

**Jernvägsposter.** Från och med den 1 december komma å nedannämnde jernvägs-  
linier de postförande bantågerna att dagligen affärdas på sätt som följer:

## 1) Westra Stambanan.

Ned.			Upp.		
	Snälltåget.	Blandade tåget.		Snälltåget.	Blandade tåget.
Från Stockholm.....	6,36 f. m.	11,25 f. m.	Från Göteborg.....	6 f. m.	8,20 f. m.
» Liljeholmen.....	.....	11,35 »	» Partille.....	.....	8,42 »
» Huddinge.....	.....	11,57 »	» Jonsered.....	.....	9,1 »
» Tumba.....	.....	12,22 e. m.	» Lerum.....	.....	9,16 »
» Södertelje öfre.....	7,32 »	.....	» Floda.....	.....	9,38 »
» Södertelje nedre.....	.....	12,59 »	» Alingsås.....	7,20 »	10,29 »
» Jerna.....	.....	1,32 »	» Lagmansholm.....	.....	11,4 »
» Mölbo.....	.....	1,56 »	» Wärgårda.....	.....	11,25 »
» Gnesta.....	8,22 »	2,25 »	» Herrljunga.....	8,11 »	12,6 e. m.
» Björnlunda.....	.....	2,47 »	» Foglavik.....	.....	12,25 »
» Stjärnhof.....	.....	3,12 »	» Sörby.....	.....	1,1 »
» Sparreholm.....	9,6 »	3,42 »	» Falköping.....	9,4 »	1,54 »
» Flen.....	.....	4,18 »	» Stenstorp.....	.....	2,35 »
» Walla.....	.....	4,49 »	» Skövde.....	9,43 »	3,19 »
» Katrineholm.....	10,1 »	5,17 »	» Wäring.....	.....	3,55 »
» Vingåker.....	10,30 »	6,4 »	» Moholm.....	.....	4,24 »
» Kilsbo.....	.....	6,49 »	» Töreboda.....	10,36 »	4,55 »
» Pålshoda.....	.....	7,18 »	» Elgarås.....	.....	5,29 »
» Halsberg.....	11,36 »	7,10 f. m.	» Finnerödja.....	11,17 »	6,12 »
» Wretstorp.....	11,58 »	7,49 »	» Lazä.....	.....	6,49 »
» Lazä.....	.....	8,31 »	» Wretstorp.....	11,56 »	7,25 »
» Finnerödja.....	12,37 e. m.	9,10 »	» Halsberg.....	12,31 e. m.	7,15 f. m.
» Elgarås.....	.....	9,55 »	» Pålshoda.....	.....	7,49 »
» Töreboda.....	1,21 »	10,41 »	» Kilsbo.....	.....	8,18 »
» Moholm.....	.....	11,13 »	» Vingåker.....	1,29 »	9,3 »
» Wäring.....	.....	11,45 »	» Katrineholm.....	2,1 »	9,57 »
» Skövde.....	2,11 »	12,29 e. m.	» Walla.....	.....	10,24 »
» Stenstorp.....	.....	1,10 »	» Flen.....	.....	10,55 »
» Falköping.....	3,4 »	2,1 »	» Sparreholm.....	2,54 »	11,32 »
» Sörby.....	.....	2,37 »	» Stjärnhof.....	.....	11,59 »
» Foglavik.....	.....	3,13 »	» Björnlunda.....	.....	12,21 e. m.
» Herrljunga.....	3,52 »	4,2 »	» Gnesta.....	3,41 »	12,52 »
Från Wärgårda.....	.....	4,38 e. m.	Från Mölbo.....	.....	1,9 e. m.
» Lagmansholm.....	.....	4,57 »	» Jerna.....	.....	1,36 »
» Alingsås.....	4,40 e. m.	5,34 »	» Södertelje nedre.....	.....	2,9 »
» Floda.....	.....	6,20 »	» Södertelje öfre.....	4,25 e. m.	2,17 »
» Lerum.....	.....	6,40 »	» Tumba.....	.....	2,50 »
» Jonsered.....	.....	6,57 »	» Huddinge.....	.....	3,14 »
» Partille.....	.....	7,14 »	» Liljeholmen.....	.....	3,41 »
Ankomst till Göteborg.....	5,38 »	7,33 »	Ankomst till Stockholm.....	5,19 »	3,46 »

Erik Lindgren

# Något om posten vid Västra stambanan och dess närhet Del 1 (Stockholm-Hallsberg)

## Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Stjärnhov	27
Liljeholmen	11	Sparreholm	28
Älvsjö	12	Skebokvarn	29
Stuvsta	13	Flen	30
Huddinge	14	Skövde	32
Tullinge	14	Valla	32
Tumba	15	Katrineholm	33
Uttran	16	Baggetorp	34
Rönninge	16	Gropptorp	35
Saltskog	17	Vingåker	37
Östertälje	20	Marsjö	40
Järna	21	Högsjö	42
Mölbo	23	Högsjö station	42
Gnesta	24	Kilsbo	43
Björnlunda	26	Pålshoda	44
Stjärnhov	27	Hallsberg	44
Sparreholm	28		
Skebokvarn	29		

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 310

## Förord

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 – 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 – 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 – 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 – 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 – 1864-12-01

I min skriftserie har jag valt att dela upp Västra stambanan i två hälfter, den östra mellan Stockholm och Hallsberg och den västra mellan Hallsberg och Göteborg. Uppdelningen är inte baserad på järnvägens tidsmässiga tillkomst men den är geografisk av praktiska skäl. Med min enkla tekniska utrustning kan jag inte tillverka häften som omfattar mer än 40 sidor.

Jag finner ändå anledning att här ägna några ord åt stambanan i sin helhet. Greve Adolf von Rosen lade år 1845 fram en plan för ett järnvägsnät i stora drag. Planen omfattade stambanan Stockholm - Göteborg som den första anläggningen. Hans idé var från början att den skulle löpa söder om Mälaren, men han fick inte gehör för detta utan skissade då på att sträcka banan från Stockholm över Västerås och Köping. Där skulle den anknytas till järnvägen Köping - Hult (posthistorisk skrift 286) och från Svartå sträckas över Falköping och Alingsås till Göteborg.

Inte heller denna skiss förverkligades men riksdagen antog i november 1854 ett justerat grundförslag. Det innebar bl a att tanken på stambanorna Stockholm - Göteborg och Stockholm - Malmö skulle förverkligas med omgående start. För den åter ändrade sträckningen av västra stambanan så att den gick söder om Mälaren svarade Nils Ericson med en ny skiss sedan han hade blivit utsedd till ledare för järnvägsbyggnaderna.

Som nämnts ovan påbörjades arbetena den 30 april 1855. Detta skedde vid Skaverud nära Alingsås. Den 1 december 1856 kunde den första delsträckan öppnas för trafik, den mellan Göteborg och Jonsered. Den 4 november 1862 invigdes Västra stambanan i sin helhet.

Syftet med denna skrift är att lämna några uppgifter som exempel på den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena utmed järnvägen och i anslutning därtill även ett fåtal närliggande lantpoststationer. På de större orterna förekom inte något lokalt samarbete i form av förenad post- och järnvägstjänst. Jag lämnar sådana orter därhän eller berör dem mycket flyktigt. I allmänhet rör det sig om städer, vilka i allmänhet har fått sin posthistoria skildrad av andra, t ex hembygdsvänner eller av tidningar med poststjänstemäns hjälp vid olika jubileumstillfällen.

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 nytilkommande 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. 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 järnvägsgröromål inte förekommit med undantag av Sparreholm.

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 en tänkt resa med järnvägen från Stockholm till Hallsberg.

*Erik Lindgren*

## Inledning

De olika delsträckorna mellan Stockholm och Hallsberg öppnades för allmän trafik enligt följande:

Stockholm-Södertälje (Saltskog) 1 december 1860

Södertälje (Saltskog) - Järna 1 juni 1861

Järna - Gnesta 1 oktober 1861

Gnesta - Björnlunda 15 maj 1862

Björnlunda - Sparreholm 1 augusti 1862

Sparreholm - Hallsberg 8 november 1862

Innan den sistnämnda sträckan öppnades, var hela sträckan mellan Göteborg och Hallsberg redan trafikerad, därav den äldsta delen sedan närmare sex år som framgår av texten i förordet.

Något samarbete mellan post och järnväg speglas inte i poststyrelsens cirkulär under stambanornas första år. Viss försöksverksamhet hade dock pågått. Man kan också ana sig till visst lokalt samarbete genom en notis den 29 augusti 1861 om att en poststation skulle öppnas den 1 oktober 1861 vid Moholms järnvägsstation. Utnyttjandet av vissa järnvägssträckor för postbefordran i anslutning till nytilkommande diligenslinjer speglas också i det på nästa sida återgivna cirkuläret, daterat den 21 oktober 1861.

Om man begrundar innehållet i detta cirkulär finner man att anordnandet av diligensförbindelsen mellan Stockholm och Arboga var ett led i strävan att nå fram till Göteborg snabbare än dittills. Det var möjligt genom fortsättning med tåg från Arboga till Örebro, diligens från Örebro till Töreboda och med tåg från Töreboda till Göteborg.

I ett cirkulär den 14 november 1861 uppges att nya poststationer skulle öppnas den 1 januari 1862 i Kungsör och Vårgårda. Med det nya årets ingång öppnades också en ny postdiligenslinjen mellan Örebro och Arvika via Åtorp, Kristinehamn och Karlstad. Därigenom uppsnabbades bl a kontakterna med Norge.

Långt tidigare började postbefordran på Gävle - Dala järnväg utan att personal medföljde posten för bevakning eller sortering. Poststyrelsens notarie Johan Reinhold Öfwerström skrev i sin utförliga rapport till poststyrelsen på sommaren 1859 att hans verksamhet som undersökare av möjligheterna att anlita tåg "*skett under förutsättning att ambulansexpeditioner, åtföljande postbantåg, icke kunna inom Sverige ifrågakomma annorstädes än vid de allra största strykande postlinjer*".

# Cirkulär

## till samtliga Postförvaltare i Riket.

**F**rån och med den 15 nästinstundande november kommer, genom Kongl. Postverkets försorg, diligensförbindelse att dagligen underhållas å linien *Stockholm—Ekolsund—Enköping—Westerås—Strömsholm—Köping—Arboga*.

Å dessa diligenser, hvilkas afgångs- och ankomsttider äro satta i förbindelse med jernbantågen *Arboga—Örebro* samt, genom *Örebro—Töreboda*-diligenserna, äfven med jernvägen *Töreboda—Göteborg*, tillhandahållas för resande två täckta platser å 1 rdr 20 öre för milen samt två öppna dylika å 80 öre per mil.

Afgångstiderna blifva: från *Stockholm* klockan 12 på dagen och från *Arboga* klockan 10 förmiddagen, så länge de nuvarande *Arboga—Örebro*-jernvägsturerna bibehållas oförändrade. *Stockholm*, af Kongl. General-Poststyrelsen, den 21 oktober 1861.

### O. W. STAEL v. HOLSTEIN.

*Wilhelm Roos.*

Redan på hösten 1859 fattade poststyrelsen beslut om att inrätta en "ambulatorisk postexpedition" på västra stambanans då färdigbyggda sträcka mellan *Göteborg* och *Töreboda*. Öfverströms uppfattning om att sådana "ambulans-expeditioner" bara skulle kunna komma i fråga "vid de allra största strykande postlinjer" var en felbedömning. Det skulle efter hand visa sig, att postkupéer med sorterande personal inrättades till och med på riktigt små linjer, även på många smalspår. Först under efterkrigstiden började antalet postkupéer minska påtagligt. Samarbetet mellan post och järnväg i vad gäller befordran av postkupéer med sorterande personal ombord under tågens gång upphörde helt med mars månads utgång 1996. Befordran av post med tåg fortsätter, om än i långt mindre omfattning än tidigare. Två akademiker, *Sören Jansson* och *Lotte Lindqvist*, har i boken "*Järnvägsposten - en kamp mot tiden*" på ett intressant sätt lyckats spegla arbetet och miljön i postkupéerna (Boken ingår som nummer 39 i serien *Meddelanden* från Postmuseum, ISBN 91-971567-3-6).

Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan motsvarande organisation till nuvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

"Med undantag endast för *Södertälje 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 järnvägs-tjänsteman 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 järnvägs-poststationer hade öppnats den 15 november 1862 (*Osby* och *Hästveda*) och i *Västergötland* finns flera intressanta exempel. I *Vårgårda* finner man den absoluta pionjären när det gäller förenade post- och järnvägsstationer.

Tidigare har jag nämnt att den sista delsträckan på *Västra stambanan*, *Sparreholm - Hallsberg*, öppnades för allmän trafik den 8 november 1862. Således kunde alla stationer mellan *Stockholm* och *Göteborg* "förenas med järnvägstjänst" från den 16 februari 1863 med de inskränkingar som framgår av femte och sjätte raderna överst på denna sida. *Södertälje* var undantaget i texten. De orter vid västra stambanan, där det redan fanns "postkontor eller postexpedition" och som således skulle vara uteslutna från lokal förening av befattningarna, var vid detta tillfälle följande: *Sparreholm*, *Katrineholm*, *Vingåker*, *Hallsberg*, *Vretstorp*, *Töreboda*, *Skövde*, *Falköping*, *Alingsås* och *Göteborg*. I *Vårgårda* fanns det redan då en förenad post- och järnvägsstation. I *Sparreholm* gjordes ett undantag från regeln. Av de här uppräknade tio postkontoren hade det i *Sparreholm* öppnats den 1 november 1862 och de fyra följande uppräknade blivit upphöjda från poststationer samma dag, således bara några månader innan det generella beslutet om förening av post- och järnvägstjänst började tillämpas.

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Många poststationer i närliggande kyrkbyar drogs in och det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall.

När järnvägen drogs nära en lantpoststation, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare miste sitt arbete i postens tjänst.

Järnvägen mellan Gävle och Falun användes tidigt för posttransporter, men delsträckor av västra och södra stambanorna ännu tidigare. De mindre stumparna Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund var klara för trafik i december 1856. På dessa sträckor skickades tidigt post i brevlådor, som följde med vissa tåg. Men man förnimmer vid läsning av akterna ett visst motstånd från Postens sida mot att använda järnvägarna i inledningskedet.

Poststyrelsens kammarkontor konstaterade i ett utlåtande den 31 oktober 1857, att ett inkommet förslag om att post från Filipstad skulle skickas med järnväg från Nora över Örebro till Arboga och därifrån med ångbåt till Stockholm, skulle fordra *"att Styrelsen förskaffade sig rätt, att med berörde jernbanetåg och ångfartyg mot eller utan betalning försända en postväska, och att denna väska för varje resa avlämnades och avhämtades till och från jernbanan och ångfartyget"*.

Antalet försändelser beräknades bli lågt och man drog sig för kostnaden. Resultatet blev därför den gången att styrelsen inte kunde fästa något avseende vid ansökningen men att den åter borde *"tagas i öfvervägande, när frågan om skyldighet att medtaga post å jernvägarna bliver definitivt afgjord"*.

Frågan prövades flera gånger. Närmare ett beslut kom man, sedan notarien Johan Reinhold Öfwerström hade lämnat en kompletterande rapport, antecknad som inkommen till poststyrelsen den 6 september 1859. Han uppgav sig ha undersökt frågan bland annat under förutsättning *"att, bland de befintliga särskilda transportmedlen, järnvägarna, där sådana finnas att tillgå, böra företrädesvis begagnas till postbefordringar, enär järnbanstågen otvivelaktigt giva det mest snabba, regelbundna och mot tillgrepp eller förluster av annan orsak betryggande befordringssättet; därvid, i fråga om Gävle-Dalajärnvägen, dessutom förekommer, att denna järnvägs-linje utgör ett helt för sig, och att postlinjen Gävle-Falun, om denna, såsom sig bör, bliver direkt mellan dessa platser, jämväl utgör en postlinje för sig, ehuru den i allt fall är att betrakta såsom endast en sidopost och såsom sådan den där, vid sin reglering bör göras beroende av andra posters ankomst till eller avgång från banans ändpunkter, helst postförbindelsen på denna bana ingalunda kan och bör göras daglig, då därigenom skulle uppkomma större kostnad för postverket, än som sannolikt kan motsvaras av därigenom uppkommande brevväxling"*.

Det förefaller ha varit en försiktig inledning i den 14 sidor långa promemorian. Man bör ha i åtanke att detta skrevs blott fyra år efter enhetsportots införande och att postmängden ännu var förhållandevis liten. Daglig postförbindelse var en utopi. På flertalet landsvägslinjer rörde det sig om två turer i veckan (s k dubbel postgång). Ett regeringsbemyndigande om poststationer på landsbygden kom i mars 1860. Det fanns knappt 175 postkontor i hela landet, när Öfwerström skrev sin rapport. Reglerna om kronobrevbäring gällde fram till och med 1873 och något år längre på sina håll.

Jag inskränker mig till ytterligare bara ett fåtal citat ur rapporten, vilken han skrev under given förutsättning

*"att, i den mån landsväg, varå posten förut färdas, framgår i närheten av järnbana, antingen ungefär parallellt eller båda vägarna slingrande om varandra, sådan landsvägs-post helt och hållet bör indragas och därvid befintliga postexpeditioner flyttas till lämpliga punkter av järnbanan,*

*att, där förutvarande landsvägs-post, ehuru berörande järnbanan vid några få punkter eller endast vid ändpunkter, likväl i övrigt framgår uti från järnbanan avskilda orter, det bör bero på prövning i varje förekommande fall, huruvida sådan landsvägs-post bör indragas och därvid till äventyrs befintligt postkontor eller post-expedition genom kortare sidopost förbindas med närmaste järnvägsstation eller om, i anseende till orternas behov, landsvägs-posten bör bibehållas, inskränkt till de försändelser, som gå till och från de från järnbanan skilda orter;*

*att postiljonsbeskickning med järnvägsposter desto hellre må, till förminskning i postföringskostnaden i allmänhet upphöra, som för dessa posters regelbundna fortkomst och bevakning, genom deras överlämnande åt de järnbanetåg åtföljande och särskilda förvaringsrum till sin disposition ägande konduktörer, i allt fall otvivelaktigt bliver bättre sörjt, än som äger rum vid landsvägs-post med postiljonsbeskickning, och härtill ytterligare kommer att upphämtande eller avlämnande vid järnvägsstationer av kronoposter, som gå delvis på järnväg och delvis på landsväg, då kontrolleras av de vid stationerna varande trafikens tjänstemän, som vanligen benämnas Stationsinspektorer, och åt vilka, emot redan bestämd vedergällning, kunde jämväl uppdragas att mottaga och avlämna korrespondenters lösväskor, där sådana få åtfölja järnvägs-kronopost."*

Man bör ha i åtanke att detta skrevs före regeringsbemyndigandet för poststyrelsen att inrätta poststationer på landsbygden. Denna möjlighet till utökning av postnätet började tillämpas år 1861.

De som bodde i närheten av järnvägssträckningen, fick finna sig i längre postväg, när lantpoststationen flyttades till järnvägsstationen. I övrigt gick Öfwerström i sin promemoria in i detalj på vissa förändringar som berörde de då befintliga postkontoren (postexpeditionerna) i Falun, Hedemora och Torsåker. Jag lämnar därför resten av rapporten därhän i detta sammanhang.

Över rapporten uttalade sig postkamreraren Pontus Winroth den 14 december 1859. Han föreslog, att man skulle ta Öfwerströms åsikter i betraktande i en nådig skrivelse till Kungl. Maj:t. Viktigt fann man det vara att man kunde spara in personal genom att vissa poster sändes med järnväg utan att någon postiljon behövde följa med som bevakare.

Ett sådant befordringssätt hade man, som Winroth påpekade, redan börjat tillämpa på södra stambanan mellan Malmö och Höör. Det hade dithills *"visat sig ganska ändamålsenligt"*. Winroth gjorde senare (i juli 1860) själv en resa till Dalarna och besökte postkontoren i Gävle, Falun, Gagnef, Säter och Torsåker, bland annat för att planera för den ändring av postföringen på landsväg, som järnvägens tillkomst föranledde.

Winroth redovisade sina synpunkter i en 17 sidor lång berättelse den 11 augusti 1860. Bland de konkreta resultat som åstadkoms, kan nämnas en avsevärd prutning av järnvägsbolagets anspråk på storleken av ersättning för postföring. Det blev ändå en kostnad som i förhållande till postens omfattning översteg det belopp som hade fastställts i ett dessförinnan avslutat kontrakt med Köping-Hults järnvägsbolag. På ett för båda parter acceptabelt sätt löstes ersättningsfrågorna efter hand såväl i kontakten med Statens Järnvägar som med de enskilda järnvägsbolagen.

Så småningom blev tågen det dominerande transportmedlet. Det var med spänning och entusiasm som man lät sig berättas om planer på nya järnvägar i bygderna. Men i poststyrelsen saknades denna entusiasm under järnvägarnas första år. Det faktum att risken för överfall av posttransporter var mindre på tåg än på landsväg bidrog dock till det första beslutet om postföring på tågen. Ändå utnyttjade man dem till en början bara för posten just till de orter, där stationen låg och inte för post som skulle vidare, d v s transitera någon del av järnvägen.

En attitydförändring från poststyrelsens sida kan spåras till den tid, då den blivande generalpostdirektören Wilhelm Roos tillträtt den lediga sekreterarbefattningen i poststyrelsen och hunnit sätta sig in i problemen. Bland hans många meriter kan nämnas att han i stor skala fullföljde 1860 års regeringsbemyndigande om poststationer.

Utan det medgivandet skulle det ha varit mera komplicerat att inrätta poststationer i järnvägsstationer, där järnvägsfolket tilläts sköta postärenden.

Det gick ändå tre år efter regeringsbemyndigandet om poststationer, innan förenade post- och järnvägsstationer blev verklighet. Under flera år hade samarbetet med det nya kommunikationsmedlet sålunda inskränkts till att sända brev med vissa tåg.

Motståndet i vad gäller statsbanorna tycks i första hand ha kommit från chefen för Statens Jernvägsbyggnader Nils Ericson. Denne meddelade i ett brev den 26 mars 1861 till poststyrelsen,

*"att föreningen af en Stations-Inspectors åliggande med befattningen af poststationsföreståndare möter betänkliga svårigheter derutinnan, att Stations-Inspcatorer hafva sin mest ansträngande sysselsättning med passagerare- och godstrafiken närmast före och vid bantågens afgang från stationerne eller just på samma tid, då äfven den sednare befattningen skulle taga deras uppmärksamhet och tjenstgöring i anspråk, hvarföre jag i denna del icke anser mig kunna bifalla Kungl. General-Post-Styrelsens förslag"*.

I stället erbjöd sig Nils Ericsson att biträda med att få fram lämpliga poststationsföreståndare *"bland dem, vilka som bokhållare, restauratörer, kommissionärer eller för andra ändamål komma att bosätta sig, åtminstone invid de större järnvägsstationerna"*. Det blev så småningom en helt annan överenskommelse, så att säga stick i stäv med den uppfattning som Nils Ericson företrädde, den överst på sid 5 delvis citerade.

Den överenskommelsen bottnade i ett ursprungligt förslag från poststyrelsen till chefen för statens järnvägsbyggnader om att järnvägstjänstemän på orter, där det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition, skulle få antas till poststationsföreståndare med 200 riksdaler i årsarvode. Nils Ericson var inte odelat med på den lösningen utan förklarade i ett brev till poststyrelsen den 14 november 1862, att stationsinspektorererna fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare, om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgörömlen, så att järnvägens arbete inte försumades. I samma brev föreslog han att stationsinspektorererna i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping skulle antas till poststationsföreståndare. I Hästveda och Osby öppnades förenade poststationer den 15 november 1862, två dagar innan Ericsons brev föredrogs i poststyrelsen. I Gnesta, Laxå och Floda öppnades förenade stationer med 1863 års ingång. I Vårgårda hade en poststation öppnades ett helt år tidigare med stationsinspektorn Fr Sundler som formellt ansvarig föreståndare.

För de privata järnvägarna löstes frågan om samarbete efter hand som de växte fram. På Gävle-Dala järnväg lät postverket befordra post redan från den 1 juli 1860 och samarbetet med Köping-Hults järnväg började också tidigt.

Om Nils Ericson inte var så positiv till att järnvägens folk skulle handha postärenden, var han förutseende i vad gäller behovet av nya postkontor (postexpeditioner). Ett av honom undertecknat brev den 24 maj 1862 till poststyrelsen börjar med hans anmälan att västra stambanan skulle öppnas för allmän trafik i sin helhet mot slutet av året. Han redovisar Hallsberg som en viktig knutpunkt med förbindelser mot norr och söder samt fortsätter:

*"Jag har ansett mig på förhand böra underrätta Kungl. General Poststyrelsen om en sådan blivande anordning av de såkallade snälltågen, med vilka icke allenast de östra och västra utan även, såsom jag här nedan skall visa, de till och ifrån södra orterna avgående och ankommande poster torde med största skyndsamhet kunna befordras, ehuru järnvägen genom Småland ännu icke är fullbordad.*

*Den post, som med bantåg varje morgon avgår från Stockholm, torde, efter de olika bestämmelseorterna böra avsändas från Sparreholm, där en postexpedition måhända kommer att inrättas, till Nyköping och Malmköping; och från Katrineholm, där likaledes en postexpedition torde böra finnas, söderut till Norrköping och vidare. Postkontoret i Åsen inom Nyköpings län torde bliva förflyttat till den endast 1/8 mil därifrån belägna Vingåkers järnvägsstation. Då posterna från Stockholm, Göteborg och södra orterna på eftermiddagen sammanträffa i Hallsberg, kunna de därstädes särskiljas för att med bantåg norrut genast befordras till Örebro, Nora och Arboga samt med vanlig postskjuts söderut över Lerbäck till Askersund och Motala.*

Nils Ericson blev sannspådd i mycket.

I det följande berör jag kort postförhållandena vid de orter utmed eller nära intill järnvägen i den ordning de kommer vid en tänkt färd från Stockholm till Hallsberg. Motsvarande gäller i posthistorisk skrift 311 för orterna mellan Hallsberg och Göteborg.

1863-02-16--  
Förvaltningspostkontor från 1904-02-01  
Namn Liljeholmen 1 1906-06-01--1931-06-30  
Därefter Stockholm 9

## Liljeholmen

Som den första stationen efter avgång från Stockholm på västra stambanan har man räknat den med namnet Liljeholmen. Sammanbindningsbanan som ansluter västra stambanan med norra stambanan öppnades för allmän trafik i juli 1871 och den sträckning för västra stambanan, som vi känner den i dag, började inte användas förrän 1929, då Årstabron öppnades för allmän trafik.

Till dess använde man sålunda det mera västliga spåret som gick förbi Liljeholmen. Där var Carl Gustaf Hellström stationsinspektör, när den överst på sid 5 nämnda överenskommelsen träffades och en poststation sålunda kunde öppnas i stationshuset med honom som föreståndare. En av hans efterträdare var i juli 1892 stationsinspektör Axel Johan Thure Bergman. Denne fick lämna ifrån sig postbestyret med februari månads ingång 1904. Då inrättades nämligen ett postkontor i Liljeholmen med stöd av ett kungligt brev den 22 maj 1903 (diarienummer 1903:7365/1157). Postmästartjänster var inte förenade med järnvägstjänst.

Karl Emil Teodor Holm utnämndes enligt beslut den 15 december 1903 till postmästare i Liljeholmen. Han var redan då känd som en mycket engagerad posthistoriker och torde ha ägnat det mesta av sin fritid åt forskning i riksarkivets akter. Han skrev bl a svenska postens äldre historia i nio band, huvudsakligen grundad på de tiotusentals excerpter som han gjorde av riksarkivets handlingar.

Holm befordrades till postkontoret Stockholm 5 år 1917 och efterträddes då av Isak Timoteus Harling. Denne fick uppleva att postkontoret i Liljeholmen flyttades till Hornsgatan och fick ändra namn till **Stockholm 9** den 1 juli 1931.

Fackorganet "SVENSKT POSTARKIV" publicerade till tjänst för sökande till lediga postmästarbefattningar information om villkoren på de orter, där sådana hade ledigförklarats. Den notis som publicerades 1903 när det fanns beslut om att järnvägspoststationen i Liljeholmen skulle ersättas med ett postkontor och befattningen som postmästare blivit ledigförklarad återges överst på nästa sida. Av den framgår bland annat att postkontorets förvaltningsområde skulle bli vidsträckt med inte mindre än 20 underlydande poststationer inledningsvis.

**Liljeholmen** (4. klass). Beräknad å 1902 års uppbörd kan pm:s provision antagas komma att uppgå till åtminstone 1,100 kronor, dvs. 500 kronor utöfver minimiprovisionen. Under pk:et skola nämligen lyda pst:na i Elfsjö, Grödinge, Haninge, Hemfosa, Huddinge, Kullsta, Landsort, Muskö, Nynäshamn, Rönninge, Sorunda, Södertörns villastad, Torö, Tumba, Tungelsta, Valsjö, Vesterhanninge, Ösmo och Österhanninge. Pstf i Liljeholmen har för expedition af lösväskor uppburit omkring 100 kr. per år. Öfriga extra inkomster obetydliga. Vid pk:et torde komma att anställas två biträdande tjänstemän och en postbetjänt.

Pk-lokal här förhyrts af postverket. Den består af två rum med tambur och uthus. Inredningen skall anskaffas af postverket.

Att i Liljeholmen erhålla bostad torde blifva svårt, ja, till en början nästan omöjligt för den blifvande postmästaren. Sannolikt blir han nödsakad att bosätta sig på Södermalm i Stockholm. Hyrorna torde i så fall böra beräknas till 200 å 250 kr. per år och rum.

Skatterna till kommun, kyrka och skola utgå i år med 5 kr. per bev.-krona.

I fråga om skolor, läkare, lifsmedel m. m. torde man blifva hänvisad till Stockholm.

1880-01-01--  
Förvaltningspostkontor 1915-10-01--  
Namn Älvsjö 1 från 1933-07-01

## Älvsjö

Någon poststation öppnades inte i Älvsjö förrän med 1880 års ingång. Statens järnvägars stationsmästare där, Carl August Lundqvist, avlöstes omkring sekelskiftet av Albert Edvin Tage Wannholm, som från 1902 års ingång fick årsarvodet för själva postsysslan höjt från 240 till 420 kr. Detta sammanföll i tiden väl med öppnandet av trafiken på järnvägen till Nynäshamn. Titeln ändrades också från stationsmästare till stationsinspektör. Som sådan övertog Hugo Fryxell postansvaret den 1 april 1911, då med ett till 600 kr höjt postarvode, var till kom ett fast biträdesanslag på 540 kr och ett särskilt sådant på 360 kr.

Arbetsbördan steg i takt med trafikökningen och post och järnväg måste snart nog skiljas åt. Detta skedde den 1 oktober 1915, då poststationen drogs in och ett förvaltningspostkontor öppnades. I detta sammanhang drogs det gamla förvaltningspostkontoret i Dalarö in. Med slopandet av poststationen i Älvsjö upphörde kombinationen av post- och järnvägstjänst vid knutpunkten.

1923-06-11--  
Namn Huddinge 2 1964-07-01--

## Stuvsta

Poststationen i Stuvsta hör till de mycket sent öppnade. I Postens centralarkiv finns ett ärende med diarienummer 1923: 1 b/653, förvarat i samlingskapseln med beteckningen "1 b II.A.1 Inrättande av järnvägsstation 1922-1936". För järnvägsintresserade forskare har den sitt särskilda intresse, även om det ärende i kapseln som avser själva tillkomsten av järnvägspoststationen Stuvsta inte kan sägas bjuda på någon dramatik.

Poststationen öppnades den 11 juni 1923 och utvecklades i takt med huvudstadens expansion så mycket att det blev skilsmässa mellan post och järnväg förhållandevis tidigt. Den 1 februari 1944 höjdes poststationen till postexpedition, då Signe Karolina Sahlberg blev föreståndare med titeln stationsmästare. Bland hennes efterträdare fanns Magnus Ferdinand Danielsson och Allan Peterson från 1962. Denne fick vara med om att postexpeditionens namn ändrades till **Huddinge 2** från den 1 juli 1964. Efter de senaste decenniernas förändringar med flera organisationsförändringar, divisionalisering och bolagsbildning finns det alltjämt ett postkontor i Stuvsta med namnet Huddinge 2. För detta och för övriga filialpostkontor under postkontoret Huddinge 1, d v s de med namnen Huddinge 3 vid Visättravägen, Huddinge 4 i Flemingsberg och Huddinge 5 i Segeltorp, är postmästare Susanne Paciello ytterst ansvarig.



1868 års privat utgivna post- och järnvägskarta över Sverige studeras med reservation, eftersom det fins flera fel i den. Detta avsnitt visar emellertid tydligt att det inte fanns så många stationer då vid västra stambanans östliga del.



1863-02-16--

## Huddinge

Till skillnad från de senaste två stationerna som vi redan har passerat på vår tänkta färd med västra stambanan hör Huddinge till de järnvägsstationer som redan fanns när överenskommelsen träffades om lokalt samarbete mellan posten och järnvägen. Som en följd därav öppnades en poststation i Huddinge den 16 februari 1863 med kapten Oskar August Wilhelm Charpentier som ansvarig för både post och järnväg. G H Westerdahl efterträdde honom och med ganska täta byten därefter finner vi som postansvariga bl a G A Hagberg, Victor Ferdinand Pettersson, Anders Gustaf Söder, Alfred Arvén, Nils Vilhelm Gabriel von Döbeln och E G Gustafsson. Årsarvodet för själva postsysslan uppgick efter 1914 års allmänna reglering till 600 kr jämte 480 kr i biträdesersättning.

Det var bäddat för skilsmässa mellan post och järnväg och inte nog med det utan poststationen höjdes med 1938 års ingång till postexpedition, då Klas Axel Melker Axelsson trädde till som chef med titeln stationsmästare. I 1960-talets förändringar av förvaltningsområdena höjdes postexpeditionen till postkontor och fick tilläggsiffran 1 från den 1 juli 1964, då dess tillkommande underlydande postexpedition i Stuvsta döptes om till Huddinge 2.

Postkontoret Huddinge 1 påverkades av 1970-talets generella omorganisation. Efter fortsatt genomförda förändringar med bl a divisionalisering finns det nu ett s k försäljningskontor där med försäljningschefen Ewa Alexandersson som ledare för en handfull medarbetare i form av bl a företagssäljare och privatekonomer.

1906-07-01--

Namn Tullinge station t o m 1939-05-14

## Tullinge

I Tullinge öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 1 juli 1906. Den fick namnet **Tullinge station** och stationskarlen Carl Axel Claësson var dess föreståndare från starten. Han följdes redan 1907 av Johan Gustaf Nordström.

En ortnamnsrevision som bl a hade till uppgift att samordna en och samma Orts namn på post-, telegraf- och järnvägsstationer föreslog att suffixet station skulle slopas. Under remissbehandlingen hade varken den överordnade postmästaren i Älvsjö eller postdirektionen några invändningar mot detta och ändringen genomfördes i samband med tidtabellskiftet den 15 maj 1939.

Med ökande omsättning skildes post och järnväg åt och en postexpedition ersatte poststationen den 1 mars 1948. Eivor Maria Centerkrans, som varit föreståndare för från järnvägen skilda poststationen sedan den 1 juli 1942, lämnade nu sin avtalsställning och fick tjänstemannastatus. Andra tog vid efter henne och med bl a ändrad terminologi finns i den nya organisationen ett postkontor i Tullinge med Sonja Nilsson som chef och med ansvar för service till drygt 5000 hushåll.

1863-02-16--

## Tumba

Kartklippet på sid 13 utvisar Tumba som det tredje stationshållet efter Stockholm. Poststationen öppnades i järnvägsstationen enligt den generella överenskommelsen den 16 februari 1863 med stationsinspektör Christian Nilsson som ansvarig. Han följdes samma år av stationsföreståndaren Johan August Södergren, som lämnade över omkring 1875 till S B Silversson för en kort period innan Klas Pontus Arnoldsson fick ta ansvar för posten.

I september 1889 trädde stationsinspektorn Adolf Richard Sjöberg till, följd i november 1896 av Nils Nilsson och i oktober 1903 av Olof Magnus Norbäck. Tumba var i snabb tillväxt, något som bl a speglas i föreståndarnas postarvoden. Detta var efter 1914 års allmänna reglering 900 kr om året, vartill kom 960 kr i fast biträdesanslag. Siffrorna talar för nödvändigheten att skilja post och järnväg åt.

Efter skilsmässan höjdes poststationen till en postexpedition från den 1 juli 1923 med Anna Maria Holmén som föreståndare. Bland hennes efterträdare fanns Magnus Ferdinand Danielsson (1942), Gunnar Birger Svensson (1957) och Göte Johansson (1967).

Efter de senaste decenniernas många förändringar är Ann-Christina Fällén postmästare i Tumba med ansvar för service till omkring 9800 hushåll, inklusive dem med postadress Grödinge och Uttran.

På 1970-talet tillkom ett nytt slag av mindre postanstalter som fick benämningen postställen (från och med 1986 kallas även dessa för postkontor). Dessa nya postanordningar skulle enligt beslutet ha dubbla ortnamn i datumstämpeln. Ett sådant postställe öppnades den 30 augusti 1982 med namnet Tumba-Storvreten. Med minskad betalningsservice på 1990-talet visade det sig olönsamt och drogs in med januari månads utgång 1996.

## Uttran

Uttran fick inte någon poststation särskilt tidigt. Den öppnades den 1 oktober 1909 och utvecklades så gynnsamt att den kunde bytas ut mot en postexpedition den 1 mars 1948 med Eva Mathilda Norbäck som chef. Sonja Margareta Kristina Holmlund tog över den 1 november 1958 och utvecklingen har gått vidare med flera omorganisationer under de senaste decennierna. Postanstaltens namn var Uttran 1 under perioden november 1958 - oktober 1982, då det fanns en poststation med namnet Uttran 2 i Söderhalls sjukhus. Nedåtgången för bl a betalningsärenden ledde till att postkontoret lämnades på entreprenad och blev post-i-butik. Fortsatt minskat anlitage medförde att serviceformen minskades till s k Närpost från den 15 augusti 1994.

1909-10-01--  
Namn Uttran 1 fr o m 1958-11-01

## Rönninge

I ett brev till poststyrelsen den 23 november 1888 meddelade järnvägsstyrelsen "att från och med den 1 instundande december fullständig trafik kommer att äga rum med stationen Rönninge, belägen mellan stationerna Tumba och Saltskog". Efter utredning beslöt poststyrelsen på postinspektör Wilhelm Ljunghs förslag att en poststation skulle öppnas i Rönninge stationshus den 15 december 1888. Utvecklingen var positiv med åtföljande skilsmässa mellan post och järnväg den 1 oktober 1919.

1888-12-15--  
Namn Rönninge 2 1968-11-17--

Poststationen höjdes till postexpedition den 1 april 1950. Edla Arvida Söderström blev chef med titeln stationsmästare och följdes 1964 av Dani Holm. Postexpeditionens läge i förhållande till bebyggelsen var inte så bra för flertalet. En ny postexpedition öppnades den 17 november 1968 vid Såby Torg. Den fick namnet Rönninge 1 och i konsekvens därmed ändrades samtidigt den ursprungliga postexpeditionens namn till Rönninge 2.

Postexpeditionen fick termen lokalpostkontor 1977 med förleden lokal borttagen vid 1986 års ingång. Dess verksamhet minskade efter hand och postkontoret blev till sist så föga utnyttjat att det lämnades på entreprenad från den 15 augusti 1994 och ingick i den grupp som kallas "post-i-butik".

100-årsminnet av järnvägsstationens öppnande för allmän trafik och poststationens tillkomst 15 dagar senare firades med bl a minnespoststämplor.



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

## Saltskog

Den första järnvägsstationen efter Rönninge var Södertälje Övre. Den 19 december 1887 skrev friherre Oscar Tamm och grosshandlare C F Liljevalch m fl till poststyrelsen bl a följande:

*"Undertecknade, som hava intresse af att få sin post till Södertälje Övre Station, få härmed framställa, huruvida och på vad villkor Kungl.General Poststyrelsen skulle finna skäl därstädes förlägga en poststation. Nya byggnader uppstå årligen i den närliggande trakten och framför allt om sommaren bor där ett stort antal folk, som har olägenhet av att begagna Södertälje Postkontor. Det nybyggda stationshuset erbjuder särdeles lämplig lokal för postexpedition, och den för sin pålitlighet och ordningssinne väl kände stationsföreståndaren torde nog för ett jämförelsevis ringa arvode åtaga sig att förestå poststationen".*

Postmästare Mathias Nylander fick kännedom om framställningen i förväg och skrev till poststyrelsen den 22 december 1887 med anhållan att "Kungl. Generalpoststyrelsen måtte avslå deras framställning". Han motiverade detta med "att omkring stationen bo högst få personer och att de gårdar som möjligen skulle kunna hava sin post vid övre stationen, dagligen insända mjölk och andra lantmannaprodukter till staden, varför de kunna hava sin post lika bra och bekvämt här på postkontoret". Han argumenterade vidare:

"Vid härvarande övre järnvägsstation får ej fraktgoods emottagas så, om en lantman t ex vill sända en flaska mjölk på järnvägen till Stockholm eller någon annan ort, måste han in till nedre järnvägsstationen som ligger i staden och i närheten av postkontoret.

Liljewalch lär påstå, att han på högre ort erhållit löfte om att få en poststation vid härvarande övre järnvägsstation, ifall han betalar förvaltningsomkostnaderna. Vem vet huru länge nämnde person är i stånd att uppfylla ett sådant löfte."

Poststyrelsen remitterade ärendet till postinspektionen. I dess av postinspektör Wilhelm Ljung undertecknade svar den 31 mars 1888 framhölls att "ett större antal korrespondenter boende uti de i närheten av Södertälje övre station belägna och under sommarmånaderna rikt befolkade villor, som gemensamt benämnas Wiksängen, skulle draga nytta av den ifrågakämlade poststationen, att, då tjänstgöringen vid Södertälje övre station varje dag fortgår långt efter sedan postförande aftontåg från Stockholm passerat, korrespondenter därstädes skulle förmedelst en poststation å platsen bliva i tillfälle att redan på aftonen bekomma brev och tidningar, avsända samma dag från Stockholm klockan 6 resp 6.30 eftermiddagen, under det att samma postförsändelser, befordrade över Södertälje postkontor, icke utbeholdas förrän påföljande morgon;

att jämväl Södertälje stads korrespondenter skulle hava fördel av en vid Södertälje övre station inrättad poststation, enär under den del av året kurirtågen framgå emellan Stockholm och Malmö post till Södertälje skulle från postkupén i nedgående kurirtåget kunna utkastas till poststationsföreståndaren vid Södertälje övre station, förbi vilken nedgående kurirtåget passerar klockan 7 eftermiddagen, för att omedelbart efter av postkontorets posttransportör överbringas till Södertälje postkontor, varest med kontorets öppet-hållande till klockan 8 eller 8.30 eftermiddagen postförsändelser kunde till korrespondenternas fromma tillhandahållas vederbörande adressater samma afton de från Stockholm avgått,

att en vid Södertälje övre station anordnad poststation torde, till förekommande av de förväxlingar namnlighet eljest otvivelaktigt skulle föranleda, bör givas annan benämning än den järnvägsstationen nu bär, och vågar jag, under förutsättning av bifall till petitionärernas framställning, vördsammast föreslå att den ifrågakämlade poststationen benämnas Saltskog efter det namn, varmed dels till följd av sitt läge och dels på grund av förment tidigare officiell benämning Södertälje övre järnvägsstation av meningen man i dagligt tal betecknas".

Poststyrelsen korresponderade i ärendet också med länsstyrelsen, vars länsman Oscar Hellström uttalade sig till förmån för en poststation i ett brev den 19 april 1888. Han tillade att en poststation i Södertälje övre järnvägsstation också skulle vara till stort gagn "för hela Tvetas sockens innevånare och för alla de kring stationen befintliga lägenheter, vilka isynnerhet under sommarmånaderna äro ganska talrikt bebodda". Han tillade att postmästarens "gjorda invändningar om obehövligheten av ifrågavarande poststation icke äro fullt tillförlitliga, utan sannolikt endast utgöra ett försök av honom, att i sin mån verka mot företagets framgång - - - s k fackavgifter skulle delvis utgå och kanske något förminska sportlerna för ifrågavarande postmästare, som naturligtvis under sådana förhållanden ej kan medgiva att hans inkomster bliva nedsatta".

Det är sällan man finner handlingar som så klart uttalar orsaken till varför en postmästare motsatte sig tillkomsten av nya poststationer inom det egna förvaltningsområdet. Sedan kronofogden anslutit sig till länsmannens uppfattning ansåg länsstyrelsen i ett brev till poststyrelsen den 7 maj 1888 "den begärda poststationen vid Södertälje övre station bliva av ganska stor nytta för den kringliggande trakten". Därmed var det klart och poststationen öppnades med namnet Saltskog den 1 juni 1888.

Styrelsen för Statens järnvägstrafik meddelade poststyrelsen den 1 augusti 1888 att styrelsen ville "gå i författning därom, att järnvägsstationen Övre Södertälje vid tiden för blivande vintertidtabells tillämpning eller den 1 nästkommande oktober erhåller namnet Saltskog".

Järnvägsstationen blev knutpunkt genom att Norra Södermanlands järnväg öppnades för allmän trafik den 18 februari 1895 på sträckan Saltskog - Åkers styckebruk - Strängnäs. Efter hand blev poststationen i Saltskog emellertid allt mindre utnyttjad under den följande samhällsutvecklingen. Den drogs in med september månads utgång 1921 (diarienummer 1 b 1921:1247).

Bland järnvägsbefäl och därmed också poststationsföreståndare fanns Jöns Nilsson Holm, Karl Ernst Wilhelm Dahlén, Herman Henning Anton Tönnes Graveleij och från 1909 Gustaf Sjövik. Mer än ett kvarts sekel efter indragning av poststationen i Saltskog öppnades en rad filialpostexpeditioner i Södertälje med början för Södertälje 2 den 1 november 1947. Långt senare skulle en poststation åter öppnas i Saltskog, nämligen Södertälje 13 i oktober 1972. Den avvecklades efter 22 år och blev sålunda något mindre kortlivad än den ursprungliga poststationen i Saltskogs järnvägsstation.

## Södertälje (förvaltningspostkontor)

I Södertälje har funnits ett postkontor sedan det svenska postverkets födelse 1636. Befattningar vid detta har inte varit förenade med någon järnvägstjänst. Jag lämnar det därhän i detta sammanhang men hänvisar för den intresserade till boken *"Brevbärarens fack och värde"* som skildrar ett yrkesliv i Södertälje 1926-1968.

1916-07-01--  
Namn Igelsta t o m 1920-12-31  
Namn Södertälje 7 1964-01-01--

## Östertälje

Järnvägshistoriskt har Östertälje kanske inte något särskilt intresse, men där finns ändstationen för pendeltågen till Stockholm. Posthistoriskt har orten intresse genom att den första poststationens namn bara fanns i postanstaltsförteckningen under 4½ år.

Frågan om att förbättra postservicen i **Igelsta** togs upp 1915 i ett ärende med diarienummer 1 b 2141/15 och resulterade i att en poststation öppnades med detta namn den 1 juli 1916. Dess namn ändrades till **Östertälje** med 1921 års ingång. Bland dess föreståndare fanns från den 1 april 1933 Gunhild Elisabet Springfeldt, som hade glädjen att uppleva sådan trafikökning att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1951, varigenom hennes avtalsanställning byttes mot en tjänstemannabefattning.

Med 1964 års ingång ändrades namnet ännu en gång, nu till Södertälje 7. Efter genomförda omorganisationer ansvarar postmästare Christina Lindskog ytterst för postkontorets service, liksom för servicen vid Södertälje 2 (södra) och Södertälje 5 i Brunnsäng.

## Järna

Järna hörde till de orter som fick en poststation i järnvägsstationen redan den 16 februari 1863 enligt den överenskommelse mellan postverket och dåvarande SJ, som berörs på sid 5. Stationsinspektorn Axel Botzaris Petter Krogh fick ansvaret också för samhällets postservice, biträdd av en i tillgängliga handlingar ej angiven järnvägsanställd. Bland Kroghs efterträdare fanns Carl Fredrik Henrik Goës, Carl Otto Julius Frick (1892-1899) och därefter Nils Arvid Wilhelm Hammarsköld.

Efter skilsmässa från järnvägen på grund av ökade göromål kunde poststationen höjas till postexpedition den 1 febr 1946. Nelly Elisabet Sahlin, som hade blivit poststationsföreståndare den 1 april 1931, fick därmed byta ut sin avtalsanställning mot tjänstemannastatus.

Med 1970-talets stora omvälvningar och ändrad vokabulär finns det numera ett postkontor i Järna, där postmästare Roine Karlsson har ansvar för service till drygt 4000 hushåll.

Med tillkomsten av järnvägen mellan Järna och Nyköping i december 1913 blev det vissa förändringar för postföringslinjerna från Järna. Sålunda beslöt poststyrelsen på postinspektionens förslag att postföringarna skulle dras in på linjerna Järna - Trosa, Järna - Tullgarn och Korsvägen - Tullgarn. I stället inrättades en daglig postföring på den 6 km långa linjen Vagnhärad -Trosa. Beträffande linjerna till Tullgarn godkände poststyrelsen också postinspektionens förslag, formulerat på detta sätt:

*"I stället för dagliga postföringen å linjerna Järna-Tullgarn och Korsvägen-Tullgarn under de tider, då Deras Majestäter Konungen och Drottningen eller Deras Hof uppehålla sig å Tullgarns slott, har postdirektionen tänkt sig postföring två gånger dagligen vid dessa tillfällen å en linje Vagnhärad-Tullgarn".*

Det var skillnad på kungens hov och folket. I det just delvis citerade brevet finner man också följande passus:

*"Genom indragning av linjerna Järna - Trosa och Järna - Mörkö skulle även vissa delar av Ytter Järna socken komma att mista sina nuvarande postförbindelser. För denna trakt gäller emellertid detsamma som för Södermanland i stort sett är utmärkande, att posthämtning och -avlämning i mycket stor utsträckning sker genom de dagliga mjölkbudena. Detta gör att en dylik postindragning icke blir så särdeles kännbar".*

Att stinsen fick biträdeshjälpen framgår av ett anmärkningsärende 1874, i vilket klagande korrespondenter också hänvisar till ett ärende under hösten dessförinnan. Då hade stationskarlsförmannen Carlsson expedierat lösväskan till Tullgarn och för en därvid gjord felexpediering hade Krogh fått en varning av poststyrelsen.

I en ny anmälan till poststyrelsen skrev S Landelius på Tullgarns Kungsgård den 9 januari 1874 att Axel Krogh "ej synes hava ställt sig Kungl. Generalpoststyrelsens varning av den 13 oktober 1873 till den ringaste efterrättelse utan fortfarande på ett olagligt, trotsigt och i högsta grad föregelseväckande sätt sköter Tullgarns Post. Landelius beskyllde honom nu för att "*lika oförsynt visa sin beundransvärda uthållighet med att trakassera och förolämpa korrespondenter*". Han anhöll att Krogh "*mätte bestraffas på det strängaste, och med den kännedom jag har om Hr Kroghs storartade förmåga att svänga sig undan en välförtjänt näpst, vågar jag lika ödmjukt anhålla att ytterligare få styrka mina påståenden mot Hr Krogh*".

Krogh fick naturligtvis brevet på remiss från poststyrelsen som infordrade en förklaring. Denna daterade Krogh den 20 januari 1874, varvid han bemötte "Landelii lika osanna som ostädade skrivelse".

Krogh hade vid tillkomsten av postföringen mellan Trosa och Järna fått poststyrelsens medgivande att postförarna vid deras sena ankomst kl 22 eller senare skulle lämna posten i hans bostad i stället för i järnvägsstationen. Därigenom fick de något kortare postväg men de klagade ändå mot anordningen hos postmästare Karl Landberg, som utan att sätta sig in i detaljerna skrev till poststyrelsen den 21 augusti 1873 och frågade "om detta förhållande kan vara överensstämmande med författningen om rätta stället för postens avlämning". I sitt remissvar den 20 oktober 1873 skrev Krogh bland annat följande:

"Vad säkerheten vidkommer, så ansvarar jag för posten bättre om den finnes uti mitt sovrum över natten, än om den skulle förvaras vid station, synnerligast som det visar sig att den avgående och ankommande posten ej rymmes uti den därtill avsedda kassakistan".

Postinspektionen på Västra stambanan föreslog poststyrelsen att lämna anmälan från postkontoret i Trosa utan avseende, något som poststyrelsen beslöt vid föredragning den 10 november 1873.

Postföringen till och från Tullgarn omhulldades särskilt och under perioder då kungliga vistades på lustslottet förstärktes den från att fullgöras tre dagar i veckan till att fullgöras dagligen.



1863-02-16--

## Mölnbo

En från järnvägsstyrelsen år 1863 till poststyrelsen översänd "*förteckning å samtliga vid Statens järnvägar anställda Stations Inspektorer*" visar att stationsmästaren J A Södergren var chef vid stationen i Mölnbo. Från den 16 februari 1863 var han också poststationsföreståndare, ty då började det generella avtalet tillämpas om samarbete mellan post och järnväg vid orter där det inte fanns något postkontor. Greve Georg Stellan Mörner, tillika kammarjunkare och stationsinspektör, övertog ansvaret 1866 och två år senare antecknas Claes August Gabriel Björkman som ansvarig för posten. Johan Fredrik Skog torde ha följt denne senast 1875 och bland dennes efterträdare finner man August Vilhelm Jacobsson under förra seklets två sista decennier samt som inhoppare under två veckor i oktober 1901 kontorsbiträdet P A Vennerbärg innan Carl Oskar C:son Sundin tillsattes den 15 oktober 1901.

Även i Mölnbo blev det efter hand så stor omsättning att post och järnväg måste skiljas åt. Poststationen fanns dock kvar i järnvägsstationen och ett särskilt hyresavtal upprättades samtidigt som föreståndaren blev anställd genom personligt kontrakt med postverket. Vid 1960 års början fanns posten under en kort tid i Dalgården, medan postlokalen byggdes ut i stationshuset och fick ett utrymme på 64 kvadratmeter. Större lokaler behövdes efter hand och utrymmesfrågan blev svårlost. Inte förrän den 1 december 1968 kunde man ta nya lokaler i bruk.

Den 1 mars 1946 blev Olivia Ester Amalia Kristina Kihlberg föreståndare för poststationen enligt avtal men kunde på dagen två år senare tillträda chefsbefattningen såsom tjänsteman. Hon fick då ett konstitutorial på att hon var stationsmästare. Hennes arbetsplats blev nämligen den 1 mars 1948 en postexpedition enligt ännu gällande terminologi.

Efter de senaste decenniernas förändringar finns det med ny terminologi ett postkontor i Mölnbo med ett underlag på drygt 600 hushåll.

1863-01-01--  
Förvaltningspostkontor från 1863-07-01

## Gnesta

En poststation öppnades i Gnesta med 1863 års ingång. Detta var sex veckor innan det generella avtalet om lokalt samarbete mellan post och järnväg började tillämpas. I Gnesta tecknades ett särskilt avtal om att stationsinspektör Adolf Norberg skulle vara förordnad som poststationsföreståndare från 1863 års ingång. Detta var möjligt, sedan styrelsen för statens järnvägsbyggnader i ett brev undertecknat av Nils Ericsson den 14 november 1862 och ställt till poststyrelsen dels hade gett riktlinjer för samarbetet på lokalt plan och dels hade anfört följande:

"I sammanhang härmed får jag såsom svar å dels uti härovan avsedda skrivelse av den 23 sistlidne oktober, dels uti särskilda meddelanden av den 27 oktober och 10 november gjorda förfrågningar anföra, att hinder från min sida icke möta för antagande av Stations Inspektörerna uti Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping till poststationsföreståndare".

Adolf Norberg skrev den 6 juni 1863 till poststyrelsen och bad om befrielse från förordnandet som poststationsföreståndare. Det fanns då ett medgivande i ett kungligt brev den 27 mars 1863 för poststyrelsen att inrätta ett förvaltningspostkontor i Gnesta, men lokalfrågan var inte löst. Poststyrelsen skrev på grund av Norbergs gjorda hemställan om befrielse från postsysslan till styrelsen för statens järnvägstrafik och fick det svar som återges i faksimil på motstående sida.

Det var ju föga uppmuntrande men poststyrelsen tog vara på möjligheterna att tills vidare hyra in postkontoret hos den i brevet omtalade husägaren Holmlin och i cirkulär kungjordes förändringen på sätt som framgår av nedan återgivna utdrag ur sid 99 för 1863.

**Ny postexpedition** öppnas den 1 juli vid *Gnesta* järnvägsstation inom Södermanlands län. Samtidigt dermed

**indrages** såväl nuvarande *poststationen* å nämnda ställe som äfven *postexpeditionen* vid *Björnlunda kyrka*.

Någon postmästare var ännu inte utnämnd och en vikarie fick sålunda starta upp verksamheten för det nya förvaltningspostkontoret. Inte förrän den 12 november 1863 blev Paul Adolf Silfversvärd utnämnd. Han följdes 1882 av Ernst Leopold Palmblad

och ytterligare sex postmästare innan postkontoret degraderades till postexpedition den 1 juli 1951. Någon samordning av post- och järnvägstjänst har efter Adolf Norbergs tid inte varit aktuell varför jag lämnar Gnesta därefter i detta sammanhang.

KONGL. STYRELSEN

för  
Statens järnvägstrafik.

N:o 1469. Likh. den 25 Juni 1863.

Till Kongl. General-Poststyrelsen.

I anledning af Kongl. General-Poststyrelsens hemställan  
Gifvandes den 8. november 1862 meddelande om upplåtande  
vid Gnesta Jernvägsstation af 2<sup>da</sup> rum för bef-  
vande postexpedition dertill, får Kongl. Trafik-  
Styrelsen meddela att uti de vid Gnesta Station  
befintliga, staten tillhörande byggnader för nämnda  
rum icke finnes något lokalt för inrymnande af  
postexpeditionen, men att, enligt från Intendenten  
i 1<sup>sta</sup> Trafik distriktet inkommit upplysning, af Hus-  
ägaren Holmlin, kyrkans byggnad ligger helt nära stationen,  
att rum kan för ifrågakommande ändamål få  
hyras, dock är Trafik-Styrelsen ej i tillfälle att för  
nämmande uppgif hyres-afstämningens belopp, emellertid  
Holmlin ej för en nästkommande <sup>lämna till Gnesta</sup> Thorstag (äter-  
kommit Stockholm den 23. Juni 1863.

*[Signature]*

1863 den 25 juni om. sig sig. fkr. av. förordn.,  
som för. i fkr.



Förvaltningspostkontor vid kyrkan 1858-01-01--1863-06-30  
Järnvägspoststation öppnad 1863-02-16

## Björnlunda

Vid kyrkan i Björnlunda fanns det ett postkontor sedan 1858 års ingång. Johan Robert Hugo Möller var postmästare där på kunglig fullmakt. Ur kungabrevet den 24 juli 1857 som gav poststyrelsen rätt att inrätta postkontoret, citerar jag att det omgivande Daga härad *"består av sex socknar med en folkmängd av tillsammans närmare 7000 personer och med fullt skäl kan räknas bland de bördigaste i länet, runtomkring begränsat av skogs- och bergmark samt vattendrag och genom detta egendomliga läge nästan alldeles avskilt från de kringliggande häradena"*.

I beslutet fanns ett villkor, nämligen att poststyrelsen skulle *"träffa beting om fortskaffande mot högst 32 skilling banco milen i skjutslega av post två gånger i veckan fram och åter emellan Pilkrogs gästgivaregård och närheten av Björnlunda kyrka"*. Den på så sätt anordnade nya postgången skulle sättas i förening med annan postgång mellan Pilkrogs gästgivaregård och Södertälje.

I överenskommelsen mellan posten och järnvägsstyrelsen om samarbete skulle med undantag av *"de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer"*. Därför kan det synas underligt att en förenad poststation öppnades i Björnlunda den 16 februari 1863. Det befanns ändå lämpligt att göra så, eftersom det redan fanns ett beslut om att postkontoret vid kyrkan skulle dras in vid halvårsskiftet (kungl brev 9 jan 1863 om postkontorets indragning, diarienummer Klb 1863:503).

Under den korta perioden på 4½ månader fanns det alltså två fasta postanstalter med samma namn, åtminstone teoretiskt. Något konkret bevis om att det var så i verkligheten har jag inte funnit. På papperet var från den 16 februari 1863 C Herrlin ansvarig för både post- och järnvägsstöromål i Björnlunda. Han följdes samma år av Gerhard Gillis Wathier de Bésche.

Senare ansvarade följande stationsinspektorer för posten i Björnlunda: C W Fägerskiöld, Rudolf Mauritz Klinckowström, Gustaf Johansson (från februari 1893 med tidigare tjänst i Ölme och Ramsjö), Carl Victor Fröling och Carl Viktor Nyman från 1915 års ingång.

Ökad trafik medförde skilsmässa mellan post och järnväg och den 1 mars 1948 höjdes poststationen till en postexpedition. Nanny Matilda Johansson blev chef med titeln stationsmästare, följd vid 1952 års ingång av Vera Sofia Berglin. Andra har tagit vid och postexpeditionen har i nya organisationsformer och med ny terminologi blivit ett postkontor med ansvar för service till nära 800 hushåll.



1863-02-16--

## Stjärnhov

Stationsmästaren A Julin var föreståndare för järnvägsstationen i Stjärnhov, när avtalet om generellt samarbete mellan SJ och postverket trädde i kraft den 16 februari 1863. Han fick således vara den förste som fick ansvara för samhällets postservice. År 1866 övertog stationsinspektör August Edvard Pahnke detta ansvar. I en förteckning över hans efterföljare finner man i tur och ordning Christian Andersson, H Gyllenhammar, John Paulus Victor Wahlgren och år 1891 Bror Herman Söderberg. Den sistnämnde följdes i oktober 1910 av stationsmästaren Frans Alfred Hellberg.

Ökad trafik på bägge tjänster ledde till skilsmässa mellan post och järnväg och poststationen flyttades till Schmidts affär men återflyttades till stationen, dock utan att tjänsterna blev förenade. Efter nästa utflyttning från stationshuset hamnade poststationen i Knutssons affärsfastighet vid Solvalla och år 1943 i Ängsgården. Poststationen höjdes till postexpedition den 1 februari 1946. Kajsa Maria Helena Fredrika Jung blev föreståndare, följd efter fyra år av Margit Kristina Stålbom.

I "nya posthuset" togs moderna lokaler i bruk på hösten 1967. I andra avsnitt berörda omorganisationer under de senaste decennierna har genomförts även i Stjärnhov, där det med ny terminologi ännu så länge finns ett postkontor med service till i det närmaste 500 hushåll.



1862-11-01--

## Sparreholm

Ett omfattande kungligt brev den 11 juli 1862 i anslutning till utökad posttrafik på västra stambanan medgav inrättande av flera postkontor, däribland ett i Sparreholm. Detta öppnades den 1 november 1862 och ingick därmed i den grupp som enligt överenskommelsen med järnvägsstyrelsen (texten överst på sid 5) inte skulle förenas med järnvägstjänst.

Paul Adolf Silversvärd fick kunglig fullmakt på postmästartjänsten i Sparreholm men utnämndes i november 1863 till postmästare i Gnesta. På den uppkomna vakansen förordnades stationsinspektör Carl Herrlin som postmästare, en förening av två befattningar som egentligen inte var avsedd. Det var möjligt på grund av att arbetet med posten inte krävde särskilt stora insatser.

Ledningen insåg också så småningom att man gjort en felbedömning av antalet erforderliga förvaltningspostkontor utmed västra stambanan och efter poststyrelsens underdåniga hemställan medgav regeringen i ett kungligt brev den 30 december 1878, att postkontoret fick bytas ut mot en poststation så snart detta var lämpligt. Det blev det den 1 april 1879 och därmed började man tillämpa den generella regeln om förening av befattningen som poststationsföreståndare med befattningen som stationsinspektör.

Från att ha varit tf postmästare blev Carl Herrlin nu poststationsföreståndare. Bland hans efterträdare fanns från september 1892 stationsinspektorn Karl August Karlin, följd i mars 1915 av Vilhelm Amandus Grahn, som dessförinnan varit poststationsföreståndare i Eksund.

Omsättningen hade ökat så mycket att det blev nödvändigt att skilja post och järnväg åt. Detta genomfördes den 1 november 1917, då fröken Maria Krouthén anställdes som föreståndare för lantpoststationen. Denna höjdes till postexpedition redan den 1 juli 1923 och fröken Krouthén fick därmed efter tilläggsutbildning byta ut sitt avtal mot tjänstemannastatus. Kristina Sofia Bjurling efterträdde fröken Krouthén 1952 som efter 15 år följdes av Lars-Bertil Ahlmark. Med 1970- och 1980-talets generella förändringar fick Sparreholm termen postkontor, vilket i mars 1984 flyttades från järnvägen till en vid tätbebyggelsen belägen fastighet. Då var tio personer hel- eller deltidanställda vid postkontoret. Dess mindre utnyttjande, framför allt på betalningsmarknaden, ledde till att det lämnades på entreprenad den 19 september 1994. Det blev därmed "post-i-butik".

1894-11-01--1965-03-31

## Skebokvarn

Vi kommer nu fram till den punkt, där järnvägen från Stålboga knöts samman med västra stambanan. Det dröjde länge efter det att västra stambanan hade öppnats för allmän trafik, innan en järnvägsstation kom till i Skebokvarn, men när poststyrelsen väl fått veta dess tillkomst, dröjde det inte länge förrän en poststation också blev verklighet i Skebokvarn.

Postinspektionen remitterade till postmästaren i Gnesta ett ärende som initierats genom att SJ anmält att en järnvägsstation öppnats i Skebokvarn. I Gnesta basade sedan 1882 Ernst Leopold Palmblad. Han visste själv inte tillräckligt om Skebokvarn men inhämtade från de underlydande poststationerna i Flen och Sparreholm *"att bland andra ägarna till egendomarna Gäversnäs, Mälby, Skedevi och Tåversta redan tillkännagivit att de från 1 oktober komma att överflytta sin trafik till den nya järnvägsstationen samt att trakten kring densamma är ganska rik men hittills varit vanlottad på goda kommunikationer. Stationen, för vars erhållande stora ansträngningar och även uppoffringar gjorts, torde därför nog bliva sysselsatt"*.

Postinspektör Ernst Wennström tvekade inte efter det beskedet utan hemställde om poststyrelsens beslut att en järnvägsstation skulle öppnas och att föreståndaren skulle till en början få 120 kr om året i postarvode. Detta biföll poststyrelsen vid föredragning den 28 september och den 1 november 1894 öppnades poststationen med trafikstationsföreståndaren Johan Albert Larsson som ansvarig även för postgöromålen.

Stationskarlen Erik Gustaf Eklöf tog över tillfälligt efter honom från den 10 juni 1896 och två månader senare vilade ansvaret på stationsmästaren Axel Mauritz Åkerblom. Hans postarvode höjdes efter 1902 års allmänna reglering till 300 kr om året. Efter att järnvägen från Stålboga hade anknutits 1907 steg trafiken ytterligare och Åkerbloms årsarvode för postsysslan höjdes i etapper. Efter 1914 års allmänna reglering uppgick det till 480 kr, samt 300 kr i fast biträdesersättning och 120 kr i extra biträdesersättning.

I längden kunde post- och järnvägsförbindelse inte förenas. De skildes åt och med poststationen kvar i järnvägshuset blev Ingrid Edin föreståndare från den 1 december 1941. Med alltmer utbyggd och effektiv lantbrevbäring som ersättning kunde poststationen dras in med mars månads utgång 1965.



## Flen

Startdatum för den på sid 5 nämnda överenskommelsen mellan postverket och statens järnvägar blev också öppningsdag för poststationen i Flen. Nedan återges 1863 års en del av en handskriven förteckning över anställda stationsinspektorer inom 1:a trafikdistriktet, som sändes från järnvägsstyrelsen till poststyrelsen. 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 helt färdig mellan Malmö och Falköping den 1 december 1864.

Som framgår av förteckningen angavs M Habe som stationsinspektör 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 i mars 1879 ansvaret för att betjäna Flen-borna med postärenden. 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.

*Förteckning*  
*i följande ord Statens järnvägar anställda Stationsinspektorer*  
*1:a Trafikdistriktet*

Stockholms station	Hon. Friths Aman, Lejtnant
Stockholms	C. G. Hällström
Bludinge	W. E. Chapman, Kapten
Sunda	Chr. Nilsson
Södertälje	P. A. Spinchorn
Tunda	A. B. P. Krog
Umeå	Ad. Norberg
U. Kolnbo.	J. A. Södergren (Stationmästare)
Björklunda	P. Karlén
Björnsåsa	A. Nilsson ( )
Spanghöns	J. R. Pettersson
Flen	M. Habe
Walla	N. G. Nilsson
Katrineholms	P. von Alnström
Wingåkers	H. Holmström
Malmö	R. G. af Gustafson
Fäldeboda	A. Bratt

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 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 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.

*Da nu postförändring tagit rum vid stationen  
Kantorps mellan Walla och Flen i Söder-  
manland, da denna station är belägen i nord-  
östra delen af Sköttinge socken, i närheten  
af sockens kyrka, da Walla station har  
en mycket god, att den endast med svårighet  
kan skötas af nuvarande personal, och da  
en rätt stor del deraf skulle med besparing  
af tid och väg kunna hämtas vid Kantorps  
station, på understräcktad fördratt anhalten  
att en poststation der måtte öppnas.*

*Stockholms, Walla 4 Juni 1870.*

*Otto Gummelius.*

*För egen del samt såsom disponibel  
för Ramsta och Kantorps grevor  
bolag.*

Efter denna framställning medgav poststyrelsen att en poststation skulle öppnas i Kantorp.  
(Se följande sida)



Namn Kantorp 1890-10-01--1920-12-31

## Sköldinge

I Kantorp fanns det gruvfält, som började bearbetas samtidigt med järnvägens tillkomst. En järnvägspoststation öppnades den 1 oktober 1890, då stationsinspektör Karl Johan Nyström blev föreståndare. Gruvbolagets framställning därom återges på förra sidan.

Nyström efterträddes i februari 1920 av Karl Emil Dahlöf under en kortare period. I november samma år tog Alfred Emil Oscar Modée över och fick vid det följande årsskiftet uppleva att poststationens namn ändrades till socknens namn, **Sköldinge**. Omsättningen var nu så stor att det inte gick längre att ha de båda befattningarna förenade. Elvira Elisabet Modée blev från den 1 oktober 1922 föreståndare för den ersättande lantpoststationen i järnvägens närhet. Hon fyllde 80 år innan hon lämnade sin tjänst i mars 1951.

Det var fortsatt så positiv utveckling för posten att poststationen höjdes till en postexpeditionen från och med april 1951, då Ida Margareta Mähler blev föreståndare. Hon följdes i juli 1968 av Sigrid Kristina Johansson. Efter hennes avgång 1976 blev det vakans på ett halvår. Karin Margareta Rood trädde till den 1 mars 1977, lagom till att uppleva den generella omorganisation som med ny terminologi gav hennes arbetsplats beteckningen lokalpostkontor (blott postkontor från 1986). Bland hennes efterföljare fanns från maj 1990 lantbrevbäraren Mats Lundgren i Katrineholm.

Med 1990-talets stora krav kunde postkontoret inte behållas i postens regi utan lämnades på entreprenad enligt projekt "Nät 92" och blev "post-i-butik" hos Sköldinge Livs från den 16 januari 1995.

## Valla



1863-02-16--

Enligt den på sid 5 citerade överenskommelsen öppnades en poststation i Valla järnvägsstation den 16 februari 1863. Stationsinspektör N G Nelzon blev ansvarig för posten och följdes i januari 1869 av Per August Pettersson. Efter dessa båda pionjärer ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda för postgöromålen:

Axel B Pehr Krogh (1875-1876), Christian Andersson (1876-1877), Henning Adolf Ulrik Gyllenhammar (1877-1889), Nils Gustaf Alexis Arfwidsson (1889-1892), Carl August Fundin (1893-1900), Frans Dyhr (1900-1915), Josef Emanuel Gahnberg (1916-1919) och Axel G Kindgren (1919-1953).

Den sistnämnde fick uppleva hur trafikökningen blev allt mera besvärlig. Den framtvingade skilsmässa mellan post och järnväg och poststationen höjdes till postexpedition den 1 juli 1953. Föreståndare för denna blev Dagmar Elvira Pettersson med titeln stationsmästare. Hon följdes 1966 av Inger Karin Louise Carlsson. I maj 1968 tog Ida Margareta Mähler över och fick uppleva 1970-talets omorganisationer, som med ny terminologi förvandlade postexpeditionen till ett postkontor. Hon fick dessförinnan vara med om att flytta posten till nya lokaler den 1 februari 1973 i korsningen mellan Storgatan och Köpmangatan.

Med titeln postmästare basade därefter bl a Karin Roos och från maj 1990 Kerstin Gustafsson för postkontoret, som betjänar ca 1400 hushåll.

## Katrineholm

1862--11-01--

Ett gammalt säteri med namnet Fulbonäs fanns i närheten av den plats där järnvägsstationen med namnet Katrineholm byggdes. Säteriet hade omkring 200 år tidigare fått namnet ändrat till Katrineholm efter dess ägare Katarina Gyllenhorn. En orsak till att just den platsen valdes för en järnvägsstation på västra stambanan torde ha varit det faktum att två vägar korsade varandra där, den från Eskilstuna till Norrköping och den från Nyköping till Örebro. I närheten låg också Åhlsäters gästgivaregård.

Det blev aldrig tal om någon förenad post- och järnvägsstation i Katrineholm. När sådana introducerades generellt den 16 februari 1863, fanns det nämligen redan ett förvaltningspostkontor där. Det hade öppnats den 1 november 1862 efter ansökan av poststyrelsen till Kungl.Maj:t. Ett tio sidor långt kungabrev, daterat den 11 juli 1862, reglerar frågan om postbefordran på järnvägar, inrättande av förbindelser mellan olika järnvägsdelar med diligens samt tillkomsten av ett antal postkontor vid huvudlinjerna.

Till en början fanns postkontoret i järnvägsstationen, där postmästare Carl Johan Tunelius fick ansvar för verksamheten. Varken han eller hans efterföljare har haft någon form av förenad post- och järnvägstjänst, varför jag lämnar Katrineholm därhän i detta sammanhang. Om postens utveckling i samhället och dess omgivning har Ivar Engberg berättat i boken "Posthistoria i Oppunda härad" (Specialhandbok nr 18, utgiven av Sveriges Filatelist-Förbund).

1879-07-01--1961-11-12

## Baggetorp

Det skulle dröja länge innan någon järnvägsstation öppnades i Baggetorp, men när den väl hade kommit till stånd, skrev företrädare för samhället till poststyrelsen den 31 maj 1879 och begärde en poststation där. Under remissbehandlingen styrkte järnvägens stationsmästare sin kompetens med nedan återgivet meddelande.

Form. N:o 355 (MEDDELANDE)

Statens Jernvägstrafik.

Från

Baggetorp

station

Till

Postinspektören, för  
Centralsdistriktet.

den

9 juni 1879

Som jag i flera år tjenstgjort som förman vid poststationen anser jag mig, utan vidare öfning kunna åtaga mig att förestå poststationen härstädes.

Högaktningfullt

A. Johansson

Stationsföreståndare.



Meddelandet bilades postinspektionens framställning den 14 juni 1879 till poststyrelsen, som beslöt att en poststation skulle förenas med järnvägsstationen från juli månads ingång 1879. Stationsmästaren A W Johansson fick ansvar för postgöromålen med ett årsarvode på 180 kr för denna del av sysslan.

Fahle Casimir Hildebrand tog över 1892, följd efter sex år under en kortare period av kontorsbiträdet Christoffer Christoffersson. År 1899 tog stationsmästaren Carl Victor Fröling över och i december 1903 förordnades P A Vennerbärg i väntan på nästa utnämning. Det blev Claes Oskar Lind som trädde till, men han fick sluta i november 1911. Stationsförmannen C A Svensk fick nu svara för ruljangsen tills Petter Anton Vennerbärg blev fast knuten till befattningen (diarienummer 1 b 512/12). Postarvodet hade under mellantiden hunnit stiga till 420 kr per år, vartill kom 240 kr i biträdesersättning och 60 kr i extra biträdesersättning.

I februari 1919 tog Claes Fredrik Gelinder över ansvaret för poststationen och blev kvar under elva år. Därefter ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda för posten till poststationens indragning den 12 november 1961: Karl Alfred Friberg (1930), Carl Gustaf Löfgren (1930-1934), Carl Gustaf Svensson (1934-1939) och efter vakans under större delen av krigstiden Georg Johnsson (1944-1948), Axel Gunnar Ståhl (1948-1952), Karl Thure Johansson (1952-1956) och Johan Gunnar Pettersson (1956-1961).

1895-05-01--1955-10-31

## Gropptorp

Bland de poststationer som i modern tid skulle betjänas med landsvägspost från Katrineholm fanns en i Gropptorp vid Näs' skolhus en mil från Baggetorps järnvägsstation. Beslutet om dess tillkomst den 1 maj 1895 fattades efter många turer och mot önskemål av postmästaren i Vingåker.

Ärendet behandlades vid den ordinarie kommunalstämman i Västra Vingåkers sockenstuga den 29 mars 1894, sedan lantbrukare i södra delen av församlingen hjälpts åt att göra ett förslag till en ansökan. Denna tillstyrktes av kommunalstämman. Postmästare Magnus Lövgren i Vingåker framhöll att korrespondensen i området i fråga var obetydlig och fann det onödigt att inrätta en poststation.

När poststyrelsen skulle behandla ärendet, förelåg ett anbud från Olof Olsson i Råmperå om att forsla posten mellan Baggetorps station och Näs' skolhus tre gånger i veckan för totalt 100 kr om året. Skolläraren Anders Nicolaus Engberg ville åta sig poststationens skötsel för 150 kr om året. Poststyrelsen lämnade ansökan utan avseende den 13 juli 1894, sedan postinspektören hade framhållit att behovet av en poststation inte var nöjaktigt påvisat och att det begärda arvudet på 150 kr var oskäligt högt i förhållande till den rörelse som väntades.

Redan den 3 december 1894 kom petitionärerna igen med en ny ansökan, varvid poststationsföreståndaren föreslogs få 100 kr om året i arvode. Även denna gång avstyrkte postmästaren i Vingåker med hänvisning bland annat till att det redan fanns tre poststationer inom socknen, belägna vid järnvägen "där största trafiken och rörelsen är koncentrerad".

På postinspektionens fråga erbjöd sig nu skolläraren Engberg i ett brev den 19 februari 1895 att sköta en poststation för bara 25 kr om året till utgången av juni månad 1904. Han erbjöd sig också att ansvara för posttransporten mellan Baggetorps station och Näs' skolhus för 100 kr per år. Med hänsyn till den låga kostnad som skulle uppstå tillstyrkte postinspektören nu bifall till framställningen. För att undvika förväxling med Näs' station i Dalarna föreslog han att den nya poststation skulle kallas Gropptorp. Nu biföll poststyrelsen ansökan och poststationen öppnades den 1 maj 1895.

Skollärare Engberg bevakade sin ersättning och lyckades få årsarvudet höjt från 25 till 150 kr från den 1 juli 1904 och till 240 kr med 1909 års ingång. Han efterträddes den 1 juli 1920 av handlanden Erik Andersson. Poststationens tredje ordinarie föreståndare blev affärsbiträdet Astrid Sofia Elisabet Persson från den 1 oktober 1940. Hon fick uppleva poststationens indragning med oktober månads utgång 1955.

## Vingåker

Vingåker hörde till de postkontor som öppnades den 1 november 1862. Det var dock en viss skillnad mot postkontoret i Katrineholm såtillvida att det i Vingåker var av lägre klass och hade den formella beteckningen postexpedition från starten den 1 november 1862 till och med 1881 års utgång. En annan skillnad var att dess föreståndare hade titeln postexpeditör i stället för postmästare under samma tidsperiod, men för kundernas del hade denna distinktion inte någon betydelse. Anders Leonard Gellin fick med titeln postexpeditör fick ta sig an service i Vingåker från starten.

Han hade varit den andre postmästaren i postkontoret i Åsens by, där ett postkontor med namnet Åsen hade öppnats den 1 november 1850. Det fanns då bara 135 postkontor i hela landet. Under en femårsperiod före 1850 inrättades tio postkontor i vårt land enligt nedan återgivna utdrag ur "Anteckningar om under åren 1846-1859 i Nåder anbefallde och af PostWerkets styrelse föreslagne och vidtagne förändringar inom PostWerket mm".

### Nya Postkontor eller Post Expeditioner:

- medgifva till inrättande.
- vid Åsen inom Linköpings län, af Kongl. Beslut den 2 Juli 1846.
  - Wrigstad inom Jönköpings län " " " " 22 Aug. 1848.
  - Wemdalens i Jemtlands " " " " 21 Nov. 1849.
  - Borgholms Stad i Öland " " " " dito
  - Waldemarssvik i Linköpings " " " " 29 Januari 1850.
  - Lilla Edet i Ejlöfborgs " " " " 6 April 1850.
  - Åsen i Nyköpings " " " " dito
  - Nyland i Westmanlands " " " " dito
  - Gysinge & Gelleborgs " " " " dito
  - Thorsåker " " " " dito

Då postkontoret öppnades i Åsens by, blev Johan Fredrik Rydberg dess förste innehavare, efterträdd 1857 av nyss nämnde Gellin. Det i avsnittet om Katrineholm omnämnda kungliga brevet följdes av ytterligare sådana. Åsens postkontors förflyttning till järnvägsstationen medgavs sålunda i ett kungligt brev den 24 oktober 1862 om vars beslutsinnehåll poststyrelsen var medveten i förväg så att flyttningen kunde genomföras i rätt tid.

Det var en besvärlig lokalsituation som mötte Gellin när han kom till Vingåker. Han fick till en början förhyra lokaler i stationshuset men flyttade efter kort tid postkontoret utan att göra en formell anhållan om detta till poststyrelsen. Att han flyttat fick poststyrelsen veta mera i förbigående, när han skrev dit den 26 november 1863 och begärde ett anslag på 50 öre om dagen för transporter mellan järnvägsstationen och postkontoret. På framställningen finner man nedan återgivna blyertsanteckning med Vilhelm Roos' handstil.

af föreläsnings appeller om orsaken dertill att posten  
befind förflyttad fr. dess föreläsnings plats i järn-  
vägsstationens hus, fr. orten hvilken plats posten utan  
svårighet kunna transporteras äfven af den snäll-  
tegen tillhörande postiljonen.

Gellin förklarade flyttningen i ett två sidor långt brev den 14 december 1863, ur vilket jag citerar följande:

"Då postexpeditionen flyttades från Åsen till järnvägsstationen, fanns ej annan lokal för expeditionen att tillgå än i stationshuset på övre botten, vilken lokal ej var särdeles passande dels i följd av dess trånga och mörka trappuppgång och dels därför att densamma var belägen i ena ändan av byggnaden, varför den med postkupén åtföljande postiljon måste passera hela plattformen utåt för att komma på andra sidan om byggnaden och därifrån följa hela husets längd fram till uppgången av expeditionslokalen. Denna omväg och därjämte den höga och branta trappuppgången förorsa-

kade postiljonen ej så litet uppehåll, vadan han, sedan snälltågen numera göra endast tvenne minuters uppehåll, sväriligen kan på nämnda korta tid medhinna transportera posten däremellan och kupén, så mycket mindre som han under samma tid jämväl skall tömma den å plattformen befintliga brevlåda, vilket förhållande överskräms av medföljande intyg utav härvarande Stations Inspektör.

Som tillfälligtvis även inträffar att tågen anlända senare än vad bestämt är varav följer att uppehållet blir ännu kortare, så att de avgå genast. Dessutom, då järnvägsstyrelsen i hyra fordrar 200 Rdr, vida mera än vad rätt och billigt är, och jag nu å billigare villkor invid stationsgården erhållit annan lämpligare lokal för Expeditionen, samt Kungl. Styrelsen, när tillåtelse till Expeditionens förflyttning från Åsen meddelades, icke föreskrivit att Expeditionen skulle öppnas i stationshuset, en föreskrift, som om den förefunnits, skulle hava varit obillig enär det icke skäligen bör kunna fordras att en Expeditor bör tvingas betala huru hög hyra Järnvägsstyrelsen än må fordra, så hoppas jag min åtgärd att hava flyttat expeditionslokalen till samma hus jag bebor icke må av Kungl. Styrelsen ogünstigt upptagas, liksom att Kungl. Styrelsen må finna billigt att förordna om det anslag för postens försling från kupén till Expeditionen varom jag i min förra skrivelse gjort framställning desto hellre som Kungl. Styrelsen nogsamt lär inse att mina små löneinkomster icke förslå till avlönande av det biträde vilket i förevarande fall oundgängligen erfordras".

Det av Gellin återropade intyget återges nedan.

På begäran af Post-expeditören Åsen st. L. Gellin för  
meddela, det den fordrade lokalen för Post-expeditionen,  
i stationshuset, var belägen en trappa upp  
med ingång på den brantaste gafveln af byggnaden och  
således afstånd från Post-kupén af 300 längd fot  
Wingåkers Station den 10 Dec. 1863  
Vilhelm Roos  
Stations Inspektör

Brevet är intressant såtillvida att det ger en ovanlig inblick i de förhållanden som gällde inledningsvis för postkontor som förlades vid järnvägsstationer i samband med tågstart på nya linjer. Efter att poststyrelsen mottagit Gellins förklaring medgavs han genom beslut den 17 december 1863 ett anslag på 75 kr per år som bidrag till transportkostnaderna, således något mindre än hälften av vad han hade begärt i sitt brev den 26 november. Sannolikt kunde han inte leja någon som skötte det arbetet för så låg ersättning.

Postkontorets status sänktes till postexpedition den 1 november 1952 men 1970-talets lustigheter medförde att det åter fick beteckningen postkontor. I maj 1982 invigdes en ny lokal för postkontoret i samband varmed författaren till "Posthistoria i Oppunda härad" Ivar Engberg berättade om utvecklingen under gången tid (se sid 34, sist i översta stycket). Inte heller i Vingåker har förekommit någon förening av post- och järnvägstjänst.

Bland senare tids postmästare fanns Anna-Karin Haglund. Pernilla Hedström fick efter henne ta över postkontoret och ansvaret för service till de ca 4000 hushåll som har postadress Vingåker.

## Marsjö

1900-08-01-1954-05-31

Drygt en mil söder om Vingåker utmed den sju mil långa postföringslinjen till Rejmyra och Simonstorp i Östergötland ligger Marsjö. Ett stort antal representanter för orten skrev den 22 februari 1900 till poststyrelsen att de "ogynnsamt lottade i avseende på postförhållandena redan för 10 år sedan var betänkta på att ingå till Kungl. Generalpoststyrelsen med begäran om poststations inrättande".

Sent omsider gjorde de nu slag i saken och fick under remissbehandlingen stöd i sin framställning av postmästare Lövgren i Vingåker. Även kronofogden tillstyrkte och i sin redovisning till poststyrelsen den 15 juni 1900 föreslog postinspektören att poststationen skulle inrättas med fröken Sigrid Fredrika Ericsson som föreståndare. Poststyrelsen biföll och poststationen öppnades med augusti månads ingång 1900.

Fröken Ericsson fick 1938 yttra sig om ett förslag att ändra poststationens namn till Byle. Detta förslag kom upp i samband med en ortnamnsrevision, som bl a hade till ändamål att söka samordna namnen på telefon- och poststationer på en och samma ort.

Telefonanstalten hette Byle efter platsen där den låg. Postmästaren ansåg att det borde anstå med namnbyte. Vid den då 57 år gamle poststationsföreståndarens så småningom förväntade avgång borde enligt postmästaren poststationen förläggas i Byle by och därmed namnändras till Byle. Postdirektionen ansåg att eventuell ändring skulle få anstå "så mycket mera som Marsjö och Byle ligga invid olika postföringslinjer". Det blev inte något namnbyte, men poststationen drogs in den 31 maj 1954. Sigrid Ericsson avgick inte förrän vid månadsskiftet oktober/november 1945. Hon efterträddes av Ludvig Johannes Rydqvist (1945-1947) och Gustaf Holger Nilsson (1947-1954).

## 1900. BIHANG TILL KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS CIRKULÄR.

### B. POSTFÖRING.

NR 24.

D a g a r.	An-komst, kl.	Af-gång, kl.	Nymil.	(Denna spalt läses nedifrån och uppåt.)		
				D a g a r.	An-komst, kl.	Af-gång, kl.
<b>48.</b>						
<b>Vingåker—Simonstorp.</b>						
(Från den 2 augusti 1900.)						
T. F.	—	6,30		Vingåkers postkontor .....	M. Th.	10,45
T. F.	7,45	8,0	1,1	Marsjö poststation (skjutsstation) .....	M. Th.	9,15
T. F.	10,0	10,15	1,6	Regna poststation (Brattebergs gästgdd.) .....	M. Th.	7,0
T. F.	11,45	12,0	1,9	Häfte poststation .....	M. Th.	5,15
T. F.	12,45	12,45	0,6	Frängsätter .....	M. Th.	4,30
T. F.	1,30	1,45	2,5	Rejmyra poststation .....	M. Th.	3,30
T. F.	4,0	—	1,9	Simonstorps poststation .....	M. Th.	—
			7,1			9,30
						7,15
						5,30
						4,30
						3,45
						1,15

Detta är den tidtabell som tillämpades för postföringen mellan Vingåker och Simonstorp vid tidpunkten för inrättandet av poststationen vid Marsjö.

## Högsjö

En halvmil sydväst om den järnvägsstation med namnet Högsjö, som öppnades den 1 oktober 1875, låg Högsjö kyrka och Högsjö bruk. Samtidigt med att järnvägsstationen öppnades, inrättades också en poststation där med Johan Adolf Bobergs som föreståndare. Han fick inledningsvis 120 kr i årsarvode för postsysslan. Det höjdes i etapper och blev enligt ett kungligt brev den 29 april 1892, som reglerade arvoden till föreståndare för Statens järnvägars kombinerade föreståndare, 420 kr.

Kontorsbiträdet C V Nyman hade då tagit över ansvaret från 1887 års ingång och i oktober 1901 trädde Carl Johan Carlsson till och från 1909 års ingång Carl August Dahlström. Denne flyttade till Kilsmo den 1 augusti 1916. Som postbiträde vid järnvägsstationen tjänstgjorde senare bl a Anna Elisabeth Sköld.

Poststationens namn fick suffixet "station" den 1 oktober 1937, samtidigt som en lantpoststation öppnades i Högsjö kyrkby. Där kunde den vid järnvägen använda datumstämpeln jämte sigill, rek- och ass-etiketter m m användas, medan nya sådana anskaffades för **Högsjö station**.

Intill indragningen av järnvägspoststationen med maj månads utgång 1964 ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda för postservice där: Claes Oscar Sköld (1937-1940), Sten Gustaf Adolf Lindberg (1940-1944), Gustaf Adolf Steiner (1944-1945), E Nilsson (1945), Carl Werner Holm (1946-1948), Sten Bernhard Persson (1948-1953), Bror Waldemar Lood (1953-1956), Johan Axel Lennart Johansson (1956-1961) och Knut Lundberg (1962-1964).

1937-10-01--1964-05-31

## Högsjö (lantpoststation)

Det växte upp ett större samhälle efter hand kring Högsjö kyrkby till viss del beroende på brukets verksamhet. Behovet av en poststation där gjorde sig allt mera påmint och en sådan öppnades med namnet Högsjö den 1 oktober 1937. Från järnvägspoststationen flyttades inte bara en del inventarier utan också det biträde som hade skött postärendena där under en rad år dessförinnan, Anna Elisabeth Sköld.

Samtidigt som järnvägspoststationen Högsjö fick suffixet station, kunde fr Sköld använda bl a den poststämpel och det sigill hon vant sig vid, när hon nu blev föreståndare för lantpoststationen. Någon har t o m hävdad att poststationen flyttades från järnvägsstationen till kyrkbyn och en ny poststation öppnades i järnvägsstationen. Det är naturligtvis utan betydelse hur man kallar det.

Anna Elisabeth Sköld blev kvar som föreståndare i för posten i Högsjö till 63 års ålder 1969 och fick uppleva dess höjning till en postexpedition den 1 oktober 1961. Den omorganiserades under 1970-talet, då Berith Carlsson var dess chef och fick titeln lokalpostmästare, från 1986 utan förleden. Lillemor Hammarlund blev postmästare i Högsjö i maj 1990. I längden var postkontoret inte bärkraftigt i förhållande till 1990-talets krav och det drogs in fr o m den 27 mars 1995.

1863-02-16--1974-04-30

## Kilsmo

På vår tänkta färd västerut har vi nu passerat gränsen mellan Södermanland och Närke och kommit in i Askers socken, där Kilsmo är första stationshållet. Där fanns järnvägsstation, när överenskommelsen träffades mellan dåvarande SJ och postverket om samarbete från den 16 februari 1863. Då öppnades en poststation i stationshuset med C G af Geijerstam som föreståndare. Bland hans efterträdare fanns Gudmund Robert Wällgren från 1867 och därefter Claes August Gabriel Björkman med ett årsarvode för postsysslan på 360 kr från mars 1875, höjt till 420 kr ett år senare.

Axel Gustaf Philip Hansson tog över i juli 1895, följd efter tio år av Ferdinand Carl Cederström, som avgick med mars månads utgång 1915. Efter ett helt års vakans övertog Carl August Dahlström befattningen, närmast kommen från Högsjö. I juni 1919 skildes post och järnväg åt och handelsbiträdet Nils David Kihlgård blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen.

Det blev senare återförening med järnvägen och den siste järnvägsmannen som svingade poststämplarna i Kilsmo var Viggo Ivarsson som tillträdde 1964. En av postens ledning tidigt tillkännagiven indragning av poststationen genomfördes med maj månads ingång 1974 trots kraftiga protester från ortsbefolkningen.

I en senare charmoffensiv återinförde posten med viss kvotering ett antal postadresser. Kvoteringen omfattade ett 30-tal orter med oktober månads ingång 1991, däribland Kilsmo.

## Pålsboda

I Pålsboda skar smalspårsbanan mellan Örebro och Norrköping västra stambanan. Enligt den nu ofta nämnda överenskommelsen mellan postverket och styrelsen för Statens järnvägsbyggnader öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Pålsboda redan den 16 februari 1863. Det var statsbanans personal som ansvarade för samhällets postservice, däribland (i kronologisk ordning) Victor Ferdinand Pettersson, H F Pettersson, A Tullström, C W Fager-skiöld, Nils Anders Axel Algermon af Ekenstam, Oscar Arvid Högström, Nils Gotthard Bergqvist och (från april 1913) Karl Johan J:son Nordenmark.

Den kraftiga trafiken tvingade fram skilsmässa mellan post och järnväg. Till föreståndare för den fristående poststationen antogs den 1 oktober 1940 Ebba Laura Charlotta Ekdahl. Hon fick titeln stationsmästare genom att poststationen höjdes till postexpedition den 1 mars 1949.

Ny terminologi i samband med 1970-talets omorganisationer medförde att postexpeditionen kallades postkontor, vars chef, när detta skrivs 1996, ansvarar för service till drygt 2100 hushåll inklusive dem med postadress Sköllersta och Hjortkvarn.

1862-11-01--

## Hallsberg

Enligt ett kungligt brev den 11 juli 1862 skulle ett postkontor inrättas i Hallsberg. Det öppnades den 1 november med Gustaf Eberhard Geijer som föreståndare. Den formella beteckningen var inte postkontor utan postexpedition, en *petitess* som jag nämnt tidigare (t ex under avsnittet om Vingåker). Under perioden 1850 - 1881 kallades de mindre förvaltningspostkontoren för postexpeditioner och deras föreståndare för postexpeditörer. Från kundsynpunkt torde detta inte ha haft någon praktisk betydelse, i varje fall inte på så sätt att kunderna kände av någon sämre service vid de små postkontoren. Där var chefens kunskapsnivå och erfarenhet av postgöromålen ibland till och med högre än vid några större postkontor.

Posten i Hallsberg hade således från starten så hög status att det aldrig var några järnvägsanställda som svarade för postservice åt allmänheten. Några uppgifter om postkontoret utan avseende på järnvägen finns i posthistorisk skriftserie 238, Posthistoria från Hallsbergs kommun.