

Efter en fortsatt förklaring som även berörde de kringliggande socknarna föreslog postmästaren att en poststation skulle öppnas i Hjelsta by. Vid kommunalstämman den 8 november 1885 hade uttalats att skolhuset ansågs vara den lämpligaste platsen för poststationen därför att skolbarnen kunde bidra till en snabb postdistribution.

Det naturligaste hade kanske varit att skolläraren blivit föreståndare för poststationen och till dennes fördel uttalade sig kommunalstämman. Sedan kyrkoherden förordat församlingens organist Erik Ferner blev det ändå denne som fick uppdraget genom poststyrelsens utnämning. Detta föranledde kommunalordföranden att skriva till poststyrelsen den 12 januari 1886 och framhålla att kommunalstämman hade valt skolläraren. Brevet föranledde inte någon åtgärd från poststyrelsens sida.

Hjelstaby är ett av relativt sällsynta exempel på att den förste föreståndaren åter blivit antagen till föreståndare när poststationen återinrättats med ett annat namn. I boken "Humlegubbar" berättar jag om ett annat och kanske intressantare fall. Det gäller den kortlivade poststationen Botholm på Aspö i Mälaren.

Återinrättandet av poststationen, nu med namnet Hjelstaby, (senare stavat Hjalstaby) kungjordes rutinmässigt i poststyrelsens cirkulär. I dess bihang publicerades tidtabellerna för båda berörda lantbrevbärare, som också fungerade som postförare.

Folkskollärare Karl Alfred Brodén tog över poststationen i januari 1887, följd i april 1905 av mejeristen Anders Gustaf Karlsson. Den sista föreståndaren blev Ingrid Augusta Segersköld, anställd med 1955 års ingång. Poststationen drogs in den 30 september 1966.

Erik Lindgren

## Om posten vid järnvägen

# Uppsala- Enköping

### I n n e h å l l

|              | sid |
|--------------|-----|
| Förord       | 1   |
| Inledning    | 3   |
| Ekebybruk    | 5   |
| Navestabro   | 6   |
| Balingsta    | 7   |
| Örsundsbro   | 8   |
| Biskopskulla | 9   |
| Härkeberga   | 10  |
| Långtora     | 11  |
| Hjalstaby    | 12  |

Copyright: Erik Lindgren

## Förord

För den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter förefaller förorden till häften om post vid järnvägslinjer tämligen sterila, särskilt som det nästan alltid är samma grupp som läser dem. Men jag hoppas alltid på någon enstaka nytillkommen vän. Han eller hon behöver en liten presentation inledningsvis. Det blir upprepningar av vad jag skrivit tidigare. De som känner till äldre förord, hoppar med rätta över detta blad och går direkt på inledningen.

Med denna lilla skrift berättar jag något om posten utmed en järnväg, som hör till de förhållandevis sent tillkomna kompletteringarna av vårt järnvägsnät. Uppsala-Enköpings järnväg var ett självständigt företag och fick som sådant möta konkurrensen från landsvägstrafiken. Kanske ovanligt tidigt övertogs järnvägen redan i oktober 1937 av SJ men fick ändå ganska sent ge vika för konkurrensen från buss och bil och lägga ned trafiken.

Persontrafiken inställdes sålunda i juni 1979 medan godstrafiken i huvudsak upphörde redan med maj månads utgång 1970. Under 1983 och 1984 pågick rivningsarbetet med anläggningen.

Jag försöker liksom i andra skrifter ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. På grund av svårtolkade handstilar kan något namn vara felstavat.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning.

De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Uppsala till Enköping. Stationer och anhalter, för vilka någon förening med poststation inte kommit i fråga, redovisas inte.

Växjö i maj 1999

Erik Lindgren

genast skilja honom från kontraktet, utan rätt för honom att därefter njuta någon aflöning af postmedlen, men med skyldighet för honom att hålla Postverket skadeslöst för de utgifter, som, utöfver ofvan fastställda ersättning, Postverket kan komma att vidkännas för landtbrefbäringens besörjande till utgången af därefter följande kalenderkvartal.

Kontraktet upphör att vara gällande med slutet af kvartalet näst efter det, under hvilket detsamma blifvit å någondera sidan uppsagdt, men skall dock, därest beslut blifvit fattadt om landtbrefbäringens omreglering eller indragning, kunna upphöra tre månader efter det kontraktet blifvit af Kungl. Generalpoststyrelsen uppsagdt; hvarjämte kontraktet skall, efter Generalpoststyrelsens bestämmande, utan föregående uppsägning upphöra, om och när, i följd af järnvägsanläggning antingen å sjulfva postlinjen eller i dess närhet, tillfälle beredes att få ifrågavarande post, vare sig i dess helhet eller delvis, befordrad å för allmän trafik öppnad järnbana.

Af detta kontrakt, som icke är å Kungl. Generalpoststyrelsens sida bindande förr, än detsamma blifvit försedt med dess påskrift om godkännande, varda två lika lydande exemplar upprättade och utväxlade.

Malmö den 28 oktober 1909

*Omarmark*  
 Genl. postinspektör

Detta är ett utdrag ur avtalsblanketten för bl a postförare med den klausul som tvingade vissa anställda att acceptera avsked utan föregående uppsägning under vissa villkor vid tillkomsten av en järnväg.

## Inledning

I ett fem sidor långt maskinskrivet brev från postdirektionen i Mellersta distriktet den 8 mars 1912 till poststyrelsen redovisades planer för en ny postal omorganisation i anslutning till att järnvägen skulle öppnas för allmän trafik.

I brevet hette det inledningsvis att enligt "erhållna meddelande torde Uppsala-Enköpings järnväg komma att öppnas för allmän trafik under loppet av instundande april månad eller till äventyrs senare".

Det kan synas vara en kort framförhållning, men ärendet hade under lång tid, innan det redovisades till poststyrelsen, varit föremål för beredning. Postdirektionen ansåg sig kunna räkna med "carte blanche" från poststyrelsen. Det visade sig också vara en väl genomtänkt plan för omorganisationen.

Den omfattade bland annat indragning av postföringen på landsvägslinjer utmed eller i järnvägens närhet, nämligen sträckorna Enköping - Örsundsbro, Örsundsbro - Uppsala och Långtora - Brunsta. Dessutom föreslogs den förhållandevis närliggande lantpoststationen i Långtora bli indragen. Kunderna skulle hänvisas för sina postärenden till den på fem kilometers avstånd belägna blivande Härkeberga järnvägsstation. De skulle dessutom anknytas till en lantbrevbäringslinje från Härkeberga.

Lantbrevbäring förslogs också bli lösningen för de personer som ansökte om en poststation i Vånsjöbro. Dit skulle lantbrevbäraren gå från Sparsåtra över byarna Rönnå, Rotbrunna och Härnevi.

En huvudregel kan sägas ha varit att lantpoststationer i järnvägens närhet drogs in vid tågstarten. Kunderna hänvisades i stället till den närbelägna järnvägsstationen i postärenden, oftast med samma namn som den indragna lantpoststationen. Denna regel vållade ibland protester när den skulle tillämpas.

Så blev fallet i Örsundsbro, där poststationsföreståndaren i förening med många av kunderna hemställde att lantpoststationen skulle behållas på dess dåvarande plats och således inte förenas med järnvägsstationen. Postdirektören hade personligen besökt platsen och funnit att den blivande järnvägsstationen låg centralt mellan de byar som formade området bebyggelse.

Det fanns viss postföring med båt till och från Örsundsbro. Denna föranledde transporter mellan hamnen och lantpoststationen, för vilka poststationsföreståndaren ansvarade. Postdirektören kunde rapportera att vid flyttning av poststationen till järnvägsstationen var järnvägsbolaget villigt att utan särskild ersättning låta utföra posttransporter i anledning av båttrafiken.

Många andra detaljer redovisades i postdirektionens skrivelse. Sammanfattningsvis föreslogs att med järnvägsstationerna förenade poststationer skulle öppnas i Härkeberga, Biskopskulla, Örsundsbro, Balingsta, Navestabro och Ekebybruk med samtidig indragning av lantpoststationerna Örsundsbro och Balingsta utöver den i Långtora, samt att en postiljonskupé med nummer 247 skulle följa tågen nr 2 och 3 mellan Uppsala och Enköping.

Poststyrelsen accepterade postdirektionens förslag och under rättade genom brev den 29 mars 1912 till postmästarna i Uppsala och Enköping om beslutets innebörd. Av järnvägsstationerna skulle Härkeberga och Biskopskulla ligga inom Enköpingspostens förvaltningsområde och de övriga fyra, Örsundsbro, Balingsta, Navestabro och Ekebybruk inom Uppsalapostens. I beslutet hette det att den nya organisationen skulle tillämpas fr o m den dag, då järnvägen uppläts för allmän trafik.

Så skedde den 14 maj 1912 efter besiktning åtta dagar tidigare. I realiteten kom organisationen för postverkets del att tillämpas från och med den 15 maj.

Tågen utgick från centralstationen i Uppsala. Den första anhalten blev Uppsala Norra station. Där förekom inte någon förening av post- och järnvägsgöromål. Så var inte heller fallet vid anhalterna i Läbyvad och Skärfelten, varför dessa platser inte nämns i denna skrift. Posttjänst vid förvaltningspostkontor (i detta fall Uppsala och Enköping) förenades inte med järnvägstjänst och några uppgifter om dessa mycket intressanta postorter lämnas inte i detta sammanhang. För Uppsala hänvisar jag till Karl Erik Hammarstens utmärkta bok *"Från Adolfs källare till Bäverns gränd"* (Almqvist & Wiksell 1986). Om Enköping finns vissa uppgifter i häftet *"Om postens historia i Enköpings kommun"* (posthistorisk skrift 341).

Tyvär är uppgifterna för ett par av stationerna i detta häfte mycket knapphändiga. Jag har sedan fyra år inte tillgång till det arkivmaterial som under en tid efter mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum fanns tillgängligt vid postkontoret i Växjö. Vissa allmänna uppgifter har jag kunnat finna i Öja hembygdsförenings arkiv. Därför har jag i något fall kort berört landsbygdens postanordningar i anslutning till järnvägsstationerna.

1912-05-15-1962-03-31

## Ekebybruk

Företagens intresse av goda kommunikationer speglas ofta i tillkomsten av järnvägsstationer. Det föll sig därför naturligt att en järnvägsstation skulle anläggas med namnet Ekebybruk. Företaget med samma namn hade för övrigt tecknat ett visst belopp som bidrag till täckning av kostnaderna för anläggningen. I postdirektionens framställning till poststyrelsen den 8 mars 1912 tog man också för givet att få bifall på förslaget om en järnvägsstation, även om i formuleringen angavs andra skäl än brukets behov: *"Slutligen synes poststation böra anordnas i förening med Ekebybruks blivande järnvägsstation för tillgodoseende av brukets ävensom befolkningens däromkring postala behov"*.

Redan när järnvägen byggdes blev bispår anlagda till brukets tegelfabrik och till kakelfabriken. Stationen byggdes mindre än tre kilometer från Uppsala Norra station. Den sistnämnda låg vid Norra Stambanans spår mot Krylbo och blev anlagd ett par år innan järnvägen till Enköping stod färdig. Ekeby bruk hade drivit på när det gällde anläggningen av Uppsala Norra station.

En järnvägsstation öppnades med namnet Ekebybruk dagen efter tågstarten. Den 24 år gamle järnvägsmannen Martin Waldemar Lejander fick ta ansvar även för posttjänsten, till en början med 180 kr i årsarvode för själva postsysslan. Det höjdes till 300 kr efter 1914 års allmänna reglering av arvodena.

Den 15 mars 1916 övertogs befattningen av Henning Teofilus Haglund. Han hade dessförinnan varit föreståndare för järnvägsstationen i Härkeberga.

Järnvägens personal svarade även efter Lejander och Haglund för postservice under hela poststationens existens. Den drogs in med mars månads utgång 1966, mer än sex år innan samarbetet mellan post och järnväg helt upphörde vid denna järnväg.

## Navestabro

1912-05-15--1966-06-30

Tillkomsten av en poststation i Navestabro järnvägsstation från den 15 maj 1912 kan delvis tillskrivas det faktum att lantbrevbäringen på linjen Balingsta - Hållberga drogs in i samband med tågstarten. Balingsta lantpoststation flyttades vid tågstarten två kilometer västerut till järnvägsstationen. Som ersättning för den indragna lantbrevbäringen från den ursprungliga lantpoststationen i Balingsta inrättades i första hand för Dalby sockens befolkning lantbrevbäring med fyra veckoturer på en 14 km lång ringlinje från Navestabro.

Däremot förföll tanken på att till Navestabro järnvägsstation anknyta Vallby, ej långt nordväst om stationen, med lantbrevbäring. I Vallby betjänades hushållen med lantbrevbäring från Brunna poststation vid Norra stambanan och så fick det förbli. Detta berodde inte minst på att kronolänsmannen hade avstyrkt den tänkta förändringen på grund av beslut vid en kommunalstämma.

Även i Navestabro blev hushållen tillgodosedda genom att järnvägsbefälet svarande för posttjänsten. Poststationen öppnades den 15 maj 1912, d v s dagen efter tågstarten, och blev några år äldre än poststationen i Ekebybruk. Den drogs in med juni månads utgång 1966.

## Balingsta

Namn Säfva 1875-01-01--1875-12-31  
Balingsta 1876-01-01--1966-10-31

Kronobrevbäringsreformen genomfördes etappvis inom de olika länen under perioden 1874-1876 med bland annat det resultatet att drygt 1200 nya poststationer inrättades. Nio av dem öppnades inom Uppsala läns tredje fögderi med 1875 års ingång och en av dem fick namnet Säfva.

Där antogs fanjunkaren Johan Oskar Logren till föreståndare med 200 kr i årsarvode. Det var ovanligt högt. Bland de övriga nyantagna poststationsföreståndarna inom fögderiet fick mamsell Ärre i Långtora 200 kr i årsarvode, medan de övriga fick högst 80 kr. Två fick bara 50 kr, de i Järlåsa och Holm.

Namnet Säfva ledde till förväxling vid sortering av post. Det fanns samtidigt poststationer med namnen Säfve och Säfvar. I ett cirkulär den 22 november 1875 meddelade poststyrelsen uppgift på 33 poststationer, som från följande års ingång skulle namnförändras *"för att förekomma förväxling mellan postanstalter med likljudande namn"*. Säfva poststation fick då namnet Balingsta.

Föreståndare Logren fick byta ut sin datumstämpel. Hans till synes i överkant tilltagna årsarvode sänktes med hans eget medgivande år 1881 till 240 kr. Han efterträddes den 1 januari 1889 av organisten Erik August Ahlström, då med oförändrad ersättning. Den höjdes senare till 300 kr, vilket kom efterträdaren från april 1908 till godo, fröken Estrid Sofia Lovisa Alström.

Hon fick sköta poststationen i fyra år. Med järnvägens tillkomst flyttades den till järnvägsstationen och från den 15 maj 1912 var det stationsmästaren Otto Rudolf Melander som svarade för posttjänsten i Balingsta. Han hade tidigare erfarenhet av motsvarande arbete från Ettebro i Blekinge sedan 1909. Hans årsarvode för själva postsysslan var inledningsvis 420 kr, till vilket kom 240 kr i biträdesarvode.

Med efter hand bättre förmåner fortsatte järnvägens personal att ansvara för postsysslan i Balingsta till poststationens indragning med oktober månads utgång 1966.

## Örsundsbro

1867-04-01-

Ett regeringsbemyndigande 1860 för poststyrelsen att inrätta poststationer på landsbygden utnyttjades efter hand flitigt även efter genomförandet av kronobrevbäringsreformen under perioden 1874-1876. Den 1 april 1867 öppnades en poststation i Örsundsbro. Änkefru Sofia Charlotta Stålhammar antogs till föreståndare. Hon följdes i februari 1879 av Johan Otto Hjalmar Stålhammar. Denne lämnade över poststationen den 1 juli 1907 till handlanden August Gabrielsson, som emellertid fick finna sig i att sluta efter knappt fem år.

Detta berodde på att lantpoststationen drogs in med järnvägens tillkomst och den 15 maj 1912 fick Gabrielsson lämna över vissa postinventarier till järnvägsstationen, där stationsinspektör John Johansson till en början fick svara för den fortsatta verksamheten. Från Örsundsbro utgick bl a en lantbrevbärning till Holm via Hjalstaby. Om dess förändring berättas i häftets slutavsnitt om Hjalstaby.

De förenade post- och järnvägsstationerna försvann i takt med järnvägsnedläggningarna efter andra världskriget och senare av andra skäl. Ett datum, den 12 maj 1968, markerar särskilt denna förändring. Då började postverket tillämpa ett helt nytt postbehandlingssystem, baserat på transporter i egen regi i stor skala, samtidigt som postnummer infördes. Att de kombinerade poststationerna började försvinna ännu tidigare hängde samman med trafikens utveckling på orten, så t ex i Örsundsbro.

Där var utvecklingen så kraftig att postens omsättning motiverade tidig höjning av poststationen till postexpedition. Föreståndare för postexpeditioner hade löneplansanställning till skillnad från de avtalsanställda poststationsföreståndarna och de högre befattningarna kunde inte förenas med järnvägstjänst.

Den 1 juni 1954 genomfördes denna förändring i Örsundsbro i vad gäller klasshöjningen. Sigrid Borealis Carlman utnämndes till föreståndare med titeln stationsmästare. Andra har haft detta ansvar efter henne men om den framtida utvecklingen för posten i Örsundsbro med ett kundunderlag på ca 2600 hushåll, inklusive dem i Grillby, kan man inte sia i denna föränderliga tid.

## Biskopskulla

1912-05-15-1955-03-31

Biskopskulla var en av de många församlingar som inte fick någon egen poststation vid kronobrevbäringsreformen 1875. En lantbrevbäringslinje inrättades emellertid från Långtora till Nysätra över Biskopskulla med juli månads ingång 1879. Som kommunombud för service åt de församlingsbor som inte själva fick kontakt med lantbrevbäraren hade dessförinnan utsetts organisten J Wängelin i Biskopskulla klockaregård.

En egen poststation förverkligades med tillkomsten av järnvägen. Den öppnades, liksom de övriga järnvägsstationerna vid denna omorganisation, den 15 maj 1912, dagen efter tågstarten men på ett avstånd från sockenkyrkan av ca 1½ km.

Inrättandet av järnvägsstationen Biskopskulla medförde omläggning av postgången till flera poststationer i närheten, vilket i sin tur medförde att post även till några poststationer utanför järnvägen kom att befordras på denna.

Poststyrelsen beslöt sålunda på postdirektionens framställning att kärrpostföring skulle anordnas med fyra turer i veckan på en 20 km lång linje från Biskopskulla poststation över Biskopskulla kyrka, Landsberga, Nysätra poststation, Ryda kungsgård och Torstunaby poststation fram till Brunsta poststation.

Det blev senare flera andra ändringar och poststationen i Biskopskulla ansågs i likhet med många andra inte vara berättigad efter hand som lantbrevbäringslinjer kunde byggas ut. Den fanns inte ens kvar så länge som fram till järnvägstrafikens nedläggning i maj 1968. Den drogs in den 31 mars 1955, mer än sex år innan samma öde drabbade poststationen i Härkeberga.

1912-05-15–1961-06-30

## Härkeberga

Som framgår av texten i detta häfta var det järnvägens framväxt som medförde att den förenade post- och järnvägsstationen i Härkeberga inrättades den 15 maj 1912. Därifrån var avståndet litet till den på grund av medeltida väggmålningar berömda församlingskyrkan. Järnvägens stationsmästare Henning Teofilus Haglund fick ta ansvar för både post och järnväg, till en början med 300 kr i årsarvode för själva postsysslan. Detta höjdes till 420 kr genom 1914 års allmänna reglering av arvoden till detta slag av trafikanställda.

När Haglund fick förflyttning till Ekebybruk den 15 mars 1916, tog stationsföreståndaren Johan Emil Johansson över ansvaret för post och järnväg i Härkeberga. Andra följde efter tills poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring vid halvårsskiftet 1961.

1875-01-01–1912-05-14

## Långtora

Som framgår av inledningen, blev Långtora poststation en av dem som "drabbades" på grund av järnvägens tillkomst. Postdirektionen avvisade i redovisning till poststyrelsen de invändningar som gjordes mot förslaget om indragning av Långtora poststation på 5 km avstånd från Härkeberga blivande järnvägspoststation.

Långtora poststation hade öppnats med 1875 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Mamsell Alfhild Åre blev föreståndare för den och fick 200 kr i årsarvode, det näst högsta som från början betalades till 9 nyblivna poststationsföreståndare inom tredje fögderiet av Uppsala län. En helt ny postlinje inrättades med 1875 års ingång mellan Enköping och Långtora med postföring två gånger i veckan.

Ett år senare fick Långtora ytterligare förbindelser med omvärlden genom tillkomsten från 1876 års ingång av postföringen mellan Örsundsbro och Vittinge.

Något förslag om indragning av poststationen i Långtora i anslutning till lantbrevbärings införande blev det inte. I stället förstärktes dess underlag genom att en lantbrevbäring inrättades i juli 1879 från Långtora över Biskopskulla till Nysätra.

Charlotta Agatha Christina Södergren övertog poststationen enligt kontrakt i februari 1885, då med ett till 300 kr höjt årsarvode. Hennes efterträdare blev från 1906 års ingång med oförändrade villkor fanjunkaren Klas Axel Bergqvist. Denne fick finna sig i att bli uppsagd för tillämpning från den 15 maj 1912 på grund av en klausul i avtalet. Denna var formulerad så att uppsägning kunde ske, om anordningar vid en järnvägsanläggning i närheten kunde utnyttjas av posten.

Så blev det i detta fall på grund av den relativa närheten till Uppsala-Enköpings järnväg. När den öppnats för allmän trafik, hade postkunderna i Långtora möjlighet att få sina ärenden uträttade vid järnvägspoststationen i Härkeberga. För den nordöstliga grannförsamlingen Biskopskulla uppstod en klar förbättring, när tågen började rulla, genom att de som dittills varit utan en egen poststation, nu fick en järnvägspoststation med socknens namn.

Namn Hjelsta 1875-01-01--1879-06-30  
 Namn Hjalstaby 1886-01-01--1966-09-30

## Hjalstaby

Det faller sig naturligt att i sammanhang med järnvägen nämna ytterligare en poststation, dit postföringen ändrades på grund av järnvägens tillkomst. Det rör sig om Hjalstaby, vilken postdirektionen berörde med bl a följande uppgifter i sin redovisning till poststyrelsen den 8 mars 1912:

*"För undvikande av posts till Hjalstaby dirigerig skilda dagar över olika järnvägsstationer synes angeläget, att lantbrevbäringen å linjen Örsundsbro - Hjalstaby - Holm förändras till utgörande fyra dagar i veckan med åkande bud, varvid lantbrevbäringen två dagar i veckan å linjen Ekolsund - Hjalstaby - Holm kan inskränkas till den 6 kilometer långa sträckan Ekolsund - Husby Sjutolfts kyrka samt utgöras av gående bud".*

Detta är ett exempel på hur man tog vara på möjligheten att genomföra även förhållandevis små justeringar av lantbrevbäringen från en station vid järnvägen eller från en lantpoststation i dess närhet för att få fram en sparsam kalkyl. Poststyrelsen godkände även denna detalj i projektet, något som ger mig anledning att avslutningsvis också beröra lantpoststationen i Hjalstaby.

Inom Uppsala län genomfördes kronobrevbäringsreformen med början 1875. Poststyrelsen skrev den 30 november 1874 till länsstyrelsen i Uppsala och hänvisade till länsstyrelsens brev den 14 november, med vilket hade översänts villkorligt upprättade kontrakt

*"ej mindre om bestridande av befattningarna såsom föreståndare för de nya poststationerna än om postens fortskaffande å de föreslagna nya linjerna".*

Till de godkända kontrakten hörde ett som var upprättat med organisten Erik Ferner i Hjelsta. Med en ersättning på 80 kr om året skulle han fullgöra befattningen som poststationsföreståndare.

Vid en sparsamhetskampanj, dikterad av poststyrelsen i november 1875, kom det enligt en redovisning av postmästaren i Uppsala den 24 februari 1876 fram, att den totala uppbörden i Hjalsta under första verksamhetsåret hade varit 162 kr. Föreståndarens arvode hade hunnit höjas till 150 kr och postmästaren föreslog indragning av poststationen med följande motivering:

*"Endast en kronofjärdingsman är boende vid stationen, pastor i församlingen bor inom Fittja socken 0.2 mil från stationen i närheten av allmänna landsvägen. Såväl den enskilde korrespondenten som nämnde tjänsteman kunna med fördel begagna sig av lösväska å poststationen i Örsundsbro".*

Som i många andra fall lät poststyrelsen frågan om indragning vila. Ännu en reform var i vardande, lantbrevbäringens införande. Denna skulle kunna medverka till en bättre distribution, i första hand för tjänstepost även om alla skulle få använda sig av den. Den skulle bidra till kostnadsminskning eftersom många poststationer beräknades kunna dras in i detta sammanhang. Så gick det också i Hjelsta och Erik Ferner blev uppsagd för tillämpning från den 1 juli 1879. Kommunen blev ålagd att utse ett av postverket oavlönat ombud, som skulle vara den förmedlande länken mellan lantbrevbäraren och de kunder som denne inte kunde nå. Till ett sådant ombud utsågs Erik Ferner.

Inte oväntat uppstod missnöje med den nya ordningen. Jag har dock inte kunnat spåra någon reaktion i handlingarna förrän efter mera än fem år. Postfrågan togs sålunda upp vid kommunalstämman i Hjalsta skolhus den 8 december 1884. I dess protokoll antecknades bl a följande:

*"Härvid enade sig alla de närvarande om den åsikten, att det för församlingen, hela den omkringliggande orten och antagligen också för postverket skulle vara fördelaktigt, om en poststation bleve upprättad i den invid Hjelsta kyrka belägna Hjalstaby, samt att post därstädes expedierades fyra gånger i veckan på så sätt, att den nuvarande lantbrevbäringen emellan Örsundsbro och Holms kyrka via Hjelsta, Fittja, Kulla och Holm bibehållas och att dessutom post tvenne andra dagar i veckan befordrades emellan Ekolsunds järnvägsstation och Hjalstaby genom Husby Sjutolft församling".*

Protokollsavskriften sändes till postmästaren i Uppsala. Han vidareände den till poststyrelsen den 12 december med vissa kommentarer. Han var positivt inställd till framställningen. Som stöd för sin tillstyrkan angav han följande:

*"Då undertecknad under sin inspektionsresa i länet förliden september månad besökte lantbrevbärelinjen Örsundsbro-Hjelsta-Holm blev jag i tillfälle erfar att en stor del av ortens korrespondens drogs över Ekolsunds station, därigenom beredande lättare tillfälle kunna tidigare besvara ankommen post, än vad falllet vore, med anlitade av postgången över Örsundsbro, och att enskilda bud måste uppsökas för förenämnda särskilda befordran över Ekolsund, detta ofta till stor olägenhet för den korresponderande".*