

191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg
 192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen
 197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå
 206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg
 216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel
 217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel
 219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro
 223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika
 224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg
 226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg
 233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klintehamn-Habblingbo
 236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås
 249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg
 254. Om posten vid Lelångenbanan
 280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö
 281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg
 282. Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping
 283. Något om posten vid Östra stambanan
 284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby
 285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby
 286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg
 287. Något om posten vid järnvägen Köping - Uttersberg - Riddarhyttan
 288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)
 289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Åtvidaberg-Västervik
 290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gävle järnväg
 291. Något om posten vid Falkenbergs järnväg
 292. Något om posten utmed Varberg-Åtrans järnväg
 293. Något om posten vid Kinnared-Fegens och Fegen-Åtrans järnvägar
 294. Något om posten utmed Runhällen-Enköpings järnväg
 295. Något om posten utmed Härnösand-Sollefteå järnväg
 296. Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg
 297. Något om posten utmed Upsala-Lenna järnväg och Lenna-Norttelje järnväg
 298. Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo och Södra Roslags kustbana
 299. Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg och Faringe-Gimo

Skrifterna kan rekvireras från

Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ. Tel 0470-19354

Erik Lindgren

Något om posten utmed Dala-Ockelbo Norrunds Järnväg

Innehåll

| | sid |
|------------|-----|
| Förord | 1 |
| Inledning | 3 |
| Norrundet | 12 |
| Hamråde | 13 |
| Ockelbo | 14 |
| Brattfors | 17 |
| Jädraås | 17 |
| Svarnäs | 19 |
| Vintjärn | 20 |
| Linghed | 22 |
| Enviken | 23 |
| Övertänger | 24 |

Förord

Den järnväg som jag berör i förhållande till posten med denna skrift har för sin tillkomst mer eller mindre varit beroende av fem bandelar, för vilka koncession erhållits vid olika tidpunkter mellan 1874 och 1896. De bildade tillsammans Dala-Ockelbo järnväg genom fusion på den näst sista dagen av 1800-talet. Som en separat järnväg fanns då med allmän godstrafik sedan oktober 1895 också bandelen Ockelbo-Norrsundet, som utgör den nordöstliga slutsträckan.

En mindre del av den smalspåriga järnvägen, sträckan mellan Jädraås och Svartbäckens nedre, har sparats som museijärnväg efter nedläggning av trafiken i oktober 1970 av sträckan mellan Jädraås och Norrsundet. På sträckan väster om Jädraås hade trafiken lagts ned tidigare i flera etapper. Detta gällde t ex en del av den nuvarande museibanan efter att persontrafiken på den 19 km långa sträckan mellan Lilla Björnmossen och Jädraås hade blivit nedlagd den 1 september 1959.

Järnvägens östligaste del skulle komma att skäras av den sk Ostkustbanan genom att en del av denna, Gävle-Ljusne, öppnades för allmän trafik den 1 november 1926. Dessförinnan hade den litet längre in i landet skurits av norra stambanan i Ockelbo, där den också fick förbindelse med Gävle genom Gävle-Ockelbo järnväg.

Det är sålunda ett förhållandevis komplicerat nät som berörs i denna skrift, men det är inte meningen att den lilla järnvägen mellan inlandet och Östersjön skall bli föremål för någon annan betraktelse, 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 skall vara av intresse för läsarna.

Jag försöker 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. I något fall har jag också velat beröra andra postanordningar i järnvägens närhet före dess tillkomst.

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. Några sådana fall är dock inte aktuella i denna skrift. Däremot har frågan om poststationernas namn vållat vissa komplikationer.

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 litet, 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 fick norra stambanan också förbindelse med Gävle, eftersom den äldsta järnvägen från Gävle hade öppnats för allmän trafik på sträckan Kungsgården-Storvik redan den 7 juni 1858. När den direkta järnvägen från Gävle byggdes till Ockelbo, hade Dala-banan varit färdig ända 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 "vår" järnväg byggdes, utan fast mera för att tillgodose behovet av tågtrafik österut från inlandet, i första hand för näringslivet.

De olika järnvägsdelar som efter hand skulle knytas samman till en helhet, byggdes av olika företag, och var ursprungligen avsedda för godstrafik, men postbefordran kom inte in i bilden förrän det fanns tillstånd för allmän trafik på hela banan i november 1897.

Sålunda öppnades sträckan mellan Vintjärn och Lilla Björnmossen för enskild godstrafik i oktober 1876 och för allmän godstrafik i juni 1877 och den nuvarande museisträckan Tallås-Jädraås för enskild godstrafik i oktober 1881. Den kilometerlånga sträckan mellan Åbydal och Hamrångefjärden kom till först i samband med att Ostkustbanan öppnades för allmän trafik den 1 november 1926 på dess delsträcka mellan Gävle och Ljusne.

Det är sålunda en lång tidsperiod som berörs för järnvägsepoken i området men något kortare i vad gäller postens verksamhet. Denna föregicks av åtskillig korrespondens mellan postverket och en huvudintressent, Kopparbergs och Hofors Sågverks-aktiebolag. Mer än tio år innan avtal träffades om postbefordran på järnvägen, fanns det ändå en överenskommelse om visst samarbete genom att en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Jädraås. Något om detta och orsaken härtill berättas i det särskilda avsnittet om Jädraås.

När järnvägen började närma sig sin fullbordan som en enhet, bekräftade Kopparbergs och Hofors Sågverks-Aktiebolag i ett svar den 14 oktober 1897 på förfrågan från postinspektionen, att poststationer skulle kunna öppnas i Linghed, Hamrånge och Norrsundet på de generella villkor som gällde enligt standardavtal med privata järnvägar. Denna bekräftelse återges nedan i förminskat faksimil.

Inh. Postinsp. N. D. 18. OKT. 97

KOPPARBERGS OCH HOFORS
SÅGVERKS-AKTIEBOLAG.

Telegrafadress:
NISSEB, Korsnäs.

Honors den 14 oktober 1897
Hörsnäs

Hon Postinspektorn F. W. Ringb.

Eder skrifvelse af d. 9 d. har nu kommit mig tillhanda och skall jag med anledning deraf ge i författning om det Bolags & Stations-föreståndaren vid Linghed, Hamrånge och Norrsundet att åta sig skötsel af posten på de i skrifvelsen omnämnda villkor.

Med största höfaktning
för Kopparbergs och Hofors Sägverks Aktiebolag.

Emst Nilsson

Förberedelserna för postens trafikomläggning hade pågått länge, när postinspektör Wilhelm Ljungh i ett brev till poststyrelsen den 26 oktober 1897 berättade att han samma dag hade *"erhållit under rättelse därom, att Dala-Ockelbo -Norrunds jernväg, omfattande linjen Linghed-Ockelbo-Norrundet med trafikstationerna Linghed, Vintjärn, Jädraås, Bratthors, Hamrånge och Norrsundet, den 1 instundande november öppnas för allmän trafik ävensom att emellan linjens ändpunkter skall därefter varje dag framföras ett bantåg i vardera riktningen"*.

Detta fick bli till följd att viss landsvägspostföring skulle ersättas med tågpostföring. Postinspektören hemställde därför om poststyrelsens beslut i enlighet med tidigare framförda förslag, att dra in *"nu underhållna postföringar med häst och åkdon tre dagar i veckan mellan Råhällan och Bergby poststationer samt två gånger i veckan mellan Ockelbo och Jädraås poststationer, ävensom nu underhållen lantbrevbäring två gånger i veckan mellan Svärdsjö och Svartnäs"*.

I stället för här berörd landsvägspostföring skulle enligt förslaget *"från instundande november månads början underhållas postföring förmedelst låst fack om en kubikmeters rymd, beledsagat av vaktbetjänt, med bantåg en gång om dagen i vardera riktningen emellan Linghed och Norrsundet"*.

Här kan man notera att någon postkupé inte planerades bli använd. Det var i stället fråga om *s k fack med bevakning*, en anordning som i posttidtabellerna senare brukade anges med förkortningen *fkmb*.

Postinspektören lämnade också synpunkter på vilka av järnvägsstationerna som skulle användas som poststationer för att täcka behovet av lokal service. Dessa sammanföll naturligtvis med de tre stationer som bolaget hade accepterat enligt det på föregående sida återgivna brevet men med tillägg av två där icke nämnda stationer, nämligen Bratthors och Vintjärn. Dessutom angav postinspektionen att poststationen i Jädraås skulle bibehållas.

För den sistnämnda poststationen fanns det redan en järnvägsman som föreståndare och för de nya poststationerna i Norrsundet, Hamrånge och Linghed utgick postinspektionen från poststyrelsens godkännande att anta järnvägsbefälen som poststationsföreståndare. Om de återstående skrev postinspektionen

"att - då trafikgöromålen vid Bratthors och Vintjärns stationer komma att besörjas av banvakter, vilka icke äro i tillfälle att åtaga sig poststations skötande, under det att betydande bruksrörelse å dessa platser påkallar poststationer därstädes, till föreståndare för

poststationerna vid Bratthors och Vintjärn antagas, med ett arvode för vardera av etthundraåttio kronor för år, skollärarna Lars Erik Berglund och Carl Wilhelm Söderling, med vilka om ifrågavarande bestyr upprättats de kontrakt som härjämte överlämnas för att Kungl. Styrelsens prövning och godkännande underställas".

Den föreslagna årsersättningen svarade mot vad som brukade betalas till föreståndarna för de näst minsta förenade post- och järnvägsstationerna. Enligt i december 1895 fastställda *"allmänna grunder"* skulle ersättningen vara 180 kr per år vid poststationer utan sidoposter, om frimärksåtgången per år låg mellan 300 och 500 kr. För poststationer med sidoposter räckte det med en frimärksförsäljning på mellan 200 och 300 kr för samma årsersättning. Med sidoposter menades att en lantbrevbärings- eller postföringslinje utgick från eller passerade poststationen. När den vid starten beräknade årsomsättningen skilde sig från beräkningen, blev arvoden justerade i efterhand.

Med rätt terminologi skulle poststationerna i Bratthors och Vintjärn kallas **lantpoststationer**, eftersom de inte kunde betjäna av järnvägspersonal, medan poststationerna i Norrsundet, Hamrånge och Linghed betecknades **järnvägsstationer**. För den i Hamrånge beräknades årsarvodet inledningsvis till 180 kr och för de två andra till 240 kr.

De landsvägspostlinjer som skulle dras in enligt texten i tredje stycket på sid 6 kunde inte helt ersättas med järnvägspostföring. Nya, eller snarare ändrade landsvägsposter måste sålunda till. För den skull begärde postinspektören i sitt brev

"att från instundande november månads början skall underhållas postföring dels, tills vidare, med åkande bud en gång om dagen mellan Hamrånge och Bergby poststationer, varemellan avståndet utgör ungefär fyra kilometer, och dels med gående bud två gånger i veckan å den cirka åtta kilometer långa sträckan mellan Svartnäs poststation och de vid här ifrågavarande järnväg belägna anhaltstationen vid Rysjön, där posten utväxlas med bantåget följaktigt postvaksbetjänt".

I den av poststyrelsen omgående godkända redovisningen ingick också att postlinjen mellan Falun och Enviken skulle läggas om på så sätt, att den tog vägen över poststationen i Linghed. Postföraren på den linjen, hemmansägaren Erik Hedström i Rönndalen, förband sig att utan ökad ersättning angöra poststationen i Linghed. För hans del innebar trafikomläggningen sålunda inte något avbräck till en början. För andra entreprenörer blev det däremot betydande ändringar, som framgår av det följande.

I postföringsentreprenörernas och lantbrevbärarnas kontrakt fanns det på den tiden klausuler som innebar att kontrakten kunde upphöra utan föregående uppsägning, om en järnvägsanläggning skulle kunna utnyttjas för postföringen helt eller delvis. Därför upphörde med utgången av oktober 1897 kontrakten

"med hemmansägaren Hans Fredrik Forsberg, Norrtjärn, om postföring tre gånger i veckan med häst och åkdon å linjen Råhällan-Bergby,

med torparen Anders Näslund under prästgården i Ockelbo om postföring två gånger i veckan med häst och åkdon mellan Ockelbo och Jädraås samt

med Nils Kristoffer Nilsson i Bätpers, Svartnäs, om lantbrevbäring två gånger i veckan mellan Svärdsjö och Svartnäs poststationer.

Andra hade förmånen att få teckna kontrakt med postverket för de kompletterande eller ersättande landsvägspostföringslinjerna, nämligen

"hemmansägaren Gottfrid Levin, Åbyn, Bergby i Hamrånge socken om postföring med häst och åkdon alla dagar fram och åter mellan Bergby och Hamrånge poststationer och

arbetaren Anders Olsson under Svartnäs bruk om postföring med gående bud två dagar i veckan fram och åter mellan Svartnäs poststation och Rysjöns anhaltstation".

I poststyrelsens cirkulär nr XXXII för 1897 redovisades förändringen på det sätt som framgår av nedan återgivna kopia, åtföljd av den tryckta tidtabell som återges på nästa sida.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 1 nästinstundande november öppnas poststation vid en hvar af de å järnvägslinien Linghed—Ockelbo—Norrundet befintliga trafikstationerna *Linghed*, *Vintjern*, *Brattfors*, *Hamrånge* och *Norrundet*, belägna de båda först nämnda inom Kopparbergs och de öfriga inom Gefleborgs län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 27 oktober 1897.

F. H. SCHLYTERN.

Albert Boström.

Utgivet den 29 oktober 1897.

Jernvägsposter:

115, II.

Linghed—Ockelbo—Norrundet.

(M. D.)

(Från den 1 november 1897.)

| Fkmp. Tåg 2. Sön- och helgd. | Fkmp. Tåg 4. Sökned. | | Denna spalt läses nedifrån och uppåt. | |
|---------------------------------------|----------------------------|------------------------|--|-----------------|
| 6,25 | 9,30 | <i>Linghed</i> | 7,33 | 8,34 |
| 7,14 | 10,24 | <i>Vintjern</i> | 6,39 | 7,50 |
| 7,41 | 10,55 | <i>Rysjön</i> *)..... | 6,8 | 7,14 |
| 9,1 | 1,7 | <i>Jädraås</i> | 5,2 | 5,30 |
| 9,31 | 1,52 | <i>Brattfors</i> | 4,19 | 4,30 |
| 9,48 | 2,15 | <i>Ockelbo</i> | 4,0 | 4,0 |
| | | | helgd. | Sökned. |
| Fkmp. Tåg 3. Sön- och helgd. | Fkmp. Tåg 4. Sökned. | | Sön- och Tåg 4. Fkmp. | Tåg 2. Fkmp. |
| 3,55 | 3,55 | <i>Ockelbo</i> | 7,17 | 7,17 |
| 5,0 | 5,0 | <i>Hamrånge</i> | 6,19 | 6,19 |
| 5,14 | 5,14 | <i>Norrundet</i> | 6,0 | 6,0 |
| | | | helgd. | Sökned. |
| | | | Sön- och Tåg 1. Fkmp. | Tåg 2. Fkmp. |

*) Mellan Rysjöns anhaltstation och *Svartnäs*' poststation verkställes postbefordran med gående bud två gånger i veckan, nämligen *O.* och *L.*, fram och åter. (Se stora tidtabellsamlingen n:r 605.)

Denna posttidtabell gavs ut i anslutning till att järnvägen började användas för posttrafik. Den kan jämföras med järnvägsbolagets handskrivna tidtabell på nästa sida. I posttidtabellen angavs med förminskad stil anhalten i Rysjön, för vilken tiduppgifter behövdes på grund av dit knuten postbefordran till och från den norr därom belägna lantpoststationen i Svartnäs. I kolumnerna inringade uppgifter avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 enligt modernt sätt att ange dem. Som syns, fanns det inte någon postkupé på sträckan, men posten åtföljdes av en postiljon, på den tiden med titeln "postvaktbetjänt", därav förkortningen "*Fkmp*" i kolumnhuvudena. Senare fick motsvarande postanordning förkortningen "*Fkmb*" (Fack med bevakning).

Den handskrivna tidtabell, som postinspektionen fick från järnvägsbolaget och som åtföljde framställningen till poststyrelsen, återges i förminskad skala på nästa sida.

1897-11-01--
 Namn Norrsundet 1 1969-05-01--1985-06-29
 därefter åter utan tilläggsiffra

Norrsundet

När tillstånd hade lämnats för all trafik på järnvägen i sin helhet för tillämpning från den 1 november 1897, öppnades denna dag tre järnvägspoststationer och två lantpoststationer utmed banan. I Norrsundet var det Anders Rudolf Sevon, som fick ansvara för både post- och järnvägsärenden från starten. För själva postsyslsan fick han inledningsvis ett årsarvode på 240 kr, vilket från 1901 års ingång höjdes till 360 kr och efter 1902 års allmänna reglering av arvodenas storlek till 420 kr.

Vid tågstarten lydde poststationen administrativt under postkontoret i Storvik. Den flyttades över till det nyinrättade förvaltningsområdet för Ockelbo, när poststationen där statushöjdes till ett postkontor den 1 november 1898.

Poststationens utveckling blev positiv, något som bl a framgår av att årsarvodet vid 1903 års allmänna reglering höjdes till 540 kr, vartill kom 360 kr i biträdesanslag. Det gick inte i längden att ha post och järnväg under en och samma persons ansvar. De båda syslorna skildes åt den 1 april 1914 och Norrsundet fick en s k lantpoststation. Fru Anna Maria Sevon blev dess föreståndare med 600 kr i årsarvode samt 420 kr i anslag till biträdes hjälp. I arvodet ingick skyldighet att fullgöra transporter mellan tågen och poststationen.

Från den 1 april 1948 blev Thea Ingeborg Sevon (född Karlsson) poststationsföreståndare. När poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1954, antogs hon till chef för denna med den säregna posttiteln "stationsmästare" och fick därmed tjänstemannastatus. Britta H Ringefors tog över efter henne 1967 och fick uppleva 1970-talets omvälvande förändringar. Med ny terminologi blev postexpeditionen ett postkontor, som alla fasta postanordningar med kundbetjäning kallas sedan 1986 års ingång. Drygt 1700 hushåll betjänas från postkontoret i Norrsundet.

1897-11-01-1899-09-30
 Namn Åbydal 1899-10-01--1926-10-31
 Namn Hamrångefjärden 1926-11-01--1960-04-30
 Namn Norrsundet 3 1960-05-01--1985-06-28
 Namn Hamrångefjärden 1985-07-01--1989-06-30

Hamrånge

Med 180 kr i årsarvode för själva postsyslsan antogs Axel Rosvall till föreståndare för den poststation som öppnades i Hamrånge järnvägsstation den 1 november 1897. Han fick byta ut datumstämpel och sigill den 1 oktober 1899, då poststationens namn ändrades till Åbydal.

Efter 1903 års reglering av arvoden till föreståndare för järnvägs-poststationer fick han 300 kr om året i ersättning för själva postarbetet, en summa som höjdes efter hand så att han efter 1924 års reglering kunde kvittera ut 420 kr jämte 240 kr i biträdesersättning.

Det lokala samarbetet mellan post och järnväg upphörde med april månads ingång 1917, varefter Åbydal blev en lantpoststation. Den drogs in den 31 oktober 1926 och följande dag öppnades i stället i Ostkustbanans närliggande station **Hamrångefjärden** en förenad poststation (diarienummer 1 B 1926:771). På berörd sträcka av Ostkustbanan öppnades samtidigt poststationer i Axmarby, Bergby, Trödje och Oppala.

Även om poststationen i Hamrångefjärdens järnvägsstation sålunda inte hörde till dem som lydde under Norrsundet-Lingheds järnväg bör här kort nämnas om dess fortsatta historia. Även denna skildes från järnvägen och vid lantpoststationen med oförändrat namn anställdes den 1 juli 1947 Signe Margareta Hedin som föreståndare. Centralisering och poststyrelsens strävan efter att minska antalet adressenheter medförde att poststationen fick namnet Norrsundet 3 från den 1 maj 1960. Det var en egendomlighet som hann bli ett kvarts sekel gammal. Den 1 juli 1985 rättade man till misstaget genom att återge postkontoret (som dess rätta term blev med 1986 års ingång) namnet Hamrångefjärden.

Dålig lönsamhet ledde till postkontorets indragning med juni månads utgång 1989.

Ockelbo

På vår tänkta färd mot inlandet från Norrsundet kommer vi efter stationen i Åbydal förbi hållplatserna Vittersjö och Östby, vilka inte förenades med poststationer. Nästa fullständiga järnvägsstation var den i Ockelbo. Där 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 så lång tid före kronobrevbäringsreformen, att den kan ha sitt speciella intresse, särskilt som poststationerna inte fick några egna datumstämplat 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 miles 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 åvägbringas; 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 som 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.

Genom att Ockelbo blev förvaltningspostkontor blev det åtskilliga förändringar av postområdena. Från Storviks dåvarande postområde överfördes sålunda den 1 oktober 1898 till Ockelbo nya postområde flera poststationer. Postmästare Ljungberg fick inledningsvis under sin förvaltning poststationerna i Bergby, Brattfors, Enviken, Jädraås, Katrinebergs kapell, Linghed, Norrsundet, Svabensverk, Svartnäs, Vintjärn, Åbydal och Åmots bruk samt lantbrevbäringslinjen Svabensverk-Bingsjö.

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.

1897-11-01--1925-06-30

Brattfors

Med mars månads utgång 1879 drogs den värmländska poststationen med namnet Brattfors in (Posthistorisk skrift nr 250). Namnet var sålunda "ledigt" för användning efter detta datum och kunde utan komplikationer tilläggas den poststation som med tågstarten öppnades i Brattfors strax söder om Ockelbo. Innan "vårt tåg" kommer dit har vi passerat hållplatsen vid Vij bruk, där något poststation inte öppnades.

Som vi har kunnat läsa på sid 7, var det inte möjligt för järnvägspersonalen att ha hand om postgöromålen i Brattfors. Det blev därför inte någon poststation förenad med järnvägen, utan en sk lantpoststation, som öppnades där den 1 november 1897. Med ett årsarvode på 180 kr antogs läraren Lars Erik Berglund som föreståndare. Detta höjdes med 1899 års ingång till 300 kr.

Det visade sig snart nog att poststationen i Brattfors var olönsam. Nedläggning av Brattfors bruk minskade postens omsättning och bidrog till poststationens indragning ett par år senare, med utgången av första halvåret 1925.

1885-08-01--1968-05-31

Jädraås

Det fanns redan en poststation i Jädraås, när järnvägen uppläts för allmän trafik. Man kan säga att den utgjorde inledningen för samarbetet mellan post och järnväg, men det var andra skäl som bidrog till att den bedömdes som behövlig. Strävan att civilstatens postgång skulle fungera bra visade sig ofta vara en starkt bidragande orsak till att poststationer blev inrättade länge efter det att postverket formellt hade tagit över ansvaret för kronobrevbäringen under loppet av åren 1874-1876.

Ett exempel är sålunda poststationen i Jädraås. Disponenten Joh Fr Krook i Ockelbo begärde i mars 1884 i ett brev till poststyrelsen, att en poststation skulle inrättas vid den ena slutpunkten av Vintjärn-Jädraås järnväg. I september samma år blev delsträckan Lilla Björnmossen-Jädraås upplåten för allmän godstrafik.

Disponent Krook önskade genom sitt brev till poststyrelsen också att kärpostföring skulle inrättas med två turer i veckan fram och åter mellan Jädraås och Ockelbo järnvägsstation.

Postinspektören avstyrkte framställningen på grund av att den skulle medföra en kostnadsökning för postverket på 600 kronor om året. Han tog emellertid hänsyn till svårigheten för den fjärdingsman som bodde i trakten av Jädraås att utväxla tjänsteförsändelser och bad att få undersökt om inte *"till underlättande ej mindre härav än ock för befordran av övriga försändelser till och från Jädraås, lantbrevbäring lämpligen kunde anordnas mellan Jädraås och Ockelbo"*.

Landskansliet i Gävle vitsordade behovet av en poststation i Jädraås, men var medvetet om att en sådan skulle medföra höga kostnader. Eftersom lantbrevbäring nöjaktigt skulle kunna tillfredsställa kronobetjäningens behov, ansåg landskansliet att sökandena borde få bifall till sin framställning endast om de *"i vederbörlig ordning tillförbinda sig att ansvara för den kostnad som genom en dylik anordning kan komma att tillskyndas Kungl. Postverket utöver den beräknade postuppbörden vid den ifrågasatta poststationen"*.

Det visade sig att de som skulle ha fördel av en poststation i Jädraås inte kände *"sig hugade lämna något enskilt bidrag"*. Bruksinspektorn Henrik Krook i Jädraås erbjöd sig att sköta göromålen vid en poststation i Jädraås mot ett årsarvode av 120 kronor, om poststyrelsen ändå *"skulle finna sig manad föranstalta om poststation försöksvis för ett år till att börja med"*.

Postföringsfrågan visade sig kunna bli löst på ett billigt sätt genom att torparen Anders Näslund under Ockelbo prästgård tecknade ett kontrakt om postföring två gånger i veckan mellan Ockelbo och Jädraås mot en ersättning av kr 3:50 per tur fram och åter. Detta i förening med fjärdingsmannens behov av en poststation var tillräckligt för poststyrelsens beslut att låta inrätta en poststation i Jädraås från den 1 augusti 1885.

Ny såsom t f föreståndare för poststationen i Jädraås blev från den 27 februari 1895 trafikchefen J A Westerlund, på ordinarie stat från den 1 juli 1895 med 180 kr i årsarvode. Detta höjdes till 360 kr 1908 och dessutom tillkom då en särskild biträdesersättning med 300 kr.

Då hade trafiken på järnvägen i sin helhet varit i gång drygt tio år. När postföringen började på järnvägen den 1 november 1897, behövdes inte längre postföringen på landsväg mellan Ockelbo och Jädraås. I kontraktet med Anders Näslund fanns en klausul som gjorde att det upphörde vid tågstarten.

Poststationen i Jädraås var bärkraftig nog att leva kvar till modern tid. Men den fyllde inte efterkrigstidens hårdnande krav på hushållsunderlag och ersattes med lantbrevbäring med juni månads ingång 1968. Fram till och med juni 1976 kompletterades lantbrevbäraren med ett postombud för utväxling av post med postexpeditionen i Ockelbo.

1876-01-01--1880-03-31
1887-04-01--1967-05-31

Svartnäs

På vår tänkta färd mot väster har vi efter Jädraås passerat anhalterna i Tallås, Svartbäcken och Stora Björnmossen innan vi överskrider gränsen till Kopparbergs län. Strax därefter passeras anhalten i Lilla Björnmossen innan vi kommer till anhalten i Rysjön. Varken där eller vid de nyss uppräknade anhalterna öppnades någon poststation, men från Rysjön utgick en postföringslinje till den norr därom liggande poststationen i Svartnäs, åt vilken jag finner anledning att lämna litet utrymme. Av tidtabellen på sid 9 framgår att ett gående bud befordrade post till och från Svartnäs från Rysjön två gånger i veckan.

Poststationen i Svartnäs fanns emellertid tidigare än någon del av järnvägen. Svartnäs bruk fick före poststationens tillkomst posten genom en postväska från Svärdsjö. Denna väska fick efter kronobrevbäringens formella upphörande 1874 användas även för befordran av kronopost enligt ett medgivande av brukets förvaltare.

Sedan detta medgivande återtagits, begärde kronofogden i ett brev till länsstyrelsen den 7 mars 1874 att en poststation skulle inrättas i Svartnäs och en postföringslinje med en tur i veckan mellan Svärdsjö och Svartnäs.

Detta gick poststyrelsen inte med på vid föredragning den 16 mars 1874. Efter nya försök medgav poststyrelsen att en poststation skulle få inrättas med 1876 års ingång. Bruksförvaltaren Janne Jansson blev föreståndare med 150 kr i årsarvode. Det var ingen lycklig lösning, då han ofta behövde vara ute på resor. Han begärde sitt entledigande från den 1 oktober och folkskolläraren P Wretblad antogs till föreståndare. Förhållandena ändrade sig och enligt poststyrelsens beslut den 11 november 1878 återtog Janne Jansson befattningen som poststationsföreståndare från 1879.

Nu var emellertid förberedelserna för lantbrevbäring i länet i full gång och snart nog "drabbades" även Svartnäs av denna förmån. Poststationen drogs sålunda in den 31 mars 1880. Det hjälpte inte att organisten och skolläraren J Thilander efter delfått beslut skrev den 26 november på församlingens och egna vägnar till poststyrelsen. Thilander erbjöd sig ändå att sköta poststationen för 100 kr om året, om den fick bibehållas.

Beslutet att byta ut poststationen mot lantbrevbäring bottnade i att Janne Jansson sagt upp sitt kontrakt med mars månads utgång 1880 på grund av nedläggning av bruket och hans samtidiga flyttning från Svartnäs.

Fem år och tre månader blev således existensperioden för poststationen i Svartnäs. Men den skulle komma igen. Sedan kyrkostämman med kapellförsamlingen den 31 december 1886 tagit upp frågan om en poststation lyckades man få den åter från den 1 april 1887. Kapellpredikanten Johan August Thunberg blev föreståndare med 50 kr i årsarvode, följd av vice komministern Anders Morell den 1 maj 1888. Vid 1904 års ingång tog änkefru Greta Stina Svensson över. Hon fick nöja sig med det årsarvode på 80 kr som betalats efter Morells tillträde.

Med så småningom bättre löneförhållanden fick poststationen i sin andra omgång bestå länge. Det blev tämligen täta skiften i "modern tid". Charlotta Westling följde fru Svensson under perioden 1916-1941, därefter fanns det kontrakt med Greta Vestberg (1941-1944), Gerd Johansson (1944-1950), Aina Karlsson (1950-1953), Per Sigurd Eriksson (1953-1960), Sigvard Eriksson (1960-1962), Sonja Granat (1962-1966) och Gullan Boström som den sista i raden av ordinarie föreståndare (1966-1967). Efter poststationens indragning med maj månads utgång 1967 fick hon fortsätta sin postala gärning i Gävle.

1897-11-01--1967-05-31

Vintjärn

Från Rysjön fortsätter vi ett litet stycke sydväst ut och kommer till Vintjärn. Där kunde, som framgår av sid 7, någon poststation inte öppnas i hållplatsen. I stället öppnades vid tågstarten den 1 november 1897 en lantpoststation med skolläraren Carl Wilhelm Söderling som föreståndare med 180 kr i årsarvode.

Enligt ett tillägg till kontraktet den 16 maj 1900 fick han 10 kr per månad extra för transporter mellan poststationen och vederbörande bantåg. Den 1 juli 1910 höjdes det fasta årsarvodet till 300 kr och från den 1 december 1915 till 420 kr.

Andra tog vid efter Söderling, Anna Maria Ingeborg Wallin (1941-1952), Edit Vik (1952-1963) och Nanna Vik (1964-1967). Poststationen drogs in samtidigt med den i Svartnäs med maj månads utgång 1967.

Afskrift

Frejdbetyg

All folkskoleläraren Carl Wilhelm Söderling i Wästarp Smedegården, född den 29 Juni år 1872 (sjubliktid) Anjuter medborgertligt förhållande, har inom Svenska kyrkan konfirmerats, begått H. Nathvaid och är därtill förklarad oförhindrad, bekyggar. Töby församling i Skaraborg län den 10 Juli 1897.

N. M. Stenholm

Kyrkohövden

Afskriften lika med originalen inlygga.

Er h. in. es. te. d. fr. J. Wahlström

F u n n e n

Vid ansökan till tjänsten som poststationsföreståndare i Vintjärn bifogade Carl Wilhelm Söderling detta frejdbetyg från sin hemförsamling i Västergötland.

Linghed

Posten i Linghed följde inte riktigt samma mönster som de övriga järnvägspoststationerna utmed linjen. Försök hade gjorts flera år tidigare att få en poststation i Linghed och efter ett sammanträde med Lingheds byamän i skolhuset den 26 mars 1893 skrev dess representanter Erks Olof Jansson och Jan Mats Erik Ersson ett brev till poststyrelsen den 4 april med argument för att *"få en poststation inrättad härstädes. Vi äro förvissade om att det finnes många poststationer med mycket mindre post, än vad här är och kan bli. Dessutom behöver ej postföraren göra någon omväg utan blott stanna på sin höjd 1/4 timme, vilket kan bliva en lagom vila för hästen emellan Svärdsjö och Envikens poststationer"*.

Av citatet framgår bl a att postföraren passerade Linghed. I stället för den lösväska som denne medförde önskade byamännen sålunda få fullständig service genom en poststation, men efter utredning av postinspektionen beslöt poststyrelsen att inte låta ärendet föranleda någon åtgärd.

Det blev i stället järnvägens tillkomst som medförde att en poststation öppnades den 1 november 1897 med järnvägens stationsföreståndare som ansvarig också för postgöromålen. Axel Carlsson blev den förste av dem. Hans årsarvode fastställdes till 240 kr. En källa uppger att Carl Sjöberg varit poststationsföreståndare, något som jag inte har kunnat få belägg för.

Redan den 1 april 1899 skildes emellertid post och järnväg åt. För den lantpoststation, som sålunda ersatte järnvägspoststationen, anställdes bokhållaren Carl Thorsell som föreståndare med 260 kr i årsarvode. I detta belopp ingick ersättning för hans skyldighet att ombesörja transporter mellan tågen och poststationen. Han efterträddes av Axel Waldemar Carlsson den 1 augusti 1900 med det fasta arvudet oförändrat men med ett biträdesanslag på 10 kr i månaden.

Den 1 juli 1904 blev det förening på nytt, nu med Emil Eriksson som ansvarig för både post och järnväg med 420 kr i årsarvode. Till detta kom ett biträdesanslag på 240 kr. I etapper höjdes ersättningen och utgjorde efter 1914 års allmänna reglering 540 kr i årsarvode, 360 kr i fast biträdesanslag och 180 kr i särskilt biträdesanslag. Poststationen skildes åter från järnvägen 1921, då Klara Tillkvist blev föreståndare. Hon efterträddes den 1 november 1931 av Kristina Evelina Sundqvist. Hennes make Martin Sundqvist fick uppleva att poststationen utan men för kunderna ersattes med lantbrevbäring från och med juni 1975.

Enviken

Med Linghed har vi nått den västra ändpunkten av Dala-Ockelbo-Norr Sundets järnväg. Jag finner emellertid anledning att också kort beröra ett par poststationer i anslutning till den landsvägspostlinje som förband Linghed med resten av inlandet. Efter hand som järnvägstrafiken upphörde blev landsvägarna den enda möjligheten för postbefordran till hela området. Den sista sträcka av järnvägen som dröjde sig kvar för posttrafik var den mellan Ockelbo och Vintjärn. Postbefordran där upphörde när persontrafiken mellan Norrsundet och Jädraås blev nedlagd den 1 december 1948.

I Enviken fanns det emellertid en ganska gammal poststation, ja så gammal att den dateras före kronobrevbäringsreformen. Den öppnades den 1 april 1870 samtidigt med poststationen i Svärdsjö. Svärdsjö socken var moderförsamling till Envikens kapellförsamling fram till 1864. Till föreståndare i Enviken antogs folkskolläraren Anders Magnus Rubenius. Efter hans död i september 1871 fick änkan Christina Wilhelmina Rubenius överta den. Enligt ett kontrakt den 23 april 1874 fick hon 240 kr i årsarvode.

Nämndemannen Olof Andersson efterträdde henne på grund av ett kontrakt som daterades den 20 maj 1878. Dennes son Olers Anders Olsson tog över den 1 april 1892 med oförändrat årsarvode, 240 kr. Det höjdes från den 1 oktober 1898 till 360 kr. Han höll ut i mer än 30 år och efterträddes enligt personkort i juli 1923 av dottern Anna Olsson. Hon var redan van vid arbetet såsom biträde åt fadern men fortsatte nu att sköta rulljangsen till 1953, den sista perioden som vikarierande stationsmästare. Detta var chefstiteln vid postexpeditioner.

Till status av postexpedition hade poststationen i Enviken höjts den 1 oktober 1951. Som ordinarie innehavare tillträdde Jan Anders Frisk 1955, följd av Rut Maria Högqvist 1960, då den blomstrande postexpeditionen fick nya lokaler. Runo Nilsson tog över 1971 och fick uppleva den genomgripande omorganisation som med ny terminologi kallade postexpeditionen för lokalpostkontor. Från 1986 blev benämningen blott postkontor och i det s k "projekt 92" har postkontoret lämnats ut på entreprenad med den kollektiva benämningen "Post-i-butik". Den benämningen är i detta fall litet oegentlig, för postkontoret återfinns i biblioteket.

1935-06-01--1968-04-30

Övertänger

Sent omsider skulle en poststation också öppnas i Övertänger, vars invånare hade fått hämta sin post i Enviken sedan denna poststation hade öppnats 1870. De fick dock en viss förbättring genom förmånen av lantbrevbäring omkring 1920.

På initiativ av bl a Kopparberg och Hofors Sågverk medgav poststyrelsen, att en poststation fick öppnas den 1 juni 1935 invid Tängers handel. Anders Löv blev utsedd till föreståndare, följd 1936 av Margit Löv. Efter hennes avgång 1944 utnämndes Jonas Olsson som föreståndare, men arbetet fullgjordes i verkligheten av Kerstin Olsson. Hon efterträddes 1958 av Alice Stak. Poststationen var föga lönsam i efterkrigstidens rationella tänkande och med maj månads ingång 1968 ersattes den med lantbrevbäring från Enviken.

Skrifter med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

21. Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg
22. Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg
23. Något om posten utmed Dala-Oc'kelbo-Norrundsunds järnväg
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad
43. Något om posten vid Inlandsbanan
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund
50. Posten vid Krösnabanan (Ålmeboda-Karlskrona)
52. Om posten vid Blekinge kustbana
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjärsjölagård
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala-Krylbo
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp
114. Posten vid järnvägen Limmared-Holsljunga
118. Om posten vid Västra Centralbanan
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Ålmhult
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinneulle järnväg
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund
172. Poststationer vid järnvägen Ålmhult-Sölvesborg
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn
187. Om posten vid Norbergs järnväg
188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg

Fortsätter på omslagets baksida