vara mycket att göra åt och måhända finner man sig snart i att utträta de postala ärendena i Kolbäck. I och med att posten i Strömsholm försvinner ur "postrullorna" är det till yttermera visso en av landets allra äldsta expeditioner som dras in.

I fortsättningen blir det lantbrevbärare — en kvinnlig och en manlig — som kommer att ombesörja det mesta i postväg för invånarna i Strömsholm. Det rör sig om drygt 450 hushåll i området och av dessa blir de flesta överflyttade till Kolbäck medan de återstående flyttas över till Västerås-kontoret. I det sistnämnda fallet gäller det befolkningen i Rytterne-området.

Strömsholmsborna är givetvis måttligt förtjusta i att bli av med sin postexpedition — den rätta postala termen. Visserligen får lantbrevbäraren uppträda som något av ambulering kontor, men det är dock inte riktigt detsamma. Besvärligast blir det för de äldre, som kanske har problem då det gäller att komma såväl till som från posten i Kolbäck. Utbetalningen av pensionerna kommer givetvis att ske genom brev- bärarens försorg, men det kan som bekant finnas andra post- ärenden.

Kvicksund

Med Kvicksunds järnvägsstation förenades postgöromålen från den 1 februari 1877. Den förste ordinarie föreståndaren med postansvar tycks ha varit Axel Theodor Bagge. I maj 1890 trädde Carl Johansson till men fick förflyttning till Rekarne efter sju år. Hans efterträdare i Kvicksund blev Ernst Pettersson, som då kom från just Rekarne. Tjänstebyten var vanliga.

Efter Petterssons död 1900 vikarierade bokhållaren Carl Adolf Hamberg tills stationsmästaren Gustaf Nilsson tog över och ansvarade för verksamheten till mars 1914, varefter Carl Johan Carlsson med tidigare tjänstgöring i Torpaslätt blev föreståndare.

Post och järnväg skildes åt och från den 1 oktober 1941 var det Margareta Elisabet Vilhelmina Rådberg som svarade för skötseln av lantpoststationen på 100 meters avstånd från tågens uppehållsplat. För transporterna däremellan fick hon 108 kr i månaden. Elsie Gadd tog över 1969, då posten inhyrdes i järnvägsstationen.

1977 års generella omorganisation förvandlade poststationen till ett lokalpostkontor, för vilket Kerstin Broberg blev ansvarig från den 1 maj 1990. Framtidstro präglade en artikel om posten i Kvicksund i Eskilstunapostens personalblad i september samma år, varifrån bilden nedan hämtats, men ändå gick det inte så lång tid förrän postkontoret enligt projekt "Nät 92" måste lämnas på entreprenad till ICA-Bron, där det nu ingår i gruppen "Post-i-butik".



Kvicksundskontorets hela bemanning, fr v Tommy Kratz, lantbrevbärare Inger Mellqvist, kassörska, Kerstin Broberg, postmästare, och Marianne Kratz brev­bärare.

Rekarne (Tumbo-Berga)

Efter utredning om organisation av postnätet i anledning av att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen från 1875 års ingång i Södermanland kunde länsstyrelsen låta kronofogdar och länsmän träffa preliminära uppgörelser med personer som föreslagits till poststationsföreståndare eller postförare. Förslagskontrakt hade under 1874 sänts till poststyrelsen, som efter ha godkänt de flesta skrev till länsstyrelsen i Nyköping den 10 december 1874 och redovisade resultatet av granskningen. Enligt detta brev skulle utmed den redan befintliga postlinjen mellan Södertälje och Köping öppnas en poststation vid Tumbo skolhus med benämning Tumbo-Berga. Det namnet valdes för att skilja den nya poststationen från den redan befintliga poststationen Tumba i Stockholms län. Till föreståndare antogs fjärdingsmannen Anders Larsson med ett årligt arvode av 100 kr.

Detta höjdes till 150 kr från 1876 års ingång. Ett helt årsarvode av den storleken fick Anders Larsson dock inte kvittera ut, för med järnvägens tillkomst drogs lantpoststationen in den 31 oktober 1879. En ny poststation öppnades i järnvägsstationen med namnet Rekarne. Där fick stationsinspektör Gustaf Wilhelm Westman ta på sig ansvaret för posten med 240 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete.

När stationsinspektör Per Erik Pettersson tog över stationen från den 1 mars 1890, hade årsarvodet varit höjt till 300 kr sedan tre år. Han fick förflyttning till Kvicksund och efterträddes i augusti 1897 av stationsföreståndaren Carl August Johansson. Andra järnvägsmän tog vid men omsättningen var inte särskilt stor och poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring vid halvårsskiftet 1969.

157. Valskog—Rekarne. (Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järn-)

	23.00	23.00	8.00	13.00	Stockholm	16.24	21.42
Fk V		Fk Hd	Fk	Fk V			
Ej vi pak		Ej vi pak	Instr pak	Tåg 65	Km		
Tåg 103		Tåg 63	Tåg 3				
8.15	8.18	(13.15)	(18.28)	—	Valskog (ej f) 7	(11.20)	(16.10)
8.30	8.30	13.25	18.45	9	Kungsör (5)	9.00	11.09
		13.31	18.53	15	Torpaslätt (ej f)	—	11.03
		13.36	18.59	18	Ostertibble (ej f)	—	10.58
				24	Rekarne 155	—	—
					Buss	Tåg 2	Tåg 64
					Fk	Fk	Fk V
		13.59	19.27			8.10	10.35
					Eskestuna		15.10

I 1940 års posttidtabell finns inte beteckningen "(ej f)" efter Rekarne, men däremot för Valskog, Torpaslätt och Ostertibble. Beteckningen "(ej f)" innebär att orten inte har någon järnvägspoststation. Siffran 5 efter Kungsör markerar postexpedition av klass 5.

Namn Torshälla station 1879-04-01--1896-05-31
1896-06-01--1960-10-31

Folkesta (Torshälla station)

Den tidtabell för delsträckan mellan Kolbäck och Rekarne för december 1878, som återges nedan, markerar *Torshälla järnvägsstation* med petitstil. Det beror på att någon poststation ännu inte fanns i järnvägsstationen, men en sådan öppnades senare.

Eskilstuna—Kolbäck.

(Från den 15 december 1878.)

		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
○ +			
N:r 4 a.			
8,45 f. m.	<i>Eskilstuna</i>	2,30 e. m.	
9,1 »	<i>Torshälla järnvägsstation</i>	—	
9,20 »	<i>Rekarne</i>	2,2 »	
9,30 »	<i>Quicksund</i>	1,47 »	
9,49 »	<i>Strömsholm</i>	1,28 »	
10,5 f. m.	<i>Kolbäck</i>	1,7 e. m.	
		N:r 3.	
		○ +	

Det tog lång tid efter tågstarten innan man fick postservice i järnvägsstationen. Efter två tidigare misslyckade försök skrev byggmästare A Winqvist i Hällby den 7 november 1878 till poststyrelsen, att han förut "*ingivit petition med begäran om poststations anbringande vid Thorshälla järnvägsstation, men dock inte erhållit något svar därpå*".

De båda åberopade breven hade handlagts i poststyrelsen men på förslag av postmästare Frans Lindqvister i Torshälla hade poststyrelsen lämnat dem utan åtgärd. På den tiden fick den som gjorde framställningen inte något svar utan att själv höra sig för om resultatet.

Vid det andra försöket hade postmästare Lindqvister vidhållit att det inte fanns något behov av en poststation i Torshälla järnvägsstation. Men han var nu inte helt orubblig i sin uppfattning och anade kanske att petitionärens motiv skulle ha ett visst värde. Han menade, att vid bifall måste järnvägsstationens namn ändras till Torlunda, på vars ägor den var belägen.

Byggmästare Vinqvists tredje försök togs litet mera på allvar. Poststyrelsen begärde ett uttalande av länsstyrelsen som förhörde sig med kronfogden i Anderslunda. Denne menade att en poststation i Torshälla järnvägsstation skulle "*bliva för orten av mycket gagn och skulle ägarna till Åsby, Hagby, Österby och Brunsta omkringliggande egendomar även begagna sig av denna station*". Samtidigt företeddes ett av byggmästare Vinqvist med flera sökande underskrivet intyg om att "*erlägga den brist som kan komma att uppstå i och för avlöning åt föreståndaren för poststationen under ett års tid från dess öppnande*".

Det var inte fråga om något stort belopp, eftersom stationsföreståndaren nöjde sig med 50 kronor om året för sitt pyssel med posten. Redan under första kvartalet efter dess öppnande med namnet *Torshälla station* den 1 april 1879 uppgick frimärksförsäljningen till 138 kronor.

Stationsmästaren Anders Johan Isakson-Idéhn fick ansvar för postservice när det lokala post- och järnvägsarbetet startade. Hans postarvode på bara 50 kr om året höjdes efter hand och blev 300 kr från juli 1891. Stationsföreståndaren Carl August Eklund var då ansvarig för postservicen. Han fick uppleva att poststationen namnändrades till **Folkesta** den 1 juni 1896. Hans postarvode ökade i takt med högre omslutning i etapper och var efter 1914 års allmänna reglering 420 kr, vartill kom 240 kr i biträdesersättning.

Post och järnväg skildes åt och Hanna Blomqvist blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Det blev emellertid återförening (diarienummer 1 b 1935:1887). I den tidtabell för hela sträckan Kolbäck-Flen, som återges på sid 6, saknas därför beteckningen "(ej f)" efter namnet Folkesta.

I längden befanns poststationen ändå olönsam och ersattes med lantbrevbäring med november månads ingång 1960.

Efter Folkesta kommer vi på vår tänkta färd till Eskilstuna. Där har inte förekommit någon förening av post- och järnvägstjänst, varför vi lämnar denna intressanta postort därhän i detta sammanhang. Ett stort antal orter i närheten av Eskilstuna betjänades med landsvägspostföring därifrån. Vi far vidare och kommer till Skogstorp.

1876-11-01--
Namn Eskilstuna 9 1967-05-28--1992-09-31)

Skogstorp

En av de helt nyttillkomna poststationerna vid tågstarten var Skogstorp. Den förlades till järnvägsstationen, där stationsmästaren Anders Axel Björkmansson fick ansvar för postservice, till en början med 240 kr i årsarvode. Detta höjdes etappvis och efter 1902 års allmänna reglering av postarvoden kunde Björkmansson kvittera ut 420 kr om året. När han avgick med september månads utgång 1915, således efter nära 40 år på samma arbete, tog Carl Lewander över stationen, Postarvodet hade då hunnit höjas till 540 kronor, vartill kom 360 kr i fast biträdesersättning och 120 kr i särskild biträdesersättning.

Skogstorps järnvägsstation förblev poststation under lång tid. 1968 års förändrade postorganisation med nya sorteringsregler och ökade landsvägstransporter ledde emellertid till att det lokala samarbetet med SJ avvecklades efter hand. Skogstorp blev sålunda en sk lantpoststation och dess namn ändrades till Eskilstuna 9 den 28 maj 1967. Genom 1977 års generella omorganisation började poststationen kallas lokalpostkontor. Förleden "lokal" ströks med 1986 års ingång. I postens interna telefonkatalog 1985 presenterades postkontoret på detta sätt.

ESKILSTUNA 9 (lpk 3) RK Esk Rosenforsvägen 17, Skogstorp, Pa 630 09 ESKILSTUNA
Öppet M-F 09.30-11.30, 15.30-18.00, L 09.30-11.30

Balk Inger	016-15 67 22	Postmästare
Kassaexp	016-15 67 22	

Efter framställning från hembygdsrörelsen återfördes efter kvotering vissa postorters namn, något som kom att gälla för Skogstorp från den 1 oktober 1992. Med de allt större kraven och den alltmer utökade användningen av tekniska betaltjänster minskade underlaget för postkontoret så mycket, att det måste lämnas ut på entreprenad. Detta gjordes för Skogstorp fr o m den 13 oktober 1994. I publikationen "Meddelande minnespoststämplar" anmäldes den förändringen på sätt som framgår av nedan återgivna kopia.

Fr o m 1994-10-03 ändras postkontoret
Eskilstuna 9 (Skogstorp) till Post i butik.
Adress: Posten, Minnespoststämpel,
630 09 Eskilstuna.

1875-01-01--
Namn Eskilstuna 13 1968-05-12--1992-03-31
Åter namn Hållsta 1992-04-01--1992-10-30

Hållsta

Enligt poststyrelsens brev den 10 december 1874 till länsstyrelsen i Nyköping skulle från det nya årets ingång en poststation öppnas i Hållsta gästgivaregård, belägen vid den nya kärppostlinjen mellan Eskilstuna och postexpeditionen i Ås. Till föreståndare antogs gästgivaren P Husberg med 100 kr i årsarvode. En månad efter att järnvägen öppnats för allmän trafik, flyttades poststationen till järnvägsstationen den 1 november 1876 och Rickard Gustaf Fredrik Hellberg blev ansvarig för posten. Han fick en sidopost från 1884 års ingång på grund av att en poststation öppnades i Ribbingelund. Åt denna ägnar jag ett kort avsnitt efter detta. Arbetet med sidoposten renderade Hellberg för övrigt höjning av årsarvodet från 240 till 360 kr. På den två mil långa sträckan till Ribbingelund sändes post tre gånger i veckan med häst och vagn förbli bl a Ärla kyrka. Poststationerna i Ärla har berörts i posthistorisk skrift 303.

Hellbergs efterträdare som föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Hållsta blev från den 1 mars 1906 stationsinspektör Erik Magnus Andersson. Postarvodet steg med ökad trafik och uppgick t ex efter 1914 års reglering till 540 kr och 360 kr i biträdesersättning och 120 kr i extra biträdesersättning.

Trafiken ökade kraftigt och post och järnväg måste skiljas åt. Vid den ersättande lantpoststationen anställdes den 1 maj 1953 Rut Maria Höggvist, som hade varit föreståndare för poststationen i Visingsö tidigare. Fortsatt hög omsättning motiverade att poststationen höjdes till postexpedition. Lilly Björkman blev chef med titeln stationsmästare enligt beslut i november 1962 och fick vara med om den stora ändring, då postverket gick över till en ny transport- och sorteringsorganisation den 12 maj 1968. I samband därmed ändrades postexpeditionens namn till Eskilstuna 13. Bland dess senare chefer med titeln postmästare fanns Ann Braf.

Mot förlusten av ortnamn vände sig inte minst den svenska hembygdsrörelsen och på många platser lyckades man efter hand få det ursprungliga ortnamnet tillbaka. För Hållsta dröjde det till den 1 april 1992, innan denna önskan tillgodosågs, men snart nog, eller med oktober månads utgång 1992 drogs posten i Hållsta in. Namnet fick behållas som ortsadress för post.

Lördagen den 11 maj upplör två gamla ortsnamn i Eskilstunas omgivningarna att vara den slutliga postadressen. Det är postexpeditionerna i Hållsta och Hållbybrunn, som försvinner som namn när det gäller postadressen. I stället kommer Hållsta att heta Eskilstuna 13 och Hållbybrunn blir Eskilstuna 12.

Det är två "äldriga" postadresser som försvinner genom denna postala rationalisering. Hållsta är äldst som postadress av de två. Postanstalten i Hållsta inrättades år 1875 och år 1962 blev Hållsta poststation befordrad till postexpedition. Den förste poststationsföreståndaren i Hållsta hette för övrigt Rickard Gustav Fredrik Hellberg.

Hållbybrunn fick sin poststation år 1895 och då bar orten f. ö. namnet "Hellbybrunn" vilket hängde med ett par årtionden in på detta århundrade. Postföreståndare under en lång följd av år var stinsen Carl Martin Berg, känd personlighet i orten och ännu bevarad i gott minne av äldre Hållbybor.

Som sagt, nu är dessa båda gamla ortsnamn slut som postadresser, ett nödvändigt offer på rationaliseringens altare. I övrigt blir det ingen skillnad för de båda postexpeditionerna som kommer att hålla öppet i fortsättningen i vanlig ordning. Som nämns på annan plats försvinner också helt en gammal postanstalt i Rekarnebygden. Det är Vidökna i Näshulta socken som tillsammans med 62 andra poststationer på olika platser i Sverige dras in för alltid.

På bilden ses postexpeditör Lilly Björkman, Hållsta, för sista gången (symboliskt) stämpla Hållstas namn på en försändelse.



Pressen ägnade stor uppmärksamhet åt de många namnändringarna och poststationsindragningarna i anslutning till Postens övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation. Detta är ett urklipp ur tidningen "Folket" den 11 maj 1968.

1884-04-01--1894-09-30

Ribbingelund

Ribbingelunds poststation låg långt från Hållsta och till och med norr om den senare tillkomna Norra Södermanlands järnväg. Utgångspunkten för postföringslinjen till Ribbingelund ändrades senare från Hållsta till Eskilstuna och posten sändes med samme postförare som tog med posten till Ärila, när poststationen där återinrättades den 1 juli 1891. Poststationsföreståndaren i Ribbingelund, arrendatorn O A Engström, sade i maj 1894 upp sitt kontrakt av den 31 januari 1884 om att sköta poststationen till upphörande med september månads utgång 1894. Postmästaren i Eskilstuna konstaterade i sin utredning att frimärksförsäljningen i Ribbingelund bara hade uppgått till kr 138:37 under år 1893 och att tre korrespondenter som begagnade sig av en lösväska som befordrades mellan poststationerna i Ärila och Ribbingelund inte skulle ha något obehag av att poststationen drogs in. De ansågs inte ens ha behov av lantbrevbäring under "den korta tid, som återstår, till dess Norra Södermanlands järnväg öppnas för allmän trafik och i samband därmed postgångarna i orten måste omregleras". Poststationen i Ribbingelund drogs sålunda in, liksom postföringslinjen Eskilstuna - Ribbingelund på delsträckan mellan Ärila och Ribbingelund på dagen ett år innan järnvägen mellan Södertälje och Eskilstuna öppnades för allmän trafik. Vid detta senare tillfälle kunde även korrespondenterna i trakten av Ribbingelund efter ett år dra nytta av den lantbrevbäring som i samband med indragning av lantpoststationen i Ärila organiserades från järnvägspoststationen med samma namn.



1875-01-01--1968-05-11
Namn Hedensö 1876-05-01--1915-04-30
Namn Vidökna 1915-05-01--1958-05-11

Näshulta

Hållsta blev efter järnvägens tillkomst utgångspunkt för en postföring sydväst ut vilken jag anser bör beröras i detta sammanhang. Som nämnts under avsnittet om Hållsta inrättades vid kronobrevbäringsreformen från 1875 års ingång en kärpostlinje mellan Eskilstuna och Äs, varvid poststationer öppnades vid Hållsta gästgivaregård och Näshulta komministerboställe.

Till föreståndare för poststationen i Näshulta antogs komministern Frithjof Lybeck med 100 kr i årsarvode, höjt till 150 kr efter ett halvår. Lybeck fick byta ut sin datumstämpel den 1 maj 1876, då det hade visat sig att den småländska poststationen Näshult, en av landets äldsta, ofta fick post avsedd för Näshulta och vice versa. Det nya namnet för poststationen i Näshulta blev **Hedensö**. En lägenhet med det namnet var enligt uppgift av postmästare Jakob Magni i Ås den 30 januari 1875 belägen "*strax invid poststationsföreståndarens bostad*".

Komminister Gustaf Fredrik Pettersson övertog Hedensö poststation i maj 1895, då med ett sedan 1892 till 200 kr höjt årsarvode. Det höjdes med ytterligare en hundralapp ett år innan folkskolläraren Per Näslund tog över den 1 september 1898. Denne sade upp sig i ett brev till postinspektionen den 23 september 1903 men förmåddes att med ett till 485 kr höjt årsarvode bli kvar under första halvåret 1904. Från den 1 juli 1904 var det åter kyrkans folk som svarade för posten genom att kyrkoherde Carl Ludvig Abraham Wallin blivit utsedd till föreståndare, då med 300 kr i årsarvode.

En stor del av socknens befolkning ansåg att poststationen var belägen på fel plats. En framställning gjordes på hösten 1903 om daglig postgång från Hållsta samt att poststationen skulle flyttas till en centralare punkt i socknen, nämligen Vidökna. Mot detta vände sig många som ville ha poststationen kvar i kyrkans närhet. Den långa strid som följde på detta speglas i ett omfattande ärende i arkivet (diarienummer 209 HV i Erik Lindgrens arkiv). Inom poststyrelsen tycks man ha våndats inför de två till synes lika starka falangerna. Vid föredragning den 31 december 1903 gjordes ett delbeslut i postföringsfrågan, medan "*ärendet i övrigt, beträffande stationens i Hedensö förflyttning, tills vidare uppsköts*".

I flera omgångar tillfrågades länsstyrelsen, som uttalade i ett brev den 21 april 1904 "*såsom sin åsikt att övervägande skäl synas tala för den ifrågasatta förflyttningen av Hedensö poststation*". Den 26 april beslöt därefter poststyrelsen att poststationen skulle förflyttas och i en rapport från postinspektör Adolf Malmgren den 12 oktober 1904 uppgav denne "*att någon olägenhet icke förspors hava uppkommit genom poststationens förflyttning till kyrkoherdebostället Vidökna*".

Kyrkoherde Wallin efterträddes den 1 oktober 1911 av kyrkoherde Carl Oskar Herman Adolfsson, alltså med 300 kr i årsarvode. Inom socknen grodde nu det missnöje som växt fram hos dem som under ärendet 1903-1904 hade motsatt sig poststationens förflyttning.

Vid ett sammanträde med Näshulta sockenmän i sockenstugan den 27 augusti 1911 uttalades att "*behovet av två stationer i församlingen, varav den ena vid kyrkan och den andra vid Vidökna eller å annan lämplig plats i socknens västra del, gör sig synnerligen starkt gällande*". Den följande formella framställningen om en ny poststation tillstyrktes av postmästaren i Flen, medan kyrkoherde Wallin drog i tvivelsmål "*nödvändigheten av ytterligare en fast postanstalt inom Näshulta socken*". Postinspektören ansåg sig "*icke böra, åtminstone för närvarande tillstyrka inrättande av ännu en poststation*". Vid föredragningen den 16 januari 1912 fann poststyrelsen "*förevarande framställning icke böra bifallas*".

Drygt tre år senare blev det ändå två poststationer inom socknen. Hedensö poststation, som hade flyttats till Vidökna 1905, fick byta namn till **Vidökna** den 1 maj 1915. Invånarna i socknens östra del kunde samtidigt glädja sig åt att få en poststation i närheten av kyrkan, till fördel också för Hedensö gård. Den nya poststationen fick överta namnet Hedensö, vilket geografiskt sett, förefaller ha varit riktigt. Som föreståndare för denna anställdes Per Näslund med 300 kr i årsarvode. Han hade som framgått av det föregående varit föreståndare för poststationen under perioden 1898-1904 före dess flyttning till Vidökna. Den nya poststationen med namnet Hedensö blev emellertid förhållandevis kortvarig, historisk sett. Den drogs in med 1952 års utgång.

Litet längre fick poststationen i Vidökna finnas kvar. Handlanden Karl Edvard Hartzman tog den 1 april 1916 över efter kyrkoherde Adolfsson. Från 1934 års ingång anställdes fru Margareta Skoog som dess föreståndare och fick tillsammans med sin make Anders Skoog svara för poststationen till dess indragning den 11 maj 1968.



KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS ALLMÄNNA CIRKULÄR

Den 1 januari 1953 öppnas *poststation* benämnd **Furs sanatorium** vid Furs sanatorium inom Fridlevstad kommun, Blekinge län.

Den 2 januari 1953 öppnas tillfällig *poststation* benämnd **Näverede** vid Näverede kraftverksbygge inom Stuguns kommun, Jämtlands län.

Poststationerna *Bispberg, Bromölla 1, Havgård, Hedensö, Holmåkra, Klinga, Krutmöllan, Lillie, Ottenbygård, Stävesjö, Västraby, Västra Nöbbelöv* och *Älvsjöhyttan* indragas med utgången av innevarande december månad.

Slutet för Hedensö poststation kungjordes bland mängden indragningar av små poststationer.

1893-03-01--1961-05-31

Bälgviken

Vi återvänder till Hållsta efter denna utflykt i tid och rum till några lantpoststationer och fortsätter söderut. Nästa station är den i Bälgviken. Den fanns inte vid tågstarten den 1 oktober 1876 och kunde sålunda inte ifrågakomma bland de järnvägspoststationer som öppnades en månad senare.

Efter framställning öppnades den 1 mars 1893 en järnvägspoststation, till en början stavad Belgviken. Stationsföreståndaren Gustaf Johansson blev den förste som ansvarade för postärendena. Han följdes den 1 november 1909 av Lars Gustaf Larsson. Andra järnvägsmän tog vid men med maj månads utgång 1961 upphörde avtalet om poststationen. Som förstärkning till den ersättande lantbrevbäringen fanns fram till genomförande av postens nya transport- och sorteringsorganisation den 12 maj 1968 ett postombud i Bälgviken med gravyren HÅLLSTA POB 1 i stämpeln.



1909-04-01--1951-06-30

Harsjön

Inte heller i Harsjön fanns någon station vid tågstarten. Sedan en anhalt blivit anlagd där, skrev ett stort antal av de kringboende ett brev till poststyrelsen den 29 oktober 1908 och bad att få en poststation. Poststationsföreståndare Ernst Troman i Hälleforsnäs och Gustaf Johansson i Bälgviken fick lämna utredningar med statistiska uppgifter om postmängd m m. Postmästare Gustaf Klingbom i Flen biträdde i sitt remissvar den 17 december 1908 till postinspektionen de båda poststationsföreståndarnas åsikt om behovet av en poststation i Harsjön.

Sedan postinspektionen erhållit det på vidstående sida återgivna brevet från järnvägsbolaget och gjort formell framställning beslöt poststyrelsen att poststationen skulle öppnas den 1 april 1909.

August Wilhelm Flodén blev ansvarig för postservice vid sidan om sin tjänst som tågvak. Två andra järnvägsanställda svarade för posten till poststationens indragning vid halvårsskiftet 1951, nämligen Erik Gotthard Sellén (1 oktober 1929 - 30 oktober 1946) och därefter Axel Rudolf Flodén.

g. d. N. 44

Postinspektören i Östra Distriktet
Stockholm.

Härmed få vi äran meddela att vi äro villiga medgifva att poststation får anordnas vid Harsjöns hållplats samt att därvarande hållplatsvak A. V. Flodén af oss förständigas ått tillsvidare ombesörja skötseeln däraf mot ett årligt ärvode af 180 kronor.

Skulle mot förmodan något postförande tåg icke komma att där göra uppehåll, skola vi ordna om att det passerar så sakta, att postutvexling kan ega rum.

Vi anhålla blifva underrättade om från och med hvilken dag poststationen eventuellt kommer att öppnas.

Hållstuna den 12 Februari 1909.
fr. Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund
jernvägar.

August Wilhelm Flodén

Indragning av poststationen i Harsjön hade ifrågasatts tidigt. Under depressionen vid 1930-talets början fördes indragning av landets minst lönsamma poststationer på tal. En debatt hade inletts sedan "en liten indiskretion av trafiktjänstemännens fackorgan" hade gett offentlighet åt vissa planer inom poststyrelsen. Det gällde de "småsmå" poststationernas vara eller icke vara. Från postdirektörerna hade poststyrelsen infordrat yttranden, om någon av de poststationer som hade högst 500 kronor i årlig uppbörd, "ansågs böra bibehållas, indragas eller utbytas mot stationära lantbrevbäringar".

Inom dåvarande östra postdistriktet ingick förutom Harsjön 22 poststationer i den grupp som inte nådde upp till 500 kr om året i frimärksförsäljning. Postdirektörerna redovisade statistiskt och med synpunkter var och en av poststationerna. För Harsjöns del blev poststyrelsens beslut då att poststationen fick vara kvar tills vidare.

Namn Näs 1876-11-01--1877-12-31
 Namn Hälleforsnäs 1878-01-01--
 ppx 1938-07-01--

Hälleforsnäs (Näs)

När järnvägen tagits i bruk för allmän trafik skrev Hellefors Bruk till poststyrelsen den 16 oktober 1876 (således två veckor innan samarbetet med posten började) med anhållan "*att postanstalten för Hellefors Bruk måtte benämnas Hellefors-Näs*". En arbetsanteckning på brevet tyder på osäkerhet inom poststyrelsen över "vad som här åsyftas". En handläggare antecknade som svar på detta: "*Antagligen att den postanstalt som den 1 november kommer att öppnas vid Näs järnvägsstation å linjen Flen-Rekarne må erhålla föreslagna benämningen Hellefors-Näs*".

När ärendet föredrogs i plenum den 19 oktober 1876, ansåg poststyrelsen "*sig icke kunna bifalla förevarande framställning*". Datumstämpeln med gravyren Näs togs i bruk den 1 november, då den förenade poststationen öppnades med detta namn. Gustav Oskar Carlsson fick ansvar för postärendena. Snart märkte han att poststyrelsens beslut var förhastat. Brev till Näs och När hamnade felaktigt i sörmländska Näs. I ett cirkulär den 3 december 1877 kungjorde poststyrelsen, att namnet skulle vara Hälleforsnäs med 1878 års ingång.

Carlsson efterträddes 1890 av stationsmästaren Ernst Ludvig Enoch Fröman till 1909. Därefter svarade följande järnvägsanställda för posten i Hälleforsnäs tills poststationen flyttades från järnvägen och byttes mot en postexpedition den 1 juli 1938: E H Broberg (1909-1915), August E Dahl (1916-1920) och Erik Granath (1920-1938).

Chef för postexpeditionen blev Beda A Lindskog. Bland hennes efterföljare fanns Lennart Balder. Efter de senaste decenniernas omvälvande förändringar har postkontoret (som termen blev 1986) från den 12 september 1994 lämnats på entreprenad till Konsum och är sålunda numera ett av många i gruppen "post-i-butik".

Kungörelse,

angående namnförändring för poststationen Näs.

Från och med den 1 nästinstundande januari kommer namnet å den vid Oxelösund—Flen—Westmanlands jernväg belägna poststationen *Näs* att förändras till *Hälleforsnäs*.

Hvilket till korrespondenters kännedom härigenom meddelas. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 3 december 1877.



skrift 309 27

1876-11-01--

Mellösa

Stationsmästaren A J Isaksson-Idéhn fick ta ansvar för postärenden i Mellösa från den 1 november 1876, en månad efter tågstart. Namnet Mellösa fanns på en poststation i Närke, som fick sitt namn ändrat till Stora Mellösa för att motverka felsortering av post.

Intill skilsmässa mellan post och järnväg 1919 ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Mellösa efter Isaksson-Idéhn: N D Sjöquist (1877-1878), A J Holm (1878-1885), Johan Nilsson (1886-1903) och Anton Nilsson (1903-1919).

För den lantpoststation som inrättades, när samarbetet med järnvägen upphörde den 1 november 1919, anställdes Elna Andersson som föreståndare. Hon var i tjänst under 43 år och följdes av bl a Lena Larsson. Under 1990-talets allt större krav på lönsamhet kom Mellösa i blickpunkten. Oroliga invånare krävde besked och en kväll i april 1993 lämnades sådan av högre företrädare för posten. Trots till en början lugnande besked blev posten avvecklad även i Mellösa inom ett år.

1863-02-16--

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 stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället".

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägspoststationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel.

Startdatum för överenskommelsen mellan postverket och statens järnvägar blev också öppningsdag för poststationen i Flen. Stationsinspektör M Habe blev den förste som tog ansvar för posten i Flen. Han tycks ha förvaltat stationen under en kort period. Enligt en annan källa anställdes stationsinspektör Seth Josef Widegren som ansvarig poststationsföreståndare 1863. Hans efterträdare, stationsinspektör Christian Andersson övertog ansvaret i mars 1879. Med september månads ingång 1900 tog stationsinspektör 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.

Med tillkomsten av allt fler poststationer fordrades på den tiden ett större antal förvaltningspostkontor, strategiskt belägna. Vid tillkomsten av poststationen i Flen lydde denna under postinspektioken 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 statushöjning 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 Ås 1893-1903. Postkontoret i Ås degraderades till poststation, när poststationen i Flen höjdes till postkontor. Klingbom följde således med, eller som någon har uttryckt det, postkontoret i Ås flyttades till Flen.



Valskog

När järnvägssträckan mellan Valskog och Rekarne öppnades för allmän trafik med 1877 års ingång, fanns det redan en järnvägs-poststation i Valskog. Den hade öppnats den 7 oktober 1867 i samband med att en ny tidtabell utfärdades för Köping - Hulfs järnväg. Delsträckan mellan Arboga och Köping på denna äldre järnväg (posthistorisk skrift 286) togs i bruk för allmän trafik den 1 oktober 1867, trafikerad av Köping-Hulfs järnväg, även om det fanns ett särskilt företag, Arboga-Köpings järnväg.

1867-10-07--
Namn Köping 4 1969-04-01--1990-09-30

Stationsinspektör Carl Ludvig Holmberg fick ta ansvar för posten i Valskog, följd i oktober 1898 av stationsskrivaren Frans Oskar Löfving. Det blev bara dessa båda järnvägsmän som ansvarade för posten, för redan den 1 oktober 1917 skildes post och järnväg åt i Valskog. Bageriägaren Johan Erik Andersson blev nu föreståndare för lantpoststationen i Valskog. Med 1957 års ingång övertog Herty Valborg Adela Larsson befattningen. Poststationens namn ändrades den 1 april 1969 till Köping 4, men hembygdsvänner lyckades utverka att namnet Valskog återinfördes från den 1 oktober 1990. Den fick under mellantiden ett lokaltillskott 1979 genom att Konsum invigde nya butikslokaler. Dåvarande chefen, lokalpostmästare Linnéa Andersson, kunde glädja sig över att hennes tidigare arbetsyta på 36 kvadratmeter nu blev tre gånger större. Svikande underlag, bland annat på grund av samhällets ändrade betalningsvanor har gjort poststationen (eller postkontoret som termen är sedan 1986) mindre lönsam. Som ett resultat av projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad den 19 oktober 1992 och är numera en s k "post-i-butik".



1862-01-01--

Kungsör

Regeringen bemyndigade i mars 1860 poststyrelsen att utan särskilt medgivande för varje fall inrätta poststationer på landsbygden såsom "speditionskontor" åt postmästarna. Det fanns dittills inte någon annan form av fasta postanstalter än postkontor (och postexpeditioner, som de mindre postkontoren kallades), vid detta tillfälle totalt 175 i hela landet.

Regeringens bemyndigande till poststyrelsen formulerades på så sätt att "*å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition*".

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Länsstyrelsernas allmänna kungörelser lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

En sådan framställning den 22 oktober 1861, undertecknad av bl a pastor G W Fahnehjelm i Kung Carls församling, ledde till poststyrelsens beslut att en poststation skulle öppnas i Kungsör med 1862 års ingång. Till föreståndare antogs lantbrukaren August Rundgren. När han drog sig tillbaka enligt nedan återgivna brev till poststyrelsen, fick hans efterträdare, f d handlanden Carl Gustaf Ericsson inte vars så länge i tjänst, för poststationen flyttades till järnvägsstationen den 1 februari 1877.

Undertecknad, som sedan år 1861, varit anställd, sedan Stationsföreståndare vid Poststationen i Kungsör, och nu, vid snart uppnådd 60 års ålder, önskar, att från berörda befattning behålla ledigt, och hålla örnjulehelgen; att därifrån vandra intill till frän och med den 1^{te} november månaden Oktober, samt vägen som sammantalt till efterträdare i Station och handlanden f. Handla den C. G. Eriksson, hvilket under löppel af flera år beträffar mig och staden med ordning, nit och redlighet.

*Kungsör den 15 September 1874.
August Rundgren*

Järnvägens stationsmästare Johan Hagander tog sålunda över ansvaret för samhällets postservice 1877. Bland hans efterträdare fanns Alfred Modeén. Denne fick uppleva stor expansion med åtföljande förbättring av löneförmånerna. Från oktober 1910 kunde han kvittera ut 900 kr i föreståndarearvode och 780 kr i biträdesersättning, per år räknat. Det gick inte att ha båda tjänsterna på en hand i längden och redan från oktober månads ingång byttes poststationen ut mot en postexpedition. Det var en av de första "av det nyare slaget". Lars Olof Hedman utnämndes till chef med titeln stationsmästare. Många följde efter honom, däribland Rolf Söderström, som fann på det ovanliga inslaget att fira 55-årsjubileet av 1920 års förändring. Jag har valt att återge ett urklipp om detta från tidningen "Folket" den 9 november 1975 på vidstående sida.

Sveriges äldsta postexpedition firade jubileum med tårtkalas

På onsdagsmorgonen firades ett litet jubileum som kanske inte var alltför märkligt, men ändå utgjorde ett trevligt inslag i de anställdas vardagsrutin. Postexpeditionen i Kungsör fyllde nämligen 55 år och detta firades med tårtkalas för personalen. — 55 år är ju inte någon speciellt märklig ålder, säger stationsmästare Rolf Söderström, men jag tycker ändå att vi skall fira detsamma om än i enkel form. Att vi kom på detta lilla jubileum berodde egentligen på att vi diskuterade en aktivitet som ska ske under oktober månad. Då blir det nämligen lite festligt och en drive för PK-banken. Jag hoppas kunna ordna så att personalen går klädda i gamla historiska kläder bl. Hur programmet i övrigt kommer att se ut är inte klart.

— Beräffande postexpeditionen i Kungsör är denna Sveriges äldsta, man skiljer nämligen på postexpeditioner och postkontor. Tidigare sköttes posten genom järnvägens försorg i Kungsör, men 1920 tillkom postexpeditionen och den första stationsmästaren hette Hedman. Han genomgick förresten också den första kursen för stationsmästare som postverket startade. På den tiden fanns det förutom stationsmästaren, 2 postbiträden och en brevbärare.

Han hette Björkstöm och kom sedermera till Amerika, från vilket han återvände till Kungsör för ett par år sedan och vistas nu på pensionärshemmet Tallåsgården. I dag består posten av förutom mig själv, 5 ordinarie postkassörer, 3 postbiträden, sju brevbärare och en postförman. Det har alltså vuxit betydligt sedan starten år 1920. Tidigare låg posten vid Kungsgatan 36, men år 1967 flyttade vi över i de nuvarande lokalerna.



Partifest var det på onsdagsmorgonen på posten i Kungsör. På bilden ses stående fr v stationsmästare Rolf Söderström, och Gudrun Larsson. Sittande fr v Ingrid Wiberg, Torborg Kristensen och Bo Sjöström.

Postexpeditionen blev genom 1977 års omorganisation ett "lokal-postkontor i delegeringsgrupp 1" och fick med ny terminologi kallas postkontor med 1986 års ingång, då alla fasta postanordningar med kundbetjäning fick den beteckningen. Jag anknyter till uppgiften i tidningsurklippet om personalstyrkan och återger en bild från Örebro postregions personalblad "Urklippet" nr 7/1993 med den dåvarande brevbärarstyrkan samlad. I texten angavs att brevbärarna stod "inför uppgiften att anpassa sig till 2000-talets arbetsorganisation. Det betyder ny organisation, medbestämmande, delegering, nya arbetsuppgifter och förhoppningsvis bonuslön i framtiden".

Det låter hoppfullt. Inklusivt hushållen i Valskog, dit brevbäringen utgår från Kungsör, betjänar postkontoret där ca 3.400 hushåll.



Fr v. Susanna Stenstrand, Catrin Carlsson, Kjell Svensson, Marilha Nähl, Lars Forsberg, Era Larsson och Jan-Peter Karlsson. Saknas på bilden gör Pia Källgren, Kristine Rydqvist, Björn Björkström, Ulf Björkström, Håkan Andersson och Bo Fredriksson.

1910-12-01--1968-02-11

Torpaslätt

På vår låtsasfärd mellan Valskog och Rekarne kommer vi till en ort som kan sägas vara en posthistorisk kontrast till Kungsör. I Torpaslätt öppnades inte någon poststation förrän den 1 december 1910, d v s närmare ett halvt sekel senare än i Kungsör.

Valskog—Rekarne.

(Från och med den 1 december 1910)

—	8 ^o	12 ^o	Stockholm	—	—	—	—
6 ¹²	12 ^o	—	Frövå	—	4 ⁵⁵	—	10 ¹²
Plk. 234	Fk.	Brl.					
Tåg 63.	Tåg 65.	Tåg 67.	Km.				
c 8 ³⁵	1 ^o	4 ⁷	—	Valskog 324	11 ²³	3 ⁴⁰	3 ⁴⁰
9 ²	1 ²⁰	4 ²⁷	9	Kungsör	11 ⁶	3 ²¹	3 ²¹
9 ¹⁶		4 ⁴⁰	15	Torpaslätt	10 ³⁴	3 ⁶	Tåg 64.
9 ²⁶		4 ⁴⁷	18	Östertibble	10 ⁴⁹	2 ⁵⁹	Fk.
9 ³⁹		5 ⁰	24	Rekarne 210	10 ³⁸	2 ⁴⁷	5 ⁸
							5 ⁸
					Tåg 32.	Tåg 64.	Tåg 66.
					Ej ass.	Brl.	M. O. F. L.
					(lg. ¹)		Plk. 234
							Helgfri
							Tdn. ¹)

¹) Endast från Rekarne till öfriga poststationer å bansträckan.

Detta är den tidtabell som tillämpades för delsträckan mellan Valskog och Rekarne från den dag då poststationen i Torpaslätt öppnades.

Och poststationen var föga livskraftig. Utan att vara formellt förenad med järnvägstjänst fanns den kvar i stationshuset och hade från den 1 september 1959 Anna Greta Karlsson som föreståndare. Den ersattes med lantbrevbäring den 11 februari 1968.

1877-02-01--1957-06-30

Östertibble

Till skillnad från invånarna vid Torpaslätt kunde de i Östertibble glädja sig åt att få en poststation tidigt. Den öppnades den 1 februari 1877 i järnvägsstationen med stationsföreståndaren N D Sjöqvist som ansvarig för postgöromålen. Han följdes av Axel Robert Berg och Lars Johan Lugn. I november 1893 tog Per Gustaf Pettersson över och i december 1897 Carl-Eric Victor Ericsson. Dennes efterträdare Karl Johansson (1905) och Carl Fredrik Fredling (1909) fick uppleva kräftgång för trafiken. Skild från järnvägen drogs poststationen in vid halvårsskiftet 1957.