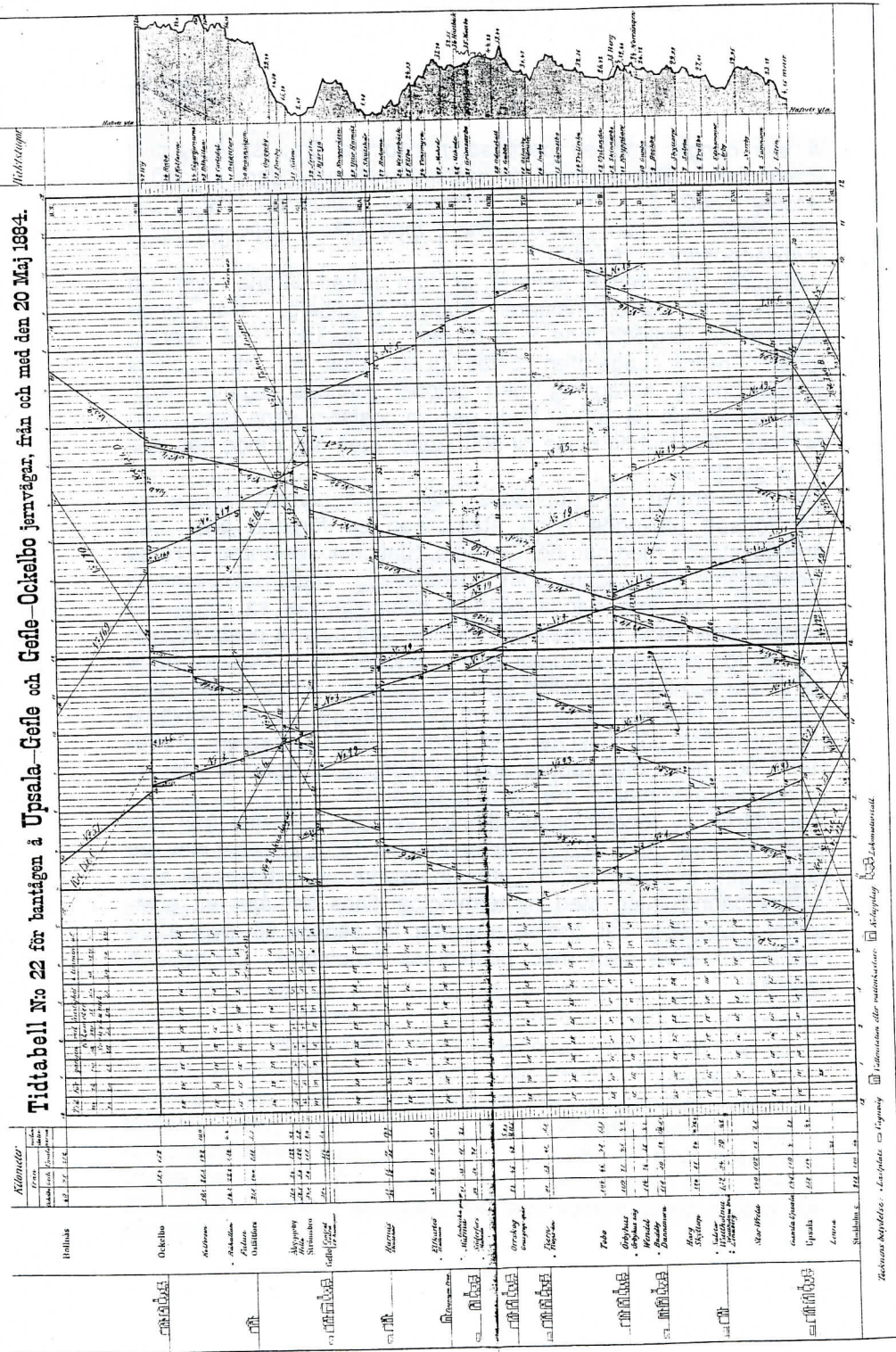


Tidtabell No 22 för bantågen å Upsala-Gefle och Gefle-Ockelbo järnvägar, från och med den 20 Maj 1934.



Anmärkning. Å linjen Gefle-Ockelbo tillämpas ofvansände tågtabell fr. o. m. den dag nämde järnväg öppnas för allmän trafik.

Erik Lindgren

Något om posten utmed Gävle- Ockelbo Järnväg

Innehåll

Förord	1
Inledning	3
Strömsbro	9
Abyggeby	14
Oslättfors	15
Råhällan	18
Kolforsen	18
Ockelbo	19



Klippet är hämtat ur 1939 års post-, tele- och järnvägskarta.

Posthistorisk skriftserie 22

Distanslabell för Gävle-Ockelbo järnväg

Gävle								
✓ Strömsta				4		station.		
	Lorsby		9	6		hållplats (mindre)		
✓ Nygöping		2	4	8		station.		
	Björnsjö	5	7	9	13	Lustplats.		
✓ Ockelbo	4	9	11	13	17	station.		
Rahällan	5	9	14	16	18	22	station.	
Källan	6	11	15	20	22	24	28	station.
Ockelbo	10	16	21	25	30	32	34	38

Förord

Den järnväg som jag berör i förhållande till posten med denna skrift har för sin tillkomst mer eller mindre varit beroende av att Gävle hade järnvägsanknytning innan den påbörjades. Det hade staden också genom Uppsala-Gävle järnväg, men den hade länge innan den sistnämnda banan öppnades för allmän trafik den 15 december 1874 också haft järnvägstrafik västerut och det på en av de första svenska större linjerna, nämligen Gävle-Dala järnväg. Denna hade öppnats för allmän trafik redan den 10 augusti 1857 på sin första delsträcka.

Det är inte meningen att den lilla järnvägen till Ockelbo 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, men jag hoppas ändå att järnvägens 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 järnvägen, Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller också den lantpoststation, som fanns i Ockelbo före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag försöker beröra sammanfattningsvis.

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 fragmentariskt beröra händelseutvecklingen inom området med vissa uppgifter.

I den mån jag därutöver lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare 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 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.

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

Erik Lindgren

Inledning

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 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 stationsinspektor, 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 miste sitt arbete i postens tjänst. Något sådant typexempel kan inte lämnas för den korta järnvägssträcka som berörs i denna skrift, om man bortser från Oslättfors, som hade funnits under kort tid. Den poststationen kallar på särskild uppmärksamhet av andra skäl.

Jag har nyss angett norra stambanan som den andra bland de planerade stambanorna. Arbetet med denna påbörjades den 1 december 1863. Den första delen av norra stambanan, den 65 km långa sträckan mellan Stockholm och Uppsala, öppnades 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, Krylbo den 1 december 1873 och Storvik den 6 juni 1875.

Via knutpunkten i Storvik blev det också järnvägsförbindelse med Gävle, eftersom den äldsta järnvägen från Gävle hade öppnats för allmän trafik på sträckan Kungsgården-Storvik redan den 7 juni 1858. När järnvägen från Gävle byggdes till Ockelbo, hade Dalabanan varit färdig fram till Falun sedan den 13 juli 1859, alltså omkring ett kvarts sekel.

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. Det var emellertid inte för att nå fram till stambanan, som Gävle-Ockelbo järnväg byggdes, utan fast mera för att tillgodose behovet av tågtrafik på området längs järnvägen. När väl koncession hade beviljats i november 1882, gick det relativt fort att komma till skott, och redan den 15 oktober 1884 öppnades den 38 km långa sträckan mellan Gävle och Ockelbo för allmän trafik. I Oslättfors fanns det redan en poststation och det av ett speciellt skäl, som redovisas under den poststationens rubrik. De olika poststationerna redovisas i den ordning de skulle komma vid en tänkt resa med början i Gävle.

Man skulle möjligen kunna säga att Gävle-Ockelbo järnväg var en fortsättning på Uppsala-Gävle järnväg. Det gick emellertid tio år emellan startdatum för de båda sträckorna. Den 114 km långa sträckan mellan Uppsala och Gävle södra station öppnades för allmän trafik den 15 december 1874 och den resterande kilometerna mellan Gävle södra och Gävle central den 15 november 1877.

På den 38 km långa sträckan mellan Gävle och Ockelbo var det Uppsala-Gävle järnväg som svarade för trafiken under nära nog 50 år efter starten. Vid förhandlingar mellan postverket och järnvägsföretaget om banan till Ockelbo återopades i allmänhet de villkor som gällde för Uppsala-Gävle järnväg.

Järnvägsbyggandet bevakades av postmästaren i Gävle som i sin tur lämnade rapporter och redovisningar till postinspektionen i mellersta distriktet med förslag till omläggning av posttrafiken i anslutning till övergången från landsvägs- till järnvägstrafik. En förfrågan från postmästaren angående beräknad tidpunkt för tågstart m m resulterade i ett meddelande från järnvägsföretaget på ett brevkort, vars båda sidor återges i faksimil på nästa sida.

För järnvägen mellan Uppsala och Gävle gällde år 1879 den posttidtabell som återges i nedanstående kopia. Den återges med avsikt att lämna några förklaringar utöver vad som framgår av texten "*denna spalt läses nedifrån och uppåt*".

I andra spalten finner man för tåg 4 beteckningen XXVIII. Det anger postkupéexpedition nr 28, vilken efter tillkomsten av sträckan Gävle-Ockelbo fortsatte hela vägen. Postkupéerna angavs på denna tid med romerska siffror. Inramade uppgifter i tidtabellen avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 ("nattid").

Uppsala—Gefle.

			Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
	10,0		Stockholm	4,30	
	XXVIII.				
+ Nr 2.	Nr 4.				
4,30	11,10		Uppsala	9,15	2,40
4,50	11,51		Gamla Uppsala	9,3	2,30
5,20	12,3		Stora Vreta	8,36	2,12
5,59	12,24		Vattholma	8,10	1,57
6,55	12,59		Vendel.	7,5	1,21
7,25	1,20	+	Örbyhus	6,45	1,10
7,54	1,34	Nr 6.	Tobo	6,15	12,46
8,30	2,4	5,45	Tierp	5,30	12,20
	2,30	6,20	Orrskog	Nr 1.	11,55
	2,56	7,0	Murma	+	11,24
	3,16	7,34	Elfkarleö		11,6
	3,36	8,2	Skutskär		10,42
	3,45	8,30	Harnäs		10,36
	4,15	9,15	Gefle		10,0
					4,10
					Nr 3.
					XXVIII.
					Nr 5.
					+

MEDDELANDE

Skrän WESSEL & POSSE

Till Herr Postmästaren

Gefle den 22. 9. 1884.

i Gefle.

Till svar å hofgående få vi meddela följande.

"Gefle-Ockelbo" jernväg kommer sannolikt att öppnas för allmän trafik kring d. 1^{te} Oktober i år.

Styrelsen för G. O. J. har sitt säte här i Gefle och dess ordförande och egentlige styresman är Consul J. Pettig.

Samtidigt härmed berja vi få uppsäga vårt kontrakt om postföring mellan

Bl. Nr 9 a.

GEFLE, OTTO HERRNBERG TRYCKERI

Oslättfors & Gefle om möjligt till den 2^{de} September på den grund att vi under September månads ej komma att köra några reguliera tåg på linjen. Önskar postverket ändå, efter uppsägnings-tiden, posten förd å nämnde linje så kunna vi åtaga oss att göra det t. ex 1 eller 2 gr i veckan för 2.00 pr gång. Vi anhålla att Herr Postmästaren vill delgifva afomstående till vederbörande.

Öfverlämnas till Kungl. Generalpoststyrelsens Trafikbyrå
Postkontoret i Gefle den 22 Aug 1884. Ockelbo

Bakgrunden till den i meddelandet från "Wessel & Posse" nämnda uppsägningen av kontraktet om postföring mellan Oslättfors och Gävle berörs mera i avsnittet om Oslättfors. Postmästaren i Gävle hade med detta svar på sin förfrågan fått så pass mycket "kött på benen" att han kunde fortsätta planeringen för postens organisation i anslutning till att järnvägen skulle tas i bruk för allmän trafik. I ett brev till poststyrelsen den 2 september 1884 gav GEFLE-OCKELBO JERNVÄGS AKTIEBOLAG, som det förhandlande företaget kallade sig, vissa informationer till grund för beslut som skulle kunna fattas. Företaget skrev bl a "att Gefle-Ockelbo jernväg enligt allt antagande kan upplåtas för trafik någon av de första dagarna i nästinstundande Oktober månad, samt att banan enligt därom avslutat kontrakt kommer att för en tid av 10 år trafikeras av Upsala-Margrethills jernvägsaktiebolag, som ej för sin del har något emot att stationstjänstemän åtaga sig skötseln av de å banan blivande poststationer. För vår del tillåter vi oss föreslå, att postanstalter till en början inrättas endast vid Strömsbro, Åbyggeby och Oslättfors stationer".

Postmästaren i Gävle meddelade sina iakttagelser till postinspektionen i centrala distriktet. Därifrån presenterade postinspektör Wilhelm Ljungh i ett brev till poststyrelsen den 10 september 1884 ett förslag till omorganisation. Underhandskontakter hade tagits tidigare och poststyrelsen biföll framställningen redan vid föredragning den 11 september. Ljungh skrev bland annat:

"Då av tidtabellen framgår att de nuvarande persontågen å linjen Uppsala-Gävle komma, efter öppnandet av Gävle-Ockelbobanan att framgå å hela linjen Uppsala-Gävle-Ockelbo och då för posttransporter å den nya bandelen, varöfver torde komma att befordras all post som utväxlas mellan Gävle och orterna utmed Uppsala-Margrethill och Dannemora-Hargs järnvägar å ena sidan samt det övriga Norrland å andra, torde erfordras samma utrymme som nu användes för posttransporter å linjen Uppsala-Gävle, tillåter jag mig vördsamt hemställa att Kungl. Styrelsen måtte besluta, att postkupéexpeditionens Nr 28 verksamhet må med användande av samma vagn och mot enahanda ersättning eller 15 öre per kilometer, som tillkommer Uppsala-Margrethills järnvägsbolag för postkupébefordran å dess järnväg från samma tid utsträckas till och därefter omfatta jämväl bandelen Gävle-Ockelbo; kommande, då tjänstgöringen inom postkupéexpeditionen, även efter dess utsträckande till hela linjen Uppsala-Gävle-Ockelbo, fortfarande kan bestridas av samma personal, traktamentstillökningen i följd härav att uppgå till allenast 40 öre per dag".

Av stor betydelse för den lokala postservicen var naturligtvis frågan om eventuellt nytillkommande poststationer. Detta berörde postinspektör Ljungh på följande sätt:

"Av de vid Gävle-Ockelbo järnväg anordnade stationerna Strömsbro, Åbyggeby, Oslättfors, Råhällan och Kolforsen synes de tvänne sistnämnda vara avsedda huvudsakligast för koltransporter, vadan å dessa platser icke torde erfordras poststationer, men vid de två först uppräknade stationerna, vilka äro belägna i mer bebyggda trakter, torde dock poststationer erfordras, likasom ock poststationen i Oslättfors lämpligen bör förläggas till järnvägsstationen med samma namn. Därest lantbrevbäringen till Hille anses fortfarande böra bibehållas, torde den lämpligen kunna inskränkas till linjen Hille kyrka - Strömsbro".

Denna del av ärendet berörs mera i det följande avsnittet om Strömsbro. I ett brev till poststyrelsen den 13 oktober 1884 kunde postinspektör Ljungh uppge att *"enligt vederbörande trafikbefäls muntliga meddelande kommer järnvägslinjen Gävle-Ockelbo att den 15 dennes upplåtas för allmän trafik"*.

Så blev det också och från den dagen följde postkupéexpeditionen med tåget på hela sträckan till Ockelbo och de förenade poststationerna i Strömsbro, Åbyggeby och Oslättfors trädde i verksamhet.

259. Ockelbo—Gävle.

Brj V	Fk	Km		tp	
Tåg 2587 16.49	Tåg 2587 17.09	—	Ockelbo 3, 280	9.10	13.10
		16	Råhällan	*8.52	12.50
		21	Oslättfors	*8.46	12.43
		30	Åbyggeby	*8.36	12.31
17.39	17.39	38	Gävle (C) 4, 9, 261...	8.26	12.20
				Tåg 2580 Fk	Tåg 2582 Brj Tp V

Postkupéexpeditionen upphörde så småningom på järnvägen Gävle-Ockelbo och postbefordran inskränktes till brevlådor och fack. Detta är den posttidtabell som användes år 1945.

1884-10-15--
Namn Gävle 11 från 1967-05-02

Strömsbro

Med tågstarten fick stationsmästaren i Strömsbro Magnus Vilhelm Bergström ansvar för både post och järnväg från den 15 oktober 1884. Järnvägsbolaget hade under förbehåll fått acceptera poststyrelsens förslag att årsarvodet för postbestyren skulle utgå med standardbeloppet 240 kr, men sedan trafiksiffrorna visat på förhållandevis stor omsättning, höjdes beloppet genom beslut den 28 juni 1892 till 480 kr och från 1896 års ingång till 540 kr.

Utvecklingen var till och med så stark, att det inte gick att förena post- och järnvägsärenden under en och samma person. Det blev skilsmässa den 1 oktober 1900 och för den ersättande lantpoststationen blev änkefru Evelina Charlotta Kock föreståndare. Hon fick 540 kr om året i ersättning. Detta höjdes till 600 kr i oktober 1912, vartill kom ett biträdesanslag på 420 kr om året. Med transporter mellan tågen och poststationen behövde fru Kock inte ha några bekymmer. Lantbrevbäraren på linjen Strömsbro-Holmgatan svarade nämligen för dem och dessutom för brevlådtömning.

Efter änkefru Kocks död i december 1915 övertog Berta Maria Kock poststationen. Den utvecklades fortsatt gynnsamt och höjdes den 1 april 1950 till postexpedition. Ingrid Linnea Widmark, som hade varit poststationsföreståndare sedan oktober 1939, blev nu stationsmästare. Det var posttiteln för chefer vid postexpeditioner under perioden 1920-1977.

Med maj månads ingång 1967 ändrades namnet för postexpeditionen i Strömsbro till Gävle 11. 1970-talets generella förändringar medförde bland annat att postexpeditionen fick termen lokalpostkontor under perioden 1977-1985 och därefter enbart postkontor. Detta blev från 1986 års ingång beteckningen för alla fasta postanstalter med kundbetjäning, oavsett storleken. Beläget vid Forsbyvägen 2 finns postkontoret Gävle 11 kvar ännu när detta skrivs i september 1996.

Låt oss för en stund återvända till förhållandena i Strömsbro vid järnvägens tillkomst. Det hade funnits en poststation i Hille under tiden januari 1874 - juni 1879. Den var sedan juli 1879 ersatt med en lantbrevbäringslinje från Gävle, i samband varmed föreståndaren, klockaren P Zimdahl, blev uppsagd från sin befattning.

Länsstyrelsen hade före poststationens indragning på förfrågan från poststyrelsen meddelat sin uppfattning om poststationens behövlighet med följande ord:

"Denna poststation synes utan olägenhet kunna indragas; dock under förbehåll att lantbrevbäring i stället anordnas mellan Hilleby och postkontoret i Gävle. I Hilleby, beläget 0.7 mil från Gävle invid allmänna landsvägen äro för närvarande kommunalstämmans ordförande, fjärdingsmannen och klockaren, vilken bör utväxla postförsändelser till och ifrån prästerskapet, bosatta, och länsman- nen ävensom kommunalnämndens ordförande hava sin postgång så ordnad, att lantbrevbäringen tills vidare kan inskränkas till den nu föreslagna korta väglängden".

Under drygt fem år hade lantbrevbäringen till Hille fungerat enligt de förutsättningar som gällde vid dess inrättande. I folkmun kallades lantbrevbäringen för "gångposten". Med våra dagars ögon var det kanske inte heller så mycket mera, men det fanns redan då möjlighet att utväxla värdeförsändelser med lantbrevbärarna.

Efter hand som rallarna gjorde sitt, växte Hille-bornas önskan fram att få posten från Strömsbro i stället för från postkontoret i Gävle. Det var en tanke i sparsamhetens tecken som redan hade förts fram av postkontoret. Avståndet mellan postkontoret i Gävle och Hille var nära nog dubbelt så stort som mellan Strömsbro och Hille. Kommunalstämman i skolhuset vid Hille kyrka den 28 oktober 1884 tog upp frågan enligt den protokollsavskrift som återges på vidstående sida. Man begärde dock att frekvensen skulle ökas från två till tre turer i veckan, något som i så fall skulle sluka den beräknade vinsten för lantbrevbärens kortare färdväg. Kommunalstämmans ordförande August Lundeberg skickade protokollsavskriften till poststyrelsen, som vid föredragning den 31 oktober inte ansåg ärendet "för närvarande böra till avseende föränleda".

Detta "för närvarande" gällde före tågstarten. Poststyrelsen hade emellertid i ett brev den 26 september 1884 anmodat postinspektionen att infordra anbud "å besörjande från nästinstundande års början av lantbrevbäring två gånger i veckan, fram och åter, mellan Strömsbro poststation och Hille kyrkoby".

Poststyrelsen hade dessförinnan rådgjort med länsstyrelsen i frågan om att förändra lantbrevbäringen och därvid fått det svar som framgår av reproduktionen på sid 12.

Enligt postinspektionens brev till poststyrelsen den 25 november 1884 hade fyra "personer erbjudit sig att besörja omförmälda lantbrevbäring", däribland C G Heron som då fullgjorde lantbrevbäringen på linjen mellan Gävle och Hille.

Transsumt

Protokoll hållet vid ordinarie
Kommunalstämman med Hille
församling i skolhuset vid kyrkan
den 28 okt 1884

§ 4

För de som gjort förslag beslut stämman att ingi-
till Kongl. Poststyrelsen med anmärkan om, att gång-
posten mellan Gävle och Hille måtte flyttas till
Strömsbro och Hille och att då genom en sådan
flyttning, gångposten finge ungefär värdet då
hänj då att tillnyttas som förut den måtte
få gå tre gånger i veckan i stället för två, helt
många förutskade värdet genom en sådan an-
ordning ej borde kunna upprättas; och ville stäm-
man, som värdeliga dagar för gångposten förelä:
Tisdagar, Torsdagar och Fredagar.
Uppdrag beordrades undertecknad att så skynd-
samt som möjligt ingi till Kongl. Poststyrelsen
med begäran om afseende.

Som afvar
Aug Lundeberg jr

Rätteligen transsummerat beetygas
Aug Lundeberg jr
Komm. Stäm. Ordfr.

~~Nr 2657~~
KONGL. MAJ:TS **Nr 7050**
BEFALLNINGSHAFVANDE
1
GÖFLEBORGS LÄN.

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Inkom den 25 SEP 1884.

Till Kongl. General Poststyrelsen.

1884 den 26 sept anm. i Högst. och exp.

Cito! Skrifv. till postst. i Gofle och jernsp. i Centralst. Som väntas fr. svar.
Kongl. Allmänna utredning.
Skt Strömsbro - Hille söbjördes

Till svar på Kongl. Styrelsens skrifvelse den
sinneverantv. minad angående ifrågasatt för-
ändring af lantbrevbäringen i linien Gofle -
Aarby - Hille kyrkohög, för Kongl. Maj:ts Be-
fallningshafvande meddela att denna efter an-
ordnandet af poststation vid Strömsbro vil äro
kan utan afsevärd olägenhet helt och hållet
indragas, men i så fall i begränsad till delvis
brevbäring i linien Strömsbro - Hille kyrkohög
mellan hvilka närmast liggande platser afståndet
utgör 0,35 mil. Gofle stätt i Landskansliet
den 20 September 1884.

Ch. W. Johansson
Ch. W. Johansson

Nr 1102.

Lantbrevbärare Heron hade fått teckna bevis om sin uppsägning med årets slut på grund av den förestående omorganisationen men trodde sig säker om att bli antagen på den förändrade linjen. Han hade troligen inte räknat med att bli underbjuden vid ett anbuds-förfarande och begärde kr 1:50 i ersättning för varje fullgjord tur fram och åter. Lika mycket begärde hans konkurrent, orgeltram-paren Hans Blomqvist i Hilleby. Däremot erbjöd sig L E Andersson i Fors att göra jobbet för en krona per dubbel tur, medan den fjärde sökanden, förre fabriksarbetaren Anders Kjellin bara begärde 80 öre för samma sak.

Postinspektören sände ett förslagskontrakt med Kjellin till poststyrelsen, som godkände detta. Med 1885 års ingång utgick sålunda lantbrevbäringen till Hille från Strömsbro, men alltjämt med bara två turer i veckan, nämligen onsdagar och lördagar.

I postens historia finner man otaliga exempel på hur kampen om brödfödan kunde leda till att grovarbete utfördes åt postverket mot ersättningar som var otroligt låga. I boken "Kommunikation i Allbo" har jag t ex visat hur det kunde förekomma postföring med så låg ersättning som 25 öre milen i slutet av 1800-talet.

I anslutning till lantbrevbäringen mellan Strömsbro och Hille finner jag anledning att kort beröra den fortsatta utvecklingen i Hille. Postnamnet Hille skulle inte återkomma, men däremot öppnades en förenad post- och järnvägsstation med namnet **Hillebyn** den 1 februari 1930, fyra år efter att Ostkustbanans stationshus byggdes. Sedan kyrkoherde Bengt Wallman i ett brev till poststyrelsen den 13 januari 1949 påpekat att namnet var felkonstruerat, beslöt poststyrelsen efter kontrakt med bl a järnvägsstyrelsen, telegrafstyrelsen och ortnamnskommissionen att ändra namnet till **Hilleby** den 1 juli 1949. Poststationen fick namnet ändrat ännu en gång, den 1 oktober 1969, då till **Gävle 12** med centralisering av postutdelningen till huvudpostkontoret i Gävle och ibruktagandet av brevbarabilen "Tjorven". Fortsatt rationalisering ledde emellertid till att även postkontoret Gävle 12 (termen var postkontor sedan 1986) blev indraget den 3 juli 1992.

1884-10-10--1959-02-28

Abyggeby

På vår tänkta färd passerar vi efter Strömsbro hållplatsen i Forsby, som inte har haft något samröre med postverksamheten. Nästa stationshåll är Åbyggeby.

I ett brev till poststyrelsen den 20 september 1884 skrev ingenjör Sixten Wikander "å Upsala-Margrethill Jernvägs Aktie-Bolags vägnar" till poststyrelsen att "arvodet till de föreslagna poststationerna Strömsbro, Åbyggeby, Oslättfors bör enligt vår kunskap om stationernas storlek bliva, för Åbyggeby minst lika med arvodet för Oslättfors; arvodets storlek enligt Edert förslag 240 och 180 kr är alldeles för lågt beräknat, men torde dock säkrast kunna bestämmas någon tid efter stationernas öppnande".

Man kom före tågstarten överens om att arvodet i Åbyggeby skulle sättas till 240 kr för själva postsysslan. Med detta belopp fick stationsinspektör Erik Bernhard Johansson nöja sig enligt beslut den 3 oktober 1884. Han följdes i november 1898 av stations-skrivaren Jöns Jönsson Buhre, som i april 1899 avlöstes av Anders Wilhelm Bergström. Denne fick uppleva att årsarvodet efter 1903 års allmänna reglering höjdes från 240 till 360 kr. Efter hans avgång med augusti månads utgång 1915 blev efter en tids vikariat stationsförmannen Lars Viktor Berglund ansvarig för posten i Åbyggeby.

Andra tog vid efter honom men poststationen visade sig efter hand olönsam och kunde ersättas med lantbrevbäring med mars månads ingång 1959.

1884-05-01--1967-04-29

Oslättfors

Ännu en hållplats utan postverksamhet, Brännsågen, passeras innan vi på vår tänkta resa kommer till stationen i Oslättfors. Där fanns vid tågstarten den 15 oktober 1884 redan en lantpoststation. Den hade tillkommit just på grund av järnvägsbygget och blev en av de få poststationer som från början avsetts vara ambulanta. Därmed avsågs, att de kunde flyttas vidare allt efter som järnvägsbyggandet fortskred och koncentrerade grupper av järnvägsarbetare hade behov av att kunna uträtta sina postärenden bekvämt. De ansågs kanske i första hand böra kunna anlita postsparbanken, som inrättades med 1884 års ingång.

Det var just tanken på postsparbankens lättillgänglighet som låg bakom en skrivelse från poststyrelsen till regeringen i februari 1884. Man föreslog att poststationer skulle få inrättas på orter i områden, där järnvägsanläggningar pågick, om det inte fanns någon fast postanstalt inom rimligt avstånd. Avsikten var att sådana poststationer skulle flyttas från plats till plats efter hand som järnvägsanläggningen fortskred.

Regeringen beslöt vid sammanträde i Charlottenberg den 3 mars 1884 bemyndiga poststyrelsen att inrätta flyttbara poststationer och att postföring skulle få anordnas mellan lämpligt belägna postanstalter och de nya poststationerna. Vissa inskränkningar gällde för poststationernas befogenheter.

Den 1 maj 1884 öppnades de båda första flyttbara poststationerna, den ena i Aplared med gångpost från Borås två turer i veckan och den andra i Oslättfors med vardaglig gångpost från Gävle. Den sistnämnda visade sig inte förbli tillfällig och flyttningen inskränktes till att lantpoststationen flyttade in i stationshuset vid tågstarten. Däremot avvecklades poststationen i Aplared med november månads utgång 1884.

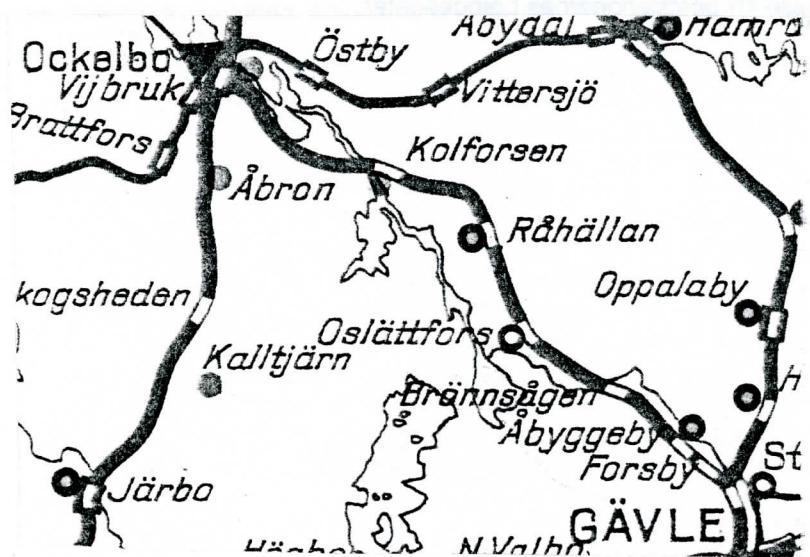
Bakom önskemålen att få poststationer inrättade i Aplared och Oslättfors låg ingenjörfirman Wessel & Posse i Stockholm. En av dess ingenjörer, löjtnanten F O Bothén, blev poststationsföreståndare i Oslättfors under en kort tid. Arvodet för bestyret med posten blev där 25 kronor per månad. Enligt firmans preliminära beräkningar skulle poststationen i Oslättfors behövas till och med september 1884, något som grundade sig på att man beräknade kunna öppna järnvägen för allmän trafik den 1 oktober.

För befordran av posten mellan Gävle och den flyttbara lanipoststationen i Oslättfors fanns ett kontrakt mellan Wessel & Posse och postverket. Detta blev uppsagt för tillämpning från den 21 september. Postmästaren i Gävle fick förhandla med Wessel & Posse om förlängning av transportavtalet och fick det svar som återges på vidstående sida. Med tågstarten den 15 oktober var dessa banala problem ur bilden.

Enligt överenskommelse mellan järnvägsbolaget och poststyrelsen den 11 september 1884 antogs stationsföreståndaren Lars Magnus Hellström till poststationsföreståndare från den 15 oktober 1884 med 240 kronor i årsarvode för själva postsysslan. Omsättningen var ringa, något som bidrog till att arvodet sänktes till 180 kr och som tillämpades för Hellströms efterträdare i mars 1901 Johan Albert Andersson Bergman.

Förhållandena ändrades och efter 1902 års reglering höjdes årsarvodet till 240 kr och ett år senare till 300 kr. Andersson Bergman dog i september 1912 och stationsförman Lars Gustaf Lindh tog över ansvaret efter en kortare vakans. Han förflyttades till Knyppplan den 14 oktober 1916. Under den nu uppkomna vakansen svarade stationskarlen A Skytt för rulljangsen, tills Johan Emanuel Lindström kunde ta över den 20 november 1916. Årsarvodet var även efter 1914 års allmänna reglering 300 kronor.

Andra tog vid för betjäning av både post och järnväg i Oslättfors, men med april månads utgång 1967 var sagan all för postens del. Poststationen ersattes med lantbrevbäring.



Till svar å den oss förevisade skrifvelsen från Kgl. Generalpoststyrelsen till Postmästaren i Gefle, få vi meddela följande.

Vi äro villige att, ehuru det förorsakar oss både kostnad och besvär, tillmötesgå Kgl. Generalpoststyrelsens önskan att äfven sedan kontraktstiden den 21^{ste} d. s. är tilländeligen, fortskaffa posten mellan Oslättfors och Gefle två gå i veckan mot samma afgift som är gällande under kontraktstiden.

Detta åtagande kunna vi dock g. iklöda oss för längre tid än t. o. m. den 30^{de} September andenstund vi efter en sannolikhet kunna att den 1^{ste} Oktober iförledda banan till dess Styrelse för öppnande för allmän trafik.

Gefle den 1^{ste} September 1884.

WESSEL & POSSE.

Johan Andersson

1886-01-01--1960-10-31

Råhällan

Som framgår av texten på sid 8 av inledningsavsnittet planerades inte för någon poststation vid järnvägsstationerna i Råhällan eller Kolforsen. Det skulle emellertid fort nog visa sig, att det fanns behov av postservice på bägge platserna. Efter överenskommelse med järnvägsbolaget öppnades sålunda en poststation i Råhällans stationshus med 1886 års ingång.

Stationsmästaren Karl Johan Johansson blev enligt ett beslut den 13 oktober 1885 ansvarig för postservice med 240 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete. Han efterträddes den 1 april 1901 av Johan Petter Berlin, som efter 1902 års reglering av arvodena fick finna sig i sänkning av postarvodet till 180 kr. Möjligen var det en felberäkning, för redan nästa år blev det åter 240 kr för att efter 1906 års reglering nå upp till 420 kr. Postkunderna var dock instabila och efter 1914 års reglering hade Berling anledning att åter känna sig besviken.

Sparsamhets- och rationaliseringskrav efter andra världskriget, när lantbrevbäringsnätet byggdes ut effektivt bidrog till att poststationen kunde dras in med november månads ingång 1960.

1887-01-01--1921-12-31

Kolforsen

Något längre än i Råhällan fick den fåtaliga befolkningen i trakten av Kolforsen vänta på att få en egen poststation. Den öppnades emellertid med 1887 års ingång i stationshuset med stationsmästaren Per Adolf Hellström som ansvarig. Enligt beslut den 28 oktober 1886 skulle hans årsarvode för postsysslan uppgå till 120 kr. Stagnation präglade poströrelsen och högre arvode än så nådde han aldrig.

I juli 1921 fick poststyrelsen för behandling ett förslag om poststationens indragning (diarienummer 1 b 923/1921). Detta förslag kom att förverkligas med 1921 års utgång under en tidsperiod då trots höga omkostnader förvånansvärt få poststationer blev indragna.

1863-02-01--

Namn Uggelbo t o m 1876-10-31

Ockelbo

Vi har nu kommit till sista stationen på den lilla järnvägen från Gävle. I Ockelbo järnvägsstation öppnades en poststation i samband med att norra stambanan öppnades för allmän trafik på delsträckan Storvik-Ockelbo den 1 november 1876. Ansvaret för posten hamnade då på stationsinspektör G Hugo Westerdahl. Innan poststationen byttes ut mot ett förvaltningspostkontor hann ansvaret för postservicen överföras på stationsskrivaren C Lindström den 1 maj 1898.

Jag finner anledning att beröra poststationens bakgrund även som lantpoststation. En poststation öppnades med namnet Uggelbo kom till så lång tid före kronobrevbäringsreformen att den kan ha sitt speciella intresse, särskilt som poststationerna inte fick några egna datumstämplar förrän i slutet av 1868.

Sekreterare Löfgren vid poststyrelsens "avdelning för tabellverket och skjutsärenden" (som poststyrelsens blivande trafikavdelning kallades en tid) skrev den 28 februari 1862 ett "vördsamt utlåtande" i anslutning till att länsstyrelsen i Gävleborgs län hade avgett ett yttrande den 5 januari 1861. Detta yttrande hade i och för sig manats fram av poststyrelsen för att påskynda en kartläggning av behovet av poststationer på landsbygden av det slag som regeringen bemyndigat poststyrelsen att inrätta genom ett beslut den 5 mars 1860.

Länsstyrelsen hade bland annat anfört "*att Årsunda och Uggelbo socknar av Gästrikland såtillvida befinnas vanlottade, att någon post genom samma socknar ej framgår utan avhämta Årsunda korrespondenter sina brev vid Främligshem, 1 3/4 mil, och Uggelbo sockens sina från det på 2 mils avstånd belägna Wifors bruk*".

Sekreterare Löfgren skrev att avståndet från Uggelbo församlings kyrka "*till postlinjen Gävle - Söderhamn visserligen ej är större än 2 mil; men då någon annan post icke genomlöper ifrågavarande ort, därifrån väglängden är till Gävle 5 1/2 och till Söderhamn nära 8 mil samt till postanstalterna Bollnäs, Mora, Gagnef och Falun än längre, samt det icke bör förbises att invid denna sockenkyrka hava sitt läge tvenne stångjärnsbruk och en masugn utom de övriga dylika anläggningar som i trakten förefinnes, tvekar avdelningen ej uttrycka den åsikt, att orten äger grundade anspråk på att få sin sannolikt ej obetydande korrespondens såmedelst underlättad, att*

någon postinrättning därstädes åvägabringas; och hemställer avdelningen därför, om ej Kungl. Styrelsen skulle finna skäligt besluta om öppnandet av en poststation utav det nya slaget vid Uggelbo kyrka i Gästrikland samt för sådant ändamål hos Kungl. Maj:t anhålla om nådigt bemyndigande att få inrätta post 2 gånger i veckan fram och åter mellan Uggelbo och Wij posthemman eller Bergs gästgivaregård i Hamrånge socken, för att däremellan och Gävle fortgå förenad med Stockholm-Haparanda-posten. Den för postverket härigenom uppkommande kostnad, uppgående i postföringsutgift till omkring 375 rdr rmt, jämte poststationsföreståndarens arvode, torde kunna anses bliva till större delen betäckt genom det porto, som i följd av poststationens tillkomst bör i postkassan inflyta".

Vid poststyrelsens behandling av Löfgrens utlåtande, troligen med denne själv som föredragande, beslöts att poststationen i Uggelbo skulle inrättas den 1 februari 1863, sedan väl regeringen medgett att en ny postgång fick inrättas mellan Gävle och Söderhamn. Samtidigt medgav regeringen några andra postgångar samt nya poststationer i Älvdalen, i Salbohed, i Sund och i Jämshög (diarienummer Klb 1862:1945).

När beslutet om en poststation i Uggelbo blev känt, anmälde sig musikdirektören och skolläraren Johan Fredrik Lagergren som sökande till befattningen. Han fick goda vitsord och antogs. Under hans korta tid som poststationsföreståndare avgjordes ett ärende som kan ha visst intresse för ortstämpelsamlare filatelister.

Lagergren hade via postinspektionen i Gävle hemställt om att poststationen i Uggelbo skulle förses med makuleringsstämpel, "helst makuleringen med bläck av frimärkena å alla de brev, som från poststation ingår till det kontor, varunder stationen lyder, dels krävde mycken tid, dels även ofta ledde till att breven nedsuddades". Poststyrelsen svarade emellertid den 17 september 1863 att man

"så mycket mindre f n funnit någon sådan apparat vara för poststationen erforderlig, som ingalunda, enligt stationens förmenande, vilket även Postinspektionen synes biträda, böra genom poststationen makuleras frimärkena å sådana, förut nämnda brev, som expedieras till den postanstalt, varunder stationen lyder, utan gäller det i stationsföreståndarens skrivelse åberopade stadgandet i cirkulär nr 70 av den 27 november 1862 angående en del frimärkens överkorsande med bläck, enligt ordalydelsen ensamt sådana brev, som växlas direkt mellan två poststationer.

Å alla övriga, från en poststation inkomna brev skola jämlikt föreskriften i instruktionen för poststationsföreståndare av den 4 oktober 1860, § 11 mom 2, frimärkena makuleras först å det postkontor eller den postexpedition, med vilken stationen direkt utväxlar postförsändelser".

Lagergren fick redan samma år han tillträtt lämna över sin befattning till stationsmästaren August Wählberg. När denne begärde sitt entledigande fr o m den 15 augusti 1874, återtog Johan Fredrik Lagergren befattningen, blott för att uppleva poststationens indragning med oktober månads utgång 1876. Hans årsarvode på 300 kr hade genom poststyrelsens beslut den 24 mars 1876 hunnit höjas till 500 kronor men det kunde han inte få full glädje av.

Den 1 november 1876 öppnades i stället, som nämnts tidigare, vid den fortsatt utbyggda norra stambanan en förenad post- och järnvägsstation med namnet Ockelbo. Stationsinspektoren G Hugo Westerdahls efterträdare som postansvarig, stationsskrivaren C Lindström, fick inte svinga postens datumstämpel så länge. Ett kungligt brev hade medgett poststyrelsen att byta ut poststationen mot ett förvaltningspostkontor den 1 oktober 1898. Därmed hade det lokala samarbetet mellan post och järnväg upphört i vad gäller ansiktet ut mot kunderna. Såsom postmästare vid en järnvägs-knutpunkt fick postmästare Carl Anders Alfred Ljungberg (1898-1902) och hans efterträdare ändå anledning att ägna en del av arbetstiden åt kontakter med järnvägspersonal.

Karaktären av förvaltningspostkontor varade i Ockelbo från och med november 1876 till och med september 1952. Därefter blev det degradering till postexpedition utan underlydande poststationer eller lantbrevbäringslinjer. Med ny terminologi finns det åter ett postkontor i Ockelbo, där chefen ansvarar för service till drygt 3200 hushåll inklusive dem med postadress Åmotsbruk, Lingbo och Jädraås.