

Erik Lindgren

Något om posten vid Uppsala-Gävle järnväg

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Orrskog	16
Inledning	3	Söderfors	17
Gamla Uppsala	10	Mehedeby	18
Storvreta	11	Marma	18
Vattholma	12	Älvkarleö	19
Skyttorp	13	Älvkarleby	20
Vendels station	13	Gårdskär	20
Knyppplan	13	Upplandsbodarna	21
Örbyhus	14	Skutskär	22
Tobo	15	Harnäs	22
Tierp	15	Furuviik	23

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Kopior görs i efterfrågat antal, oftast mellan fem och tio. Det är fråga om ett hantverk med risk för defekter av olika slag. Jag hoppas läsaren har överseende med eventuellt förekommande fel och accepterar min tanke att det framforsskade materialet är viktigare än häftets utförande.

Erik Lindgren

Förord

Det är numera svårt för mig att lämna några för hembygdssamlarna nyttiga uppgifter, eftersom jag inte längre disponerar något arkivmaterial. På grund av påstådd platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har nämligen 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har därför bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan med hjälp av sådana anteckningar åtminstone fregmentariskt beröra händelseutvecklingen inom det område som det är fråga om här.

För några av poststationerna försöker jag ge ett exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och järnvägsföretaget. Jag har också velat kort beröra landsvägspostföringar, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen.

I den mån jag 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. På grund av svår-lästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

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 ett eller annat korn.

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

Erik Lindgren

Uppsala-Gävle Jernväg.

Tidtabell från och med den 15 December 1874.

Stationer.	Dagligen			Endast söckne-dagar.	Afgift för en biljett från Gäfve		Stationer.	Dagligen			Endast söckne-dagar.	Afgift för en biljett från Uppsala	
	No 1.	No 3.	No 17.		1 klass.	3 klass.		No 2.	No 4.	No 18.		1 klass.	3 klass.
Afg fr. Gäfve . . .	5,9 fm	2,9 em	—	—	—	—	Afg fr. Uppsala . . .	5,37 fm.	12,30 em.	—	—	—	—
.. .. Harnäs . . .	6,0 ..	2,58 ..	5,10 em	1,05	0,50 Gäfve Uppsala . . .	5,52 ..	12,43 ..	—	0,40	0,20	—	—
.. .. Filkarleö . . .	6,24 ..	3,20 ..	5,50 ..	1,85	0,90 Stor-Wreta . . .	6,26 ..	1,17 ..	—	0,95	0,50	—	—
.. .. Marma . . .	6,40 ..	3,35 ..	6,15 ..	2,40	1,20 Watholma . . .	6,55 ..	1,41 ..	—	1,50	0,75	—	—
Ank. till Orrskog . . .	7,2 ..	3,57 ..	6,48 ..	3,30	1,55 Wendel . . .	7,50 ..	2,29 ..	—	2,90	1,45	—	—
Afg. fr. Do . . .	7,15 ..	4,7 ..	7,0 ..	—	—	Ank. till Örbyhus . . .	8,2 ..	2,40 ..	—	3,20	1,60	—	—
.. .. Tierp . . .	7,36 ..	4,25 ..	7,30 ..	3,90	1,95	Afg. fr. Do . . .	8,15 ..	2,52 ..	5,20 fm.	—	—	—	—
.. .. Tobo . . .	8,3 ..	4,50 ..	8,10 ..	4,90	2,45 Tobo . . .	8,28 ..	3,5 ..	5,49 ..	3,60	1,60	—	—
Ank. till Örbyhus . . .	8,13 ..	5,0 ..	8,25 ..	5,31	2,65 Tierp . . .	8,57 ..	3,34 ..	6,39 ..	4,55	2,30	—	—
Afg. fr. Do . . .	8,25 ..	5,10 ..	—	—	—	Ank. till Orrskog . . .	9,13 ..	3,50 ..	6,54 ..	5,20	2,60	—	—
.. .. Wendel . . .	8,38 ..	5,23 ..	—	5,60	2,80	Afg. fr. Do . . .	9,25 ..	4,0 ..	7,10 ..	—	—	—	—
.. .. Watholma . . .	9,30 ..	6,18 ..	—	6,95	3,50 Marma . . .	9,50 ..	4,24 ..	7,48 ..	6,10	3,05	—	—
.. .. Stor-Wreta . . .	10,9 ..	6,45 ..	—	7,50	3,75 Filkarleö . . .	10,9 ..	4,43 ..	8,15 ..	6,65	3,30	—	—
.. .. Gäfve Uppsala . . .	10,24 ..	7,10 ..	—	8,15	4,10 Harnäs . . .	10,41 ..	5,21 ..	8,45 ..	7,45	3,70	—	—
Ank. till Uppsala . . .	10,35 ..	7,25 ..	—	8,50	4,25	Ank. till Gäfve . . .	11,20 ..	6,0 ..	—	8,50	4,25	—	—
Örbyhus—Dannemora.	No 5.	No 7.	No 9.	Afgift för en biljett från Örbyhus.		Dannemora—Örbyhus.	No 6.	No 8.	No 10	Afgift för en biljett från Dannemora.			
Afg. fr. Örbyhus . . .	6,0 fm.	8,46 fm.	5,26 em	—	—	Afg. fr. Dannemora . . .	7,20 fm	2,0 em.	6,20 em.	—	—	—	—
Ank. till Dannemora . . .	6,24 ..	9,10 ..	5,50 ..	0,65	0,30	Ank. till Örbyhus . . .	7,44 ..	2,24 ..	6,44 ..	0,65	0,30	—	—
Orrskog—Söderfors.	No 11.	No 13.	No 15.	Afgift för en biljett från Orrskog.		Söderfors—Orrskog.	No 12.	No 14.	No 16.	Afgift för en biljett från Söderfors.			
Afg. fr. Orrskog . . .	5,36 fm	9,36 fm.	4,20 em.	—	—	Afg. fr. Söderfors . . .	6,26 fm.	3,20 em	5,0 em	—	—	—	—
Ank. till Söderfors . . .	6,0 ..	10,0 ..	4,44 ..	0,95	0,30	Ank. till Orrskog . . .	6,50 ..	3,44 ..	5,24 ..	0,65	0,30	—	—

- OBS.**
1. Gædstågen Nr:is 17 och 18 medtaga tillsvärdare ej några resande.
 2. Minsta afgiften för huru kort väglängd som helst är 40 öre första och 20 öre tredje klass. För barn mellan 3 och 12 år betalas hälften af det pris, som i gällande taxa är fastställt för en personbiljett, dock ej under 40 öre första och 20 öre tredje klass.
 3. Till undvikande af tidsutdrägt med växling böra resande vid köp af biljetter, så vidt möjligt, vara försedda med jemna penningar till deras utlösen.
 4. Biljettförsäljningen börjar en half timme och slutar högst 5 minuter före hvarje bantågs afgång.
 5. Fraktkode skall vara inlämnadt sednast 2 timmar och ligoda sednast en half timme före tågets afgångstid
 6. Ofvanstående beräknadt efter jernvägstid, som i Uppsala är 23 och i Gäfve 21 minuter efter lokaltiden

STYRELSEN
genom
TRAFIK-CHEFEN.

Inledning

Den 15 december 1874 öppnades den 114 km långa järnvägen mellan Uppsala och Gäfve för allmän trafik. Norra stambanan, som anses omfatta sträckan Stockholm-Ånge, hade mer än åtta år tidigare öppnats på sin första delsträcka, 65 km mellan Stockholm och Uppsala. Från Uppsala hade stambanan också hunnit byggas vidare och i tre etapper nått ända fram till Krylbo den 1 december 1873, sålunda mera än ett år före tågstarten mellan Uppsala och Gäfve.

Det företag som ägde Uppsala-Gävle järnväg hette ursprungligen Uppsala-Margrethehills Jernvägs AB. Margrethehill var namnet på en av de först öppnade stationerna på Gäfve-Dala järnväg. En poststation öppnades i dess stationshus den 1 juli 1863 och namnändrades till Forsbacka den 15 juli 1894 (posthistorisk skriftserie nr 24). Det var från början den tänkta nordliga ändpunkten, eftersom de lokala krafterna var emot att järnvägen från Uppsala anslöts i Gäfve. I oktober 1913 ändrades företagets namn till Uppsala-Gävle Järnvägar med signaturen UGJ. Utöver sträckan mellan Uppsala och Gäfve omfattade nätet sidolinjerna Gäfve-Korsnäsverken (5 km, 1892), Orrskog-Söderfors (9 km, 1874), Tierp-Strömsberg (9 km 1917) och Örbyhus-Dannemora (9 km, 1874). Spårvidden var på samtliga nämnda sträckor normal, dvs 1,435 m.

Tillsammans med Ostkustbanan bildade Uppsala-Gävle Järnvägar en gemensam trafikförvaltning. I samband med statens förvärv av Ostkustbanan såldes Uppsala Järnvägs AB till staten år 1933.

Som vanligt hade regelbundna kontakter mellan postverket och järnvägsföretaget kunnat leda till att poststationer öppnades i de färdiga stationshusen redan vid tågstarten den 15 december 1874. Skriftväxlingen i detta sammanhang finns tillgänglig i Postens centralarkiv för dem som har tillfälle att besöka arkivet.

I Postens terminologi förekommer olika benämningar på de fasta postanstalterna. Det fanns bl a postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägsstationer.

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest mer än 1400. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns ytterst få förenade post- och järnvägsstationer efter 1968. Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan 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 poststationer (posthistorisk skriftserie 148).

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

Det blev vissa justeringar i efterhand och vad t ex gäller norra stambanan, kom denna att omfatta sträckan Stockholm-Ånge, medan den lilla mellansträckan mellan Ånge och Bräcke ingick i norrländska tvärbanan (Sundsvall-Storlien) och sträckan nordöst ut från Bräcke fram till Boden betecknas som stambanan genom övre Norrland. Jag har som målsättning att även beröra dessa järnvägsdelar i förhållande till posten, om hälsan står mig bi.

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 det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst.

Det var dock inte alltid så självklart att post och järnväg skulle vara förenade. Arbetet vid järnvägsstationerna kunde vara allt för omfattande för att berörd chef skulle kunna ansvara också för postgöromål. Andra orsaker till utebliven förening eller skilsmässa efter tidigare förening av göromålen kunde vara utrymmesfrågor eller svårigheter att anpassa tjänstgöringslistorna.

Ett exempel på detta finner vi i det brev som poststyrelsen fick i mars 1900 från järnvägsföretaget, ett brev som återges i sin helhet på nästa sida.

Här några ord om handläggningen av detta ärende. Som framgår av remisspåskriften under adressmeningen, fick postinspektionen i uppdrag att *"inkomma med yttrande och förslag i fråga om sättet för uppehållande af ifrågavarande poststationsföreståndarebefattningar"*.

Remissen föranledde åtskillig aktivitet och i samråd med poststyrelsen beslöts om skiljande efter hand som till fälle gavs, av poststationerna från järnvägsstationerna i följande omfattning (angivna datum är poststyrelsens beslutsdatering; genomförandet torde i de flesta fall ha skett kort tid därefter)

Bomhus	4 januari 1900
Strömsbro	31 juli 1900
Harnäs	28 december 1900
Söderfors	1 mars 1901
Dannemora	16 april 1901 och
Älvkarleö	8 oktober 1901

Av de här uppräknade förenade poststationerna berörs bara Söderfors, Älvkarleö och Harnäs i denna skrift. De andra låg vid andra järnvägssträckor som ingick i Uppsala-Gävle Järnvägs AB:s ganska omfattande nät.

Från
Styrelsen för Upsala-Margrethill
Jernvägs-Aktiebolag

NR. 1177
Kongl. Gen. Poststyrelsen
Inkom den 2 Mars 1900

Nr

2558
15090 GI
2267

Till Kongl. Gen. Poststyrelsen.
Remitteras till Postinspektören i Mellersta distriktet, med
anmälan att en snarast kan till Kongl. Styrelsen inkomma med
yttrande och förslag i fråga om sättet för uppbörskande af flygararand
poststationer och anordning af trafikeringar. Som främ.
På befälning
M. S. Cronstedt

Till följd deraf att under de senare åren trafiken vid Upsala

Gefle, Gefle-Ockelbo och Gefle-Bomhus Jernvägars stationer i afsevärd
grad skats samtidigt med att postgöromålen, som vid samma stationer om-
besörjas af Jernvägsstationsföreståndarne, afven högst betydligt till-
tagit i omfång, har Upsala-Margrethill Jernvägsaktiebolag, som ombe-
sörjer trafiken å samtliga tre nämnda jernvägar, funnit nödvändigt, med
hänsyn till såväl trafikgöromålens ordentliga skötande som vederbörande
stationsföreståndares hälsa och arbetsförmåga samt det begränsade ut-
rymmet i stationsbyggnaderna, att föreståndarne vid åtskilliga statio-
ner, där nu anmärkta missförhållanden gjort sig särskildt kännbara, be-
fris från befattningen med allmänna posten, hvadan bolaget härmed vä-
lat hemställa, att stationsföreståndarnes befattning med posten vid
följande stationer snarast måtte upphöra, nämligen: vid Dannemora, Ti-
erps, Söderfors', Elfkarleö, Harnäs', Bomhus' och Strömsbro stationer.

Gefle den 28 Februari 1900

Å UPSALA-MARGRETHILL JERNVÄGS
AKTIEBOLAGS VERK

M. S. Cronstedt

Magнус Sicks

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började
avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obeman-
ning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en
helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt
försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-
talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Det
fanns några järnvägsstationer i vilka det övergångsvis organise-
rades postställen i stället för poststationer. På en station
tillämpades en ovanlig anordning, nämligen biljettförsäljning till
tågen av funktionären vid poststället ("postkontoret" från 1986). Det
var i värmäländska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31
mars 1992.

Användandet av postkupéer upphörde efter de sista turerna på ett
par huvudlinjer den 29 mars 1996. Post befordras fortsättningsvis i
viss utsträckning på järnväg men för sortering under färd med tåg
är sagan all.

Informationsproblemet var stort även på den tiden. Bland de medel
som fanns tillgängliga kan nämnas poststyrelsens cirkulär, vilka
kom ut vid behov och expedierades till samtliga postförvaltare och
ibland även till poststationerna. Ibland blev det sådana ändringar i
postföringen att nya tidtabeller för denna behövde göras. Ett
exempel är en landsvägspostföring norr om Uppsala, som efter
ändring fick nedan återgivet utseende. Att ändringsdatum anges
som tre dagar efter tågstart hänger naturligtvis samman med att
postföringen bara fullgjordes två gånger i veckan.

I samma cirkulär kungjordes även att tågpostföringen mellan
Uppsala och Gävle tog sin början den 15 december 1874 och att
nya poststationer öppnades utmed järnvägslinjen Uppsala-Gävle.
Jag återger en utvald större del av cirkuläret på nästa sida. Man
kan av den hopträngda texten förstå, att postförvaltarna runtom i
landet behövde läsa informationen flera gånger för att riktigt förstå
innehårdn och vilka åtgärder de var och en för sig behövde vidta i
fråga om t ex dirigerig av post.

				Elfkarleö—Österby.			
				(Från den 18 december 1874.)			
—	11	f. m.	6½	Elfkarleö poststation.....	T. F.	9	— e. m.
9	—	e. m.		Leufsta bruks poststation ...	T. F.	—	11 f. m.
				Österby postexpedition.....	T. F.		

Indragen postgång. Den 23 sistlidna november indrogs posten å linien *Eksjö—Boxholm*, och med innevarande års utgång indrages gångposten *Transtrand—Berga*. Den 16 dennes indrogs den dagliga landsvägsposten å linien *Upsala—Tierp—Gefle*.

Andring i postgång. Med innevarande års utgång inställes diligensbefordringen å linien *Upsala—Westerås*, och skall postförbindelsen å linien derefter vintertiden underhållas medelst kärrpost fyra gånger i veckan med samma afgångstider som nu äro bestämda för diligensen. Den 18 dennes inskränktes kärrposten å linien *Upsala—Österby—Gefle* till linien *Österby—Elfkarleö*.

Jernvägspostbefordran.

Sedan den 17 dennes åtföljer fullständig postkupéexpedition båda tågen i hvardera riktningen å jernvägslinien *Stockholm—Upsala—Gefle* nämligen kupéexpeditionen n:r 3 tågen 52 och 4 samt 55 och 3 och kupéexpeditionen n:r 9 tågen n:r 56 och 2 samt 51 och 1

och å linien *Upsala—Krylbo* kupéexpeditionen n:r 27 tågen 52 och 51.

Från samma tid åtföljer likaledes fullständig postkupéexpedition båda tågen i hvardera riktningen å jernvägslinien *Gefle—Falun* under benämning n:r 28 tågen 3 och 10 och under benämning n:r 29 tågen 4 och 7.

Postbefordran underhållas numera dagligen med *hügge bantågen* å linien *Helsingborg—Klippan*.

Med den i cirk. XX omförmälda ilgodspost till Norge må icke befordras några värdeförsändelser.

Poststationer. Sådane postanstalter af första klassen öppnades den 15 dennes i de vid jernvägslinien *Svensbro—Ekedalen* belägna jernvägsstationerna *Kaftås* och *Ekedalen* inom Skaraborgs län samt vid jernvägsstationerna *Hindby*, *Oxie*, *Skabersjö*, *Svedala*, *Böringe*, *Näsbyholm*, *Skurup*, *Rydsgård*, *Marsvinsholm* och *Charlottenlund* å jernvägslinien *Malmö—Ystad* inom Malmöhus län.

Den 15 dennes öppnades likaledes poststationer af första klassen i de vid jernvägslinien *Upsala—Gefle* belägna stationerna *Stora Wreta*, *Wattholma*, *Wendels station*, *Örbyhus*, *Dannemora*, *Tobo*, *Tierps station*, *Orrskog*, *Marma*, *Elfkarleö* och *Harnäs* inom Upsala län.

Samtidigt förflyttades poststationen i *Söderfors* till jernvägsstationen af samma namn.

Samtliga dessa poststationer, likasom ock poststationen i *Skutskär*, skola lyda under postinspektionen i *Centrala Jernvägspostdistriktet* och direkt utvexla post med hvarandra och kupéexpeditionerna n:r 3 och 9.

Postkupéexpedition. Den 14 innevarande december månad indrogs *postkupéexpeditionen* n:r 20 (*Wexjö—Karlskrona*) och ersattes af s. k. postiljonskupé.

Nya poster. Den 18 dennes åvägabragtes kärrpost med två turer i veckan mellan *Upsala* och *Tierps station* öfver *Tierps* postexpedition.

Sedan den 17 dennes underhållas postförbindelse en gång om dagen med en enskild diligens mellan *Tobo* och *Leufstabruk* och från sagde dag eger daglig postbefordring rum fram och åter mellan *Dannemora* poststation och *Österby* postexpedition samt mellan *Harnäs* och *Skutskärs* poststationer.

Mest berörda var naturligtvis de postmästare som hade sina förvaltningsområden i jernvägens närhet. Jag skall ta tillfället i akt att lämna några kommentarer även till delar av cirkuläret som inte berörde sträckan *Upsala—Gävle*.

Under den första rubriken, "**Indragen postgång**" berörs tre sträckor, *Eksjö—Boxholm*, *Transtrand—Berga* och *Upsala—Tierp—Gävle*. Den förstnämnda är intressant såtillvida, att den avsåg den 23 november, den dag då den sista delen av jernvägen *Katrineholm—Nässjö* öppnades för allmän trafik. Därigenom blev södra stambanan färdig i den sträckning som vi känner den i dag. Intill dess gick södra stambanans tåg öfver *Falköping—Nässjö* efter att ha lämnat västra stambanan i *Falköping*.

Indragningen från den 16 "dennes" (= december) av landsvägs-posten på linjen *Upsala—Tierp—Gävle*, var en direkt följd av att tågen började gå på den bana som denna skrift berör.

Under rubriken "**Ändring i postgång**" nämns kärrposten på linjen *Upsala—Österby—Gävle*. De poststationer som fanns på sträckorna närmast *Upsala* resp närmast *Gävle* kunde betjänas med tåget eller med postföringar som utgick från nya jernvägsstationer. Av den ursprungliga postföringen behöfves sålunda endast den mellan *Österby* och *Älvkarleö*. I *Österby* fanns under perioden 1869-1875 ett förvaltningspostkontor.

Under rubriken "**Jernvägspostbefordran**" kan man läsa sig till utsträckningen av vissa postkupéers verksamhet från tågstarten på den nya jernvägen samt vissa förändringar på andra håll. Under rubriken "**Poststationer**" finner vi att det var en hel del nya jernvägs-poststationer som kom till på olika håll i landet under denna tidsperiod. Tolv stycken nämns inom det område som denna skrift berör. Bland dem nämns poststationen i *Söderfors* särskilt. Den flyttades till jernvägsstationen och är ett exempel på vad som enligt uppgift öfverst på sid 5 kunde hända en lantpoststation i jernvägens närhet.

Under rubriken "**Ny poster**" slutligen finner vi vissa uppgifter som ansluter sig till förändringar i landsvägspostföringen. Något av de praktiska följderna av detta berörs i fortsättningen under rubrikerna för respektive orter. De kommer på de följande sidorna i den ordning som de skulle komma vid en tänkt färd med tåget från *Upsala* i riktning mot *Gävle*.

Illustration nedtill på nästa sida:

Tidtabellen för jernvägsposterna år 1876 visade denna utformning för jernvägen *Upsala—Gävle*, med bl a station i *Gamla Upsala*. Denna öppnades 2½ månader efter tågstarten.

Gamla Uppsala

Det blev inte någon poststation i Gamla Uppsala vid tågstarten den 15 december 1874, men det skulle inte dröja länge innan önskemålen om en sådan blev förverkligade. Den inrättades på grund av poststyrelsens beslut för att träda i verksamhet den 1 mars 1875. Järnvägens stationsföreståndare John Norgren fick ta ansvar för posten från starten, följd av A Kalling, båda med 200 kr i årsarvode.

Den senare tillträdande Carl Magnus Ewert fick också nöja sig med denna ersättning, men genom 1902 års allmänna reglering av arvoden till järnvägspoststationsföreståndare steg det till 240 kr. Omkring 1906 övertog Johan Erik Åhlén ansvaret för poststationen. Han fick förflyttning till Orrskog i augusti 1910 och efter en månads vakans tillsattes från den 1 september 1910 Wilhelm Åsbrink som ansvarig för post och järnväg.

De båda sysslorna skildes åt den 1 april 1913 och den som då trädde till med avtal direkt med postverket, det var den tidigare stationsmästaren Karl Magnus Ewert (diarienummer 1 b 1892/12). Hans årsarvode höjdes den 1 oktober 1916 från 300 till 360 kr.

I nya lokaler ca 300 meter från järnvägsstationen fanns poststationen under lång tid och fick från den 1 november 1967 ändra namn till Uppsala 19. Dess status förändrades under 1970-talet från poststation till sk postställe, vilket inte bar sig i längden på grund av svikande betalningsrörelse. Det drogs in den 5 april 1993.

Denna spalt läses nedifrån och uppåt.

7,41 e. m.	9,16 f. m.	Stockholm	5,14 e. m.	10,0 e. m.
△	III.			
N:r 2.	N:r 4.			
4,37 f. m.	11,37 f. m.	<i>Uppsala</i>	3,0 e. m.	7,10 e. m.
4,51 »	11,49 »	<i>Gamla Uppsala</i>	2,50 »	7,2 »
5,13 »	12,7 e. m.	<i>Stora Vreta</i>	2,32 »	6,44 »
5,34 »	12,26 »	<i>Vattholma</i>	2,16 »	6,28 »
6,18 »	1,2 »	<i>Vendel</i>	1,38 »	5,52 »
6,38 »	1,22 »	<i>Örbyhus</i>	1,26 »	5,40 »
6,59 »	1,34 »	<i>Tobo</i>	1,6 »	5,26 »
7,33 »	2,2 »	<i>Tierp</i>	12,40 »	5,0 »
8,0 »	2,23 »	<i>Orrskog</i>	12,20 e. m.	4,40 »
8,30 »	2,48 »	<i>Marma</i>	11,52 f. m.	4,10 »
8,50 »	3,4 »	<i>Elfkarleö</i>	11,36 »	3,54 »
9,15 »	3,25 »	<i>Skutskär</i>	11,15 »	3,35 »
9,29 »	3,34 »	<i>Harnäs</i>	11,10 »	3,30 »
10,0 f. m.	4,0 e. m.	<i>Gefte</i>	10,39 f. m.	3,0 e. m.

N:r 3.

III.

N:r 5.

△

Storvreta

Av cirkulärutdraget på sid 8 framgår att Stora Wreta var den första sydliga poststationen på järnvägen Uppsala-Gävle, när denna uppläts för allmän trafik den 15 december 1874. Stationsföreståndaren Johan Erik Schock fick 240 kr i årsarvode för själva postsysslan, vilken han således skötte jämsides med sina järnvägsgöromål. Han efterträddes av Carl Magnus Ewert. Denne följdes i sin tur efter kort tid av Gustaf Theodor Holmgren.

I oktober 1913 tillträdde stationsmästaren Karl Ludvig Skoog. Han blev den siste ordinarie järnvägsman som fick ansvara där för posten. Arbetet blev nämligen efter hand så betungande att post och järnväg måste skiljas åt. Detta genomfördes den 1 april 1918 (diarienummer 1 b 1508/17) och förre kontorsbiträdet Oscar Wilhelm Wallin antogs som poststationsföreståndare. Han fick teckna ett avtal direkt med postverket.

Flera följde honom, bland dem Karl Alvar Harry Jansson från och med november 1956 efter att ha varit föreståndare för poststationen i Ärentuna sedan oktober 1942, en poststation som just drogs in med oktober månads utgång 1956. Detta kan ses som ett exempel på postverkets strävan att vid omorganisationer med följande indragning av befattningar försöka tillgodose överbliven personal med motsvarande göromål på rimligt avstånd.

Jansson fick uppleva att poststationen statushöjdes till en postexpedition den 1 oktober 1962 och fick då posttiteln stationsmästare. I poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter fick han den 1 november 1967 byta ut sigill och datumstämpel mot sådana med gravyrerna Uppsala 20. Även hans efterträdare fick använda detta egentliga namn på postexpeditionen (med termen postkontor från 1977). Med mars månads ingång 1983 återinfördes det rätta namnet Storvreta. Därifrån betjänas nu ca 2400 hushåll.

1898-11-01--1992-01-31

Vattholma

1874-12-15--

På vår tänkta färd vidare mot norr kommer vi till Vattholma. Där öppnades också en förenad post och järnvägsstation vid tågstarten den 15 december 1874. Stationsföreståndaren J Lundgren fick med 240 kr i årsarvode för postgöromålen ta hand om dessa jämsides med sin järnvägstjänst. Han följdes efter kort tid av E Holmqvist och i december 1878 av Per Emanuel Liborius, nu med 360 kr i årsarvode från postverket.

Detta steg ytterligare och var 420 kr, när Fredrik Ludvig Eugén Nordberger tog över i juli 1887. Ännu bättre blev det för dennes efterträdare tio dagar efter sekelskiftet, stationsskrivaren Oscar Arvid Wollert, eftersom 1902 års allmänna reglering av arvoden tillförsäkrade honom 420 kr om året för att han ägnade en del av sin arbetstid åt posten. Han var kvar längre i tjänst än någon av sina företrädare och kunde med stigande arvoden notera hur postarbetet allt mera inkräktade på järnvägsstöromålen.

Detta ledde till skilsmässa mellan post och järnväg från och med oktober 1917 (diarienummer 1 b 3101/16). Till föreståndare för den därmed ersättande lantpoststationen antogs fjärdingsmannen Jan Erik Eriksson, till en början med 600 kr i årsarvode jämte ett biträdesanslag på 480 kr. Därtill kom 120 kr om året för transporter mellan tågen och poststationen.

Den 1 oktober 1930 blev Berta Kristina Ekström föreståndare för poststationen i Vattholma. Hennes efterträdare fick uppleva 1970-talets generella omorganisation med bl a ny terminologi. När detta skrivs i september 1996 finns det enligt tillgängliga uppgifter ännu ett postkontor i Vattholma, varifrån drygt 1100 hushåll betjänas, inklusive dem med postadress Skyttorp, vars postkontor drogs in med januari månads utgång 1992.

Skyttorp

Någon järnvägspoststation öppnades inte i Skyttorp förrän med november månads ingång 1898. Då fick stationsinspektorn Erik Bernhard Johansson ta på sig ansvaret för samhällets postservice. I november 1899 övertogs befattningen av Per Axel Lorentz Johansson och i mars 1906 av Magnus Vilhelm Bergström. Denne blev befriad från postgöromålen från april 1917, då post och järnväg skildes åt. Axel Ferm blev föreståndare för lantpoststationen (diarienummer 1 b 1617/1916) under en kortare period.

Den 1 maj 1956 anställdes Helga Maria Bräck. Till hennes avtalsenligt reglerade ersättning lades 125 kr i månaden för transporten 275 meter mellan tågen och poststationen. Poststationen fick gå genom 1970-talets generella förändringar med ny terminologi, även i vad gäller personalens titulatur, samt 1990-talets svikande rörelse med åtföljande indragning med januari månads utgång 1992.

Namn Vendels station 1874-12-15--1899-12-31
Namn Knyppplan 1900-01-01--1966-04-30

Knyppplan

Cirkulärutdraget på sid 8 visar att den tredje stationen på linjen som fick post samtidigt med tågstarten den 15 december 1874 var den med namnet Wendels station. Dess namn ändrades till Knyppplan med det nya seklets ingång. Detta gjordes när Carl Johan Hedberg var ansvarig för både post- och järnvägsstöromålen. Före honom hade i tur och ordning följande järnvägsanställda skött posten: A F Wahlström, J Anderberg och från 1878 Frans Viktor Bergström.

Namnändringen hade aktualiserats av kommunalstämman i Vendels sockenstuga den 29 oktober 1893, då man bl a framhöll att stationen inte ens låg inom Vendels socken. Motstånd från järnvägsbolaget till att ändra stationens namn försenade beslutet om att genomföra önskemålen.

Stationsförman Lars Gustaf Lind avlöste Hedberg 1916 och flera andra följde till poststationens indragning med april månads utgång 1966.

Örbyhus

Örbyhus blev en järnvägsknutpunkt samtidigt som sträckan Uppsala-Gävle öppnades för allmän trafik den 15 december 1874. Då öppnades nämligen också den 9 km långa sträckan mellan Örbyhus och Dannemora för allmän trafik, liksom för övrigt också den lika långa sträckan mellan Orrskog och Söderfors.

I Örbyhus var det stationsinspektorn Erland Pihlblad som tog ansvar för både post och järnväg, till en början med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan. Detta höjdes till 360 kr genom beslut den 5 december 1878 och till 480 kr i oktober 1885. Vid det nya seklets ingång fick han dessutom 10 kr i månaden i biträdesersättning, vilket höjdes till 25 kr efter 1903 års allmänna reglering av ersättningarna till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer.

I juni 1904 tog stinsen Jöns Brolin över stationen, efter 1906 med ytterligare höjd ersättning. Höjningen speglade den ökande trafiken. Denna ledde till att post och järnväg måste skiljas åt. Detta genomfördes den 1 april 1913, då poststationen flyttades till handlanden Frans Gerhard Petterssons affär. Denne blev nu föreståndare för den sålunda inrättade lantpoststationen och fick 600 kr i årsarvode samt dessutom en krona om dagen för transporter mellan tågen och poststationen (diarienummer 1 b 2374/15).

Poststationen stathöjdes till en postexpedition den 1 oktober 1938. Hulda Margareta Örde blev föreståndare med posttiteln "stationsmästare", följd i oktober 1951 av Anna Mary Zillén och i augusti 1962 av Lars Albin Johansson. Efter senare decenniers många förändringar och med ny terminologi finns det numera ett postkontor i Örbyhus, under en tid med Lilian Sättler som föreståndare. Ca 2000 hushåll betjänas från Örbyhus, inklusive dem med postadress Tobo.

Om posten i Dannemora, som också hörde till det nät som omfattades av Uppsala-Gävle järnvägar, berättas i posthistorisk skriftserie 299. Den berörs i avsnitten med rubrikerna Dannemora resp Österby. Till den sistnämnda platsen förlades ett förvaltningspostkontor i valet mellan Österby och Dannemora. För den förenade poststationen i Dannemora svarade för övrigt i etapper flera stationsinspektorer, som vi möter som chefer vid andra stationer utmed järnvägen mellan Uppsala och Gävle, nämligen G Ehnman, Johan August Lundgren, Per Emanuel Liborius och Fredrik Ludvig Nordberger samt från maj 1901 förre stationsinspektorn Erik Bernhard Johansson.

Tobo

Per Axel Lorentz Johansson fick ansvaret för postgöromålen vid den förenade post- och järnvägsstationen i Tobo från tågstarten den 15 december 1874. Stationsinspektör Johan Erik Schock efterträdde honom, följd 1892 av Olof Petter Nilsson. Från november 1914 ansvarade Arvid Magnus Wahlqvist för ruljangsen men bara för en kort tid. Med december månads ingång 1915 skildes posten från järnvägen och under drygt ett års tid tog fröken Ebba Elisabet Lundberg ansvar för samhällets postservice. Därefter tog pensionerade stationsinspektorn Johan Andeon Charles Rosqvist fatt och fick uppleva den trafikökning som medförde att lantpoststationen klassades som postexpedition från och med oktober 1951.

Chef blev nu Gerda Anna Sofia Jakobsson, följd 1966 av Signe Carlsson. I det följande årtiondets förändrade organisation med ny terminologi blev hon chef för lokalpostkontoret, som det började kallas 1977. Svikande trafikunderlag, främst i fråga om betalningsärenden, bidrog till att postkontoret i en ny organisation till följd av ett projekt med beteckningen "Nät 92" lämnades ut på entreprenad och nu utgör s k "post-i-butik" vid Tegmo på Bruksgatan. Postutdelningen utgår från Örbyhus till de ca 500 hushåll som har postadress Tobo.

1874-12-15--
Namn Tierp från 1879-01-01

Tierps station

Järnvägsstationen i Tierp fick namnet Tierps station, när den inrättades den 15 december 1874, som framgår av cirkulärutdraget på sid 8. Suffixet kom till för att skilja poststationen från det närliggande förvaltningspostkontoret Tierp, beläget i Gryttjom. Detta drogs in redan den 30 september 1876. Det är svårt att så här i efterhand finna orsaken till att suffixet inte slopades redan då. Postinspektören hade nämligen tillstyrkt en sådan åtgärd "så mycket hellre som ingen som helst utgift därigenom förorsakas Kungl.Postverket, när den indragna expeditionens sigill och brevstämpel då kunna användas".

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Tierp antogs vid tågstarten den 15 december 1874 H A Carlén. Han följdes av H Åhström, som i sin tur efterträddes i slutet av 1878 av Per Axel Lorentz Johansson. Stationsinspektör Herman Ulrik Theodor Graff tog över 1889, men fick lämna ifrån sig allt som hade med posten att göra den 1 april 1902. Då inrättades ett nytt förvaltningspostkontor i Tierp. Bortsett från lokala transporter till och från tågen hade detta inte något med järnvägen att göra, varför det kan lämnas därhän i detta sammanhang. I posthistorisk skrift 176 kan den intresserade läsa en del om postkontorets historia, i synnerhet under tiden före järnvägens tillkomst.

1874-12-15--1955-12-31

Orrskog

Stationsinspektör Emil Nicolaus Brändström fick ansvar för postgöromålen vid den förenade post- och järnvägsstationen i Orrskog från tågstarten den 15 december 1874. Per Axel Lorentz Johansson, som hade varit föreståndare för de förenade post- och järnvägsstationerna Tobo och Tierps station under relativt korta perioden, fick nu en sammanhängande cirka 20 år lång period i Orrskog. Han efterträddes den 1 december 1898 av stations-skrivaren Claes Albert Ekman, som i sin tur lämnade över till Johan Erik Ahlén i augusti 1910. Såsom knutpunkt vid järnvägsförgreningen till Söderfors kunde det motiveras att den eljest tämligen obetydliga poststationen bibehölls i Orrskog, men med 1955 års utgång avvecklades den.

258. Söderfors—Orrskog.

Fk V Tåg 414 y	Fk Hd Tåg 427 y	Fk V Tåg 413 y	Fk V Tåg 425 y	Km				
10.00	11.33	16.14	20.01	—	Söderfors (ej f).....	7.55	8.55	10.39
10.15	11.48	16.29	20.16	10	Orrskog 4	7.40	8.40	10.24
						Tåg 423 y	Tåg 426 y	Tåg 414 y
						Fk V	Fk	Fk

Ur 1945 års utgåva av *Tidtabeller för järnvägsposterna* hämtar vi bl a uppgiften att poststationen i Söderfors inte var förenad med järnvägen, här markerat genom tillägget efter namnet med parentes (ej f). Tiduppgifter i sju kolumner visar, att det fanns fyra dagliga postförbindelser från Söderfors till Orrskog och tre dagliga i motsatt riktning. Siffran 4 efter ordet Orrskog hänvisar till att Orrskog är en knutpunkt, som återfinns i järnvägsposttidtabellen nr 4. Den upptar sträckan Hämösand-Uppsala.

1874-01-01--

Söderfors

I samband med att kronobrevbäringsreformen genomfördes öppnades en poststation i Söderfors med 1874 års ingång. Denna flyttades till järnvägsstationen, när bibanan från Orrskog togs i bruk för allmän trafik samtidigt med huvudbanan mellan Uppsala och Gävle. C J Åberg var den som fick inleda raden av föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Söderfors. Som sådan skulle den dock inte bli så gammal, eftersom post och järnväg skildes åt redan den 1 juli 1901. Dessförinnan hann Åberg dock få sitt ursprungliga årsarvode på 150 kr höjt till 360 kr genom beslut i december 1878 och till 420 kr med 1896 års ingång. Det kom hans efterträdare stationsinspektör K H Norrman till godo.

I ett brev till poststyrelsen den 28 februari 1900 hemställde styrelsen för Upsala-Margrethills Jernvägs AB, att föreståndarna för de större stationerna vid järnvägen skulle befrias från skyldigheten att också ha hand som poststationerna. Postinspektör Wilhelm Ljungh anmälde i ett brev till poststyrelsen den 26 februari 1901, att det var möjligt att inrymma Söderfors' poststation i en nybyggnad i järnvägsstationens närhet. Det nya huset ägdes av fotografen Erik Larsson. Denne antogs till föreståndare, när poststationen skildes från järnvägsstationen den 1 juli 1901. Larssons kontrakt, som då gav honom 600 kr om året, innefattade även skyldighet att fullgöra transporterna mellan tågen och poststationen. För att avlöna ett biträde fick Larsson dessutom 300 kr per år.

Villkoren förbättrades efter hand i takt med ökande posttrafik. Agda Maria Carlsson, som övertog poststationen den 1 oktober 1939, fick uppleva att poststationen statushöjdes till postexpedition från och med mars 1948. Bland dem som efter fru Carlssons avgång fick uppleva 1970-talets omvälvande organisationsförändringar fanns Kerstin Löfkvist, som med titeln postmästare fick ta över ansvaret för service till ca 900 hushåll, som numera ingår i underlaget för Tierps postkontor, varifrån också postutdelningen till Söderfors utgår.

1913-06-01--1965-03-31

Mehedeby

En poststation öppnades i Mehedeby den 1 juni 1913, men inte förenad med järnvägen. Med timmermannen Karl Emil Pettersson tecknades ett avtal om att sköta poststationen. I villkoren ingick att ansvara för transporter till och från tågen samt att tömma brevlådan vid järnvägsstationen, allt för en årsersättning på 240 kr. Den höjdes till 420 kr år 1916. Fru Elsa Thomsson blev ny föreståndare den 1 mars 1926, då på sitt 31 levnadsår.

När poststationen drogs in med mars månads utgång 1965, kompletterades den ersättande lantbrevbäringen med ett postombud som redovisade till posten i Tierp. Kioskägaren Simon Leandersson ansvarade för detta. Lantbrevbäraren fick efter hand större befogenheter och postombudet utnyttjades mindre och mindre, samtidigt som hushållsunderlaget minskade. Lantbrevbärarens negativa statistik torde också ha påverkats av att flottningen upphörde på Dalälven. Postombudet visade sig obehövt och kunde dras in vid halvårsskiftet 1973.

1874-12-15--
Namn Älvkarleby 2 1970-06-01--1992-06-18

Marma

Per Johan Carlman blev den förste som fick ansvara för postgöromål vid den förenade post- och järnvägsstation som öppnades i Marma med tågstarten. Karl Henrik Norrman blev föreståndare 1893, då med 360 kr i årsarvode för postsysslan. Hans efterträdare blev i april 1899 stationsinspektorn J J Buhre, som genom 1902 års allmänna reglering nådde 420 kr i postarvode.

Efter Buhre svarade Gustaf Ferdinand Knut Österberg och från juli 1914 Ivar Egerström för posten fram till skilsmässan mellan post och järnväg den 1 april 1916. Då tog Oskar Granström ansvar för den från järnvägen fristående postverksamheten, nu med 600 kr i årsarvode, vartill kom 300 kr i biträdesersättning.

En av Granströms efterträdare blev Astrid Henrietta Henriksson. Hon hade varit poststationsföreståndare i Bredsjö sedan 1937 års ingång, innan hon anställdes i Marma från den 1 september 1956. För transporter på den 300 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen fick hon 133 kr i månaden utöver avtalsenlig lön.

Poststationen namnändrades till Älvkarleby 2 den 1 juni 1970, ett misstag som rättades till den 19 juni 1992, då namnet åter blev Marma. Detta hjälpte i och för sig inte mot indragning den 18 juni 1992 av det med senare tiders bedömning olönsamma postkontoret. Detta var termen för poststationen efter 1977 års generella omorganisation över hela landet.

1874-12-15--1936-11-30
Namn Älvkarleöbruk 1936-12-01--1939-05-14
Namn Älvkarleö 1939-05-15--1970-05-30

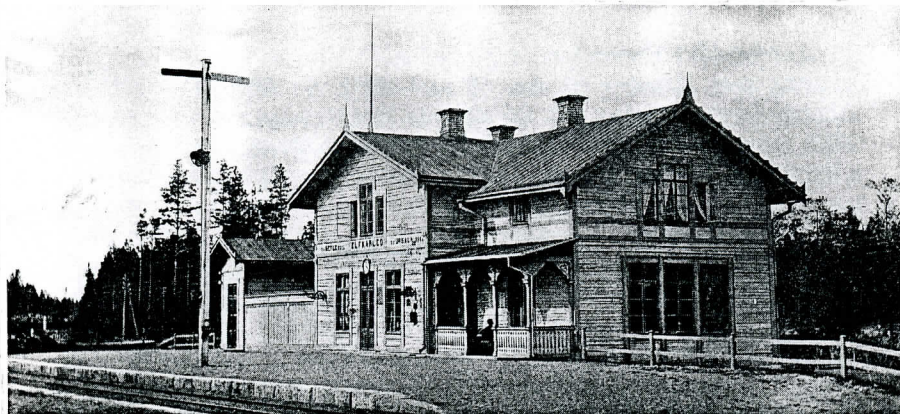
Älvkarleö

Av utdraget på sid 8 framgår att Älvkarleö var den näst sista av de järnvägspoststationer, som öppnades i samarbete med Upsala - Margrethills Jernvägs AB den 15 december 1874. Stationsföreståndaren P H Åhström blev ansvarig för posten med 240 kr i årsarvode för denna del av sysslorna. Det höjdes efter kort tid till 300 kr och var 360 kr när befattningen övertogs i december 1878 av stationsinspektorn Fredrik Olsson.

Carl Frithiof Askerlund tog över 1890. Stigande arbetsbörda för järnvägspersonalen framtvingade skilsmässa mellan post och järnväg den 1 december 1901, då änkefru Fredrique Holmberg anställdes som föreståndare för lantpoststationen med 300 kr i årsarvode. Hon fick dessutom ett biträdesarvode på samma belopp.

Fröken Anna Holmberg efterträdde henne den 24 april 1906 och fick efter hand höjd ersättning som bättre motsvarade arbetsinsatsen, 720 kr om året från december 1912 och 900 kr från augusti 1916. Den ersättning på 50 öre om dagen, som hon fick i december 1910 för transporter mellan tågen och poststationen, höjdes 1913 till 75 öre per dag (diarienummer 1 b 2525/12).

Fröken Holmberg fick uppleva att betingssystemet upphörde och lönen reglerades enligt överenskommelser med fackorganisationen. Ruth Signhild Gustava Ericsson anställdes som föreståndare den 1 december 1936. Poststationens namn ändrades samtidigt till Älvkarleöbruk men det ursprungliga namnet återkom den 15 maj 1939. Den kortare formen var järnvägsstationens namn. Ortnamnrevisionen 1939 omfattade undersökning av de fall, där post- och telegrafanstalter på samma ort bar skilda beteckningar, något som också utsträcktes till undersökning för järnvägsstationerna. Slopannet av slutändelsen var sålunda en logisk följd. Poststationen drogs in med maj månads utgång 1970.



Älvkarleö station kort tid efter att järnvägen öppnades för allmän trafik

1936-12-01--
Namn Älvkarleby 1 1970-06-01--1992-07-04

Älvkarleby

Från Älvkarleö utgick postföring till Älvkarleby, Karlholmsbruk och Skärplinge. Så sent som den 1 december 1936 öppnades en poststation också i Älvkarleby, som här nämns blott parentetiskt, då den inte hade med järnvägen att göra. Den utvecklades snabbt och höjdes till postexpedition den 1 oktober 1957, varvid dess föreståndare sedan starten Ragnhild Konkordia Eliasson blev tjänsteman.

Poststyrelsens ibland oförklarliga strävan att minska antalet adressenheter genom att utplåna ortnamn ledde till att poststationen i Marma fick namnet Älvkarleby 2 den 1 juni 1970, varvid postexpeditionen i Älvkarleby fick tilläggsiffran 1. Denna föll bort efter indragning av posten i Marma.

Termen för posten i Älvkarleby är sedan 1986 postkontor. Postutdelningen utgår från Skutskär.

1936-01-01--1966-08-31

Gårdskär

Från Älvkarleö utgick postföring även till Gårdskär, som jag också lämnar därhän. Poststationen hade inte med järnvägen att göra. Här skall här ändå tilläggas att poststationen i Gårdskär öppnades med 1936 års ingång (diarienummer 1 b 1935:2252). Bland dess föreståndare fanns från mars 1944 Siv Anne-Marie Forslund. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med september månads ingång 1966.

1917-07-01--1989-08-29
Namn Upplandsbodarne 1939-05-1959-12-31
Namn Upplandsbodarna 1960-01-01--1963-11-30
Namn Skutskär 1 1963-12-01--1989-08-29

Upplandsbodarna

I ett brev till poststyrelsen den 13 febr 1917 anförde postdirektionen att vid hållplatsen *Bodarne* mellan Älvkarleö och Skutskärs järnvägsstationer hade *"under de senare åren uppvuxit ett ganska kraftigt samhälle, som för närvarande räknar omkring 2100 där bofasta personer"*. Den lantbrevbäring, som sedan 1906 utgick från Skutskär, ansågs inte täcka behovet av postservice.

Postdirektionen önskade därför att en poststation skulle öppnas i *Bodarne* med gångpost dit från Skutskär, eftersom tågföringen inte medgav postutlämning på platsen.

Poststyrelsen biföll framställningen och beslöt att poststationens namn skulle bli *Upplandsbodarna*. Lantbrevbäringen från Skutskär byttes ut mot en ringlinje från *Upplandsbodarna* över *Skogslund* och *Gransäter*. Den på linjen anställde lantbrevbäraren C P Sjölander fick också fullgöra transporten av post från Skutskärs järnvägsstation till lantpoststationen *Upplandsbodarna*.

Till föreståndare för den nya poststationen antogs folkskolläraren J F N Johansson med 600 kr i årsarvode. Han följdes i maj 1940 av *Asta Elise Steen* som kunde glädja sig åt en så positiv utveckling i samhället att poststationen höjdes till postexpedition med oktober månads ingång 1955.

Innan dess hade man ändrats slutbokstaven i poststationens namn från a till e. Detta gjordes den 15 maj 1939 i anslutning till ortnamnsrevisionen, som strävade efter likformighet för namnen. Då hade telefon- och järnvägsstationerna namnet *Upplandsbodarne* och förslaget att ändra poststationens namn för att bringa överensstämmelse vann gehör i alla remissinstanser.

Detta tänkesätt upphörde efter hand och från 1960 års ingång blev namnet åter *Upplandsbodarna*. Sedan fick man uppleva poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter och postexpeditionens namn ändrades till *Skutskär 1* den 1 december 1963, samtidigt som den ursprungliga posten med namnet *Skutskär* fick tilläggsiffran 2. Detta hjälpte i och för sig inte för postexpeditionens bestånd. Den hann få beteckningen lokalpostkontor i ny terminologi innan den drogs in med augusti månads utgång 1989.

1870-07-01--
Namn Skutskär 2 1963-12-01--1989-06-30
Namn Skutskär 1989-07-01--

Skutskär

Det fanns en poststation i Skutskär redan innan järnvägen kom dit. Den hade öppnats den 1 juli 1870 med telegrafstationsföreståndaren Anders Melander som föreståndare också för posten. Han följdes av John Leonard Lignell, vilken liksom efterträdaren Oskar Leonard Lindqvist satt säkert i sadeln, som man säger ibland. Poststationen flyttades nämligen inte till järnvägsstationen.

Utvecklingen gick snabbt i rätt riktning med flera av brukets kassörer som poststationsföreståndare, Carl Johan Stigenberg från 1889, efterträdd 1911 av polisman Johan Brandt och i augusti 1917 av fru Signe Maria Brandt.

Den 1 juli 1939 stathöjdes poststationen till postexpedition. Bland de följande cheferna med titeln stationsmästare fanns Sven Axel Eriksson och Uno A A Ericson. Postexpeditionen fick tilläggsiffran 2 med december månads ingång 1963, men från och med juli 1989, nu med termen postkontor, är namnet åter Skutskär utan tilläggsiffran. Närmare 4800 hushåll betjänas från postkontoret inklusive dem med postadress Älvkarleby.

1874-12-15--1982-05-28
Namn Skutskär 3 1965-04-01--1982-05-28

Harnäs

Den sista av de förenade poststationer i riktning från Uppsala, vilka öppnades vid tågstarten den 15 december 1874, var den i Harnäs. Stationsinspektoren Herman Söderbaum fick med 240 kr i årsarvode ansvara för posten. Carl Pihl tog över 1882 och fick uppleva skilsmässan mellan post och järnväg, berörd i denna skrift på sid 5.

Fröken Gustava Charlotta Pihl blev föreståndare för den därigenom från 1901 års ingång ersättande lantpoststationen. I oktober 1932 övertog Aina Karin Margareta Nilsson poststationen som fick följa med en rivande utveckling. Efterträdaren fick vara med om ny terminologi med beteckningen lokalpostkontor för poststationen. Svikande kundunderlag ledde till dess indragning den 28 maj 1982.

Gävle (C) 9, 259, 261	7.50	9.33	11.14	18.00
Furuviik (ej f)	—	8.24	11.03	—
Harnäs (ej f)	*7.31	—	10.56	—
Skutskär (9)	*7.28	—	10.52	—
Älvkarleö (lvp)	*7.17	(7.59)	10.41	—
Marma (ej f)	*7.09	576	10.33	—
Mehedeby (ej f)	—	Tåg	—	—
Orrskog 258	—	Ej pak	10.22	—
Tierp	1) *6.48	Fk	8.24	10.12
Tobo (ej f)	—	426	9.56	—
Örbyhus	[6.28]	Tåg	9.50	—
		Fk		
Örbyhus (9) 257	6.28	—	9.45	14.50
Knyppplan	—	—	—	*
Skyttorp (ej f)	—	7.24	tp 10.36	*
Vattholma (ej f)	—	*	9.26	*
Storvreta (ej f)	—	*	10.16	*
Gamla Uppsala (ej f)	—	*	10.05	*
Uppsala (C) 3,5,255,256	vl 5.42	6.49	9.08	9.58 14.04 16.28
	Tåg 4244	426	Tåg 414	Tåg 574
	Pkp 251	Tåg	Inskr pak ²⁾	418
		Fk	nedre	Tåg
			Pkp 28	58
				Brl V
Stockholm	4.41	—	8.05	15.35

Ett utdrag ur linje nr 4 i 1946 års *Tidtabeller för järnvägsposterna* visar, att det inte längre fanns så många förenade post- och järnvägsstationer, i själva verket bara två, nämligen i Orrskog och Knyppplan. Beteckningen (ej f) anger sålunda "ej förenad". Siffran (9) efter Skutskär anger att Skutskär hade en postexpedition av klass 9 och beteckningen (lvp) efter Älvkarleö anger att det gick landsvägspost dit. Siffran 258 efter Orrskog hänvisar till tidtabell nr 258 i samlingen (jämför illustrationen på sid 16). På motsvarande sätt finner man att det fanns en postexpedition av klass 9 i Örbyhus och att stationen även återfinns i tidtabell 257 i samlingen. Tågtiderna i kolumnerna till höger visar blott en del av de tåg som användes i riktning från Uppsala.

1937-07-01--1968-04-30

Furuviik

En stationär lantbrevbärare (Postombud) hade funnits några år i Furuviik, när en framställning gjordes om att detta skulle upphöjas till en fullvärdig poststation. Detta önskemål tillgodosågs från och med juli 1937.

I Furuviik fanns sedan sekelskiftet en folkpark, anlagd av järnvägsbolaget med sikte på att få mera persontrafik. Hållplatsen höjdes till station 1924. Troligen var den aldrig förenad med posten. Vid lantpoststationen i Furuviik anställdes den 1 juli 1939 Martin Gunnar Karlsson, som då fick 142 kr i extra ersättning för transporter den 500 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen.