

"Då befattningens nuvarande innehavare är nära nog den ende korrespondenterna på platsen och således nästan uteslutande drager fördel av stationen, synes intet skäl tala för höjandet av hans arvode".

Rutinmässigt förhörde sig poststyrelsen med landskansliet om det fanns någon annan lämplig poststationsföreståndare att tillgå. Det fanns det inte i Lobonäs, men landskansliet tillade följande:

"Skolmästaren i Matsmyra, Johan Alexander Tigerstrand, som anses fullt lämplig, har förklarat sig villig att mot det bestämda arvodet av etthundra-femtio kronor bliva poststationsföreståndare, därest stationen förflyttades från Lobonäs till Matsmyra, vilket senare ställe är beläget vid allmänna landsvägen 3/4 mil hitom Lobonäs och lika passande till en poststation som Lobonäs, då i Matsmyra finnes kapell, dit folket om söndagarna samlas och stället dessutom är tämligen centralt beläget i förhållande till de kringliggande byarna".

Tanken på att eventuellt flytta poststationen hölls inte hemlig. Johan Jonsson skrev i ett brev till postkontoret i Bollnäs, att han hade hört sägas att det var avsett att flytta poststationen till Vintjärn. Efter en lång utläggning avslutade han sitt brev med följande rader:

"Till följde därav förbinder jag mig fortfarande till allmänhetens belåtenhet, med förutvarande villkor och grunder, innehava och bestrida härvarande poststation".

Med efternamnet ändrat till Palm blev Jonsson sedan vid sin post under nära tre decennier och efterträddes den 1 juli 1903 av skolläraren Carl Adolf Forsell, nu med 200 kr i årsarvode. Fem år senare höll järnvägsbygget på att nå sin fullbordan. Den 13 november 1908 öppnades spåret för allmän trafik. Då flyttades poststationen till järnvägens stationshus och Forsell fick utan uppsägningstid på grund av en passus i hans kontrakt frånträda befattningen som poststationsföreståndare.

Järnvägsanställda var nu ansvariga för postservice i Lobonäs till tågtrafikens nedläggning den 1 december 1932. Genom avtal tecknade direkt med postverket anställdes nya befattningshavare, från den 1 mars 1937 Sonja Ragnhild Pehrsson. Utöver avtalsenlig lön hade hon en transportersättning på 12 kr i månaden för den 50 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen.

Förbättrad lantbrevbäring och andra kundvänliga rationaliseringsåtgärder efter andra världskriget medverkade till att poststationen kunde dras in den 20 november 1965.

Erik Lindgren

# Något om posten utmed Dala- Hälsinglands Järnväg

## Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Ovanåker	14
Inledning	3	Edsbyn	17
Freluga	6	Voxna	18
Sörbor	7	Göringen	20
Söräng	8	Dalfors	21
Runemo	8	Furudal	21
Alfta	9	Skattungbyn	22
Viksjöfors	10	Mässbacken	22
Trafikkarta	13	Voxnabruk	23
		Lövriset	24
		Lobonäs	24

### Bollnäs—Voxna.

(Från den 4 november 1899.)

6 <sup>10</sup> 9 <sup>45</sup>	Ånge .....	10 <sup>15</sup> 6 <sup>40</sup>
Plk. 258		
Tåg 2. Km.		
6 <sup>20</sup>	— Bollnäs 301 .....	10 <sup>0</sup>
6 <sup>53</sup>	8 Freluga .....	9 <sup>41</sup>
7 <sup>4</sup>	12 Söräng .....	9 <sup>29</sup>
7 <sup>17</sup>	17 Runemo .....	9 <sup>16</sup>
7 <sup>30</sup>	21 Alfta .....	9 <sup>4</sup>
7 <sup>58</sup>	32 Ovanåker .....	8 <sup>34</sup>
8 <sup>12</sup>	36 Edsbyn .....	8 <sup>22</sup>
8 <sup>45</sup>	51 Voxna .....	7 <sup>45</sup>
		Tåg 1.
		Plk. 258

Copyright 1996  
Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 21

Julk. Postinsp. N. D. 29 SE

3175

Bollnäs den 28/9 1899.

Sin Kongl General Poststyrelse!

Stockholm

Dala-Helsinglands Jernvägsaktiebolag för  
berättigar sig hämed på beordrad förordning vid  
jernvägens trafikstationer på Lilla och stora  
stationer förordnades vid sina respektive stationer  
emot anseende som af Kongl General Poststyrelse  
bestämnas, efter samma ordning som tillämpas  
vid Statens och enskilda jernvägar inom landet.  
Härpå undantagas dock tillstånd för  
ständerna vid Dalarnas och Söderdals stationer, då  
dessa befattningar förut af beordrad, till de  
stationer belägen vid nämnda stationer uppförda.

Bollnäs den 28 September 1899

för Dala-Helsinglands Jernvägs Aktiebolag

Danielson  
Verkställande direktör.

## Förord

De båda jernvägar som jag berör i förhållande till posten med denna skrift har varit geografiskt och även tidsmässigt nära varandra. Den mindre sträckan från Voxna till Lobonäs var på sätt och vis beroende av huvudbanan, den mellan Bollnäs och Orsa.

Det är inte meningen att detta jernvägsnät skall bli föremål för någon annan betraktelse i denna skrift, än vad som framgår av de dokument jag har lyckats leta fram i Postens centralarkiv. Tyvärr är dessa mycket sparsamma i vad gäller tillkomsten av båda linjerna men jag hoppas ändå att jernvägens koppling till posten, vilken såvitt jag vet, inte har varit föremål för några studier, skall vara av intresse för läsarna.

I denna skrift försöker jag sålunda ge exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och jernvägen, Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller också de lantpoststationer, som funnits i närområdet före jernvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag försöker beröra sammanfattningsvis för det mesta.

På grund av påstådd platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har tyvärr därför bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan tack vare sådana anteckningar åtminstone fregmentariskt beröra händelseutvecklingen inom området med vissa uppgifter.

I den mån jag därutöver lyckats få fram namn på poststationernas förståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de följande stationsvis redovisade avsnitten. I samtliga fall har jag försökt ange hur länge de berörda postanställda existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För jernvägsstationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i jernvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur avskrifter från den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns kopior i Växjö till oktober 1995. Jag har inte tillräckliga resurser för att besöka Stockholm för komplettering av de delar som skulle ge mera värde åt denna skrift, men jag hoppas ändå att den skall ge mina läsarna tillräcklig information.

Vissa fakta har jag funnit i Svenska Jernvägsklubbens "Jernvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid tänkta resor med jernvägarna från Bollnäs till Orsa och på den kortare sträckan från Voxna till Lobonäs.

Erik Lindgren



KONGL.  
JERNVÄGSSTYRELSEN

Trafikafdelningen.

2. n:o 7162.

Kongl. Generalpoststyrelsen.  
Ikom den 10 OKT. 1899.

A. A.  
Bil. N:o 6496  
11000  
Till Kongl. Generalpoststyrelsen.

Kongl. Jernvägsstyrelsen får härigenom äran  
meddela, att Kongl. Majt jemlikt nädigt bref den  
15. nästlidne september funnit hinder icke möta,  
att åt stationsna vid Dala- och Hälsinglands jern-  
vägsaktiebolags jernväg gifvas benämningarne  
Nässbacken, Skattungbyn, Turudal, Dalfors, Worna,  
Edabyrn, Ovanåker, Alfva, Kivens, Löräng och  
Treluga. Stockholm den 5. oktober 1899.  
Under Generaldirektörens förvar:

L. L. L.  
Förordnad

Galvan Wiklund

Kustaf Melin

## Inledning

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

"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället".

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägsstationer 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.

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

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. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att 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 blev av med arbetet i postens tjänst, som i fallen Sörbor, Alfva och Ovanåker.

Som man kan se av det nyss nämnda, har jag angett norra stambanan som den andra bland de planerade stambanorna med påbörjat arbete den 1 december 1863. Den första delen, den 65 km långa sträckan mellan Stockholm och Uppsala, öppnades i sin helhet för allmän trafik den 20 september 1866.



Det dröjde några år innan man kom så mycket längre, men den 4 augusti 1873 kunde också de 47 kilometerna mellan Uppsala och Heby börja trafikeras. I flera etapper gick det vidare norrut. Sala nåddes den 11 september 1873 och Krylbo den 1 december 1873. Nu mattades takten men via etapper till Storvik, Ockelbo och Holmsveden öppnades den 33 km långa delsträckan mellan Holmsveden och Bollnäs för allmän trafik den 23 september 1878.

Efter hand som norra stambanan växte vidare växte också intresset fram för sidobanor, även om det skulle gå åtskilliga år på sina håll innan de byggdes. När väl koncession hade beviljats, kunde det gå relativt fort att komma till skott, som t ex för Dala-Hälsinglands järnväg. För den banan erhöles koncession den 11 oktober 1895 och den 4 november 1899 kunde den första 51 km långa delsträckan till Voxna öppnas för allmän trafik. Den återstående delsträckan Voxna-Orsa öppnades för allmän trafik den 18 januari 1900. Ett stickspår mellan Göringen och Dalfors på tre kilometer kunde öppnas för allmän trafik den 1 november 1902.

I denna skrift ägnas ett litet utrymme också åt ett annat järnvägsbolag, nämligen Voxna-Lobonäs järnväg (VLJ) med den något underliga spårvidden 802 mm. Koncession beviljades i september 1907 och den 13 november 1908 öppnades den 29 km långa järnvägen för allmän trafik.

Sedan postinspektören i mellersta distriktet hade fått uppgift om att sträckan Bollnäs-Voxna av Dala-Hälsinglands järnväg beräknades kunna upplåtas för allmän trafik omkring den 15 oktober 1899, redovisade han i ett brev till poststyrelsen den 5 oktober hur han hade planerat den därav föranledda omorganisationen för postverkets del.

Postinspektören förmedlade information om att trafikstationer skulle öppnas vid Freluga, Söräng, Runemo, Alfta, Ovanåker, Edsbyn och Voxna och att ett tåg skulle framföras i vardera riktningen per dag. Han hemställde om poststyrelsens beslut att postföring skulle ske "förmedelst postiljonskupé med golvyta ej överstigande fyra kvadratmeter". En för detta ändamål erforderlig kupé hade tillverkats och renoverats enligt ett tidigare beslut av poststyrelsen.

Övergången från landsvägspostföring till tågbefordran fordrade naturligtvis också ingrepp i det nät av entreprenörer som anlåtats för postföring dithills. På landsvägslinjen Bollnäs-Voxna fullgjordes vid denna tidpunkt postföring med häst och vagn. I entreprenörernas kontrakt fanns klausuler om att de kunde upphöra utan föregående uppsägning, om en järnvägsanläggning skulle kunna utnyttjas för samma ändamål. Därför skulle följande entreprenörer bli underrättade i erforderlig mån: P F Aspergren i Alfta angående postföring sex gånger i veckan mellan Bollnäs och Alfta, Jonas Jonsson, Nora Edsbyn Nr 3 om postföring sex gånger i veckan mellan Alfta och Ovanåker samt Ljusne-Voxna AB om postföring sex gånger i veckan mellan Ovanåker och Voxna.

Lantpoststationer i järnvägars närhet brukade dras in, när poststationer kunde öppnas i stationshusen. I detta fall föreslog postinspektören indragning av poststationerna i Sörbor, Alfta och Ovanåker. Det bortfallet skulle kompenseras genom att järnvägsstationer öppnades i Freluga, Söräng, Runemo, Alfta, Ovanåker, Edsbyn och Voxna. Det fanns redan en poststation i Voxna på nära avstånd från järnvägen vilken enligt postinspektören inte kunde dras in "utan avsevärda olägenheter för ortens talrika korrespondenter".

Vid samtal mellan postinspektören och disponent Erik Lindström vid Ljusne-Voxna AB hade den sistnämnde "uttalat önskvärdheten och behovet av poststationens bibehållande å dess nuvarande plats och därjämte förklarat, att bolaget vore villigt att utan ersättning från postverket verkställa postföring med häst och åkdon en gång om dagen i vardera riktningen mellan den blivande järnvägsstationen Voxna och nuvarande vid Voxna bruk belägna poststation".

Postinspektören önskade därför poststyrelsens beslut att den befintliga poststationen i Voxna även efter tågstarten skulle vara i verksamhet på sin dåvarande plats och benämnas **Voxna bruk**.

Poststyrelsen godkände vid föredragningen den 6 oktober 1899 postinspektörens förslag. Datum för tågstarten blev uppskjutet i förhållande till de först erhållna informationerna, men den 4 november 1899 kunde banan tas i bruk för allmän trafik på sträckan Bollnäs-Voxna och därmed också den nya postorganisationen ta sin början.

Jag gör i det följande en kort återblick på var och en av de berörda platserna i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Bollnäs västerut.

## KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS 1899. CIRKULÄR. N<sup>R</sup> XLIX.

### Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer, äfvensom namnförändring af Voxna poststation.

Den 4 innevarande månad öppnas poststation vid en hvar af de å bansträckan Bollnäs—Voxna af Dala—Helsinglands järnväg belägna trafikstationerna *Freluga, Söräng, Runemo, Alfta, Ovanåker, Edsbyn* och *Voxna*, samtliga inom Gefleborgs län.

Samtidigt indragas deremot de nuvarande, inom samma län belägna poststationerna *Sörbor, Alfta* och *Ovanåker*, hvarjemte den nuvarande poststationen *Voxna* namnförändras till *Voxna bruk*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 3 november 1899.

### F. H. SCHLYTERN.

Genom denna kungörelse i cirkulär nr XLIX (49) för år 1899 fick postanstalterna information om förändringar i anslutning till att järnvägen öppnades för allmän trafik. Uppgiften om indragning av poststationerna i Alfta och Ovanåker betydde i praktiken att de gamla lantpoststationerna här flyttades till järnvägsstationerna, så som också skedde med den något yngre lantpoststationen i Sörbor med samtidig namnförändring till Söräng. Lantpoststationernas föreståndare blev uppsagda.



1899-11-04--1962-05-31

## Freluga

De två första poststationerna vid järnvägen låg inom det område som skulle ingå i Bollnäs stad, när denna bildades 1942. Det första stationshållet låg sålunda i Freluga, där det tidigare inte funnits någon fast postanordning. Nu öppnades en poststation i stationshuset den 4 november 1899. Per Olof Holm blev ansvarig för både post och järnväg. Postinspektör Wilhelm Ljungh hade i sitt brev till poststyrelsen den 5 oktober 1899 föreslagit årsarvoden för själva postsysslorna vid de olika stationerna till 180 kr för vardera av de tre första på linjen, Freluga, Söräng och Runemo, till 240 kr för två av de övriga och till 420 kr för de återstående två. Det var en schablonmässig beräkning, grundad på bedömanden av den blivande omsättningen.

Genom 1903 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer fastställdes årsarvodet i Freluga till 360 kr. Holm fick glädje också av nästa höjning, till 420 kr genom 1906 års reglering. Han avgick i november 1910 och följdes av Johan Erik Björkman, som fick sluta avtal direkt med postverket om att svara för posten (diarienummer 1 b 2539). Formellt var poststationen under hans tid inte förenad med järnvägsstationen, även om den fanns kvar på samma plats. Det säregna förhållandet upphörde redan den 1 november 1911. Carl August L:son Palmér tillträdde i april 1912. Andra tog vid efter hand, men som en följd av den stora rationaliseringsvägen efter andra världskriget kunde poststationen dras in med maj månads utgång 1962.

*Ja begaran för jag härmed förklarar det jag  
anser en poststation i Sörbors by af Bollnäs socken  
af behövet förkallad, hvarfor inrättandet af en  
sådan derstädes härmed tillstyrkes. Bollnäs  
den 1<sup>a</sup> Februari 1892*

*A. Genberg  
i Bollnäs*

Illustration till texten på nästa sida angående önskemål om en poststation i Sörbor.

1892-06-01--1899-11-03

## Sörbor

En framställning till poststyrelsen, daterad den 30 januari 1892 och under skriven av tio personer avsåg önskemål om att få en poststation i Sörbors by, kompletterades med det på motstående sida återgivna intyget av länsman A Genberg.

Poststyrelsen remitterade ärendet till postmästaren i Bollnäs, som i sitt svar den 23 mars 1892 "instämde med petitionärerna angående behovet av en poststation i Sörbor". Han var också beredd att acceptera deras förslag att låta skolläraren Per Johan Mineur bli föreståndare. Denne hade erbjudit sig att svara för uppgiften med ett årsarvode på 125 kr, medan postmästaren anförde att hans "avlönning i betraktande av passning å posten 6 nätter i veckan dock icke torde kunna sättas lägre än till 200 kr".

Denna "passning" framgår av tidtabellen nedan som visar att posten kom till Sörbor alla vardagar kl 22.25 och avgick därifrån kl 22.30 på sin väg från Bollnäs, medan den i andra riktningen kom alla vardagar kl 16.30 och avgick kl 16.45, om man anger tiden enligt nutida metod.

Det skulle visa sig att poststyrelsen inte ansåg att den blivande poststationsföreståndaren borde ges högre arvode än han själv hade föreslagit. Beslutet blev därför att Mineur skulle med 125 kr i årsarvode antas som föreståndare för den poststation, som öppnades den 1 juni 1892.

Mineur förstod så småningom att han varit för blygsam i sin iver att få en poststation, men han hade otur när han uppgav att han ville sluta om han inte fick högre belopp. Befattningen utlystes ledig och handlades Anders Olsson underbjöd honom. Den sistnämnde övertog befattningen den 1 april 1896 med 140 kr i årsarvode. I kontraktet ingick en klausul att det kunde upphöra utan föregående uppsägning, om posten kunde anlita en järnvägsanläggning för den service han själv presterade.

Det kunde postverket i och med avtalet med Dala-Hälsinglands järnväg. När järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 4 november 1899, drogs poststationen i Sörbor in och en poststation öppnades i stället i järnvägsstationen, vars namn Söräng gavs även åt poststationen.

		Bollnäs—Voxna.			
		(Från den 1 juni 1892.)			
		Nymil.			
	8,45				
10,15	10,30	2,1	1,1	Bollnäs' postkontor .....	M. T. O. Th. F. L. 6,15
11,45			1,0	Sörbors poststation .....	M. T. O. Th. F. L. 4,30
	12,15		1,6	Alfta poststation (gästgivarvärdgård) .....	M. T. O. Th. F. L. 2,45
2,15	2,15		0,1	Oftvanäkers gästgivarvärdgård .....	M. T. O. Th. F. L. 12,45
2,30	2,45		1,9	Oftvanäkers poststation (Edsbyn) .....	M. T. O. Th. F. L. 12,15
5,0			5,7	Voxna poststation .....	M. T. O. Th. F. L. —
					10,0

På grund av tillkomsten den 1 juni 1892 av poststationen i Sörbor tillfördes denna nya poststation i tidtabellen för postföringen mellan Bollnäs och Voxna. Som framgår av denna var det då vardaglig postföring i båda riktning på hela sträckan. De inramade uppgifterna avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 enligt vårt nu använda sätt att ange dygnets tider.



1899-11-04--1962-05-31

## Söräng

De som låtit sig betjänas av lantpoststationen i Sörbor blev hänvisade till järnvägspoststationen med namnet Söräng från och med tågstarten den 4 november 1899. Johan Olof Olsson fick ansvar för både post och järnväg, till en början med 180 kr i årsarvode. Det höjdes den 1 oktober 1900 till 240 kr och med 1903 års ingång till 360 kr. Karl Hilmer Törnblom tog över befattningen i september 1905 och kunde efter 1906 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer notera en höjning av årsarvodet till 420 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 240 kr. Under lång tid stannade det vid detta och 1914 års reglering medförde t ex ingen förändring. På sikt visade sig poststationen olönsam och även obehövlig. Den drogs in med maj månads utgång 1962, tre år innan järnvägen börjat minska på utbudet för persontågstrafikanterna. Den nedtrappning som började vid 1965 års sommartidtabellskifte var inledningen till planering för avveckling, som ledde till nedläggning av all persontrafik den 1 september 1971.

1899-11-04--1972-04-29

## Runemo

Med 180 kr i årsarvode för själva postarbetet fick järnvägsstationens föreståndare Justus Erhard Alexius Rydén ta ansvar för servicen i det uppväxande stationssamhället. När Johan Olof Olsson tog över i mars 1905 efter drygt fem års tjänst i Söräng, hade arvodet för postsysslan hunnit stiga i etapper till 420 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 240 kr. 1914 års reglering av arvodena gav Olsson rätt till 480 kr i årsarvode jämte 300 kr i biträdeshjälp och 180 kr i särskilt tilläggsanslag.

Poststationen blev kvar i stationshuset även efter att persontågstrafiken upphörde vid sommarens slut 1971 och fanns kvar där vid indragningen den 29 april 1972. Ersättningen för postservice blev då lantbrevbäring från Alfta. Mot denna förändring hade protester framförts så snart planerna blev kända, men det hade inte någon inverkan på poststyrelsens beslut. Dåvarande Alfta kommuns överklagning blev sålunda avvisade.

1870-02-01--

## Alfta

Av den på sid 5 avbildade kungörelsen framgår bland annat att poststationen i Alfta blev indragen, när järnvägen togs i bruk för allmän trafik. Därmed förstås lantpoststationen i Alfta, som då hade nära nog tre decennier på nacken, som man säger ibland.

Den hade öppnats den 1 februari 1870 med änkefru Hilda Granell som föreståndare. Hennes årsarvode var till en början 200 kr. Orolig följde hon ett ärende tre år senare, som kunde ha resulterat i indragning av hennes poststation. Då behandlades en framställning från företrädare för Ovanåkers socken om bättre service. Lättad var hon när den framställningen inte kom att beröra henne negativt. Tvärtom, kan man säga, för 1874 höjdes hennes årsarvode till 240 kr och 1878 till 360 kr.

Samhällets betydelse som en viktig punkt i kommunikationsnätet förstärktes genom att en lantbrevbäring inrättades från Alfta till Svabensverk 1879. I Svabensverk hade en poststation öppnats den 1 juli 1874 med kapellpredikanten Anders Johan Hjälm som föreståndare. För att underlätta kontakten mellan sockenborna och lantbrevbäraren anställdes särskilda kommunombud vilka inte avlönades av postverket. Förslaget om lantbrevbäring gick ut på indragning av poststationen i Svabensverk, något som dock inte realiserades.

Poststationen i Alfta övertogs i september 1881 av fröken Nanny Margareta Malmqvist. Det var hon som fick finna sig i uppsägning, när järnvägen blev färdig att tas i bruk för allmän trafik. Hon måste lämna över datumstämpel och sigill samt vissa andra inventarier den 4 november 1899 till järnvägsstationens föreståndare. Där tog Otto Kristoffer Pehrsson över ansvaret för posten. Dennes efter hand kraftigt stigande årsarvode kan ses som en mätare på trafikens kraftiga utveckling. I etapper steg det så mycket att 1914 års reglering gav honom 900 kr i fast årsarvode och 600 kr i biträdesersättning.

Det gick inte att ha post och järnväg förenade och efter skilsmässa höjdes poststationens status till postexpedition den 1 november 1927. Agnes Johanna Nordqvist blev chef med den förvillande posttiteln stationsmästare. Den användes under perioden 1920-1977 för cheferna vid postexpeditioner, som då var ett mellanting mellan postkontor och poststationer. Bland fr Nordqvists efterträdare fanns Svea Norberg i oktober 1951 och efter 1977 års omorganisation till "lokalpostkontor" Bengt Wallin. Med termen postkontor sedan 1986 och efter 1990-talets förändringar med bl a divisionalisering betjänar denna enhet i postnätet drygt 2200 hushåll.



## Viksjöfors

1907-06-01--

Vi saknar namnet Viksjöfors i kungörelsen på sid 5. Den där anlagda hållplatsen gav anledning för de närmast boende att också söka få bättre postservice. Den 22 september 1902 skrev ett antal personer i Heden och Grängesbo med flera platser till poststyrelsen om behovet av sådan. De gav uttryck för önskan "att en poststation med snaraste inrättas vid Viksjöfors hållplats efter Dala-Helsinglands jernväg inom Alfå församling och som lämplig föreståndare för densamma förordas vi banvakten P A Hallén därstädes".

Efter utredning genom postinspektören fann poststyrelsen vid föredragning den 21 november 1902, att framställningen inte borde föranleda till vidare åtgärd. Samhällets företrädare grep omedelbart till pennan och kom igen med nya tag. En förnyad ansökan redan den 10 januari 1903 föranledde postinspektör Wilhelm Ljungh att besöka ort och ställe. Han konstaterade i sitt svar till poststyrelsen bland annat,

"att av de byar, som enligt petitionärernas uppgift skulle hava nytta av den föreslagna poststationen, endast Älvkarlehed och Grängsbo ligga på södra sidan om Voxna älv och Viksjön, eller på samma sida som Viksjöfors hållplats, att däremot alla de övriga i petitionen uppräknade byarna ligga på norra sidan om samma sjö och hava sina naturliga utfartsvägar dels till Alfå och dels till Ovanåker, till vilka orters poststationer avståndet från Viksjöfors är endast resp 4 och 7 kilometer".

Poststyrelsen vidblev nu sitt föregående beslut. Ännu en framställning daterades i oktober 1906, nu med långt fler namnunderskrifter än tidigare. Efter ett nytt besök av postinspektör Ljungh kunde denne anmäla den 28 januari 1907 till poststyrelsen att han hade funnit,

"att den post, som i lösväskor till och från Viksjöfors anhaltstation utväxlas med poststationen i Alfå, numera är av sådan omfattning, att för åstadkommande av hastigare befordran och bekvämare expediering av desamma torde erfordras en poststation i Viksjöfors".

Det blev nu ett positivt beslut av poststyrelsen och den förenade post- och järnvägsstation som öppnades den 1 juni 1907 i Viksjöfors fick platsvakten som föreståndare. Det var tydligen en riktig satsning för poststationen utvecklades gynnsamt och skildes från järnvägen och statushöjdes till och med till en postexpedition den 1 oktober 1958. Då blev Nils Lennart Larsson chef med titeln stationsmästare. Efter 1970-talets förändringar blev Inga-Lisa Wiklund ansvarig med titeln postmästare. Genom centralisering av postutdelningen ingår numera de ca 400 hushållen i postkontorets område i postutdelningen från Edsbyn.

På nästa sida återges den tidtabell som gällde från den dag då en poststation inrättades i Viksjöfors. Av den framgår bl a att Viksjöfors liksom övriga poststationer utmed järnvägen fick post två gånger om dagen i vardera riktningen. Det innebar att stationsföreståndarna fick passa upp fyra gånger om dagen vid de passerande postkupéerna 256 och 258. Understrukna minuttal avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00.

## Bollnäs—Orsa.

(Från och med den 1 juni 1907.)

11 <sup>o</sup> 7 <sup>58</sup>	9 <sup>1</sup> 8 <sup>38</sup>	Ånge .....	8 <sup>29</sup> 8 <sup>21</sup>	6 <sup>54</sup> 9 <sup>39</sup>
Plk. 258	Plk. 256	Stockholm .....		
Tåg 2.	Tåg 6.	Km.		
8 <sup>5</sup>	4 <sup>40</sup>	—		
8 <sup>26</sup>	4 <sup>58</sup>	8	<i>Bollnäs</i> 301	12 <sup>20</sup> 8 <sup>45</sup>
8 <sup>40</sup>	5 <sup>7</sup>	12	<i>Freluga</i> .....	12 <sup>0</sup> 8 <sup>28</sup>
8 <sup>53</sup>	5 <sup>18</sup>	17	<i>Söräng</i> .....	11 <sup>50</sup> 8 <sup>19</sup>
9 <sup>6</sup>	5 <sup>31</sup>	21	<i>Runemo</i> .....	11 <sup>39</sup> 8 <sup>6</sup>
9 <sup>20</sup>	5 <sup>46</sup>	28	<i>Alfå</i> .....	11 <sup>30</sup> 7 <sup>55</sup>
9 <sup>31</sup>	5 <sup>56</sup>	32	<i>Viksjöfors</i> .....	11 <sup>10</sup> 7 <sup>36</sup>
9 <sup>44</sup>	6 <sup>9</sup>	36	<i>Ofanåker</i> .....	11 <sup>1</sup> 7 <sup>28</sup>
10 <sup>24</sup>	6 <sup>50</sup>	51	<i>Edsbyn</i> .....	10 <sup>52</sup> 7 <sup>17</sup>
11 <sup>2</sup>	7 <sup>26</sup>	69	<i>Voxna</i> .....	10 <sup>15</sup> 6 <sup>41</sup>
11 <sup>6</sup>	7 <sup>56</sup>	—	<i>Göringen</i> 308 .....	9 <sup>24</sup> 5 <sup>51</sup>
11 <sup>46</sup>	8 <sup>35</sup>	86	<i>Göringen</i> .....	8 <sup>49</sup> 5 <sup>45</sup>
12 <sup>22</sup>	9 <sup>6</sup>	101	<i>Furudal</i> .....	8 <sup>17</sup> 5 <sup>8</sup>
12 <sup>41</sup>	9 <sup>21</sup>	108	<i>Skattungbyn</i> .....	7 <sup>42</sup> 4 <sup>7</sup>
1 <sup>10</sup>	9 <sup>45</sup>	118	<i>Mässbacken</i> .....	7 <sup>26</sup> 3 <sup>46</sup>
			<i>Orsa</i> 327 .....	7 <sup>0</sup> 3 <sup>10</sup>
				Tåg 3. Tåg 5.
				Plk. 256 Plk. 258

1.

### Kungörelse,

angående öppnande af poststationer samt indragning af nuvarande poststationen i Skattungbyn.

Den 18 innevarande månad öppnas poststation vid hvardera af de å bansträckan Voxna—Orsa af Dala—Helsinglands jernväg belägna trafikstationerna *Skattungbyn* och *Mässbacken* inom Kopparbergs län.

Samtidigt indrages deremot den nuvarande inom samma län belägna poststationen *Skattungbyn*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 15 januari 1900.

F. H. SCHLYTERN.

Albert Boström.

På nästa uppslag återges en reproduktion av en del av 1939 års utgåva av post-, tele- och järnvägskartan.







1874-07-01--1968-05-31

## Ovanåker

Prosten J E Tjerneld och komministern Gustaf Stillmark gick i spetsen för en framställning till poststyrelsen genom ett brev i januari 1873, vilket också undertecknades av ett stort antal sockenbor. De skrev inledningsvis följande:

*"Ehuru poststation år 1870 öppnades vid Alfå kyrka, hava vi undertecknade till detta års början haft våra lösväskor och vår post på Bollnäs postkontor. Ovanåkers socken, belägen emellan Alfå och Voxna socknar, genomskäres längsefter av allmänna landsvägen, och är avståndet från Alfå poststation till Ovanåkers kyrka 1 mil och från nämnda station till Edsbyns by inom sistnämnda socken 1 5/8 mil. Inom Edsbyn är socknens gästgiveri beläget, ävensom mer än hälften av socknens folkmängd är därstädes och däromkring boende. Tillfölje av dessa lokala förhållanden har en del av våra lösväskor avlämnats och hämtats vid kyrkan, återstoden på Edsbyns gästgivaregård, till allas vår gemensamma belåtenhet.*

*Emellertid har nu postmästaren i Bollnäs förklarat sig tillfölje av en Generalpoststyrelsens kungörelse av den 29 november 1872 förhindrad vidare hava någon posträkning med korrespondenter från Ovanåkers socken, utan finge dessa med sina lösväskor hänvända sig till Alfå poststation. Som nu föreståndarinnan vid denna station blott har sig enligt hennes egen uppgift 1/4 timmes tid anslagen till postens expediering, anser hon sig med löpande post ej hinna expediera lösväskorna till Ovanåker, för närvarande till antalet 9, utan få de kvarliga till nästa ordinarie post, om vi ej själva genom egen budskickning avhämta dem".*

Ytterligare komplikationer redovisades i framställningen, innan petitionärerna kom fram med preciserade önskemål, som framgår av det fortsatta citatet:

*"Vi äro mer än väl övertygade, att Kungl. Generalpoststyrelsen, då den till Alfå sockens och därvarande korrespondenters nytta och fromma anslag medel till en poststation därstädes, ej avsåg att därmed tillskynda Ovanåkers socken obehag och kostnader, och som vi aldrig blivit kommunicerade eller sätta i tillfälle att förklara oss över Poststations anläggande inom Alfå socken, under vilken station vi likvisst nu genom förenämnda Generalpoststyrelsens kungörelse den 29 nov 1872 äro hänvisade att för vår brevväxling subordinera, och om Kungl. Poststyrelsen av orsaker ej kan bifalla någon av våra föregående underdåniga alternativa önskingar, så få vi härmedelst ödmjukast hemställa om indragning av Alfå poststation, vilkens uppkomst och fortvaro så menligt inverkar på våra affärsförhållanden och utbyten med övriga landet".*

Det var ett hårt angrepp mot grannsocknen, kan man tycka. Utan men för Alfå socken löstes problemet genom ett provisorium. Ovanåkers socken fick rätt att hålla lösväskor på ett från gällande regler något avvikande sätt, d v s att fortfarande få dem expedierade i Bollnäs. Regeln var att de skulle expedieras genom närmast liggande postanstalt.

Mera permanent löstes det genom att en poststation inrättades med namnet Ovanåker, men belägen vid Edsbyn, den 1 juli 1874. Det var en av de tolv nya poststationer vilka då tillkom som en följd av att postverket övertog ansvaret för kronobrevbäringen. Det behövdes inte längre några lösväskor på dessa platser. Kunderna fick betjäning direkt vid de nya poststationerna av föreståndarna, i den med namnet Ovanåker av änkan Mathilda Wiman. Några personer i Ovanåkers socken valde att ta sin post från Alfå i stället.

Pastor G Samelius vände sig i slutet av 1875 med begäran i ett brev till poststyrelsen att få Ovanåkers poststations namn ändrat till Edsbyn. Under den följande remissbehandlingen yttrade Mathilda Wiman bland annat följande:

*"Alldenstund Pastor Samelius jämte några få andra personer som bo i nedra delen av församlingen, taga sin post den 3/4 mil från dem belägna poststationen i Alfå, varifrån deras post befordras till dem i väskor, så synes det, som vore det för dessa personer likgiltigt, vilket namn härvarande station har, då deras adress är Alfå. Däremot vore det för övriga inom Ovanåkers kommun boende personer, som icke hava några väskor utan taga sin post på härvarande station, mycken stor olägenhet att kalla stationen Edsbyn, och tvivelsutan skulle ofantligt mera trassel och förväxlingar uppstå, om stationens namn ändras".*

Även poststationens överordnade chef, postmästare Frithiof Cedermark i Bollnäs (1869-1895), fick tillfälle att yttra sig till försvar av namnet Ovanåker, innan poststyrelsen den 24 mars 1876 beslöt att tills vidare inte bifalla framställningen om att kalla Ovanåkers poststation för Edsbyn.

Med tillkomsten också av poststationerna Lobonäs och Öratjärn, när en del av kronobrevbäringsreformen genomfördes i Gävleborgs län den 1 juli 1874, fick Ovanåkers socken på en gång tre poststationer, men ingen vid själva kyrkbyn. Behovet av en poststation med sockennamnet hade ansetts vara större i västra delen än vid sockenkyrkan.

I januari 1879 kom en framställning till poststyrelsen om en fjärde poststation inom socknen. Komminister G Samelius framstod åter som primus motor, med förstärkning av kyrkoherde Fredberg i Ovanåker, vilka fick flera namnunderskrifter på framställningen. Den gick ut på att en poststation skulle inrättas vid Ovanåkers kyrka.

I detta sammanhang fördes på tal att flytta poststationen med namnet Ovanåker från Edsbyn till kyrkans närhet, men kronofogden avstyrkte detta. Av det efter hand allt mer omfattande ärendet kan man utläsa, att stor oenighet rådde inom socknen. Ärendet avgjordes utan åtgärd av poststyrelsen, sedan länsstyrelsen den 8 april 1879 hade avstyrkt den ifrågasatta flyttningen av Ovanåkers poststation från dess plats vid Edsbyn till kyrkan.

Frågan kom upp flera gånger innan järnvägen ens blivit förd på tal. Den blev t ex aktuell, när framställningen om en poststation i Sörbor behandlades (i denna skrift berörd på sid 7). Postmästare Cedermark skrev den 23 mars 1892 till poststyrelsen, att det *"vore även önskvärt att kunna tillmötesgå Ovanåkers kyrkoby med inrättandet av en poststation därstädes, varom ock tidigare varit tal"*. Postmästaren var konkret i sitt brev och föreslog att poststationen skulle få namnet *Ovanåkers kyrka*. Han ansåg sig till och med kunna



"till föreståndare i 'Ovanåkers kyrka' föreslå organisten och skolläraren J Hedin, för vilken prästbetyg bifogas och som förklarar sig villig åtaga sig befattningen mot ett av postkontoret föreslaget arvode av 250 kr." Han bifogade nedan återgivna intyg av länsmannen som här med uttrycket "poststationen i Edsbyn" avser den med namnet Ovanåker.

*Att en postanstalt i närheten af Ovanåkers kyrka, hvilken är belägen 3/4 mil från poststationen i Edsbyn, skulle för den talrika befolkningen i de oerentligt belägna byarna vara af synnerligt stort gagn får jag på begäran intygga.*

*Ovanåkers Kommunstyrelse beslutades den 22 Mars 1892.*

*Carl Rudberg*

Den av postmästaren självpåtagna kontakten med Hedin föll inte i god jord. Poststyrelsen underrättade postmästaren i ett brev den 29 mars 1892 att någon poststation inte skulle öppnas vid Ovanåkers kyrka. Det skulle bli den framväxande järnvägen som bidrog till en lösning av den eldfångda postfrågan. På postinspektörens förslag beslöt poststyrelsen (som framgår av kungörelsen på sid 5) att de befintliga poststationerna med namnen Sörbor, Alfta och Ovanåker skulle dras in och att poststationer skulle öppnas vid järnvägens trafikstationer med namnen Freluga, Söräng, Runemo, Alfta, Ovanåker, Edsbyn och Voxna.

För lantpoststationen med namnet Ovanåker innebar det bland annat att Mathilda Wiman fick frånträda sin befattning som poststationsföreståndare den 4 november 1899. I stället inrättades på förhållandevis nära avstånd från varandra två förenade poststationer, den ena med namnet Ovanåker och den andra med namnet Edsbyn.

Vid järnvägsstationen med namnet Ovanåker fick Carl Folke Bergenheim ta ansvar också för postservice med 240 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen. Han efterträddes i november 1901 av Erik Danielsson, som kunde glädja sig åt löneförhöjning till 300 kr efter ett par år.

Under järnvägsepoken hann flera andra ordinarie järnvägsmän eller vikarier svinga datumstämpeln. Skild från samröre med järnvägen fanns poststationen kvar i stationshuset och där fick Iris Rönn efter tio års tjänstgöring uppleva poststationens indragning den 31 maj 1968. Ersättningen blev lantbrevbäring från Edsbyn, till en början kompletterad med ett postombud. Såsom föga utnyttjat drogs detta in 1971.

1899-11-04--

Namn Edsbyn 1 1957-01-02--1968-09-21

## Edsbyn

Edsbyns järnvägsstation kom att förläggas till en plats förhållandevis nära den plats där Ovanåkers samtidigt indragna lantpoststation varit belägen. Som framgår av föregående avsnitt blev denna indragen vid järnvägsstarten. Samtidigt öppnades en poststation i Edsbyns järnvägsstation. Den poststationen fick "rätt namn" kan man säga, således detsamma som järnvägsstationen och orten i övrigt.

Stationsinspektorn Carl Albert Widman blev från början den 4 november 1899 ansvarig för postgöromålen i Edsbyn. För denna del av sin arbetsinsats fick han 420 kr i årsarvode. Det höjdes i oktober 1900 till 540 kr och räknades upp efter hand så att han år 1914 fick kvittera ut 900 kr jämte ett biträdesanslag på 600 kr om året.

Siffrorna tyder på så stark utveckling att en skilsmässa mellan post och järnväg föll sig naturlig. Det stannade inte med detta utan poststationen höjdes till en postexpedition den 1 februari 1946. Iris Hillevi Maria Hinderberg blev chef med titeln stationsmästare, följd av bl a Erik Paul Degner. Som central i kommunikationsnätet utvecklades postkontoret (som det kallades med ny terminologi 1977) positivt och efter postmästarna Sven-Olof Skogslund och Anders Persson har Camilla Jonsson fått ta över ansvaret för service till de drygt 4000 hushåll som betjänas från postkontoret i Edsbyn inklusive dem med postadress Viksjöfors och Voxnabruk.

1920-06-15--1968-09-21

Namn Edsbyn 2 från 1957-01-01

## Norredsbyn

Den ovan berörda postanstalten med namnet Edsbyn hade tilläggs-siffran 1 från 1957 års ingång till och med 21 september 1968. Under samma period fanns poststationen (senare postexpeditionen) med namnet Edsbyn 2. Denna hade inrättats den 15 juni 1920 med namnet Norredsbyn. Den höjdes till postexpedition den 1 mars 1949 med Per Gustaf Fredrik Viström som föreståndare, följd av Ellen Greta Maria Unnes. Strukturrationalisering medförde dess indragning med utgången av den 21 september 1968.



## Voxna

Vid tågstarten den 4 november 1899 öppnades i Voxna järnvägsstation en poststation som fick samma namn. Det fanns ca fem km nordväst därom en lantpoststation med samma namn sedan den 3 december 1868. Dess namn ändrades samtidigt till Voxna bruk. Den berörs i ett annat avsnitt (sid 23).

Vid den förenade post- och järnvägsstationen i Voxna blev Carl Oscar Bergman ansvarig för både post och järnväg. Hans ersättning för postsysylan var från början 240 kr men höjdes i etapper till 300 och 420 kr för att redan efter 1906 års reglering sjunka till 360 kr. Därtill kom vid 1914 års reglering en biträdesersättning på 180 kr.

Andra järnvägsmän tog vid efter honom och gav stationssamhällets invånare service tills olönsamheten framtvingade utbyte av poststationen mot lantbrevbäring med juli månads ingång 1959. Som knutpunkt blev järnvägsstationen viktig för trafiken till Lobonäs. Om den lilla smalspårsjärnvägens postförhållanden norrut från Voxna berättas något i ett senare avsnitt.

Voxna blev den sista stationen inom Gävleborgs län på den nya järnvägen. Därmed har vi kommit fram till ändpunkten för den först byggda etappen av Dala-Hälsinglands järnväg. Den andra etappen, Voxna-Orsa, var fort färdig för trafik, som framgår av inledningsavsnittet. Det gick bara 2½ månader emellan datum för öppnande av allmän trafik på de båda bandelarna. Tågstarten för sträckan Voxna-Orsa blev den 18 januari 1900. Ur postinspektörens kompletterande redovisning till poststyrelsen av denna delsträcka hämtas några uppgifter nedan och på nästa sida.

## Delsträckan Voxna - Orsa

I ett brev till poststyrelsen den 17 juni 1899 skrev trafikchefen vid Dala-Hälsinglands Järnvägsaktiebolag Werner Bäckström till poststyrelsen bl a:

*"Som Ore socken ej bidragit till järnvägen med någon aktieteckning, kommer ej stationshus att uppföras vid stationerna inom nämnda socken, Furudal och Dalfors, förrän sådan aktieteckning till nämnvärda belopp kommit till stånd, och får således ej post där emottagas eller avlämnas till och från järnvägs-tågen, då dessa ej stanna vid nämnda stationer annat än då vagnslastgods finnes att ta eller avlämna".*

Detta förhållande speglas i det faktum att de båda nämnda orterna inte fick några poststationer vid tågstarten den 18 januari 1900 utan först omkring nio månader senare. Däremot fanns inga hinder att planera för Skattungbyn. Där fanns sedan 1889 års ingång en lantpoststation.

Postinspektör Wilhelm Ljungh hemställde redan i sitt brev den 21 juni 1899 om poststyrelsens beslut att det med folkskolläraren Carl Fredrik Pettersson den 3 december 1897 avslutade kontraktet om poststationsföreståndarebefattningen i Skattungbyn skulle sägas upp till upphörande med september månads slut. Den tidiga framförhållningen berodde på att man vid det tillfället hade fått sådana informationer från järnvägsbolaget att tågen beräknades kunna gå redan i oktober 1899.

I sin sista redovisning till poststyrelsen av organisationsförändringen, daterat den 12 januari 1900, anmälde postinspektören att fullständiga trafikstationer skulle träda i verksamhet i Mässbacken och Skattungbyn vid tågstarten och önskade poststyrelsens beslut för tillämpning från tågstarten,

*"att gångpostföringen på linjen Orsa-Skattungbyn och poststationen i Skattungbyn indrages, samtidigt varmed följande kontrakt skola, jämlikt där intagna bestämmelser, upphöra att gälla, nämligen det med arbetaren Mats Mattsson i Skattungbyn den 3 november 1894 angående postföring tre gånger i veckan å linjen Orsa-Skattungbyn, det med folkskolläraren Fredrik Pettersson den 26 september 1899 rörande poststationens i Skattungbyn skötande".*

De sista raderna bör förklaras. Eftersom Pettersson blivit uppsagd till september månads utgång men tågstarten blivit uppskjuten, tecknades ett nytt kontrakt med honom att gälla så länge järnvägen inte kunde utnyttjas för postföring eller dess stationer som poststationslokaler. I sitt brev den 12 januari 1900 hemställde postinspektören också om poststyrelsens beslut att förenade poststationer skulle öppnas i Mässbacken med 180 kr i årsarvode till föreståndaren och i Skattungbyn med 240 kr i årsarvode. Poststyrelsen biföll framställningen vid föredragning den 15 januari 1900. Tre dagar senare kunde järnvägen öppnas för allmän trafik, och för posttrafiken användes den tidtabell som återges nedan.

### Jernvägsposter:

307.

Bollnäs—Orsa.

(Från den 18 januari 1900.)

10 <sup>11</sup> 5 <sup>12</sup>	6 <sup>10</sup> 9 <sup>11</sup>	Ångo .....	10 <sup>11</sup> 6 <sup>10</sup>	5 <sup>12</sup> 10 <sup>10</sup>
		Stockholm .....		
Pik.	Pik.			
258 B.	258 A.			
T. Th. L.				
Tåg 6.	Tåg 2.	Km.		
5 <sup>20</sup>	6 <sup>20</sup>	—	Bollnäs 301 .....	10 <sup>0</sup> 8 <sup>40</sup>
5 <sup>20</sup>	6 <sup>24</sup>	8	Freluga .....	9 <sup>41</sup> 8 <sup>17</sup>
6 <sup>14</sup>	7 <sup>2</sup>	12	Söräng .....	9 <sup>28</sup> 8 <sup>2</sup>
6 <sup>31</sup>	7 <sup>21</sup>	17	Runemo .....	9 <sup>14</sup> 7 <sup>15</sup>
6 <sup>56</sup>	7 <sup>11</sup>	21	Alfta .....	9 <sup>0</sup> 7 <sup>30</sup>
7 <sup>38</sup>	8 <sup>16</sup>	21	Ofoanåker .....	8 <sup>18</sup> 6 <sup>33</sup>
8 <sup>15</sup>	8 <sup>25</sup>	36	Edsbyn .....	8 <sup>4</sup> 6 <sup>11</sup>
8 <sup>56</sup>	9 <sup>15</sup>	51	Voxna .....	7 <sup>15</sup> 5 <sup>19</sup>
9 <sup>15</sup>	—	—	Voxna .....	Tåg 1. 4 <sup>59</sup>
11 <sup>49</sup>	—	—	Skattungbyn .....	258 A. 2 <sup>36</sup>
12 <sup>21</sup>	—	—	Mässbacken .....	Pik. 2 <sup>4</sup>
12 <sup>45</sup>	—	—	Orsa (ej f.) 327 .....	1 <sup>30</sup>
				Tåg 5 B.
				T. Th. L.
				258 B.
				Pik.



1906-05-01--1924-06-30

## Göringen

På fortsättningen av vår tänkta färd från Bollnäs passerar vi strax efter Voxna gränsen mot Kopparbergs län, där hållplatsen Tungsén inte haft någon poststation. Detta gäller också för nästföljande hållplats Åssjöbo, medan däremot den följande stationen Göringen fick en poststation den 1 maj 1905.

I ett brev den 24 oktober 1903 till postmästaren i Bollnäs anhöll fyra personer med bostad i Göringen och Åssjöbo, att en poststation skulle öppnas i Göringens järnvägsstation. Efter utredning stannade förslaget vid att en brevlåda blev uppsatt på Göringens stationshus för den avgående posten. Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 24 maj 1904, att ärendet inte skulle föranleda till vidare åtgärd.

En ny framställning blev framgångsrik och den 1 maj 1906 öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Göringen. Stationsmästaren Johan Fredrik Törnblom blev ansvarig för postservicen med 240 kr i årsarvode för denna del av arbetsuppgifterna. Han följdes 1909 av Carl Johan Sundberg, som efter flyttning till Dalfors fick Per Johan Jonsson som efterträdare 1910. När denne avgick, uppehölls befattningen på vakans av C A Palmér i anslutning till utredning av frågan om stationens fortsatta existens.

Den löstes inte då på annat sätt än att den klassades som hållplats och i juni 1916 tillträdde Per Olof Edvall. Omslutningen var ringa också för postens del, något som postdirektör Erik Långe framhöll i ett brev till poststyrelsen den 19 maj 1924. Han skrev bl a:

*"Denna poststation har haft sin egentliga betydelse såsom förmedlare av posterna mellan postkupén å linjen Bollnäs-Orsa och den vid sidan om denna linje på tre kilometers avstånd belägna poststationen i Dalfors, som är den större av dessa båda. Omkring Göringen äro endast 3 gårdar belägna, men vid Dalfors finnes bl a ett sågverk, som sysselsätter omkring 50 arbetare".*

Poststyrelsen accepterade postdirektörens i samma skrivelse gjorda förslag att dra in poststationen. Frågan fördes nu till SJ, som sedan den 1 maj 1917 hade arrenderat och trafikerat Dala-Hälsinglands järnväg. Sedan SJ inte haft något att invända, förverkligades förslaget och poststationen drogs in med juni månads utgång 1924.

En dryg månad efter indragningen skrev gårdsägaren Gärda Sundberg till poststyrelsen med önskan att få poststationen åter. Hon erbjöd sig att hålla den i ett rum i sin gård, belägen 50 meter från järnvägen och mitt för stationen. Poststyrelsen lämnade hennes brev utan åtgärd. Efter några dagar skrev gårdsägarna Anders Nyman och Jonas Halvarsson och bad att få veta orsaken till poststationens indragning. Som svar fick de del av postdirektörens framställning om indragningen.

Detta resulterade i ett nytt brev den 24 november 1924, vari klagandena framhöll att postdirektören hade uppgett att det endast fanns tre gårdar i Göringen, medan det i verkligheten rörde sig om 18-20 gårdar i Göringen och Åssjöbo, som hade använt sig av poststationen. Efter en ny utredning beslöt poststyrelsen den 26 februari 1925 på postdirektörens förslag, att ärendet inte skulle föranleda vidare åtgärd.

1890-10-01--1967-10-31

## Dalfors

Från Göringen till Dalfors anlade Dala-Hälsinglands järnväg ett tre kilometer långt stickspår. Den lantpoststationen som funnits vid Framnäs i Dalfors sedan den 1 oktober 1890, behölls dock oförändrad. Dess förste innehavare sade upp sig och övertogs vid 1894 års ingång av bokhållaren Frans Oscar Larsson.

När denne sade upp sig till halvårsskiftet 1902, flyttades poststationen och förlades till järnvägsstationen. Järnvägsbolaget hade inte längre något emot en sådan lösning. Stationsinspektorn Carl Johan Sundberg blev ansvarig för postgöromålen från den 1 juli 1902. Detta ansvar överflyttades den 16 december 1913 på stationsförman Anders Ivar Orsén, som i ett tidigare skede hade vikarierat för Sundberg. Andra svarade för poststationen under kommande decennier, men 1960 tog Tora Bäckman över, sedan hennes arbete som telefonstationsföreståndare hade rationaliserats bort på grund av automatisering.

En annan form av rationalisering fick hon uppleva sju år senare, då poststationen ersattes den 1 november 1967 med bilåkande lantbrevbäring från Furudal. Lantbrevbäraren Karin Lööv körde därifrån för att betjäna hushållen i Dalfors och Östanvik, vars poststation drogs in samtidigt.

1901-10-01--

## Furudal

Det blev så småningom en mjukare linje mellan järnvägsbolaget och företrädarna för Furudal och Dalfors än den som antytts på sid 18. I ett brev till poststyrelsen den 13 september 1901 kunde postinspektör Wilhelm Ljungh föreslå, att en poststation skulle inrättas i den fullständiga trafikstation som nu anlagts vid den dittillsvarande hållplatsen Furudal. Poststyrelsen beslöt enligt förslaget och den 1 oktober 1901 öppnades den förenade post- och järnvägsstationen med Per Erik Eklund som föreståndare. Han fick till en början 140 kr i årsarvode, vilket höjdes till 250 kr 1903. Hans efterträdare i september 1905 fick uppleva, att lokalen utvidgades 1914, varigenom verksamheten kunde bedrivas mera rationellt.

Det blev ändå aktuellt med skilsmässa mellan post och järnväg. I nya lokaler utvecklades poststationen bra, blev moderniserad och ombyggd 1972 och återinvigdes under stora högtidligheter med besök av cheftjänstemän från posten i Mora. Drygt 700 hushåll betjänas av posten i Furudal, som sedan 1986 har termen postkontor.



## Skattungbyn

1889-01-01--1979-06-30

Med blott 80 kr i årsarvode anställdes folkskolläraren Carl Fredrik Pettersson som föreståndare för den lantpoststation som öppnades i Skattungbyn vid 1889 års ingång. Han blev, som framgår av avsnittet på sid 19, uppsagd med september månads utgång 1889 på grund av järnvägens tillkomst. Sedan den inte kunde öppnas vid beräknad tidpunkt, tecknades ett nytt kontrakt med Pettersson med den klausulen att det skulle upphöra utan föregående uppsägning vid den tidpunkt, då järnvägen togs i bruk för allmän trafik. En ringa tröst var det väl för Pettersson att hans årsarvode i det sammanhanget höjdes till 180 kr.

Vid tågstarten den 18 januari 1900 måste Pettersson alltså dra sig tillbaka, sedan han lämnat datumstämpel och stämpellåda samt sigill till järnvägsstationens föreståndare Bror Axel Herman Björkman. Denne fick redan från starten 240 kr i årsarvode för själva postarbetet. Kontorsbiträdet Bengt Olof Martin Björling tog över under en kort tid, innan stationsförman Johan Gustaf Paul Lindgren blev anställd som chef den 18 mars 1914. Årsarvodet var då uppe i 420 kr för postsyslan, vartill kom 240 kr i biträdesersättning.

Efter skilsmässa mellan post och järnväg i Skattungbyn blev en av lantpoststationens föreståndare Hans Stellan Viking Jannisa (från mars 1942). Före utbytet av postservicen mot lantbrevbäring den 1 juli 1979 hann poststationen genomgå 1970-talets omvälvande förändringar och med ny terminologi kallas lokalpostkontor.

1900-01-18-1965-08-31

## Mässbacken

Poststationsbeståndet utökades från den 18 januari 1900 med poststationen i Mässbacken, som öppnades i järnvägsstationen med Johan Erik Björkman som föreståndare. Han fick förflyttning till poststationen i Freluga i november 1910 (diarienummer 1 b 2539/10). Hans efterträdare blev stationsföreståndaren Per Olof Holm.

Sex år före järnvägsnedläggningen ersattes poststationen i Mässbacken med lantbrevbäring i kombination med ett postombud från den 1 september 1965. Detta förstärkte lantbrevbäraren under en övergångstid och kunde avvecklas med juni månads utgång 1968.

## Järnvägen Voxna-Lobonäs

Efter våra tänkta besök på stationerna mellan Bollnäs och Orsa skall jag här kort beröra de poststationer som fanns utmed den lilla smalspårsbanan norrut från Voxna. Efter erhållen koncession den 6 september 1907 öppnades den 29 km långa banan för allmän trafik den 13 november 1908 med användning huvudsakligen av rullande materiel från Bredsjö-Degerfors järnväg. Denna hade lagts ned efter att ha varit i trafik sedan 1894. På det nya spåret kom materielen att brukas omkring ett kvarts sekel. All trafik på järnvägen Voxna-Lobonäs upphörde i december 1932. Järnvägen utgick från Voxna vid Dala-Hälsinglands järnväg, den station som hade öppnats där vid tågstarten den 4 november 1899. På denna och följande sidor lämnas uppgifter om stationerna norr därom i den ordning de kommer vid en tänkt resa söderifrån.

1868-12-03--

Namn Voxnabruk 1899-11-04--1991-08-02

## Voxna (bruk)

Lantpoststationen i Voxna öppnades den 3 december 1868 med bruksbokhållaren Carl Adam Andersson som föreståndare. Den hörde till den mindre grupp av poststationer som öppnades före kronobrevbäringsreformen. Postföring med häst och vagn inrättades från Bollnäs till Voxna.

Carl Adam Andersson efterträddes av bruksbokhållaren Emil Hjort af Ornäs. Efter honom tog inspektör Axel Fredrik Askeröth över i december 1894. Det var han som fick uppleva ändringarna med tillkomsten av Dala-Hälsinglands järnväg. I ett brev till poststyrelsen den 21 juni 1899 begärde postinspektör Wilhelm Ljungh att få säga upp kontraktet med Askeröth om att svara för poststationen i Voxna. Det var en formell åtgärd som vidtogs vid förberedelser för övergång till järnvägssamarbete. Men det innebar inte att lantpoststationen skulle försvinna. Postinspektören motiverade på följande sätt sin åsikt att bibehålla den:

*"Då nuvarande poststationen i Voxna icke utan avsevärda olägenheter för ortens talrika korrespondenter kan indragas; och då disponenten vid Ljusne-Voxna Aktiebolag Erik Lindström för mig muntligen uttalat önskvärdheten och behovet av poststationens bibehållande å dess nuvarande plats och därjämte förklarat, att bolaget vore villigt att utan ersättning från postverket verkställa postföring med häst och åkdon en gång om dagen i vardera riktningen mellan den blivande järnvägsstationen Voxna och nuvarande vid Voxna bruk belägna poststation, hemställer jag vördsamt att Kungl. Styrelsen måtte dels besluta att nuvarande poststationen i Voxna skall efter Dala-Hälsinglands järnvägs upplåtande för allmän trafik fortfarande vara i bruk, dels godkänna vidlagda tvenne förslagskontrakt med fröken Alma Lindberg om poststationens i Voxna bruk handhavande mot årsarvode av 240 kronor, samt med Ljusne-Voxna Aktiebolag om verkställande av daglig postföring fram och åter, å linjen Voxna - Voxna bruk utan ersättning från postverket, uti vilka kontrakt bestämmes, att detsamma är för vederbörande bindande åtminstone till 1904 års slut".*



Avtalet vid tågstarten med fröken Alma Lindberg om poststationens i Voxna bruk handhavande innebar en sänkning med 120 kr av det årsarvode som Askeroth hade haft. Men Lindberg fick kompensation genom ett biträdesanslag på 15 kr i månaden.

I samband med tågstarten ändrades namnet på den ursprungliga poststationen från Voxna till Voxna bruk. När järnvägen byggdes norrut mot Lobonäs blev det inte fråga om att förena poststationen Voxna bruk med järnvägen utan Alma Lindberg fortsatte som föreståndare. Hon flyttade till Bergsjö den 1 december 1915 och efterträddes då av änkefru Selma Fredrika Askeroth, född Lindberg. Bland senare föreståndare fanns Rut Saga Vivian Jernberg, anställd i december 1955.

På 1970-talet organiserades poststationen som ett s k postställe, en term som med 1986 års ingång upphörde, då benämningen postkontor enligt poststyrelsens beslut skulle användas för alla slag av fasta postanstalter med kundbetjäning.

Den omorganiserade postanordningen inrymdes 1985 i Voxnabruks lanthandel. På försök hade man redan börjat pröva möjligheten att postservice skulle skötas av kiosker eller lanthandlare på mindre platser. I december 1988 togs lanthandeln över av Olle Granath. Denne fick gå genom särskild utbildning för att kunna klara de mångskiftande uppdrag som förekom i postkassor. Men det var för låg omsättning och det gick inte att behålla postkontoret i den nya skepnaden. Det drogs in den 5 augusti 1991. Ortsadressen Voxnabruk fick behållas, men postutdelningen sker från Edsbyn.

1908-11-13--1955-11-20

## Lövriset

I lastplatsen vid Lövriset öppnades en poststation när järnvägen uppläts för allmän trafik den 13 november 1908. Banvakten Gotthard Woxlin uppges ha ansvarat för den till 1945 med omkring ett års inhopp av vardera Charlotta Vestlin 1909-1910 och Emma Berglund 1910-1911. Poststationen avvecklades samtidigt med poststationen i Lobonäs den 20 november 1965.

1874-07-01--1965-11-20

## Lobonäs

Förut berörd omorganisation på grund av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen genomfördes i en del av Gävleborgs län från den 1 juli 1874. Förutom att några nya postföringslinjer inrättades innebar den också tillkomsten av tolv nya poststationer. Den delen av förändringen kom till postförvaltarnas kännedom genom en notis i 1874 års cirkulärsamling, återgiven i kopia på nästa sida.

Bland de tolv nya poststationerna den 1 juli 1874 förlades sålunda en till Lobonäs. Med 75 kr i årsarvode antogs Olof Olsson till föreståndare. Han sade upp sig redan den 18 februari 1875. På länsstyrelsens förslag anställdes därefter Johan Jonsson, som lyckades få arvodet för att sköta poststationen fördubblat.

**Poststationer.** Sådana postanstalter öppnas den 1 nästinstundande juli inom Gefleborgs län i *Undersvik* (I klassen), *Norråla* (I klassen), *Lobonäs* (II klassen), *Lingbo* (II klassen), *Hanebo* (I klassen), *Trönö* (II klassen), *Ofvanåker* (I klassen), *Svabensverk* (II klassen), *Annefors* (II klassen), *Hellbo* (II klassen), *Katrineberg* (II klassen) och *Öratjern* (II klassen.)

### Af dessa skall

<i>Undersvik</i>	lyda	under	postexpeditionen	i	Bollnäs	och	direkt	utvexla	post	med	postanstalterna	i	Ljusdal, Jerfsö och Arbrå.
<i>Lobonäs</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	"	i	Ljusdal, Kårböle och Los, Woxna, Ofvanåker, och Alfta.
<i>Ofvanåker</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	"	i	Gagnef, Alfta, Woxna, Rättvik, Leksand, och Öratjern.
<i>Svabensverk</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	postanstalten	i	Alfta.
<i>Annefors</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	"	i	Bollnäs.
<i>Hellbo</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	"	i	Katrineberg.
<i>Katrineberg</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	"	i	Hellbo.
<i>Öratjern</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	postanstalterna	i	Gagnef, Alfta, Woxna, Rättvik och Leksand.
<i>Norråla</i>	"	"	postkontoret	i	Söderhamn	"	"	"	"	"	"	i	Hudiksvall, Trönö, Enån-ger och Wij.
<i>Hanebo</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	"	i	Gefle, Hille, Berg, Strå-tjära, Bergvik, Bollnäs och Ljusne.
<i>Trönö</i>	"	"	"	i	"	"	"	"	"	"	postanstalten	i	Norråla.
<i>Lingbo</i>	"	"	"	i	Gefle	"	"	"	"	"	postanstalterna	i	Söderhamn, Strå-tjära och Bergvik.

Så småningom fann Johan Jonsson att inte heller 150 kr om året var tillräcklig ersättning för ansvaret med poststationen. När han skrev till postkontoret i Bollnäs på nyårsafton 1877 och begärde ytterligare 50 kronors förhöjning, fann sig tf postmästaren Emil Öman föranlåten meddela bl a följande i sin aktpåskrift till poststyrelsen: