

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-Hablingbo
 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-Norrtejlje 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

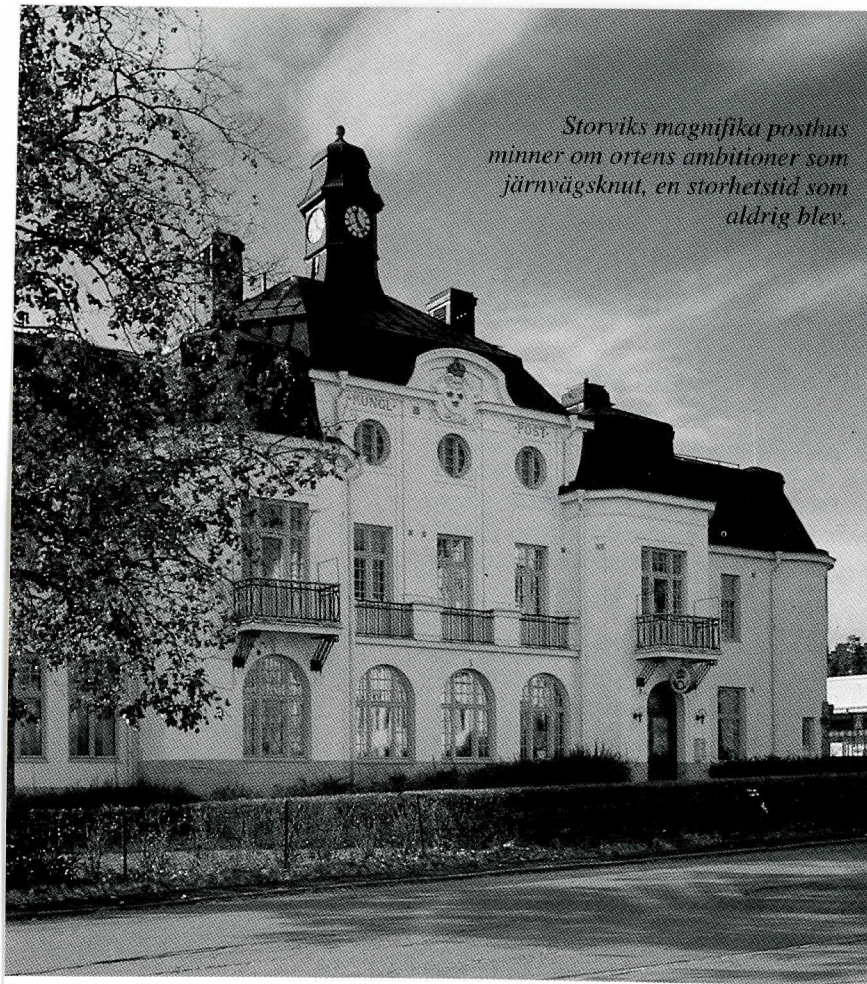
Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ. Tel 0470-19354

Erik Lindgren

Något om posten utmed Gävle - Dala Järnväg

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Torsåker	19
Inledning	5	Storvik	22
Bäck, Lund	14	Granstanda	23
Norra Valbo	14	Robertsholm	24
Forsbacka	15	Hofors	24
Jädran	17	Korsån	25
Sandviken	17	Born	25
Kungsgården	18	Ryggen	27
		Korsnäs	28



*Storviks magnifika posthus
minner om ortens ambitioner som
järnvägsknut, en storhetstid som
aldrig blev.*

Förord

Efter inledningsavsnittet försöker jag 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 några lantpoststationer i järnvägens närhet, vars historia jag försöker beröra sammanfattningsvis. I något fall har jag också velat beröra andra postanordningar än fasta poststationer i järnvägens närhet före dess tillkomst, såsom postföringar och lantbrevbäring.

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 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 "Järnvägs-data" (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 järnvägen från Gävle till Falun.

Som framgår bl a av en del av texten i inledningsavsnittet började postbefordran på Gävle-Dala järnväg utan att personal medföljde posten för bevakning eller sortering. Poststyrelsens notarie Johan Reinhold Öfwerström skrev t ex i sin utförliga rapport till poststyrelsen på sommaren 1859 att hans verksamhet som undersökare av möjligheterna att anlita tåg "skett under förutsättning att ambulans-expeditioner, åtföljande postbantåg, icke kunna inom Sverige ifrågakomma annorstädes än vid de allra största strykande postlinjer".

Redan på hösten samma år fattade poststyrelsen beslut om att inrätta en "ambulatorisk postexpedition" på västra stambanans då färdigbyggda sträcka mellan Göteborg och Töreboda, som framgår av det på motstående sida återgivna cirkuläret.

Öfwerströms uppfattning om att sådana "ambulans-expeditioner" bara skulle kunna komma i fråga "vid de allra största strykande postlinjer" visade sig vara en felbedömning. Det skulle efter hand visa sig, att postkupéer med sorterande personal inrättades till och med på riktigt små linjer, även smalspår som mellan Norrsundet och Linghed. Först under efterkrigstiden började antalet postkupéer minska påtagligt.

Samarbetet mellan post och järnväg i vad gäller befordran av postkupéer med sorterande personal ombord under tågens gång upphörde inte helt förrän med mars månads utgång 1996. På sid 4 återges en avbildning av det minnesbrev som Posten gav ut i anledning av postkupéernas definitiva avveckling.

Befordran av post med tåg fortsätter emellertid, om än i långt mindre omfattning än tidigare. Två akademiker, Sören Jansson och Lotte Lindqvist, har i boken "*Järnvägsposten - en kamp mot tiden*" på ett intressant sätt lyckats spegla arbetet och miljön i postkupéerna (Meddelanden från Postmuseum 39, ISBN 91-971567-3-6).

Erik Lindgren

C i r k u l ä r till samtliga Postförvaltare i Riket.

Kongl. General-Post-Styrelsen får, till samtliga Postförvaltares kännedom och esterrättelse, meddela:

att från den dag, som framdeles tillkännagifves, kommer hela året om att fortgå en ambulatorisk Postexpedition mellan Göteborg och Töreboda, hvilken Expedition uti en dertill inrättad postcoupé åtföljer ett jernbantåg dagligen mellan nämnde platser upp och ned;

att den uti sådan Postexpedition tjenstgörande Expeditören skall tillhöra, att, förutom de till befordran på jernvägen aflemnade poster från Göteborg, Töreboda och de öfriga Postkontor, som af jernbanan beröras, expediera de bref, som korrespondenter inlägga uti de vid jernbanstationerne befintlige samt de å postcoupéen anbragta breflådor;

att i dessa breflådor ej få inläggas andra än orekommenderade bref, hvilka, för att vinna befordran till adressorten, böra vara behörigen frankerade med frimärken, då de äro ställda till sådane utrikes orter, dit frankeringsfrihet ej eger rum, eller till inrikes ort, dit jernbantåget ej framgår;

att de Postkontor, som af jernbanan beröras, äro Göteborg, Alingsås, Falköping, Sköfde och Töreboda;

att tiderna för in- och utlemnande vid dessa Postkontor af bref, hvilka med jernvägsposterna befordras, skola genom anslag i Postkontorens förstugor tillkännagifvas;

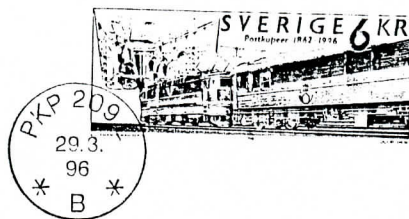
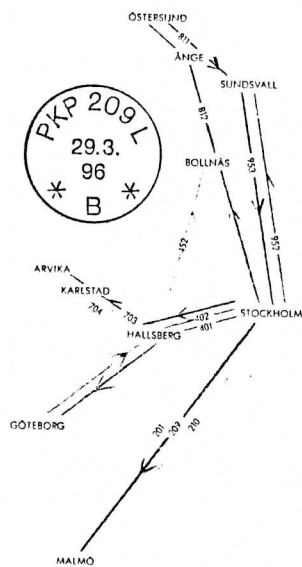
att passen för landsvägsposter, hvilka af jernvägen afbrytas, icke böra utställas längre än till det Postkontor, der landsvägs-posten upphör, hvilket Kontor mottager till vidare befordran de å passet kvarstående påsar; och

att alla Postkontor, som utställa brefpåsar och paketer via jernvägen till Sköfde, Falköping eller Alingsås, böra noga tillse, att dessa påsar och paketer icke innesluta sådane postförsändelser, hvilka skola på jernvägen vidare fortställas.

Stockholm den 21 November 1859.

O. W. STAEL VON HOLSTEIN.

FÖRSTADAGSBREV POSTKUPÉER 1862-1996



Erik Lindgren
 Bisblisvägen 4
 35245 Växjö

Den 29 mars 1996 var den dag då postkupéverksamheten upphörde i vårt land. På kuvertet anges sträckningen för de sista postkupéerna. Redan den 12 maj 1968 hade ett stort antal postkupéer blivit ersatta med landsvägspostföring efter sortering av motsvarande post på en fast postanstalt.

Inledning

I ett nio foliosidor långt brev till poststyrelsen den 11 augusti 1859 redovisade notarien Johan Reinhold Öfwerström de iakttagelser han hade gjort efter ett uppdrag den 18 juli att göra en "postvisitationsresa till Upsala, Gefle och Fahlun; hvarförutan, till vinnande af upplysningar i fråga om postbefordring på Gefle-Dala Jernvägen samt i följd deraf äldre posters förändring, jag besökt Hedemora, Thorsåker och jemväl på återvägen Gefle".

Han delade upp sin redovisning i tre avsnitt,

- 1) fråga om indragning av måndagssnällposten Stockholm-Uppsala-Gävle under sommaren,
- 2) fråga om postbefordring med ångbåt mellan Stockholm och Gävle samt
- 3) fråga om postbefordring på Gävle-Dala järnväg.

Åt detta tredje avsnitt ägnade han endast ett fåtal rader, som jag finner anledning att citera i sin helhet med moderniserad stavning:

"Vad därmed vidare kan sammanhänga, i avseende på äldre posters indragning eller förändring. Som jag från järnvägsdirektionen inväntar skriftligt yttrande uppå ett av mig i denna fråga framställt förslag, vilket yttrande skulle meddelas vid direktionens snart blivande sammanträde, anhåller jag vördsammast att, enär ämnets behandling av detta yttrande bliver huvudsakligen beroende, få i denna fråga med särskild berättelse till Kungl. Styrelsen inkomma".

Jag får således anledning att återkomma med vad ett senare dokument i ärendet kan berätta. Innan dess anser jag det lämpligt att göra en kort återblick på vad som bestämdes i rikets ledning angående de blivande statsbanorna. Den järnväg som jag berör i förhållande till posten med denna skrift, var visserligen inte någon statsbana, men den hör till de allra första i vårt land, för vilka postverket visade intresse. Det är inte meningen att järnvägen 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.

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 stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägs-tjänsteman på stället".

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

Jag har 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 fram till Falun sedan den 13 juli 1859, alltså omkring ett kvarts sekel.

Vi finner alltså att järnvägen mellan Gävle och Falun låg i tiden långt före norra stambanans södra del, medan däremot delsträckor av västra och södra stambanorna trafikerades tidigare. De mindre stumparna Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund var klara för trafik i december 1856. På dessa sträckor skickades tidigt post i brev-lådor, som följde med vissa tåg. Men man förnimmer vid läsning av akterna ett visst motstånd från Postens sida mot att använda järnvägarna i inledningskedet.

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

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

Frågan prövades flera gånger. Närmare ett beslut kom man, sedan notarien Johan Reinhold Öfwerström hade lämnat den kompletterande rapport, som han förespeglade i sitt på sid 3 citerade avsnitt i brevet till poststyrelsen. Den rapporten antecknades som inkommen dit den 6 september 1859.

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

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

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

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

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

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

att bestämmelser i nyssnämnda avseenden troligen kunna ingå i alla betinganden om järnvägspostföring, utan att sådant tillökar befordringskostnaden, åtminstone icke till den grad som postiljons medföljande skulle förorsaka".

Jag låter mina läsare slippa mera av de tunga citaten ur den långa promemorian och går över till några av Öfwerströms konkreta förslag. Dessa gick ut på att post skulle få befordras på järnvägen direkt mellan Gävle och Falun åtminstone två gånger i veckan fram och åter. Landsvägsposten mellan Gävle och Hedemora skulle bibehållas på sträckan mellan Storvik och Hedemora men sändas med tåg på första delsträckan. "De omkring denna närheten av järnbanan lagda landsväg boende korrespondenter få därigenom endast växelvis längre eller kortare väg att sända sina lösväskor och brev till närmaste järnvägsstation, än till de nu i sådant avseende gagnade punkter av landsvägen".

Här känner vi igen det problem som uppkom senare, när poststationer hade inrättats på landsbygden. De som bodde i närheten av järnvägssträckningen, fick finna sig i längre postväg, när lantpoststationen flyttades till järnvägsstationen. I övrigt gick Öfwerström i sin promemoria in i detalj på vissa förändringar som berörde de då befintliga postkontoren (postexpeditionerna) i Falun, Hedemora och Torsåker.

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

Ett sådant befordringssätt hade man, som Winroth påpekade, redan börjat tillämpa på södra stambanan mellan Malmö och Höör. Det hade dittills "visat sig ganska ändamålsenligt". Winroth gjorde senare (i juli 1860) själv en resa till Dalarna och besökte postkontoren i Gävle, Falun, Gagnef, Säter och Torsåker, bland annat för att planera för den ändring av postföringen på landsväg, som järnvägens tillkomst föranledde. Parentetiskt kan nämnas att vissa av dessa "postkontor" med den tidens terminologi kallades postexpeditioner (dvs ett slags lägre klassens postkontor).

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

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

En attitydförändring från poststyrelsens sida kan spåras till den tid, då den blivande generalpostdirektören Wilhelm Roos tillträtt den lediga sekreterarbefattningen i poststyrelsen och hunnit sätta sig in i problemen. Hans meriter var många, bland vilka kan nämnas att han i stor skala fullföljde 1860 års regeringsbemyndigande om poststationer, något som också gjorde det möjligt att inrätta poststationer i järnvägsstationer, där järnvägsfolket tilläts sköta postärenden.

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

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

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

I stället erbjöd sig Nils Ericsson att biträda med att få fram lämpliga poststationsföreståndare *"bland dem, vilka som bokhållare, restauratörer, kommissionärer eller för andra ändamål komma att bosätta sig, åtminstone invid de större järnvägsstationerna"*. Som vi ser av texten överst på sid 6, blev det så småningom en helt annan överenskommelse, så att säga stick i stäv med den uppfattning som Nils Ericsson företrädde.

Den där redovisade överenskommelsen bottnade i ett ursprungligt förslag från poststyrelsen till chefen för statens järnvägsbyggnader om att järnvägstjänstemän på orter, där det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition, skulle få antas till poststationsföreståndare med 200 riksdaler i årsarvode. Nils Ericsson var inte odelat med på den lösningen utan förklarade i ett brev till poststyrelsen den 14 november 1862, att stationsinspektorererna fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare, om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen, så att järnvägens arbete inte försumrades.

I samma brev föreslog han att stationsinspektorererna i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping skulle antas till poststationsföreståndare. I Hästveda och Osby öppnades förenade poststationer den 15 november 1862, två dagar innan Ericssons brev föredrogs i poststyrelsen. I Gnesta, Laxå och Floda öppnades förenade stationer med 1863 års ingång, men i Vårgårda hade utvecklingen föregåtts genom att en poststation öppnades där ett helt år tidigare med stationsinspektorn Fr Sundler som formellt ansvarig föreståndare (posthistorisk skriftserie 148).

För de privata järnvägarna löstes frågan om samarbete efter hand som de växte fram. På Gävle-Dala järnväg lät postverket befordra post redan från den 1 juli 1860, som framgår av det cirkulär, som återges på nästa sida. Inledningsvis anlätades järnvägen blott tre dagar i veckan. Detta rubbade postvanorna för berörda korrespondenter och påtalades genom insändare i pressen, varav en återges på sid 13.

Med början på sid 14 berättas något om de olika stationerna utmed Gävle-Dala järnväg i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Gävle till Falun. I något fall berörs även lantpoststationer i järnvägens närhet. Då jag väljer en geografisk följd i redovisningen, måste jag göra avsteg från kronologin. Detta kan i sin tur behöva medföra vissa upprepningar av händelser som baseras på tidigare överenskommelser eller beslut av poststyrelsen.

Cirkulär

till samtliga Postförvaltare i Riket.

Enligt hvad Kongl. General-Post-Styrelsen beslutat, kommer från och med den 1 nästkommande Juli post att befordras 3:ne gånger i veckan fram och åter å järnvägen emellan Gessle och Fahlun; hvarjemte den emellan Gessle och Hedemora 2:ne dagar i veckan gående post skall till afgångstiderna förändras samt en del af vägen färdas i förening med de postbantåg, som afgå Söndagar och Torsdagar från Gessle samt Tisdagar och Lördagar från Fahlun; och enär dessa bantåg i Gessle blifvit ställda i samband med den från Stockholm till norra orterna gående ordinarie post, så kunna de brefpaketer, hvilka, till Fahlun och Hedemora adresserade, med posterna söder- och vesterifrån, eller uti breflådor, till Stockholm ankomma Tisdagar och Fredagar, från och med den 29 dennes till adressorten vinna befordran, hvarförutan äfvenledes de till Fahlun och Hedemora ställda brefpaketer, hvilka äro med de norrifrån till Gessle ankommande poster följaktiga, skyndsammare än förr framkomma; hvilket Postförvaltaren till kännedom och esterrättelse meddelas. Stockholm den 21 Juni 1860.

O. W. STAEL VON HOLSTEIN.

Georg Ameen.

(Infänt.)

Den nya postkommunikationen emellan Gessle och Falun.

Sedan järnvägen emellan Gessle och Falun varit i gång just jemnt nog ett år, har general-poststyrelsen nu ändligen vidtagit åtgärder för ordinarie postföring på bejagde järnväg, från och med 1:sta siffl. Juli.

Med längtan har allmänheten mött denna förändring, hvilken ihärdighet bör intressera Dalarna, som derigenom får sin Stockholmspost med äfsjånande tidningar vida färdare än förut varit fallet; men när nu omföder poststyrelsens närmare bestämmelser i frågan blifvit kända, finner man så mycket planlöshet i det anbefallda sättet för den nya postbefordringen, att det icke annat kan än väcka misshörselighet.

Om vi framlägga det fastställda schemat för den nya postbefordringen, så göra reflektionerna sig jifflwa.

Posterna afgå nemligen ifrån Gessle på Falun med bantågen Dnsdags-, Thorsdags- och Söndagsmorgnar, hvarigenom de till Falun antomma samma dagar på middagen, och flera brefven derföre vara på Gessle postkontor inlemnade siffl. 7 föregående aftnar.

Ifrån Falun på Gessle åter afgår posten Tisdagar, Dnsdagar och Lördagar med middagsstågen, och böra brefven derföre vara postade före kl. 11 f. m. Dessa poster antomma samma dag på aftnen till Gessle, men för sent för att kunna förtän soljande morgon utdelas.

Häraf följer att posterna ständigt torja hwarandra, så att ett bref mellan Falun och Gessle eller tvärtom aldrig kan med omgående bejvaras, — än mer det binar icke ens femma adressaten tillhanda innan posten återvändt.

Posterna från Gessle äro väl beräknade för att så hastigt som möjligt medföra med södra posterna kommande bref och tidningar, och kunna ej afgå på andra än de anbefallda tiderna.

Deremet finnes ingenting, som hindrar, att posten från Falun afgår med bantågen Tisdags- och Lördagsmorgnar, och för detta ändamål till postkontoret i Falun inlemnas Måndags- och Fredagsaftnar, hvarigenom minnes, att bref på Gessle kunna med omgående post bejvaras, och den lösligheten att posterna torja hwarandra undvikes. För Falun är detta ingen elägenhet, ty då järnvägsposterna dit anlända Söndags- och Thorsdagsmiddagar, finnes ju tid nog för deras bejvarande till Måndags- och Fredagsaftnar.

Vi hafwa hittills ej vidrört Dnsdagsposten, emedan särskildt afseende wid den emellan Falun och öfre Dalarna.

Skulle postgången så förtättas efter det nu af poststyrelsen utfärdade program-

met i sin helhet, så skulle följden beräff blifwa, att hela den öfranom Falun ligande delen af provinzen Dalarna blefve i sin postkommunikation med Gessle (och öfriga världen för så vidt posten transiterar öfver Gessle) inskränkt till så godt som en postgång i veckan i stället att förut bestått två, ty blett den ena hinne då med så post tillbaka. Dalposten antommer nemligen till Falun Söndagsmorgnarne och skulle således ej kunna befordras till Gessle, efter poststyrelsens anordning, förtän Tisdags middag, då den samma af korrespondenterna i Gessle utsticås Dnsdagsmorgnar; men jem Dalposten, innan den till Dalarna återvänder från Falun, ej inväntar den Thorsdags middag från Gessle kommande posten, hvilken wöre den första derpå från Gessle, så kan Gessle ej sifflwa hwar förtän med den post, som i Gessle inlemnas Lördagsaftnar och antommer till Falun Söndagen, samt änklingen får medföra den från Falun då gående Dalposten.

På det sättet måtte 8 dagar fordras endast för att från Falun postkontor expediera och dit återföra hwar från Gessle på ett med Söndagens dalpost till Falun för Gessle kommet bref. En sådan tidsutdräkt för postbefordring emellan två städer, jem hafwa dagliga, och em jemmanen t. o. m. två gånger em dagen järnvägskommunikation, inem fyra timmar, är i janning icke berömvärd.

Äfven denna elägenhet är fullkomligt afhjelpat em, på sätt ofwan föreslaget är, Tisdags- och Lördagsposterna från Falun på Gessle sticås med böja dagars morgentåg.

Om annat stäl, som äfven talar för morgentågen, är, att postordningen på det sättet blir lättast bestående och regelbunden, då under vintern järnvägen brukar inskränka sig till endast morgentåg.

Beträffande litväl Dnsdagsposten från Falun, så bör den litväl, de årstider då wal finnes, gå med middagsstågen, om den skall kunna medföra den på morgonen till Falun femna Dalposten och så den samma in på de från Gessle em Dnsdagsnätterne gående norra och Thorsdagsmiddagar södra posterna.

På detta sätt behöfver ingen af de öfriga från Gessle och Falun gående posternas afgångstider ändras, endast Stockholms postkontor iakttaga, att till Gagnaf och Mera m. fl. med Måndagens westra post från Stockholm, expediera tidningar och dylikt, jem ej så gå med Måndagens snällpost öfver Upsala, Gessle, Tisdagens (fr. Stockholm) ordin. post öfver Gessle dagar ej för Dalarna ofwanom Falun, så länge ej Dalposten derifrån får andra afgångstider än jem nu är fallet.

Alla öfriga poster från Stockholm på Falun transiterar härefter bäst öfver Gessle. Om den post, som går emellan Gessle och Hedemora, är ingenting att säga, ty den är nu öberende af Gessle-Falunposten.

Deremet kunna wi ej undgå sästa upp-

märksamhet wid en annan omständighet, neml. bantågens breflådor. Dermed har hittills tillgått, jäsom med breflådor på ångbåtar, att neml. järnvägen fått uppbära af postverket halftva del porten, jem breflådan renerat, men med stödbighet för järnvägen, att till och från postkontoret befordra läderne.

Jernvägsstyrelsen har under denna sakers ordning wälwilligt litit breflåda medföra hwarje ordinarie tåg.

Nu läter postverket öfverenskommit med järnvägsbolaget om wif afgift till järnvägen för hwarje löda, som äfsöljer bantågen, derwid postverket på sig tagit ålligandet att befordra läderne emellan järnvägsstation och postkontoret, och nu har poststyrelsen beslutat sig för att löda breflåda gå endast med dagens ena tåg — och hwarjere? Sannolikt endast för att inbjepara några riksdaler em året i kostnad för lädernas transport emellan station och postkontoret.

När man tänker på hvilka ansträngningar och uppoffringar swenska folket f. n. underkastat sig för förbättrande af sina kommunikationer, så wöre det i janning mycket att beklaga, om någon enda af de fördelar, som derigenom kunde winnas, skulle gå förlorade.

Vi äro öfvertygade att, då staten fick åt sig menepostierad rätten att föra post, det otvifvelaktigt flöde ur den synpunkten, att endast statens öfvertagande af postbefordringen kunde garantera dennas ordning och bestånd, alldenstund i första tiden postverket sammelitt gif med förlust, jem det war billigt att staten siffl i mestigaste måtte minsta genom menepost.

Om poststyrelsen blett ur denna synpunkt wille betrakta menepost, så skulle den sinna, huru grundad anledning till misnöje wi hafwa em postgången på järnvägen blir sämre i samma stund den utslutande öfvertages af poststyrelsen den myndighet, jem är stöblig allmänheten bästa möjliga postbefordring) än då den bejordes af järnvägsbolaget, då den lemnade ingenting öfrigt att önska.

Namn Bäck 1863-05-01--1866-05-14
 Namn Lunds station (å GDJ) 1866-05-15--1875-09-15
 Namn Valbo 1875-09-16--1925-12-31
 Namn Norra Valbo 1926-01-01--1972-09-30
 Namn Valbo 3 1972-10-02--1976-09-30

Norra Valbo

Namnet Valbo gavs den 16 september 1875 åt den förenade post- och järnvägsstation som hade haft namnet **Lund å GDJ** eller **Lunds station** under tiden 15 maj 1866 - 15 september 1875. Den ursprungliga poststationen med namnet **Bäck** vid Gävle-Dala järnväg hade öppnats den 1 maj 1863, då järnvägen började användas även för annan postbefordran än direkt mellan Gävle och Falun.

Namnet Valbo behölls för stationen under drygt 50 år, d v s till och med 1925. Med 1926 års ingång öppnades vid järnvägen Gävle-Gysinge-Sala en förenad post- och järnvägsstation med namnet Södra Valbo och samtidigt ändrades namnet på poststationen i Valbo järnvägsstation vid Gävle-Dala järnväg till Norra Valbo.

Tillkomsten av en poststation med namnet **Bäck** på Gävle-Dala järnväg den 1 maj 1863 följde de principer som återfinns i den generella överenskommelse som började tillämpas den 16 februari 1863, återgiven i andra stycket på sid 6. Efter namnändring till Lund i maj 1866 var stationsinspektorn Carl August Sundberg ansvarig föreståndare för poststationen.

De efter stationsnamnet använda tilläggen "å GDJ" eller "station" var inte tillräckliga för att undvika förväxling vid postsorteringen med det skånska postkontoret Lund, varför namnet på poststationen i Gästrikland beslöts bli ändrat till Walbo från den 16 september 1875. Sundberg var då alltjämt ansvarig för poststationen och fick sålunda byta ut datumstämpel och sigill. Någon egentlig datumstämpel hade han inte haft förrän omkring 1869. Dessförinnan hade han för makulering fått använda en fast stämpel utan ställbara siffror med blott namnet Lunds poststation. Filatelisterna brukar kalla en sådan för strålstämpel. Dess avtryck uppges ha varit som det här avbildade.



C A Sundberg, som hade 240 kr i årsarvode för själva postarbetet, efterträddes med oförändrat arvode av stationsinspektorn Carl Petter Blomqvist. Denne fick från 1896 års ingång arvodet höjt till 300 kr per år och till 420 kr efter 1902 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer.

Blomqvist efterträddes i januari 1909 av Carl Gustaf Bernhard Eklund. Denne fick i april 1913 lämna över till Johan Adolf Söderlund, som tidigare hade varit föreståndare för stationen i Västgärde. Efter 1914 års allmänna reglering av arvodena utgick årsersättningen för postsysslan med 360 kr, vartill kom ett särskilt biträdesanslag på 60 kr.

Det blev så småningom skilsmässa mellan post och järnväg och vid lantpoststationen i Norra Valbo anställdes den 1 mars 1957 Ingrid Margareta Åström. Utöver avtalsenlig lön fick hon 35 kr i månaden för transporter mellan tågen och poststationen.

I poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter ändrades poststationsnamnet till Valbo 3 från oktober 1972. Under 1970-talets rationaliseringsvåg visade sig poststationen inte vara tillräckligt bärkraftig. Den drogs in med september månads utgång 1976.

Namn Margrethehill 1863-07-01--1894-07-15

Forsbacka

På den tidtabell, som tillämpades när postverket började anlita järnvägen, återfinns inga poststationer. Några sådana hade ännu inte öppnats i vårt land, även om regeringen i mars 1860 hade bemyndigat poststyrelsen att inrätta sådana. De första kom i februari 1861 men de första järnvägspoststationerna kom senare, som framgår av texten på sid 6.

På Gävle-Dala järnväg var det emellertid inte förrän den 1 maj 1863, som några förenade post- och järnvägsstationer inrättades. Till dess hade posten befordrats mellan de utmed järnvägen belägna orterna, där det fanns postkontor, d v s i slutna poster mellan Gävle och Falun, innehållande såväl lokalpost som transiterande poster till orter, vars post omsorterades i Gävle respektive Falun.

I poststyrelsens cirkulär nr 9 den 15 juni 1863 kungjordes öppnandet av bl a poststationen i Margretehill på det sätt som framgår av den nedan återgivna notisen.

Nya poststationer. (^{18/8}) Den 1 juli öppnas nya poststationer å följande ställen, nämligen: vid *Svegs* sockens kyrka inom Svegs härad af Jemtlands län; vid *Margretehills* järnvägsstation inom Gefleborgs län; i *Stråtjärä* by af Skogs socken och Södra Helsinglands fögderi inom samma län; vid *Wingäng* inom Dalby socken och Elfvedals härad af Wermlands län; vid *Jerle* järnvägsstation inom Örebro län, samt vid *Bästhult* inom Barkaryds socken och Tveta härad af Jönköpings län.

Af dessa poststationer skall

<i>Sveg</i> lyda under postexpeditionen i Wemdalen	$\left. \begin{array}{l} \text{samt direkt} \\ \text{utvexla post} \\ \text{jernvål med} \end{array} \right\}$	postexped. i Ljusdal;
<i>Margretehill</i> under postkontoret i Gefle		» postkontoret i Falun;
<i>Stråtjärä</i> » » i Söderhamn	» » i Gefle;	
<i>Wingäng</i> » postexpeditionen i Råda;		
<i>Jerle</i> » postkontoret i Örebro	» postk. i Arboga och Nora;	
<i>Bästhult</i> » » i Jönköping	» postkontoret i Eksjö.	

Till föreståndare för den nya poststationen i Margretehill antogs järnvägens stationsmästare Johan Nordström. Han följdes av stationsinspektorn Wilhelm Löfgren, som enligt beslut i maj 1887 fick årsarvodet höjt från 240 till 360 kr. Han fick byta datumstämpel och sigill den 16 juli 1894, då poststationens namn ändrades från Margretehill till Forsbacka.

Rörelsen visade stark utveckling, något som bl a speglades i det faktum att årsarvodet för själva postsysslan höjdes till 600 kr vid 1903 års allmänna reglering, vartill kom 420 kr i biträdesersättning. Med 1910 års ingång övertog stationsinspektorn K von Krusenstierna ansvaret för poststationen.

Som vanligt med expanderande poststationer måste även den i Forsbacka skiljas från järnvägen och statushöjdes den 1 oktober 1951 till en postexpedition. Hilda Eugenia Larsson blev chef med titeln stationsmästare, följd i juli 1959 av Bernt Gustaf Paul Johansson. 1970-talets generella omorganisation förvandlade postexpeditionen till ett s k lokalpostkontor med prefixet "lokal" struket från 1986 års ingång. I en strukturrationalisering med namnet "projekt 92" bedömdes postkontoret olönsamt och lämnades på entreprenad och blev den 1 februari 1995 "post-i-butik" enligt avtal med Konsum i Forsbacka.

Jädran

En av de sex poststationer, som öppnades i Gävle-Dala järnvägsstationer den 1 maj 1863, fick namnet Jädran. Enligt en notis i poststyrelsens cirkulär nr 10 den 15 april 1864 "*har den blivit flyttad och erhållit namn af Sandviken*".

1864-05-15--

Sandviken

Som framgår av texten ovan, flyttades Jädrans poststation till Sandviken. Cirkulärnotisen anger inte exakt datum men en källa uppger detta till den 15 maj 1864. Sandvikens stationsinspektör Johan Petter Domeij blev ansvarig för postgörömlen. Enligt beslut den 4 januari 1875 fick hans efterträdare Carl Johan Wallin 400 kr i årsarvode för själva postarbetet. Det höjdes till 600 kr från 1896 års ingång, vartill kom 50 kr per månad i biträdesersättning, d v s lika mycket som det fasta årsarvodet.

Så värst länge hade Wallin inte glädje av den förbättringen, för järnvägspoststationen drogs in med september månads utgång 1903 (diarienummer 7365/1157). I stället öppnades ett förvaltningspostkontor enligt regeringsmedgivande den 22 maj samma år. Därmed blev det slut på det lokala samarbetet mellan post och järnväg i Sandviken, bortsett från nödvändiga kontakter för att ordna transporter mellan tågen och postkontoret.

Till postmästare i Sandviken utnämndes postexpeditören Frans August Axel Fredrik Verner Westman. Han följdes av en rad chefer innan postkontoret som en följd av efterkrigstidens omfattande rationaliseringar inordnades i ett större postområde. För service till omkring 13 000 hushåll med postadress Sandviken ansvarar enligt senast tillgängliga uppgifter postmästare Birgitta Allansson.

Från Sandviken organiserades landsvägspostlinjer till Högbo och Jäderfors, där poststationer öppnades den 1 december 1907 i Högbo och den 1 maj 1939 i Jäderfors. Båda dessa poststationer blev bortrationaliserade i 1970-talets början och ersattes med lantbrevbäring i Högbo med maj månads ingång 1970 och i Jäderfors med oktober månads ingång 1971.

Kungsgården

Det var den 1 maj 1863, som den på sid 6 återgivna generella överenskommelsen om förenade post- och järnvägsstationer började tillämpas på Gävle-Dala järnväg. Detta kungjordes i poststyrelsens cirkulär med nedan återgivna notis. Där angivna postnamn Bäck och Jädran blev mycket kortlivade, som framgår av tidigare uppgifter i denna skrift, men Kungsgården blev ett länge bestående namn, ehuru det under en inledningsperiod skrevs Kungsgård i obestämd form.

Nya poststationer inrättas den 1 maj vid de å Gefle—Dala jernväg belägna jernvägsstationerna *Bäck, Jädran, Kungsgård, Storvik, Robertsholm* och *Korsnäs*. Dessa poststationer, af hvilka de fem förstnämnda äro belägna i Gefleborgs och den sistnämnda i Kopparbergs län, skola alla lyda under Gefle postkontor, men derjemte utvexla direkt post med postkontoret i Falun samt med hvarandra inbördes.

Till föreståndare för den nya poststationen Kungsgård antogs år 1865 stationsinspektoren Lorentz Fredric Gustaf Elg. Det visade sig snart nog nödvändigt att skilja post och järnväg åt. Enligt beslut den 23 april 1874 övertog fröken Hedvig Offrell ansvaret för poststationen, då med 480 kr i årsarvode. Hon fick enligt ett tilläggsavtal 25 öre om dagen för transporter mellan tågen och poststationen.

Postansvaret återtog av järnvägsanställda år 1896 efter fröken Offrells bortgång av stationsföreståndaren Vilhelm Gotthard Velin. Han följdes i november 1899 av Johan Gottfrid Nordling. I maj 1902 tog Carl Henric Nyström över och i november 1907 Lars Johan Norlén. Han började med ett årsarvode på 600 kr för själva postsysslan, vilket redan vid 1909 års allmänna reglering steg till 900 kr, vartill kom 600 kr i fast biträdesanslag och från 1914 dessutom 240 kr i särskilt biträdesanslag.

Utvecklingen ökade starkt och poststationen måste skiljas från järnvägsstationen med 1919 års ingång. Då blev Maria Emilia Hedin föreståndare för lantpoststationen och fick uppleva den ökning som medförde att poststationen höjdes till en postexpedition den 1 mars 1948. Som chef för denna fick hon den föga postalt klingande titeln stationsmästare.

Postexpeditionen genomgick hela utvecklingskedjan och kallades med ny terminologi postkontor 1986 men fick genom "projekt 92" på grund av svikande underlag lämnas på entreprenad till Konsum.

Torsåker

På vår tänkta färd österut kommer vi efter Kungsgården till Storvik. Låt oss emellertid först göra en liten avstickare till den söder därom belägna postorten Torsåker, eftersom den har haft mycket att göra med organisationen av postgången utmed järnvägen. Redan i sin rapport till poststyrelsen 1859 föreslog Johan Reinhold Öfwerström "att den endast 3/4 mil från Storviks station belägna Torsåkers postexpedition må åtminstone framdeles dragas till lämplig punkt av järnbanan, jämväl till förekommande av den väl mycket utsträckt lösbrevskorrespondens, som annars utan tvivel kommer att äga rum mellan vitt skilda punkter av järnbanan. Härvid förekommer likväl, att endast järnbanestationerna kunna ifrågakomma till plats för postexpeditionen, att bland dem Bäck och Korsnäs äro belägna för nära banans ändpunkter och Jädran, utan att i övrigt vara lämplig, ligger i en mindre bebyggd trakt; att Robertsholm likaledes ligger i en ödlig trakt med lika lång väg därifrån till Hedemora som från Hedemora till Kungsgårdens station, vilken senare vore i alla avseenden lämpligare än Robertsholm, enär Kungsgården ligger i en tätt bebyggd ort samt avseende bör fästas å väglängden till Hedemora, eftersom sidoposten till Hedemora väl alltid måste, sedan postexpedition blivit vid järnbanan inrättad, utgå från banan vid den punkt där expeditionen ligger, att, då således återstår endast fråga mellan Kungsgårds samt Storviks stationer, företräde dock måste åtminstone för framtiden lämnas åt den sistnämnda, varigenom av landsvägsposten till Hedemora komme att besparas 3 mil i veckan eller 156 mil om året, emot om postexpeditionen förlägges vid Kungsgården; att för närvarande likväl, och då Storviks by ligger ungefär 3/16 dels mil från järnbanestationen, vid denna senare är för litet byggt för att postexpedition kunde nu dit förläggas, men att, då Storviks by nyligen undergått laga skifte och flere hemmansdelar fått sina byggnadsplatser anvisade å ägorna tätt intill järnbanestationen, samt Järnvägsstyrelsen ämnade ofördröjligen i laga ordning begära en eller flera dessa hemmansdelars indelning till gästgivaregård, behöflig vid Storvik, anledning icke saknas att vid Storviks station, därifrån utgår mycken trafik till södra Gästrikland och södra Dalarna, skall i en snar framtid bliva så bebyggt, att postexpedition kan där förläggas; och att, om än denna nu skulle inrättas vid Kungsgården, viktiga skäl snart skulle mana till dess förflyttning till Storvik".

Det var många ord som Öfwerström använde för att motivera förflyttning vid lämpligt tillfälle av postkontoret (postexpeditionen med den tidens terminologi) i Torsåker till Storvik. En av orsakerna till att ett fullständigt postkontor skulle behövas någonstans mellan Gävle och Falun var risken att postverket på grund av då gällande lösbrevsporto skulle kunna gå miste om åtskillig inkomst av sådan post som sändes från en ort utan postanstalt till en annan ort med eller utan postanstalt. För sådana brev, som inte skulle sändas vidare från en mellanliggande postanstalt betalade avsändaren blott 3 öre, medan övriga brev i första viktklassen kostade 12 öre. Genom sitt omständliga resonemang försöker Öfwerströms visa, att Storvik var den enda lämpliga platsen för den erforderliga postanstalten. Han visste ju inte då, att det redan 1863 skulle komma till mellanliggande poststationer, vilka omöjliggjorde "missbruk" av lösbrevsportot.

I sin rapport till poststyrelsen ett drygt år senare skrev postkamreraren Winroth bl a följande:

"Vidkommande frågan om Torsåkers postexpeditioners förflyttning till Storviks järnvägsstation så, efter de upplysningar jag i detta avseende hade tillfälle inhämta, är denna flyttning mot flertalets av korrespondenterna i orten önskan och de fördelar av postexpeditionen de för närvarande åtnjuta, samt torde även av Kungl. Maj:ts Befallningshavande i Gävleborgs län, vars yttrande härom Kungl. Styrelsen begärt, komma att avstyrkas".

Det skulle också visa sig att den av Öfwerström förespeglade flyttningen inte kom till stånd förrän med utgången av oktober 1873.

Postkontoret (postexpeditionen) i Torsåker var cirka tio år gammal, när järnvägen var klar att tas i bruk för allmän trafik. Länsstyrelsen i Gävle hade i ett brev till poststyrelsen den 28 maj 1846 hemställt om inrättande av ett postkontor i Torsåkers socken och framhöll bland annat, att *"sådan anstalt vore av vikt för de flera uti nämnda socken och Ovensjö församling belägna betydliga järnbruk samt det större antal masugnar och bergshamrar, som där funnos anlagda"*.

På överpostdirektörens avstyrkande avlog regeringen framställningen den 3 november 1848. Senare ansågs postverkets finanser medge inrättandet. Frågan togs upp igen och med samtidig ändring av landsvägspostföringen öppnades ett postkontor i Torsåkers kyrkby vid 1851 års ingång. Samuel August Ekerman blev dess chef, följd 1864 av Birger Johan Söderström. Det var under dennes tid som den tidigare så omtalade flyttningen kunde genomföras och det gjordes från den 1 oktober 1873. Därmed upphörde den förenade post- och järnvägsstationen i Storvik.

Postmästare Söderström fick följa med sitt postkontor till Storvik och acceptera att det ursprungliga namnet Torsåker försvann. Från Storvik fick han befordran till Karlsborg 1876 och till Alingsås 1877. Invånarna i Torsåker, som således var utan fast postanstalt från den 1 oktober 1873, skulle snart nog få sin service tillbaka, om än i något begränsad form i förhållande till vad som gällde under Ekermans och Söderströms tid.

Norra stambanan växte vidare norrut från Krylbo och på den 57 km långa delsträckan mellan Krylbo och Storvik öppnades den för allmän trafik den 6 september 1875. Samtidigt öppnades poststationer i två andra järnvägsstationer utmed den då färdiga linjedelen, i Fors och Byvalla. Torsåkerborna hade under perioden mellan den 1 oktober 1873 och den 6 september 1875 fått klara sina postärenden i Storvik.

Efter postkontorets flyttning från Torsåker blev stationsinspektorn Carl Walfrid Aurén föreståndare för den ersättande järnvägspoststationen där med 240 kr i årsarvode. Han efterträddes i november 1900 av stationsinspektör Carl Johan Leonard Kinberg, som hade turen att efter 1902 års allmänna reglering av arvodena få detta höjt till 600 kr. Därtill kom ett fast biträdesanslag på 540 kr. Efter hans avgång vid 1913 års slut övertogs stationsinspektör Sven Herman Johannes Johansson befattningen och när denne fick förflyttning till Ockelbo vid 1917 års ingång, blev stationsmästaren Carl Alfred Swensson hans efterträdare. Årsarvodet för postsysslan hade då nått upp till höga 900 kr med 780 kr i fast biträdesanslag.

Siffrorna tyder på hög trafik och denna framtvungade skilsmässa från posten. Den 1 oktober 1926 höjdes poststationens status till postexpedition. Anny Augusta Sundberg blev stationsmästare, som posttiteln var då för chefer vid postexpeditioner. Den 1 april 1955 tog Sven-Olof Johan Sundberg över chefskapet och som på så många andra platser har utvecklingen under 1980-talet visat på vikande siffror för särskilt kassarörelsen. I projekt "Nät 92" beslöts att lämna posten i Torsåker på entreprenad. Det blev ICA Torcenter som tog över arbetet från den 19 september 1994.

angående postexpeditionens i Torsåker förflyttning till Storvik samt indragning af poststationen i Storvik.

Den 1 nästinstundande oktober kommer postexpeditionen i Torsåker att förflyttas till Storviks station vid Gefle—Dala jernväg och att derefter benämnas *Storvik*.

Samtidigt härmed indrages den nuvarande poststationen i Storvik. Stockholm den 7 augusti 1873.

Kongl. Generalpoststyrelsen.

Storvik

1863-05-01--

I Storvik inrättades liksom i Bäck, Jädran, Kungsgård(en), Robertsholm och Korsnäs en poststation den 1 maj 1863, förenad med järnvägsstationen. År 1866 blev stationsinspektör Carl Wesslén ansvarig för både post- och järnvägsförhållanden. Han befriades från postsysslan den 1 oktober 1873. Då flyttades postkontoret och dess postmästare Birger Johan Söderström från Torsåker till Storvik. Detta visade sig emellertid vara en felsatsning och redan den 14 maj 1876 drogs postkontoret in i samband med att Söderström flyttade till Karlsborg, där han hade utnämnts till postmästare vid poststyrelsens föredragning den 7 april 1876.

I stället inrättades åter en förenad post- och järnvägsstation, nu med stationsinspektör Per Jonathan Nordholm som ansvarig för förhållandena. Ett ökande antal poststationer i närområdet, inte minst på grund av växande järnvägsnät, gjorde det behövt med ett förvaltningspostkontor på nytt i Storvik. Med samtidig indragning av järnvägsstationen öppnades ett sådant den 1 april 1893. Klas Theodor Johan Florell tillträdde som postmästare. Han följdes 1899 av Carl Henrik Watz, som i sin tur blev befordrad till en kontrollörstjänst i Stockholm 1907. Dennes efterträdare Erik Olof Petersson (1907) och den sistnämndes efterträdare Johan Petter Wilhelm Westström (1910) hade före avgivna ansökningar möjlighet att låta sig informeras något om några av villkoren i Storvik genom att ta del av notiser ur fackorganet Svenskt Postarkiv, vilka återges på nästa sida.

Det blev en lång rad postmästare som förvaltade postkontoret i Storvik. När postkontoret återinrättades som förvaltningsenhet, fanns det till en början 22 underlydande poststationer inom ett geografiskt utbredd område, nämligen Bredgrind, Byvalla, Fors' station, Hofors, Horndal, Hästbo, Jularbo, Jädraås, Järbo, Katrinebergs kapell, Krylbo, Kungsgård, Långshyttan, Morshyttan. Näs' station, Ockelbo, Sandviken, Stjernerund, Tjernäs, Torsåker, Åmots bruk och Åshammar. Flera av de nämnda poststationerna kom senare att bytas ut mot förvaltningspostkontor. Under postkontoret i Storvik lydde till en början också två lantbrevbäringslinjer, Åmotsbruk - Katrinebergs kapell - Rönjebo samt Åshammar - Lumsheden.

1907

Storvik (3 kl.) År 1906 erhöll postmästaren i
 öfverprovision 674: 36
 för lösväska 18: —
 » bokföring af postafgifter 58: 39
 » postsparbanken 79: 05
 Summa 829: 80

Nuvarande lokalen, bestående af ett större expeditionsrum och ett rymligt rum för postmästaren, ljus och tillfredsställande. Saknar kassahvalf. Postverket skall dock inom närmaste tiden bygga eget hus med bostad äfven för postmästaren. Före postmästarens våning (5 rum och kök) torde kunna få öfvertagas. Års- hyror i allmänhet 75 å 80 kr. pr rum. På platsen finnes ej annan skola än folkskola. Närmaste fullständiga läroverk belägna i Falun och Gefle.

På 1960-talet började de mindre förvaltningsområdena avvecklas och under 1970-talet genomfördes generella omorganisationer över hela landet med samtidigt införande av ny terminologi. Postkontoret i Sandviken blev överordnat den postexpedition, vartill postkontoret i Storvik hade förvandlats och med den nya terminologin kallas den fasta postanstalten i Storvik åter postkontor. Dess chef har ansvar för service till drygt 3.300 hushåll inklusive dem med postadress Gästrike-Hammarby, Kungsgården och Åshammar.

Under fortsättningen av vår tänkta järnvägsresa mot väster passerar vi en lokal hållplats i Storvik och kommer till anhalten **Granstanda** innan vi når Hofors. I ett brev till poststyrelsen, daterat Barkhyttan den 24 april 1909 och underskrivet av ett 30-tal personer med hemmansägaren Per Pettersson och handlaren L Bergström på de första raderna, begärdes en poststation vid Granstanda. Ärendet remitterades till postdirektören i Gävle som inte ansåg att det förtjänade avseende. Poststyrelsen fann vid föredragning den 2 juli 1909 att framställningen inte borde bifallas.

1910

De lediga postkontoren,

Storvik. (3 kl.) Tillgången på bostadslägenheten är knapp. Afgående postmästarens våning, 5 rum och kök, 500 kr., torde kunna få öfvertagas. I nya posthuset, antagligen färdigt 1 okt. 11, blir våning om 4 rum och kök med jungfrukammare, tidsenligt inredd. Skatter utgå med 3: 50 pr bevillningskrona. Läkare, apotek och bank finnas på platsen. Närmaste skolor i Falun och Gefle. Gångse pris äro: färskt fläsk 1: 30, fårkött 1: — å 1: 20, kalf 1: — å 1: 20, oxkött 0: 80 å 1: 20, smör 1: 90 å 2: 20, sötmjölksost 1: 50 å 1: 75, ägg 1: 25 å 2: —, oskummad mjök 0: 13, björkved 18: — å 20: — pr storfamn, barr 10: —.

Hofors

Som framgår av cirkulärutdraget på sid 18 låg en av de nya järnvägsstationerna den 1 maj 1863 i **Robertsholm**. Det var namnet på den station som mer än 30 år senare skulle få namnet Hofors och efter ytterligare 20 år få suffixet station. Till chef för denna och som postansvarig finner vi från starten stationsinspektör Carl Robert Lagerström. Han var länge kvar på sin post och det var han som fick byta ut datumstämpeln den 15 juli 1894 mot en med texten **Hofors**.

I januari 1902 övertog stationsinspektör Johan Gottfrid Nordling den förenade post- och järnvägsstationen i Hofors. Efter hans död den 3 november 1910 uppehölls befattningen på vakans tills nästa innehavare kunde utnämnas. Det blev stationsinspektör Erik Robert Hansson från den 1 maj 1911.

Den 1 juli 1914 fick stationsinspektör Hansson övervaka att datumstämpel och sigill byttes ut mot nya med tillägget *station* i namnet (diarienummer 1 b 2005/13). Detta hängde samman med beslutet om att en poststation med namnet Hoforsbruk skulle öppnas den 1 juli 1914. Denna visade sig innebära avlastning av postsysslorna i järnvägsstationen. Poststationen där hölls inte i verksamhet under augusti 1916 och formellt drogs den in med augusti månads utgång (diarienummer 1 b 1007/16).

För de järnvägsintresserade skulle vi därmed kunna lämna Hofors därhän, men till tjänst för vissa andra läsare skall jag här helt kort nämna något om den postanstalt som sålunda hade inrättats i samhället den 1 juli 1914 med namnet **Hoforsbruk**. Handlanden Lars Petter Tjernell blev dess föreståndare. Under hans tid ändrades poststationens namn till Hofors från den 1 oktober 1916. Han fick mot särskild ersättning ansvara för posttransporter mellan järnvägsstationen och poststationen fem gånger varje söckendag och två gånger på sön- och helgdagar. Detta avtal tillämpades också för hans efterträdare från den 1 april 1917, fröken Ebba Elisabet Lundberg, som tidigare hade varit poststationsföreståndare i Tobo. Hon fick uppleva den starka utveckling som fick till följd att poststationen höjdes till en postexpedition redan den 1 juli 1923. Den 1 april 1939 öppnades en ny poststation med namnet Hofors 2, varför postexpeditionen fick tilläggssiffran 1 intill indragningen av posten Hofors 2. Efter flera genomförda omorganisationer är Lis Thögersen postmästare i Hofors med ansvar för service till närmare 6.000 hushåll inklusive dem med postadress Torsåker.

1896-07-01--1967-01-31

Korsån

Efter Hofors kommer vi på vår tänkta resa till Korsån. Inte förrän den 1 juli 1896 öppnades en järnvägsstation där, då med stationsföreståndaren Bror August Bergström som föreståndare. Hans årsarvode på 180 kr höjdes från den 1 april 1901 till 240 kr och efter 1903 års allmänna reglering av arvoden till 360 kr.

Carl Erik Hedlund tog över efter Bergström i januari 1914 men förflyttades redan i juni följande år till Kvarnsveden, varvid Elof Alfred Lundgren började sin tjänstetid i Korsån. Den blev inte så långvarig (diarienummer 1 b 2072/15) och redan från den 1 november samma år trädde stationsmästaren Carl Fredrik Nordin till. Han följdes 1926 av Bror Gabriel Hedblom, som blev den siste järnvägsmannen med ansvar för post i Korsån.

Det blev skilsmässa den 1 oktober 1931. Märta Elisabeth Sundberg anställdes som föreståndare för lantpoststationen, följd 1929 av Johanna Vilhelmina Öholm till 1955. Därefter sköttes poststationen på vakans till den 15 april 1957, då Maj-Britt Björk trädde till mot s k oreglerad ersättning av 200 kr i månaden. Stationen var olönsam redan under den tid då de riktigt genomgripande strukturförändringarna ännu bara låg i stöpsleven. Den ersattes med lantbrevbäring vid februari månads ingång 1967. Som komplement öppnades samtidigt ett postombud med redovisning till posten Hofors 1. Detta organiserades om till ett postställe den 1 april 1978 och var i verksamhet till och med den 29 maj 1980.

1867-03-01--1892-12-31

Born

Korsåns järnvägsstation finner vi i Gävleborgs län, men den ursprungliga byn med namnet Korsån norr därom i Kopparbergs län. Vid färd västerut passerar man sålunda efter Korsån gränsen mellan Gävleborgs och Kopparbergs län och kommer till hållplatsen med namnet Born. Där öppnades en poststation den 1 mars 1867, föga dokumenterad men kungjord i 1867 års cirkulär på det sätt som framgår av notisen på nästa sida.

Poststationer. Nya sådana komma att öppnas: den 1 mars inom *Hafverö* socken vid Wallens kyrkoby af Westernorrlands län och vid anhaltstationen *Born* å Gefle—Dala järnväg inom Kopparbergs län, samt den 1 april vid *Örsundsbro* lastageplats i Fröjeslunda socken, Lagunda härad och Upsala län.

	Af dessa stationer skall	$\left. \begin{array}{l} \text{samt derjemte} \\ \text{utvexla post} \\ \text{direkt med} \\ \text{postanst. i} \end{array} \right\}$	
<i>Born</i>	lyda under postkontoret i Falun		Gefle och Torsåker;
<i>Örsundsbro</i>	» » » » Upsala		Enköping o. Ekolsund;
<i>Hafverö</i>	» » samt utvexla post direkt med postexpeditionen i Torp.		

En privat utgiven kommunikationskarta 1868, för vars riktighet man inte kan garantera då den befunnits behäftad med åtskilliga fel, återges i utdrag nedan. Poststyrelsen rekommenderade vid ett tillfälle i ett cirkulär försiktighet vid kartans eventuella användning.



Poststationen i Born förefaller inte ha varit formellt förenad med järnvägsstationen. Dess förste föreståndare var inspektör August Stolpe, följd 1872 av faktor Gustaf Ambrosius Forsberger. Denne fick enligt kontrakt den 21 maj 1874 400 kr i årsarvode. Såsom otillräckligt utnyttjad drogs poststationen in med utgången av år 1892.

Ryggen

Vid nästa hållplats, Långsjön, öppnades inte någon poststation, men däremot vid den följande med namnet Ryggen. Den 23 april 1881 beslöt poststyrelsen att bifalla en framställning från Kopparbergs-Hofors sågverksaktiebolag och Korsnäs Masugns aktiebolag om en poststation i Ryggen. Den inrättades på försök den 1 juni 1881 i banvaktstugan några hundra meter väster om hållplatsen. Föreståndaren, banmästaren Carl Jansson, fick ett arvode på 50 kronor per år.

Utöver orden "på försök" innehöll beslutet också den brasklappen, att postinspektören efter ett års tid skulle "*anmäla det finansiella resultatet av poststationens i Ryggen verksamhet*".

Redan innan det året hade gått till ända, förstod man varåt det lutade och den 16 december 1881 begärde poststyrelsen ett uttalande av länsstyrelsen i Kopparbergs län med anledning av att poststationen i Ryggen måste anses obehövlig. Dittills hade ingen värdeförsändelse skickats därifrån och inget tidningsabonnemang förekom. Bara ett vanligt brev hade avsänts och tre rekommenderade brev hade kommit. För mig ter sig dessa statistiska uppgifter helt orimliga, särskilt som de är mindre än man kunde tro med ledning av postinspektörens senare avgivna slutrapport.

Naturligtvis ville bolagen ha kvar sin poststation, men när så postinspektören kom in med sin finansiella rapport fanns det inga motiv längre att tillgodose önskemålen. Under ett helt verksamhetsår hade frimärken sålts vid poststationen för blott kr 34:05. Poststyrelsen beslöt att dra in poststationen med augusti månads utgång 1882.

De flesta ortstämpelsamlare saknar naturligtvis frimärken med gravyren RYGGEN. Välbeställda samlare är beredda att betala otroliga summor om de erbjuds att köpa ett äkta sådant frimärke eller brev. I brist på sådana kan de möjligen skaffa en kopia av namnet Ryggen med poststationsföreståndarens handstil.

En framställning år 1933 om att inrätta ett postombud i Ryggen ledde inte till resultat. Efter förnyade försök beslöts om ett sådant. Det fanns under perioden 1934 - 30 september 1969. I dess datumstempel graverades under första perioden KORSNÄS POSTOMB 3 och under perioden 29 maj 1967 - 30 september 1969 FALUN 1 POSTOMB 1. En lantbrevbärare från Falun betjänar de hushåll som numera finns i trakten av den så kortlivade poststationen.

Korsnäs

Strax innan tåget kommer fram till den näst sista stationen på vägen mot Falun passeras hållplatsen i **Hosjö**. Inte heller där har funnits någon poststation, men det finns dokumentation om ett misslyckat försök från personer i trakten att få en sådan (arkivnr 2283 H i lindgrenska arkivet, numera förvarat i Postens centralarkiv). I Korsnäs fick man däremot en poststation i järnvägsstationen redan den 1 maj 1863, då med stationsinspektör Gustaf Collvin som ansvarig också för postservice.

Korsnäs blev en av de järnvägsstationer, där det befanns nödvändigt att skilja post- och järnvägs göromål åt på ett mycket tidigt stadium. Det innebar inte att poststationen flyttades från järnvägsstationen men däremot att stationsinspektorn odelat kunde ägna sig åt sina egentliga göromål. Genom ett kontrakt bands redan år 1873 godsbokhållaren Hjalmar Offrén vid befattningen som poststationsföreståndare, följd 1876 av kollegan W. Löfgren. Tio år senare tog stationsinspektör Johan Gustaf Collvin åter över ansvaret. Han följdes av Axel Adolf Hjalmar Hultstrand (1894-1902), Thor Herman Pettersson (1902-1905) och Oscar Göthberg (1905-1908).

Ett postorderföretag medförde sådan ökning av poströrelsen, att järnvägsförvaltningen krävde formell skilsmässa med flyttning av posten från järnvägsstationen. Poststyrelsen fann för gott att hemställa hos Kungl. Maj:t om inrättande av ett förvaltningspostkontor, något som medgavs i ett kungligt brev den 4 september 1908. Postkontoret kunde öppnas den 1 december 1908 i den byggnad som tidigare hade varit Korsnäsbolagets sjukstuga.

Till postmästare antogs förste postexpeditören i Kristinehamn Knut Helmer Lagergren, känd som intresserad och skicklig posthistoriker. Efter hans befordran till postmästare i Luleå 1915 tillträdde dåvarande postmästaren i Nederkalix Axel Häggbom. Postkontoret degraderades till en postexpedition i samband med dennes pensionering den 1 juli 1936. Det har liksom fallet är med Hofors inte längre något intresse för de järnvägsintresserade. Jag anser det ändå lämpligt att komplettera bilden med det faktum att en poststation med namnet Korsnäs 2 öppnades den 1 september 1955. Den tillförde "vår" postexpedition tilläggsiffran 1 under perioden fram till och med april 1970. Därefter fick Korsnäs 1 heta Falun 6 i poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter.

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-Ockelbo-Norrunds järnväg
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäck 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 Krösnabanen (Älmeboda-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-Älmhult
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinneulle järnväg
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult-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