

Från början fick stationsföreståndaren 300 kr i årsarvode för postsyssslan, men detta höjdes från 1886 års ingång till 600 kr "så länge utländska pakets tullbehandling åligger poststationsföreståndaren". Bland dem som hade denna uppgift fanns stationsinspektörerna Carl Gustaf Fridman och Johan Walfrid Sörman samt som vikarie under en period 1:e stationsskrivaren E Leykauf. I oktober 1909 tillträdde Gustaf Adam Rudolf Ehrengranat.

Post och järnväg skildes åt förhållandevis sent och den 1 mars 1958 antogs Rut Gurli Ström till föreståndare för lantpoststationen intill järnvägsstationen efter sex års tjänstgöring i Hålland. Hon fick 20 år efter tillträdet vara med om en ombyggnad av postlokalen, varom personaltidningen PS berättade i februari 1978 på detta sätt:

Turistort får bättre postlokal



Stationsmästare Gurli Ström överlämnar en frimärksgåva till Reidar Ljungström, som var den förste kunden i den nyöppnade lokalen.

Efter en omfattande om- och tillbyggnad återinvigdes postlokalen i Storlien den 6 december. De utrymmen man nu återvände till var betydligt färggladare och framför allt rymligare än de man flyttade ut från två månader tidigare. Ombyggnaden har bl a medfört en större kundavdelning. Den gamla disken med endast en kassaplats har bytts ut mot en modernare disk med plats för två kassor. Dessutom har man fått ett pentry med s k minikök.

Under ombyggnadstiden har Hotell Bangårdens reception fått tjäna som kassaexpedition. Även om byte av arbetsmiljö ibland kan vara nog så stimulerande var det inte att ta miste på att såväl stationsmästaren, Gurli Ström, som hennes medhjälpare nu var helnöjda med att lagom till jultrafiken vara tillbaka i sina nygamla lokaler.

Under 1970-talet förvandlades poststationen till ett s k lokalpostkontor men senare tiders minskande kassarörelse medförde enligt projekt "nät 92" att postkontoret lämnades på entreprenad och blev s k post-i-butik från den 6 februari 1995. Till detta postkontor kan de 130 hushållen med postadress Storlien numera vända sig för att få postärenden uträttade.

Erik Lindgren

Något om posten vid Norrländska tvärbanan Sundsvall - Storlien

Innehållsförteckning på omslagets första insida
Kommunikationskarta på sid 26-27

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Det är fråga om ett hantverk med risk för defekter av olika slag. Jag hoppas läsaren har överseende med eventuellt förekommande defekter och accepterar min tro att det framforskade materialet är viktigare än häftets utförande.

Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 27

(Manuskript i november 1996)

Innehåll

Namn	sid	Namn	sid
Inledning	3		
Bensjön	31	Nälden	40
Björnänge	49	Ocke	46
Brunflo	37	Ope	37
Bräcke	31	Parteboda	29
Dvårsätt	39	Pilgrimstad	36
Duved	50	Revsund	35
Dysjön	30	Stavre	33
Enafors	52	Storlien	52
Erikslund	29	Stöde	19
Fränsta	24	Torpshammar	22
Gevsjön	51	Trångsviken	43
Grimnäs	34	Täng	38
Gällö	34	Töva	17
Hålland	48	Undersåker	48
Johannisberg	28	Vaplan	42
Järpen	45	Vattjom	17
Krokom	40	Viskan	21
Kärfsta	19	Ytterån	43
Ljungaverk	28	Ånge	30
Lockne (station)	36	Ånn	52
Matfors	18	Åre	49
Mattmar	44	Ås	38
Mörsil	45	Österlo	19
Nedansjö	19	Östersund	38
Nederede	20		

Förord

I skriften "Litet om posten vid Inlandsbanan" (1994) tillämpas samma system som i denna skrift, dvs läsaren gör en tänkt färd längs spåret och får korta uppgifter om posten efter hand som färden går vidare. I denna, något mera djupgående skrift får varje ort ett separat avsnitt med vinjett i rubriken som anger poststationens tidsperiod, varefter textavsnittet innehåller några sparsamma uppgifter, huvudsakligen med namn på stationsföreståndare.

För några av poststationerna försöker jag ge exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och järnvägsföretaget. Jag har också i inledningen lämnat exempel på landsvägspostföretag, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen.

För poststationerna, eller postkontor, som alla kallas efter 1986, har jag försökt nämna 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 svårilästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

Det är inte fråga om någon fullständig kartläggning av varje poststation utan slumpvis gör jag "nedslag" för att i olika fall belysa ett eller annat exempel för olika epoker, som t ex lantpoststationernas resp järnvägspoststationernas entré, kronobrevbäringsreformen, lantbrevbäringsrensningen, skilsmässa mellan järnväg och post och större poststationers övergång till högre status eller indragning av förvaltningspostkontor.

Med detta arbets sätt har för många stationer informationen begränsats till uppgifter om tillkomst- och avvecklingstidpunkter samt namn på någon eller några av föreståndarna. Uppdatering av namn på nu verksamma postanställda har gjorts per september 1995.

Om man bortser från åren närmast 1920, innan postexpeditioner "av det nyare slaget" började inrättas, hade nätet av förvaltningsområden nått maximum under åren närmast efter andra världskriget. Översyn av dessa ledde till avveckling av åtskilliga efter hand, ett slags förberedelse för 1970-talets övergång till nya postområden i en omorganisation benämnd "PVO".

Jag har funnit det lämpligt att med hänsyn till den under 1960-talet genomförda avvecklingen av ett antal förvaltningsområden lämna exempel på deras omfattning i vissa fall, även om det i och för sig inte har med järnvägen att göra. Många av de underlydande poststationerna var på den tiden fortfarande förenade med järnvägsstationerna.

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. Även kopiorna förvaras numera i Stockholm, alfabetiskt ordsordade.

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 Sundsvall till Storlien.

Erik Lindgren

Inledning

Efter en i början av 1872 beviljad koncession kunde den smalspåriga järnvägen mellan Sundsvall och Torpshammar öppnas för allmän trafik på delsträckan mellan Sundsvall och Nedansjö den 1 augusti 1874 och något senare samma år i två nya etapper på delsträckorna Nedansjö-Stöde och Stöde-Torpshammar. Efter förstatligande med 1885 års ingång byggdes järnvägen om till normalspår under maj-juni 1886, varefter det kunde bli genomgående trafik ända fram till Storlien.

På sträckan mellan Torpshammar och Storlien hade nämligen järnvägen byggts i etapper med den sista 32 km långa delsträckan mellan Östersund och Näliden öppningsklar för allmän trafik den 22 juli 1882. Under hela perioden pågick kontakter mellan dels det privata järnvägsbolaget och dels styrelsen för statens järnvägsbyggnader å den ena sidan och postverket å den andra. Detta gjorde det möjligt att efter hand ta järnvägen i bruk för posttrafik. Därmed kunde fasta poststationer öppnas i stor omfattning i järnvägsstationerna. Bakgrunden till dessa sk förenade poststationer finner vi i en överenskommelse, som träffades ungefär ett år efter att de första lantpoststationerna hade inrättats i Sverige i februari 1861.

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

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

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägspoststationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel.

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. Den lilla mellansträckan mellan Ånge och Bräcke ingick också i norrländska tvärbanan, vilket framgår längre fram i denna skrift. Sträckan nordöst ut från Bräcke fram till Boden betecknas som stambanan genom övre Norrland. Jag har som målsättning att även beröra nordligare 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.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemannning 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 organiserades 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 värmländska 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. Ett medel var poststyrelsens cirkulär, vilka kom ut vid behov och expedierades till samtliga postförvaltare och i vissa fall även till poststationerna. Ibland blev det sådana ändringar i postföringen att nya tidtabeller för denna behövde göras. Exempel lämnas dels i detta avsnitt av skriften och dels i vissa lokalavsnitt i det följande. Mest berörda var naturligtvis de postmästare som hade sina förvaltningsområden i järnvägens närhet. Jag berör därför i vissa avseenden kortfattat de förvaltningspostkontor som påverkades av järnvägens framväxt, även om tjänsterna på dessa platser inte i något avseende var förenade med järnvägstjänsten.

På mer eller mindre undanskymd plats i ett cirkulär i **augusti 1875** fanns nedan återgivna notis. De åtta rader som den omfattar speglar väsentliga förändringar i organisationen. I det följande kommenteras innebörden.

Postexpedition. Från och med innevarande månads ingång är *Torps* post-expedition förflyttad till Torpshammars järnvägsstation, hvarefter postexpeditionen benämnes *Torpshammar*.

Poststationer. Sådana öppnades den 29 sistlidne juli i de vid järnvägslinjen *Sundsvall—Torpshammar* belägna stationerna *Wattjom*, *Matfors*, *Nedansjö* och *Kärfsta* inom Westernorrlands län.

Samtliga dessa poststationer skola lyda under postkontoret i *Sundsvall* och direkt utvexla post med hvarandra samt med Torpshammars postexpedition.

Uppgifterna under rubriken "Postexpedition" resp "Poststationer" kommenteras på nästa sida.

I citatet i näst sista stycket på sid 3 talas om att orter, där det finns postkontor eller postexpedition är undantagna från förening av post- och järnvägstjänst. För enkelhetens skull kan vi sätta likhetstecken mellan begreppen postexpedition och postkontor. Den teknikaliska skillnaden är mera av internt postaliskt intresse. Överenskommelsen i februari 1863 innebar alltså inte att arbetet vid den flyttade postexpeditionen i Torp då skulle förenas med järnvägstjänst.

Däremot förenades poststationerna vid de fyra orter, som räknas upp under rubriken "Poststationer", med järnvägsstationerna. De berörs kortfattat i särskilda avsnitt i det följande. De två sist citerade raderna i cirkuläravsnittet innebar en förklaring för postförvaltarna hur de skulle sortera post till de nya stationerna.

Cirkuläret hade föregåtts av åtskillig skriftväxling. Den präglades bland annat av den osäkerhet som rådde om vid vilken tidpunkt den nya organisationen skulle träda i kraft. Optimistiska signaler från järnvägsbolaget hade lett till att uppsägningar gjorts från alltför tidig tidpunkt av de entreprenörer som svarade för landsvägs-postföreningen på berörda sträckor. Den 16 april 1875 skrev sålunda den dåvarande postmästaren Udo Zachrisson i Sundsvall till sin farbroder, departementschefen L Hübner i poststyrelsen, att "enligt vad trafikchefen för järnvägen Sundsvall-Torpshammar på förfrågan trodde sig kunna meddela, kommer järnbanan till Torpshammar icke att avsynas förr än till sommaren, möjligen i juli".

En fråga var om man i väntan på formell tågstart skulle kontrahera en diligensentreprenör, men om detta skrev Zachrisson: "Då emellertid järnvägen, ehuru den icke är avsynad, befördrar resande, torde det vara överflödigt att emellan Sundsvall och Torp igångsätta diligens. Likaså har jag anledning antaga, att även emellan Torp och Östersund postverket under instundande vår och sommar kommer att för diligensfarten få en svår konkurrent i Sundsvall-Bräcke kommunikationsbolag, vilket lär sätta en del smärre ångslupar i insjöarna och de segelbara floddelarna, samt att sammanbinda de sträckor, som ångbåtsledes icke kunna befaras, medelst omnibussar, dragna av hästar eller landsvägslokomotiv. Jag skulle därför nästan tro att diligensfarten emellan Torp och Östersund kommer att bliva överflödig".

I ett telegram till poststyrelsen den 22 april, dvs sex dagar senare än det delvis citerade brevet, kunde Zachrisson meddela poststyrelsen att styrelsen för järnvägsbolaget "motser att den nödgas för banans fullständiga iordninggörande inställa trafiken i maj och juni". Som framgår av cirkulärutdraget blev det längre tid än så, men den 29 augusti kunde trafiken således börja.

Detta beslut fattades sedan poststyrelsen meddelat svar på det brev från järnvägsbolaget som återges nedan i faksimil.

SUNDSVALLS JERNVÄGS-AKTIEBOLAG

SUNDSVALL den 14 Juli 1875

Åren Postmästare Zachrisson

Sundsvall

Till den ä Reger. meddelat af Gärningsens dato
 få vi meddela att Styrelsen ^{beslutet} fått från och med den 15 juli
 eller och den tid innan varden för allmän trafik öppnas, till-
 vidare fästa post mot den beaktning som framdeles i vederbörlig
 ordning bli bestämd, afvansa att tillvidare, tillförbinda vår
 Statens förordning, att åtaga sig befattningen som post-
 stationsförordning mot detta erbjudna svarat per år, emellertid
 vi om koningen underrättat, när de önskan börja posten
 förordningen från vår järnväg.

Högaktingsfullt

SUNDSVALLS JERNVÄGS-AKTIEBOLAG

Udo Zachrisson

Svaret innebar en reträtt från järnvägsbolagets sida i vad gäller ersättningen för postbefordran. Utan att ange utrymmesstorleken begärde bolaget nämligen i ett brev den 10 juli 1875 fyra kronor per mil för posttransporter men fann sig ha anledning att i ovan citerade brev acceptera gällande grunder på en betydligt lägre nivå.

Arbetet på den normalspåriga statsbanan från Torpshammar och västerut startade och efter några år fick Udo Zachrisson anledning att återkomma till poststyrelsen med viss planering för vad som skulle vidtas från postens sida.

I ett brev den 27 augusti 1878 rapporterade han om iakttagelser från tjänstesor som poststyrelsen uppdragit åt honom i brev den 30 juli för att göra upp avtal för viss landsvägspostföring "att gälla från den tid järnbanan Torpshammar-Bräcke för allmän trafik öppnas". Då skulle den dittills anlåtande diligensbefordringen västerut upphöra. Det gällde i huvudsak att få fram avtal för postbefordran med häst och vagn mellan Bräcke och Östersund. Zachrisson sände förslagskontrakt för delsträckorna Bräcke-Pilgrimstad och Pilgrimstad-Östersund mot ersättningar som för de olika delarna varierade mellan kr 1.88 och 2 kr per postförd mil för varje engagerad häst. Avtalet för den förstnämnda sträckan avsåg endast den tid av året, då regelbunden ångbåtsförbindelse inte fanns på Revsunds-sjön mellan Bräcke och Pilgrimstad.

Från Torp fanns en postlinje till den år 1867 inrättade poststationen i Haverö. Genom att låta den postföringen utgå från Ånge i stället för Torp kortades vägen och även för denna inforrades anbud. Jan Jonsson Lång i Borgsjö erbjöd sig svara för den mot ett så lågt pris som kr 1:40 per mil och häst. Det var stort intresse att få avtal med postverket om postföring och flera konkurrerade med underbud efter hand. Den 19 sept 1878 beslöt poststyrelsen att de lägsta anbuden skulle antas för resp sträckor.



Urklippet är från 1868 års postkarta, utgiven i privat regi men utan poststyrelsens godkännande. Den visar, ehuru bristfällig, bland annat postföringslinjen mellan Torp och Haverö.

Även efter tågstarten den 1 oktober 1878 på den 69 km långa delsträckan mellan Torpshammar och Bräcke stod frågan öppen om ersättningen till de järnvägsmän som skulle ansvara för posthanteringen på de mellanliggande stationerna. Schablonmässigt hade poststyrelsen föreslagit vissa arvoden, men styrelsen för statens järnvägstrafik hade synpunkter på dessa och sände den 28 oktober till poststyrelsen det brev som återges i faksimil på vidstående sida. Poststyrelsen accepterade förslagen och resp poststationsföreständares arvoden justerades i enlighet därmed.

Mr. 5658

SVERIGES STATSBANOR.

Kongl. Styrelsen
för
Statens järnvägstrafik.
STOCKHOLM.

Ink. den 31 oktober 1878

D. nr 1989.

Till Kongl. Generalpoststyrelsen.

Med tillkännagivande derom, att Fränsjö resp. arvodet till poststationsföreståndarna i linjen Torpshammar-Bräcke bör bestämmas så, lunda, att de vid Fränsjö, Erikslund och Ånge erhöles 240 kronor kvarvara och den vid Bräcke 360 kronor, allt för år räknadt, hafva de genom skrifvelser den 7de kunnat hos Kongl. Styrelsen för Statens järnvägstrafik hemställt, hvilande å hennes sida något vore att mot dessa belopp mvara.

Med undring häraf för Styrelsen meddelas, att, da resp. aflönningar till järnvägens personal vid denna linje med afseende å derovaraande dyrare lefnadsomkostnader mest sålunda högre än på andra orter, Styrelsen afven annan anfordring för postzonen bör utgå med något högre belopp, än de enligt vanliga; arfvade Styrelsen i sålunda afseende föreslår, att för hvardera af poststationsföreståndarna vid Fränsjö, Erikslund och Ånge måtte bestämmas ett arvode af 300 kronor och för poststationsföreståndaren vid Bräcke ett arvode af 420 kronor, allt för år räknadt, om hirket förslag Styrelsen torde för vidare meddelande från veder. Stockholm den 28 Oktober 1878.

L. Troilins

L. Lohm

1970

Som framgår av cirkulärutdraget på sid 5, öppnades poststationer den 29 juli i Vattjom, Matfors, Nedansjö och Kärfsta. Däremot flyttades postkontoret i Torp inte till Torpshammar förrän med augusti månads ingång. Dess befattning förenades inte med järnvägsgörö-mål, något som dock skulle bli aktuellt senare, när postkontoret de-graderades till en poststation.

Efter hand som järnvägen byggdes vidare och nya bandelar öppnades för allmän trafik, inrättades också fler poststationer. Den 71 km långa etappen mellan Bräcke och Östersund blev sålunda klar för trafik den 1 december 1879, i anslutning vartill nedan åter-givna posttidtabell publicerades.

Sundsvall—Torpshammar—Östersund.

(Från den 1 december 1879.)

		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
△			
N:r 1.			
8,35	<i>Sundsvall</i>	6,10	
9,30	<i>Vattjom</i>	5,23	
9,59	<i>Nedansjö</i>	4,52	
10,41	<i>Kärfsta</i>	4,10	
11,11	<i>Viskan</i>	3,37	
11,25	<i>Torpshammar</i>	3,20	
N:r 110.		N:r 4.	
11,40	<i>Torpshammar</i>	3,5	
12,9	<i>Fränsta</i>	2,44	
12,49	<i>Erikslund</i>	2,5	
1,40	<i>Ånge</i>	1,25	
2,59	<i>Bräcke</i>	11,58	
3,34	<i>Stafre</i>	11,16	
4,20	<i>Gällö</i>	10,35	
5,15	<i>Pilgrimstad</i>	9,44	
6,10	<i>Brunflo</i>	8,46	
6,55	<i>Östersund</i>	7,55	
N:r 111.			
△			

Fortsättningen kom inte riktigt i kronologisk ordning. Den västligaste sträckan mellan Trångsviken och Storlien öppnades för allmän trafik den 17 oktober 1881, medan sträckorna Nälden - Trångsviken och Östersund - Nälden öppnades för allmän trafik den 12 december 1881 resp den 22 juli 1882.

Tar man del av ärendena i kronologisk ordning, finner man ett brev den 13 april 1877 till poststyrelsen, undertecknat av Carl Beijer vid styrelsen över statens järnvägsbyggnader. Däri framhålls att det "för järnvägsarbetenas oavbrutna bedrivande" är angeläget att snarast bestämma trafikstationernas lägen mellan Duved och riksgården. Länsstyrelsen hade föreslagit att stationerna där skulle kallas Duved, Gevsjö, **Wallan, Tångböle** och Storlien. Vid västra stambanan fanns en station med namnet Walla. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader befarade,

"att om nu en annan station erhöles benämningen Wallan lätteligen förväxlingar skulle uppstå vid försändelser av brev och varor, varför Kungl. Styrelsen vill föreslå att benämningen Wallan ändras till Ånn, och då Tångböle är belägen över 2 mil ifrån Enafors, där den station vars namn Konungens Befallningshavande föreslagit till Tångböle kommer att förläggas och dessutom stationen Ånn skulle komma att ligga emellan dessa båda ställen, så vill Kungl. Styrelsen ävenledes föreslå att benämningen Tångböle ändras till Enafors".

Mot detta hade poststyrelsen intet att erinra enligt svar den 16 april 1877 till styrelsen över statens järnvägsbyggnader.

I ett brev den 18 augusti 1879 skrev nyssnämnda Carl Beijer till poststyrelsen "dels att arbetena å tvärbanan emellan Torpshammar och riksgården blivit så fullbordade att Styrelsen hyser den förhoppning att bandelen emellan Bräcke och Östersund kan under loppet av instundande November eller början av December månad för allmän trafik upplåtas, så vida icke en allt för tidig vinter skulle inträffa, varigenom de återstående ballastningsarbetena skulle förhindras eller omöjliggöras". Det befarade hindret störde tydligen inte, för sträckan kunde upplåtas för allmän trafik den 1 december 1879. Däröfver lämnade Carl Beijer skriftligt besked den 8 oktober.

Detta medförde bland annat uppsägningar av föreståndare för de lantpoststationer i järnvägens närhet, vilka berördes av de ändrade förhållandena. Poststyrelsen uppdrog åt Uddo Zachrisson i Sundsvall att säga upp gällande kontrakt med **poststationsföreståndarna** i Brunflo, Revsund och Sundsjö "att upphöra tre månader från uppsägningsdagen".

För berörda **postförelare** i området gällde en klausul om att deras kontrakt kunde upphöra utan föregående uppsägning, om en järnvägsanläggning kunde tas i bruk för motsvarande postföreling. Därför blev följande personer erinrade om detta: hemmansägarna Anders Persson i Grimnäs och Olof Nygren i Mordviken, Bräcke om postföreling mellan Bräcke och Pilgrimstad, hemmansägaren N M Carlsson i Brunflo om postföreling mellan Östersund och Pilgrimstad,

åkaren Anders Bardason i Östersund om postföring från Östersund till Brunflo samt hemmansägaren Jonas Olofsson om postföring från Brunflo till Östersund.

Några postförare kunde bibehållas med ändring av körsträckorna. Därför tillfrågades kyrkvärden Erik Svensson i Torsång, Sundsjö och Carl Jonsson i Kårgårde "om och emot vilken ersättning de vilja, från och med den tid då postbefordringen vidtager å förenämnda järnväg, i stället föra posten, den förstnämnda till och från Pilgrimstads blivande järnvägsstation och den sistnämnda till och från Brunflo järnvägsstation". Den förstnämndes kontrakt avsåg dittills postföring på sträckan Borgsjö-Sundsjö och den sistnämndes sträckorna Brunflo-Hackås och Maj-Brunflo. Deras avgivna anbud accepterades av poststyrelsen.

För poststyrelsens information översände styrelsen för statens järnvägstrafik den 17 november 1879 tidtabellsförslaget nedan.

Förslag till Tidtabell

för tågen å ban delon Torsjöhammar - Östersund från och med den 1 Dec. 1879.

Uppr.	M.t.	Tid för				Ned.	M.t.	Tid för			
		ankomst	utgång	ankomst	utgång			ankomst	utgång	ankomst	utgång
		min	kl.	min	kl.		min	kl.	min	kl.	
<u>Alla dagar.</u> Torsjöhammar					Nº 110 11.40 fm	<u>Alla dagar.</u> Östersund				Nº 111 7.55 fm	
Friansta	0.9	21	12.10 m	8	12.9	Brunflo	1.5	45	8.40 fm	6	8.46
Erikslund	1.3	31	12.40	9	12.49	Pilgrimsta	1.6	48	9.34	10	9.44
Ånge	1.3	31	1.20	20	1.40	Gällö	1.4	42	10.26	9	10.35
Bräcke	2.9	6.9	2.49	10	2.59	Stafsje	1.2	36	11.11	5	11.16
Stafsje	1.0	3.0	3.29	5	3.34	Bräcke	1.0	30	11.46	12	11.58
Gällö	1.2	36	4.10	10	4.20	Ånge	2.9	6.7	1.50 m	20	1.2.50 m
Pilgrimsta	1.4	42	5.2	13	5.15	Erikslund	1.3	31	1.56	9	2.5
Brunflo	1.6	48	6.3	7	6.10	Friansta	1.3	31	2.36	8	2.44
Östersund	1.5	45	6.55			Torsjöhammar	0.9	21	3.5		

Trafiken kom i gång planenligt den 1 december 1879 och arbetet gick vidare. Styrelsen över statens järnvägsbyggnader (med propositionen öfver i brevvinjetten, medan järnvägstrafikstyrelsen använde för) under rättade poststyrelsen den 16 september 1881 att delsträckan mellan Trångsviken och Storlien "kan efter den 15 nästinstundande oktober för allmän trafik upplåtas". Detta föranledde motsvarande aktiviteter som berörts på sid 11 och 12. Lantpoststationsföreståndarna i Mattmar och Duved blev sålunda uppsagda och anbud införades för vissa ändrade postföringssträckor. Ett exempel speglas i nedan återgivna intyg.

Att under tiden jag har något emot att samdeles skjutas posten till Ålens poststation i stället för till Wängens gästgiveri emot samma lön som i kontraktet först bestämdes, intygat Ålensund den 8 Oktober 1881.

Olof Olofsson
Forsjöhammar
gf. Per Simonson Forsjöhammar

Uppsagda på grund av klausuler i kontrakten blev postförarna Jonas Hanson i Wängen, C G Alenius i Bye, Jon Olofsson i Hålland samt Nils Bergström och Lars Olsson i Duved. Två gångpostförare, vars tjänster skulle kunna utnyttjas för kärmpostföring, lämnade intyg om att de inte kunde åta sig åkande post, då de saknade draghäst. För de ändrade postföringarna fanns flera anbud och som vanligt antogs de lägsta.

Med tågstarten den 17 oktober 1881 kunde sju nya poststationer betjäna kunder, medan en försvann, den i Sundsjö. I poststyrelsens cirkulär kungjordes förändringen på det sätt som framgår av illustrationen överst på nästa sida. Uppgift lämnades på annan plats om att lantpoststationen i Sundsjö drogs in, och att poststationerna i Mattmar och Duved flyttades till järnvägen. I Åre fanns ett förvaltningspostkontor. Det förenades inte med järnvägstjänst.

Kungörelse,

angående öppnande af åtskilliga poststationer.

Den 17 innevarande månad komma poststationer att öppnas dels vid de å tvärbanan genom Jemtland belägna stationerna *Trångsviken, Mörsill, Hjerpen, Undersåker, Ann, Enafors* och *Storlien* dels ock vid stationen *Kullsveden* å Södra Dalarnes jernväg. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 13 oktober 1881.

WILHELM ROOS.

H. A. Kolmodin.

Nu återstod två delsträckor innan hela tvärbanan kunde användas för genomgående tåg. Den 15 km långa sträckan mellan Nälden och Trångsviken öppnades redan den 12 december 1881, medan den 32 km långa sträckan mellan Östersund och Nälden vid ibruktagnandet den 22 juli 1882 kompletterade stationsnätet från Bottenhavet till riksgränsen. Därifrån till Trondhjem var järnvägen färdig i oktober 1881, såsom aviseras i det brev från norska postverket vilket återges på nästa sida.

Kvar fanns problemet med omlastning i Torpshammar, eftersom sträckan därifrån till Sundsvall var smalspårig. Detta problem löstes genom ombyggnad efter SJ:s övertagande av bansträckan vid 1885 års ingång.

Genomgående postkupéer användes efter hand men efter postens övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation 1968 försvann de stegvis. En kommuniké till TT från postens presstjänst den 24 februari 1972 meddelade bl a följande:

"Postkupén på järnvägen mellan Östersund och Storlien ersätts från den 28 maj med bilpostföreling i postverkets egen regi. En del av posten kommer dock alltjämt att transporteras med järnvägen. Omläggningen ger postverket en besparing på ca 240.000 kr om året och medför samtidigt vissa serviceförbättringar

Det nya systemet innebär att huvuddelen av posten kommer fram snabbare än hittills och flera postanstalter utmed linjen får därmed tidigare öppethållande".

Vissa detaljer beträffande de olika stationerna lämnas i det följande som avses kunna spegla en tänkt färd i riktning från öster mot väster.

nr. 6623
S. A.

Den Kongelige Norske Regjerings
Marine-og Post-Departement.

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Lakon den 2 SEP 1881.

S. D. J. No. 1462 A
S. 21.

Med mulig videre Beser-
spændelse om Maestret
og Eng Leds og Postmaestret
Sama nummer anført.

Som det formentlig vil være det kon-
gelige Generalpoststyrelse bekendt, anbrages den
banelinien *Trondhjem - Cigsgranteid* i Sverige og
kunne anbruges for den almindelige Trafik til Norge
af Oktober forekommende.

Med Bemærkning, at det paa norsk Side
bankes oprette sedvanlig Jernbanepostexpedition
paa Jernbanen, tillader man sig at forespørge,
hvornår det vil være adgang for denne norske
Postexpedition til Adveeling af mellemvejske Postfore-
sendelser, med nogen svensk Postansættelse.

Christiania den 31 August 1881.

J. Manf.

1881 den 9 sept. nummer: Klippen og sk. H. S.
for det norske jernbanestatsforbund
Christiansen

Den Kongelige Norske
Generalpoststyrelse,
Stockholm.

nr. 1164

Matfors

Förutsättningarna för poststationen i Matfors blev litet annorlunda än i Vattjom, varifrån ett stickspår utgick till Matfors. Där fanns bl a ett bruk, som utväxlade sin post genom en väska med postkontoret i Sundsvall. Disponenten H Berencreutz fick genom ett brev från postmästare Uddo Zachrisson veta att efter tågstarten "lösväska icke kunde få utväxlas emellan Sundsvalls postkontor och bemälda bruk, med mindre väskägaren därtill utverkade Kungl. Poststyrelsens särskilda tillstånd". Detta hängde samman med en bestämmelse om att postväska inte fick utväxlas med en postanstalt om väskan på vägen dit passerade en annan postanstalt.

Berencreutz förklarade för Zachrisson att "han, åtminstone icke för närmaste framtiden, vågar anförtro brukets viktiga korrespondens åt den vid Matfors järnvägsstation blivande poststationen, utan måste på ett eller annat sätt överlämna sin post direkt till Sundsvalls postkontor". Poststyrelsen medgav efter prövning att bruket fick hålla lösväska med postkontoret i Sundsvall med förbigående av poststationerna.

Vattjom—Matfors.

(Från den 1 februari 1879.)

○ + N:r 6.	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: right; padding-right: 5px;">4,7</td> <td style="padding-right: 5px;">Vattjom</td> <td style="text-align: left; padding-left: 5px;">10,35</td> </tr> <tr> <td style="text-align: right; padding-right: 5px;">4,15</td> <td style="padding-right: 5px;">Matfors</td> <td style="text-align: left; padding-left: 5px;">10,27</td> </tr> </table>	4,7	Vattjom	10,35	4,15	Matfors	10,27	Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
4,7	Vattjom	10,35						
4,15	Matfors	10,27						
	N:r 5. ○ +							

Detta är den posttidtabell som under en period tillämpades mellan Vattjom och Matfors

En av de första poststationsföreståndarna i Matfors var stationsinspektorn Carl Johan Hylén med 480 kr i årsarvode för själva postsysylan. Bland hans efterträdare fanns Edvin Eliasson (1890-1902), konduktör S Martinsson som vikarie jan-sept 1903 och stationsinspektör E D Johnsson under en lång period därefter. Utvecklingen gick starkt och post och järnväg skildes åt, varefter poststationen höjdes till en postexpedition i juli 1933. Med ändrad terminologi och i ny organisation kallas postanstalten i Matfors numera för postkontor. Postmästare Carin Olsson har det övergripande ansvaret för betjäning av det ca 2900 hushåll starka kundunderlaget.

Nedansjö

Också i Nedansjö öppnades en förenad post- och järnvägsstation samtidigt med tågstarten den 29 juli 1875. Bland de ansvariga stationsföreståndarna fanns August Alfred Pettersson (1889-1898), Johan August Gothard Åhlund (1898-1910), Oscar Adrian Christiernin (1911-1916) och därefter Frans Vilhelm Åkerström, som dessförinnan hade varit föreståndare för poststationen i Kvistbro.

Poststationen ersattes med lantbrevbäring med juni månads ingång 1964.

1919-07-01--1946-12-31

Österlo

Även vid hållplatsen i Österlo skulle en poststation öppnas så småningom, dock inte förenad med järnvägstjänst. Den visade sig inte bärkraftig i längden och blev en av de första som avvecklades efter andra världskrigets slut. Den fanns kvar till 1946 års utgång.

Namn Kärfsta 1875-07-29--1895-09-30
 Namn Stöde 1895-10-01--1959-09-30
 Namn Stöde 1 1959-10-01--1965-08-31
 Åter namn Stöde 1965-09-01--

Kärfsta (Stöde)

På den tidtabell som återges på nästa sida återfinns namnet Kärfsta som den tredje stationen efter Sundsvall (bibanan till Matfors redovisades på särskild tidtabell). Med namnet Kärfsta öppnades poststationen vid tågstarten den 29 juli 1875. Enligt poststyrelsens beslut efter överenskommelse med järnvägsbolaget fick föreståndaren 240 kr om året i arvode för själva postsysylan.

Detta höjdes efter hand och två år efter stationsinspektör Carl Conrad Kamphs tillträde i juni 1890 fastställdes det till 420 kr enligt ett regeringsbeslut den 29 april 1892.

Stationens namn ändrades från Kärfsta till Stöde den 1 oktober 1895. Stationsmästaren Simeon Rudolf de Try tog över ansvaret i april 1913 och fick vara med om en stark trafikutveckling, som bl a medverkade till att årsarvodet blev 780 kr vid 1914 års allmänna reglering. Därtill kom 540 kr i biträdesanslag och 60 kr i extra biträdesanslag.

Sundsvall—TorpsHAMMAR.

(Från den 1 februari 1879.)

△ N:r 3.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
3,5	<i>Sundsvall</i>	11,35
3,56	<i>Vattjom</i>	10,51
4,21	<i>Nedansjö</i>	10,23
5,3	<i>Kärfsta</i>	9,45
5,32	<i>Viskan</i>	9,14
5,45	<i>TorpsHAMMAR</i>	9,0

N:r 2.
△

Den starka utvecklingen ledde till skilsmässa mellan post och järnväg den 1 oktober 1938. Judith Amalia Vestman blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen och fick uppleva, att poststationen den 1 mars 1948 höjdes till postexpedition.

Söder om järnvägen låg sedan den 1 september 1919 poststationen med namnet Slättån, statushöjd till postexpedition den 1 mars 1949. Denna fick, degraderad till poststation, namnet Stöde 2 den 1 oktober 1959, samtidigt som den äldre postexpeditionen fick tilläggssiffran 1. Denna "cirkus" med tilläggssiffror upphörde när tilläggssiffran 1 föll bort för Stöde samtidigt som posten Stöde 2 drogs in med augusti månads utgång 1965.

I den moderna organisationen med ny terminologi betjänas ca 1650 hushåll från postkontoret i Stöde. Postmästare Yvonne Höglund är ytterst ansvarig för detta.

1902-05-01--1963-07-31

Nederede

Vid den så småningom inrättade hållplatsen i Ede var det inte möjligt att inrätta en poststation. På framställning och efter konstaterat behov beslöt poststyrelsen ändå att en poststation skulle öppnas i hållplatsens närhet. Den fick namnet Nederede och till föreståndare antogs hemmansägaren Nils Abraham Sahlin. Han fick 192 kr i årsarvode, i vilket belopp ingick skyldighet att ombesörja transporterna mellan poststationen och de tåg som gjorde uppehåll vid Ede.

Änkefru Anna Lindell tog över ansvaret för poststationen i april 1906. Därefter svarade följande personer för poststationen i Nederede till dess indragning med juli månads utgång 1963: Frida Elisabet Nilsson (1911-1915), Olga Fränkel (1915-1916), Johannes Albin Åkerberg (1916-1921) och därefter Hanna Katarina Abramson. Den sistnämndas ersättning för posttransporter utöver avtalsenlig lön var 62 kr i månaden för de 230 meter som skilde poststationen från tågens uppehållsplats.

1877-04-01--1976-09-30

Viskan

Det ursprungliga beståndet av järnvägsstationer kompletterades efter hand. Efter beslut av poststyrelsen den 29 december 1876 öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Viskan den 1 april 1877. Bland dess föreståndare fanns stationsmästaren Carl Otto Caspersson (1895-1900) och Johan Erik Andersson Rosén (1900-1915). Efter dennes avgång hölls befattningen vakant ett halvår tills stationsmästaren Albin Leonard Malmstedt trädde till den 1 april 1916. Då förelåg emellertid ett omorganisationsförslag som ledde till skilsmässa mellan post och järnväg den 1 juli 1916.

Disponenten Carl Erik Wikström fick det formella ansvaret för den ersättande lantpoststationen med 540 kr i årsarvode och 360 kr i biträdesersättning. Därtill kom 200 kr för transporter mellan tågen och poststationen enligt ett separat kontrakt (diarienummer 1 b 1780/16).

Bland Wikströms efterträdare fanns från den 1 april 1949 Anna Ingegärd Westberg. Hon fick vara med om den utveckling som medförde att poststationen höjdes till en postexpedition den 1 oktober 1957. Med den nya tidens förändringar och minskad användning av posten för betalningsärenden gick det bakåt i Viskan. Poststationen omorganiserades till ett postställe den 1 oktober 1976, vilket i sin tur drogs in med juni månads utgång 1980.

Torpshammar

Vi har nu nått fram till slutstationen för den första sträckan av järnvägen från Sundsvall. I dess närhet inrättades den 15 februari 1861 i Torps socken en av landets tolv första poststationer, sedan regeringen i mars 1860 hade bemyndigat poststyrelsen att inrätta sådana på landsbygden som "speditionskontor" åt närmaste postkontor. De övriga elva primörerna fanns i Backe, Bjästa, Borensberg, Böda, Hova, Karlslund, Pajala, Säby, Värmdö, Åsele och Överkalix. På några av dessa platser hade det tidigare funnits s k postuppsyningsmän.

Kundernas syn på poststationen i Torp var i stort sett negativ, eftersom den för många innebar förlust av möjligheten att sända post för det låga lösbrevsportot 3 öre. Dessutom var värdet av poststationen diskutabelt, eftersom rekommenderade brev inte kunde lämnas in. Borgsjö sockenmän begärde att i stället få ett fullständigt postkontor (*postexpedition* enligt den terminologi som gällde för de minsta postkontoren under tiden 1850-1881). I sin framställning till regeringen framhöll poststyrelsen, att det inte fanns någon fullständig postanstalt på den 18,5 mil långa diligenslinjen mellan Sundsvall och Östersund och föreslog att Torps poststation skulle förändras till postkontor och förläggas vid Torps kyrka. Detta medgav regeringen i ett kungligt brev den 6 augusti 1864.

Beslutet genomfördes den 1 november 1864, men den 1 augusti 1865 flyttades postkontoret till Torpshammars bruk. Omsättningen blev efterhand mindre på grund av att flera industrier lades ned. På poststyrelsens framställning medgav regeringen genom kungligt brev den 25 maj 1890 att postkontoret fick dras in. Detta lät poststyrelsen genomföra den 31 maj 1891.

I stället inrättades en poststation, vilken förenades med järnvägsstationen. Dess föreståndare, stationsinspektorn Karl Johan Ahlgren fick ansvar för posten, till en början med 420 kr i årsarvode. Detta höjdes i etapper och uppgick till 600 kr jämte 480 kr i biträdesanslag, när David Oscar Montelin tog över befattningen i april 1908. Efter honom tillträdde i oktober 1911 Seth Vilhelm Moselius, som i sin tur följdes i november 1916 av Carl Frithiof Johnsson.

Ökad omslutning tvingade fram skilsmässa mellan post och järnväg och Stina Valborg Melander blev föreståndare för lantpoststationen den 1 juni 1943. När den statushöjdes till *postexpedition* den 1 mars 1948, blev hennes posttitel stationsmästare.

Utvecklingen har inte varit särskilt positiv sedan dess, men efter omvälvande förändringar och med ny terminologi finns det nu i Torpshammar ett postkontor som betjänar närmare 900 hushåll under postmästare Gun-Britt Engbloms ansvar.

Jag kan inte lämna Torpshammar utan att ansluta till inledningsavsnittet. Av detta framgår bland annat att järnvägen mellan Sundsvall och Torpshammar var smalspårig men blev ombyggd till normalspår, 1435 mm, efter förstatligandet 1885. Intill dess måste posten lastas om i Torpshammar, vilket föranleder mig att lämna följande lilla tidsbild.

Postmästare Uddo Zachrisson i Sundsvall framförde i brev till poststyrelsen den 17 mars 1879 vissa synpunkter i anslutning till nya tjänstgöringsturer för postiljonerna efter att sträckan mellan Torpshammar och Bräcke hade öppnats för allmän trafik den 1 oktober 1878. Han konstaterade i ett brev till poststyrelsen den 30 augusti 1879, att hans hemställan om hyresbidrag för två järnvägs-postiljoner inte hade kunnat bifallas av poststyrelsen, som i stället hade anmodat honom att avge *"yttrande och förslag angående postiljonsbeskickningens anordnande sålunda, att postiljonerna icke göra tjänstgöringsombyte i Torpshammar utan vardera befara hela sträckan Sundsvall-Bräcke"*. Det begärda yttrandet fick följande lydelse i Zachrissons svar den 30 augusti 1879:

"Såsom uti den förenämnda postkontorets skrivelse av 17 sistlidne mars anföres, är anledningen dertill att postiljonerna beordrats göra tjänstgöringsombyte i Torpshammar den, att de därigenom bliva i tillfälle att bägge vara behjälpliga vid omflyttningen i Torpshammar av postgodset emellan kupéerna å Sundsvall-Torpshammars och Torpshammars-Bräcke banorna.

Enär emellertid svårighet mött att på annat sätt kunna erhålla nödigt biträde för ifrågavarande omflyttning av postgodset, och jag, oaktat jag på stället sökt därom träffa avtal, icke kunnat erhålla något lägre anbud om sådant biträdes tillhandahållande än ett å 200 kronor för år räknat, så, och då snart är att emotse förändring i postiljonstjänstgöringen å nämnda sträcka från den tid, innevarande års höst, järnvägen läser komma att öppnas till Östersund, får jag nu allenast värdsamt hemställa det postiljonsbeskickningen och tjänstgöringsombytet för de å järnvägen Sundsvall-Torpshammar-Bräcke tjänstgörande postiljoner måtte få fortfara såsom hittills tillsvida intilldess järnvägen öppnas till Östersund".

Poststyrelsen ansåg vid föredragningen den 8 september 1879 att Zachrissons brev inte påkallade åtgärd. För postiljonernas tänkta överläggning i Torpshammar beviljades inte något hyresbidrag.

Fränsta

Den 1 oktober 1878 markerade tillkomsten av tre nya förenade post- och järnvägsstationer, när järnvägen öppnades för allmän trafik på delsträckan mellan Torpshammar och Bräcke. Information om detta i poststyrelsens cirkulär återges sid 29.

Den första av de tre nya stationerna låg i Fränsta. Det blev en ort med snabb utveckling till stor del beroende på järnvägsförbindelsen. Stationsföreståndaren Per Johan Söderlund fick sitt årsarvode höjt till 600 kr genom ett regeringsbeslut den 29 april 1892, ett beslut som på grund av allmängiltighet glädde många järnvägsmän runt om i landet. Ett biträdesanslag på 25 kr i månaden tillkom dessutom i Fränsta från den 1 april 1901. Söderholms efterträdare i december 1909, Johan Lamech Eugen Hedrén, kunde glädja sig åt fortsatt uppgång, så att han t ex efter 1914 års allmänna reglering av postarvodena till järnvägsfolket hade 900 i årsarvode och 960 kr i biträdesanslag.

Efter skilsmässa mellan järnväg och post öppnades en postexpedition i Fränsta den 1 oktober 1920. Orten blev då tillsammans med tre andra orter i landet pionjär i vad gäller detta nya slag av postanstalter. Termen postexpedition hade visserligen funnits under perioden 1850-1881, men då avsågs en annan organisation. De tre andra orter som fick postexpeditioner den 1 oktober 1920 var Kungsör, Teckomatorp och Ödeshög. För den sistnämnda innebar förändringen en degradering av det dittillsvarande postkontoret. Det cirkulär som redovisar denna organisatoriska förändring återges i avsnittet om Nälden på sid 41. På omstående sida återges det cirkulär i vilket regeringsbeslutet om postexpeditioner redovisades.

Till föreståndare för den sålunda inrättade postexpeditionen "av det nyare slaget" antogs vid starten den 1 oktober 1920 Karl Sahlin med posttiteln stationsmästare. Bland hans efterträdare fanns Johan Erik Månsson (1928-1942), Nils Artur Hammarlund (1942-1963) och därefter Lars Erik Hansson.

1970-talets generella omorganisation svepte över landet, först med beteckningen PVO omkring 1977 och därefter med beteckningen CRU, båda följda av andra förändringar under 1990-talet, bland annat i samband med divisionalisering och bolagisering av posten. Med ny terminologi finns det ett postkontor i Fränsta, för vars service till ca 1150 hushåll det yttersta ansvaret vilar på postmästare Rose-Marie Lindgren.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1920. CIRKULÄR. N^o 19.

1:o.

KUNGL. MAJ:TS NÅDIGA BREV TILL GENERALPOSTSTYRELSEN,
angående postexpeditioners befogenhet och organisation.

GUSTAF etc. Vår ynnest etc.

Genom brev den 19 juni 1919 hava Vi, bland annat, anbefallt Eder att verkställa utredning i fråga om de förändringar beträffande vissa postanstalters befogenhet och organisation, som kunde påkallas i samband med inrättande av stationsmästartjänster samt till Oss inkomma med det yttrande eller förslag, var till berörda utredning kunde giya anledning.

Till åtlydnad härav har Ni uti skrivelse den 13 mars 1920 avgivit förslag i ämnet.

Till följd av remiss har kommunikationsverkens lönenämnd den 11 maj 1920 avgivit utlåtande.

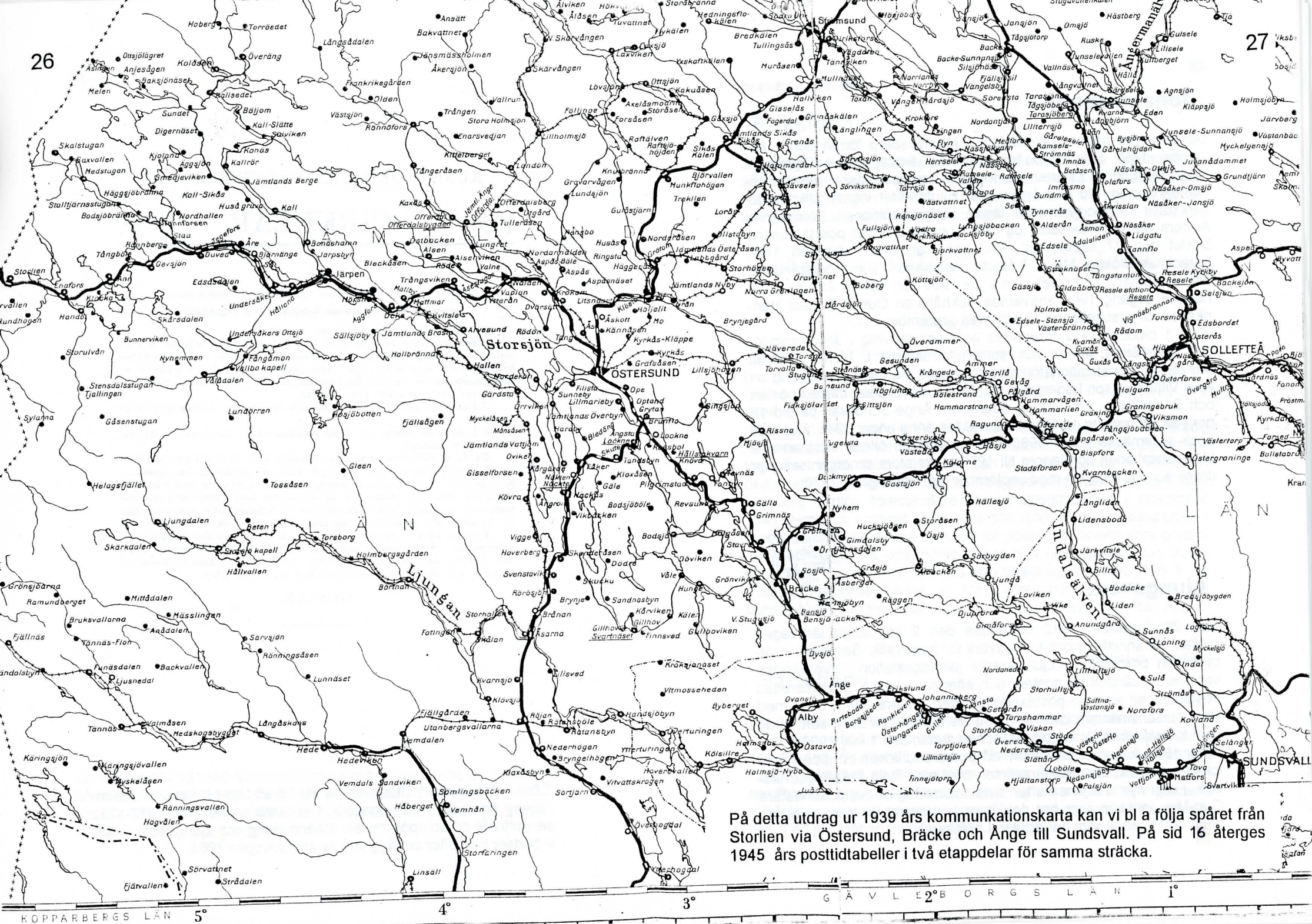
Då Vi nu låtit detta ärende Oss föredragas hava Vi funnit gott föreskriva, för tillämpning från och med den 1 juli 1920, att postanstalt, som förestås av stationsmästare, skall benämnas postexpedition och i fråga om postförsändelsers mottagande från och utlämnande till allmänheten hava samma befogenhet som postkontor, att under dylik postanstalt icke må förläggas annan poststation samt att densamma tills vidare skall vara underordnad visst postkontor.

Därjämte hava Vi funnit gott uppdraga åt Eder att beträffande ifrågavarande postexpedition utfärda närmare föreskrifter i huvudsaklig överensstämmelse med i Eder berörda skrivelse angivna grunder. Detta meddelas Eder härigenom till kännedom och efter rättelse. Stockholms slott den 4 juni 1920.

GUSTAF.

C. E. SVENSSON.

Efter Fränsta visar tidtabellen på sid 16 att tåget tar oss till Johannisberg och därefter Ljungaverk. Det fanns under åren 1912-1932 persontrafik på ett spår mellan Johannisberg och Ljungaverk, vilket vi bortser från efter omläggning av anslutningen 1963.



På detta utdrag ur 1939 års kommunikationskarta kan vi bl a följa spåret från Storlien via Östersund, Bräcke och Änge till Sundsvall. På sid 16 återges 1945 års posttidtabeller i två etappdelar för samma sträcka.

Johannisberg

Det blev inte någon poststation i Johannisberg förrän den 1 november 1896. Den förenades inte med järnvägstjänst. Disponent Hugo Flygt fick vid starten det formella ansvaret såsom tillsatt föreståndare med 180 kr i årsarvode. I kontraktet ingick villkoret att verkställa transporter mellan tågen och poststationen. Förmannen Anders Johan Andersson tog över kontraktet enligt poststyrelsens beslut den 27 september 1897 och från den 1 februari 1898 antecknas fröken Maria Kristina Andersson som föreståndare. Hennes årsarvode höjdes den 1 juli 1900 från 180 till 250 kr. Efter hennes avgång 1904 ansvarade bokhållaren Gustaf Erhard Henriksson för poststationen till och med september 1912.

Den 1 oktober 1912 förenades post och järnväg i Johannisberg och en månad senare fick stationsförmannen L Mörén formellt ansvar som poststationsföreståndare, följd vid 1913 års ingång av Axel Vilhelm J:son Lagergren. Det lokala samarbetet mellan posten och SJ fortsatte. En blick på tidtabellen Ånge-Sundsvall på sid 16 ger t ex vid handen att föreningen gällde ännu under 1945. Det blev dock skilsmässa under 1960-talet, men detta ökade kostnaderna för poststationen och lagom till 1970-talets stora omorganisationer drogs poststationen in med september månads utgång 1976.

Ljungaverk

1912-12-28--



Den 28 december 1912 öppnades den 2 km långa järnvägen mellan Johannisberg och Ljungaverk för godstrafik. Samtidigt inrättades en poststation i Ljungaverks järnvägsstation. Utvecklingen var positiv, särskilt för posten, och efter skilsmässa organiserades poststationen som en postexpedition den 1 mars 1948. Chef med titeln stationsmästare blev då Sigrid Margareta Lindberg, som hade varit föreståndare för lantpoststationen sedan den 1 maj 1939.

Efter 1977 års omorganisation, då postexpeditionen började kallas lokalpostkontor, blev Rut Israelsson chef med titeln (lokal)postmästare. I den nya kostymen efter divisionalisering är det postmästare Gun-Maj Jonsson som har det yttersta ansvaret för service till de drygt 600 hushåll som har adress Ljungaverk.

Erikslund

Samtidigt med att delsträckan Torpshammar-Bräcke öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1878 inrättades också en förenad post- och järnvägsstation i Erikslund, något som bl a framgår av nedan återgivna utdrag ur poststyrelsens cirkulärsamling.

1878. CIRKULÄR. N^R. XXVIII.

58.

Kungörelse,

angående dels öppnande dels indragning af åtskilliga poststationer.

Den 1 nästinstundande oktober komma poststationer att öppnas dels å jernvägslinien Torpshammar--Bräcke vid stationerna *Fränsta*, *Erikslund* och *Ånge*,

Från april 1893 var det Frans Wilhelm Johansson som ansvarade för både post- och järnvägstjänst i Erikslund. Karl Julius Zetterman tog över 1902, följd 1908 av Carl August Palmquist. Rörelsen ökade efter hand och när det lokala samarbetet hade upphört, blev Ingeborg Gidlöv föreståndare för lantpoststationen i november 1941. Hon fick uppleva stationens statushöjning till postexpedition den 1 mars 1949. Andra svarade för postexpeditionen som genom 1977 och 1986 års omorganisationer blev (lokal)postkontor, innan det visade sig att rörelsen inte var tillräckligt löande. Den 4 juli 1992 drogs postkontoret in, men adressnamnet Erikslund fick behållas och kunderna får betjäning med lantbrevbärare från Ånge.

1898-07-01--1964-07-31

Parteboda

Vid hållplatsen Parteboda öppnades en lantpoststation den 1 juli 1898. Den kunde inte förenas med järnvägstjänst och skogvaktaren Jon Olsson Granlund antogs till föreståndare. I hans ersättning ingick skyldighet att transportera posten mellan poststationen och postförande tåg. Andra föreståndare tog vid innan efterkrigstidens allt tätare rationaliseringskrav medförde indragning av poststationen med juli månads utgång 1964.

Ånge

Som framgår av cirkulärutdraget på sid 29 fick även Ånge en förenad post- och järnvägsstation vid tågstarten den 1 oktober 1878. Den fick stor betydelse som knutpunkt. Sedan järnvägsstyrelsen uppfört ett posthus vid järnvägsstationen biföll Kungl.Maj:t poststyrelsens förslag om ett postkontor där. Med indragning av järnvägspoststationen öppnades det den 1 september 1894.

Postkontoret fick ett stort postområde. År 1960 hörde till detta post-expeditionerna Alby, Erikslund, Ljungaverk och Torpshammar, poststationerna Byberget, Djupröra, Gimåfors, Handsjöbyn, Haverövalen, Johannisberg, Kölsillre, Naggen, Nordanede, Parteboda, Rätansbyn, Sätervallen, Ytterturingen, Östavall och Överturingen samt åtta postombud.

I det nya posthuset i Ånge inreddes 1894 en postmästarbostad på fyra rum och kök, som postmästaren på den tiden kunde hyra för 250 kr per år. Carl Lorentz Nordberger inredde raden av postmästare som förvaltade postkontoret, men med postverkets övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation den 12 maj 1968 minskade postkontorets betydelse. Efter förvandling under 1970-talet och efter 1990-talets divisionalisering finns det med ny terminologi ett postkontor i Ånge med postmästare Vega Lindroth som ansvarig för service till ca 3250 hushåll, däri medräknat dem som har postadress Alby, Erikslund och Östavall.

1899-07-01--1921-12-31

Dysjön

Alldeles intill gränsen mellan Medelpad och Jämtland kommer vi till Dysjön på vår tänkta resa nordvästut. I Dysjön fanns inte någon poststation vid tågstarten, men en öppnades den 1 juli 1899 med Karl Emil Dahllöf som föreståndare, till en början med 180 kr i årsarvode. Stationsmästaren Göran Göransson tog över ansvaret den 1 september 1906. Stationsförman Oscar Urbanus Söderholm följde efter Göransson i juni 1908 och skötte både post och järnväg under nära tio år.

Trafiken var tynande redan när kontorsbiträdet Petrus Simeon Braf tog över ansvaret med 1918 års ingång. En undersökning om poststationens bärighet ledde till ett beslut om indragning. Med 1921 års ingång var sagan all för poststationen.

Bräcke

Sträckan mellan Ånge och Bräcke följer samma spår som norra stambanan och passerar efter Dysjön länsgränsen mellan Medelpad och Jämtland och därefter hållplatsen i **Bensjö**, där det inte funnits någon postanstalt. Denna by betjänas sedan 1969 med lantbrevbäring från Bräcke.

Vi kommer nu fram till Bräcke, som fick sin första poststation i samband med att postverket övertog kronobrevbäringsansvaret i Jämtland med 1875 års ingång. Enligt ett brev från poststyrelsen den 17 december 1874 till länsstyrelsen i Östersund utsågs Peter Edling till föreståndare, följd efter ett års tid av Fredrik August Thamner.

När "vår järnväg" utsträcktes från Torpshammar till Bräcke och öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1878, blev det åter byte på postbetjäningen i Bräcke. Thamner fick träda tillbaka och med post- och järnvägsgöromål förenade tog G T Wallander hand om ruljangsen, som man säger ibland. Bland dennes efterträdare fanns i november 1895 stationsinspektorn Robert Zetterstrand, som från 1901 års ingång fick ett biträdesanslag på 25 kr i månaden utöver det fasta årsarvodet för postsysslan på 600 kr.

Zetterstrand upplevde den allt ökande pressen på göromålen och fann liksom sina överordnade att det inte gick att förena post- och järnvägssysslorna i längden. Skilsmässan genomfördes den 1 december 1910 (diarienummer 1 b 1931/10). Till en början skötte Johan August Gotthard Åhlund postärendena, men redan från 1911 års ingång tillsattes Olga Olsson som föreståndare för lantpoststationen. Hennes årsarvode på 900 höjdes den 1 juli 1917 till 1320 kr.

Nu hade emellertid antalet poststationer inom närområdet ökat så mycket, att det behövdes ett förvaltningspostkontor utöver det som fanns i Ånge sedan september 1894. Med juli månads ingång 1919 inrättades sålunda ett förvaltningspostkontor i Bräcke och Olga Olsson fick lämna sin tjänst som poststationsföreståndare. Bortsett från medverkan vid transporter till och från tågen hade den tillträdande postmästaren Gustaf Verner Hellman och hans efterträdare inte någon egentlig samverkan med järnvägspersonalen.

I likhet med vad fallet är för det närliggande postkontoret i Ånge finner jag det lämpligt att för jämförelse lämna uppgifter om de underlydande postexpeditionerna, poststationerna och postombuden. Jag väljer samma tidpunkt som för de tidigare lämnade uppgifterna avseende förvaltningspostkontoret i Ånge.

Under postmästaren i Bräcke lydte sålunda år 1960 postexpeditionerna i Gällö och Kälarne, poststationerna i Albacken, Bodsjö, Fanbyn, Gimdalsby, Grimnäs, Hunge, Hällesjö, Ljungå, Ocksjön, Revsund, Rissna, Storåsen, Sörbygden, Sösjöbyn, Tavnäs, Våle, Västede och Övsjöbyn samt sex postombud.

Det blev senare stora förändringar i sammanhang med och efter genomförandet den 12 maj 1968 av postens nya transport- och sorteringsorganisation. Det följande 1970-talet präglades av ytterligare förändringar, men med ny terminologi sedan 1977 och 1986 finns det nu ett postkontor i Bräcke. Dess chef, postmästaren Anders Åreng har bl a ansvar för service till ca 1500 hushåll med postadress Bräcke.

Vi har nu avslutat den tänkta resan på ännu en etapp. Arbetet med järnvägen gick vidare och den tidsberäkning som lämnades i nedan reproducerade brev till poststyrelsen visade sig hålla i verkligheten.

KONGL. STYRELSEN
öfver
Statens Jernvägsbyggnader.

Köngl. Generalpoststyrelsen.
Inkom den 9 OCT. 1879.

Till Köngl. General Post Styrelsen.

Under återopande af sin till Eder den 18. sistlidne Augusti aflämnad skrifvelse får Köngl. Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader härigenom meddela att Styrelsen anser stambanedelen emellan Bräcke och Östersund i tvåbanor emellan Torshammar och Riksgrensön mot Norge kunna för allmän trafik öppnatas den 1. inotståndande December. Stockholm den 8. Oktober 1879.

Carl Beijer.



Stavre

Sträckan mellan Bräcke och Östersund öppnades för allmän trafik den 1 december 1879. Då tillkom förenade post- och järnvägsstationer i Stavre, Gällö, Pilgrimstad och Brunflo. Från skriftväxlingen i sammanhanget återges ett brev till poststyrelsen nedan.

SVERIGES STATSBANOR. Köngl. Generalpoststyrelsen.

Köngl. Styrelsen
för
Statens jernvägstrafik.
STOCKHOLM.

Likom den 13 NOV 1879

D. N: 2237

1879 den 13 nov ankom i Köngl. och öfver.
Jernvägsstyrelsen till poststyrelsen i Stockholm och
S. D. öfver till poststyrelsen i Stockholm, Helsingfors, Åbo och Uleånger.
Köngl. Generalpoststyrelsen

Köngl. Styrelsen för Statens jernvägstrafik får härigenom meddela, att hon i afseende på hvar
Sats skrifvelse den 7 drans förslagit beträffande
dels bestämmelser af arorden till stationförord-
ningarna vid Stavre, Gällö, Pilgrimstad och Brunflo,
i deras egenhet af poststationsförordningarna, till
tillhanda (300) kronor årligen för hvardera, dels
arorden tillhanda för 400 till 300 kronor
vid Bräcke station, ej har något att erinra.

Under innehållet om berigtigt yttrande, hvarvid å den
sida något kan vara att mot detta bestämma erinra öfver-
nas härjante förslag till tidtabell ett från och med den
11^{te} inotståndande December tillämpas i banden Öster-
sund-Torshammar, kommande enligt linjekonfigu-
ren från trafikchefen i Sundsvall-Torshammar jern-
väg till i samband med de i stambanen sålunda
förslagna att afgå från Torshammar kl. 3.20 em
med ankomst till Sundsvall kl. 6.10 em samt från
Sundsvall kl. 8.35 fm med ankomst till Torshammar
kl. 11.15 fm. Stockholm den 17 November 1879.

A. Protius

I Stavre blev N Lundblad den förste järnvägsmannen som fick ansvar för posten. Han fick 300 kr i årsarvode som framgår av brevet på förra sidan. Det steg efter hand och en av regeringen fastställd reglering i ett kungligt brev den 29 april 1892 gav honom ökning till 420 kr. Stationsmästaren Anders Johan Hedman tog över i juni 1911 och andra järnvägsmän tog vid. Efter tidtabellskiftet den 29 maj 1971 var sagan all för poststationen.

1898-12-01--1971-05-29

Grimnäs

I tidtabellen på sid 16 finner vi efter ortnamnet Grimnäs parentesen (Ivp). Den innebär att förbindelsen med poststationen i Grimnäs var landsvägspostföring. Lantpoststationen där öppnades den 1 december 1898 med fanjunkaren Leonard Wikström som föreståndare. I hans kontrakt fanns villkoret att svara för transporten mellan hållplatsen och poststationen. Han följdes av fröken Betty Wikström i juni 1904. I november 1906 tog sergeanten Anders Olof Strähler över blott för att låta Leonard Wikström återta befattningen den 1 juli 1907. Hans andra period som poststationsföreståndare varade nära nog i fyra år, men den 1 april 1911 blev hemmansägaren Axel Emanuel Mattsson den som skötte poststationen. Bland hans efterträdare fanns från den 1 juni 1940 Aina Ragnhild Margareta Mattson. I samma omorganisation som Stavre blev också poststationen i Grimnäs avvecklad den 29 maj 1971.

Namn Revsund 1875-01-01--1879-11-30
Namn Gällö 1879-12-01--

Gällö

I avsnittet efter detta finner vi att poststationen med namnet Revsund drogs in med november månads utgång 1879. I stället öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Gällö den 1 december 1879, när järnvägen öppnades för allmän trafik på delsträckan mellan Bräcke och Östersund.

Bland föreståndarna för den förenade post- och järnvägsstationen fanns från oktober 1887 stationsinspektör Carl Georg Fagerström och från januari 1897 stationsinspektör Johannes Möller, båda med 420 kr i årsarvode, vartill kom ett biträdesanslag på 15 kr i månaden från oktober 1900.

Vid 1913 års ingång tillträdde stationsinspektorn G Johansson, följd i augusti 1915 av stationsmästaren Carl Olsson. Även om den lägre titeln vid sist antydda byte tyder på nedgång i trafikciffrorna, blev det skilsmässa mellan post och järnväg redan den 1 oktober 1915. För lantpoststationen i Gällö svarade från den dagen jordbruksarbetaren Johan Harald Johansson med 540 kr i årsarvode, vartill kom särskild ersättning för transporter mellan tågen och poststationen.

Bland senare tiders poststationsföreståndare i Gällö fanns från den 1 mars 1953 Anna Birgit Jönsson. Hon antogs till chef med posttiteln stationsmästare, när poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1957. Efter de senaste årtiondenas många förändringar finns det nu ett postkontor i Gällö, för vars service till kundunderlaget på 1260 hushåll postmästaren Anita Tottegård är ansvarig.

1875-01-01--1879-11-30
1899-11-01--1971-06-30

Revsund

Peter Olsson uppgavs vara skogslärling, när han sökte och fick befattningen som föreståndare för den poststation, som öppnades med namnet Refsund vid 1875 års ingång, då kronobrevbäringsreformen genomfördes i Jämtland. Hans årsarvode var 225 kronor och det hade han glädje av till och med 1879. Därefter fick han lämna sin befattning för lantpoststationen drogs helt sonika in. I stället öppnades en järnvägsstation med namnet Gällö, berörd i föregående avsnitt.

Revsund skulle emellertid återkomma som namnet på en lantpoststation och det den 1 november 1899. Till föreståndare för denna antogs kronolänsmannen Johan Alfred Ling med 300 kr i årsarvode. Folkskolläraren Ernst Gustaf Risberg tog över den 1 juli 1912 och fick ett särskilt kontrakt för transporter mellan tågen och poststationen.

Bland senare tiders föreståndare för poststationen i Revsund finner vi Julia Eleonora Palmqvist från 1947 års ingång. Hon hade dessförinnan varit föreståndare för den närliggande poststationen i Fanbyn sedan 1939 års ingång. Poststationen i Revsund ersattes med lantbrevbärning med juli månads ingång 1971.

Pilgrimstad

H Jonsson var namnet på den stationsmästare som fick förtroendet att från tågstarten den 1 december 1879 svara för både post- och järnvägsservice i Pilgrimstad. Bland hans efterföljare fanns Carl Gustaf Lindström, Carl August Kjellström, Vilhelm Werner, Olof Pehrman och från den 1 april 1917 K G Pettersson. Även efter skilsmässa mellan järnväg och post fortsatte en positiv utveckling och i 1990-talets förändrade villkor är det postmästare Anna-Lisa Magnusson, som har det närmaste ansvaret för service till de 220 hushåll som har postadress Pilgrimstad. I personaltidningen PS nr 2/1980 publicerades en notis med anledning av postkontorets 100-årsdag, varur jag valt att göra nedanstående utdrag.



I Pilgrimstad blev dagens första kund så uppvaktad och omkramad av Mona Martinsson att han totalt glömde sitt ärende.

Jubilerande grannar

Fredagen den 30 november firade grannpostkontoren Gällö och Pilgrimstad 100-årsjubileum med stor kaffebjudning, presentutdelning till barnen och fina brevidstämplar för brev och vykort. Personalen i Gällö strök under jubiléet extra genom att ha kläder från slutet av 1800-talet. Den egentliga 100-årsdagen inföll först dagen efter, men man tyckte att det var mer praktiskt att ha festen på en fredag än på en lördag.

Namn Lockne station 1900-07-01--1939-05-14
Namn Lockne 1939-09-15--1957-12-31

Lockne

Med namnet Lockne station öppnades en poststation den 1 juli 1900 med stationskarlen Frans August Johansson som postansvarig. Bland hans efterträdare fanns Nils Jonas Paulsson (1905) och Ernst Enoch Karlsson (1909). Den poststation som sedan mars 1896 hade funnits med namnet Locknebyn, organiserades den 15 december 1916 om till en förenad poststation med namnet Ångsta i samband med tillkomsten av delsträckan mellan Brunflo och Hackås av Inlandsbanan. Det fanns inte längre risk för felsortering och remissinstanserna i 1939 års ortnamnsrevision accepterade att suffixet station ströks för poststationen vid norrländska tvärbanan. Med namnet Lockne fanns den kvar till 1957 års utgång.

Brunflo

Ett stycke söder om Brunflo blev i december 1916 Inlandsbanan ansluten till norrländska tvärbanan. I Brunflo hade en poststation inrättats den 1 januari 1875. Drygt 20 poststationer öppnades samtidigt inom länet vid detta tillfälle, då postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. Då antogs inspektor P W Pettersson till föreståndare för lantpoststationen, följd 1877 av mamsell Anna Charlotta Pettersson och 1879 av P O Jonsson. Med järnvägens tillkomst i december 1879 måste denne avstå från sin befattning och lämna datumstämpel, sigill och vissa andra inventarier till järnvägsstationens föreståndare.

Stationsinspektor Per Olof Jonsson var en av de järnvägsanställda som fick ansvara för postservice i Brunflo, följd i december 1903 av stationsmästaren Paul Gottfrid Alldén. När denne fått förflyttning till Lit med 1917 års ingång, tog efter ett kvartals vakans stationsmästaren J G F Strandberg över ansvaret.

Post och järnväg skildes åt och för den ersättande lantpoststationen blev Vera Adelia Normalm föreståndare den 1 oktober 1929. Hon följde med i statushöjningen till postexpedition den 1 mars 1947. Sedan dess har Brunflo utvecklats starkt som postort och i ny organisation är postmästare Martin Stugholm dess chef med ansvar för service till 2700 hushåll.

1923-06-16--1965-05-31

Ope

Förbi hållplatserna Grytan och Optand kommer vi efter Brunflo till Ope. Så sent som den 16 juni 1923 öppnades där en förenad post- och järnvägsstation (diarienummer 1 b 676/1923). Sammanlagt ett tiotal förenade poststationer vid statliga och enskilda järnvägar öppnades det året. Som olönsam avvecklades Ope poststation med maj månads utgång 1965.

Nästa station blir den i Östersund och därmed har vi i vår tänkta resa avslutat ännu en etapp. Den etapp, som följer efter Östersund, är den som blev sist färdig i den sammanhängande norrländska tvärbanan, nämligen den 32 km långa sträckan fram till Nälden.

Östersund

Östersunds anrika postkontor har blivit föremål för dokumentation i Nils Sune Lehmans bok "*Posten i Jämtland under 350 år*". Bortsett från en allmän översikt över den postala utvecklingen i Jämtland på några sidor ägnas den i huvudsak åt Östersunds postkontor under åren 1798-1994, ymnigt illustrerad. Det är bra att lokala forskare ges tillfälle att på ort och ställe göra djupdykningar av detta slag och man önskar gärna att fler av de stora förvaltningspostkontoren blir föremål för motsvarande uppmärksamhet. Jag rekommenderar boken åt dem som önskar information om Östersunds lokala posthistoria och låter tåget föra oss vidare på vår tänkta färd. I Lugnvik, två km norr om Östersund, vek Inlandsbanan av norrut från järnvägen mot Storlien. Den hade alltså "följt" norrländska tvärbanan under en kortare sträcka. På den sistnämnda fortsätter vi västerut och kommer till hållplatsen i Täng.

1882-07-22--
Namn Ås 1936-04-01--

Täng (Ås)

Detta var den första stationen efter Östersund på den delsträcka av norrländska tvärbanan som blev öppnad sist. Den lilla delens tillkomst redovisades i cirkulärsamlingen på det sätt som framgår av nedanstående kopia. Väster om Krokomban var järnvägen tidigare öppnad för trafik och nu kunde man presentera en tidtabell för hela sträckan mellan Östersund och Storlien. Den fick det utseende som framgår av illustrationen på vidstående sida.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 22 innevarande månad komma poststationer att öppnas vid de å tvärbanan genom Jämtland belägna stationerna *Täng* och *Krokomban*. Stockholm den 17 juli 1882.

Kongl. Generalpoststyrelsen.

Täng var poststationens namn vid inrättandet. En poststation i Västergötland med samma namn hade blivit indragen den 31 mars 1878. Den 1 april 1936 fick den jämtländska poststationen heta Ås.

Östersund—Storlien.

(Från den 22 juli 1882.)

LIII. Nr: 118.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
6,15	<i>Östersund</i>	8,27
6,44	<i>Täng</i>	8,3
7,12	<i>Krokomban</i>	7,36
7,43	<i>Näliden</i>	7,6
8,3	<i>Ytterån</i>	6,46
8,36	<i>Trångsviken</i>	6,21
9,10	<i>Mattmar</i>	5,47
9,47	<i>Mörsill</i>	5,19
10,14	<i>Hjerpen</i>	4,49
10,54	<i>Undersåker</i>	4,14
11,26	<i>Åre</i>	3,41
11,53	<i>Dufed</i>	3,17
1,17	<i>Ånn</i>	2,18
1,55	<i>Enafors</i>	1,48
2,30	<i>Storlien</i>	1,15
		Nr 117. LIII.
7,8 ¹⁾	<i>Throndhjem</i>	8,0 ¹⁾

Tiderna äro för Throndhjem angifna enligt norsk tidsberäkning; svensk tid erhålles genom att tillägga 18 minuter.

Stationsmästaren Lars Erik Holm var en av dem som fick ta ansvar för post i Täng. Efter hans förflyttning till Strålsnäs i mars 1897 övertog G R Skoog ansvaret, följd i september 1901 av Johan Wilhelm Lundin. Andra stationsföreståndare i Täng var Johan E:son Sköldin (1907-1924) och därefter Per Oscar Pettersson. Som på de flesta andra håll skildes post och järnväg åt och i augusti 1955 tog Lucia Hemmingsson hand om Ås' lantpoststation efter att ha varit föreståndare för poststationen i Kyrkås sedan april 1937. I vår tid vilar efter divisionalisering ansvaret för service till bl a 800 hushåll i Ås och 1500 i Järpen på postmästare Kerstin Eriksson.

1895-04-01--1975-10-31

Dvärsätt

En lantpoststation öppnades i Dvärsätt den 1 april 1895 med skomakaren Erik Larsson som föreståndare. Hans ursprungliga årsarvode på 100 kr höjdes till det dubbla i november 1987.

Liksom sina efterföljare svarade han för transporter mellan tågen och poststationen. Poststationen förlades till Näldens förvaltningsområde den 1 oktober 1920. En av Larssons efterträdare blev i november 1938 Olga Kristina Larsson. Med oktober månads utgång 1975 drogs poststationen in.

1882-07-22--

Krokom

Vid tågstarten på delsträckan mellan Östersund och Nälden den 22 juli 1882 öppnades en poststation i Krokom med August Wilhelm Andersson som ansvarig för både post- och järnväggöromål. Han efterträddes av Claes Hilmer Blomberg, som fick uppleva att poststationen drogs in den 31 mars 1905. I stället öppnades i Krokom ett förvaltningspostkontor för att avlasta postkontoret i Östersund från en del av dess ökade arbete i takt med det växande nätet av poststationer. Som chefer i Krokom under dess postkontorstid tjänstgjorde Edvard Theodor Petersson (1905-1912) och Carl Gustaf Siljeholm (1912-1920). Deras förvaltningsområde omfattade en stor del av de poststationer som nämns i nästa avsnitt. Dessa överfördes till stor del till Näldens förvaltningsområde den 1 oktober 1920, när postkontoret i Krokom ersattes med en poststation. Denna fick efter hand så pass ökad omsättning att den kunde höjas till postexpedition från den 1 november 1964. Efter 1990-talets förändringar svarar postmästare Sören Wilhelmsson i Krokom för service till drygt 2100 hushåll inklusive dem med adress Aspås och Dvärsätt.

1881-12-12--

Nälden

Poststationen i Nälden presenterades så här i cirkulärutdrag:

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 12 innevarande månad komma poststationer att öppnas vid de å tvärbanan genom Jemtland belägna stationerna *Ytterån* och *Nälden*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 8 december 1881.

WILHELM ROOS.

Denna del av järnvägen öppnades sålunda innan sträckan mellan Östersund och Nälden blivit klar. Stationsbefälet svarade för postservicen, däribland stinsen G Lundh från juli 1895, stationsmästaren August Martin Rådberg från september 1899 och A Karlberg från november 1916. Knappt fyra år senare kunde man läsa nedan återgivna cirkulärbihang i poststyrelsens informationsflod.

BIHANG TILL KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS CIRKULÄR.

1920.

A) TAXOR M. M.

N:r 108.

Den 1 nästa oktober öppnas
dels *postkontor*
med benämning **Kramfors** i Kramfors municipalsamhälle inom Gudmundrå socken, Västernorrlands län, och
med benämning **Nälden** inom Näskotts socken, Jämtlands län,
dels *postexpedition*
i **Fränsta** inom Torps socken, Västernorrlands län,
med benämning **Kungsör** inom Kungsörs köping, Västmanlands län,
med benämning **Teekomatorp** i Teekomatorps municipalsamhälle inom Norra Skreflinge socken, Malmöhus län, samt
i **Ödeshög** inom Ödeshögs socken, Östergötlands län,
dels ock *poststation*
i **Frånö** inom Gudmundrå socken, Västernorrlands län,
med benämning **Hornmyr** i byn med samma namn inom Lycksele socken, Västerbottens län,
i **Joeström** och **Umfors** inom Tärna socken, Västerbottens län,
i **Krokom** inom Rödöns socken, Jämtlands län, samt
med benämning **Malmköping** inom Malmköpings köping, Södermanlands län.
Vid samma tidpunkt namnförändras den nuvarande poststationen i *Dala Finnhyttan* till **Dalafinnhyttan** och den nuvarande poststationen i *Kårberg* till **Stråssa**.
Med innevarande månads utgång indragas de nuvarande postkontoren i *Frånö*, *Krokom*, *Malmköping* och *Ödeshög* samt poststationerna i *Fränsta*, *Kramfors*, *Kungsör*, *Nälden*, *Teekomatorp* och *Vojmån*.
Poststationen i *Norrbystrand* har från och med den 23 juli 1920 tills vidare indragits.

Av avsnittet på sid 40 framgår att postkontoret i Krokombro drogs in vid månadsskiftet september-oktober 1920 och att en stor del av dess förvaltningsområde tillfördes det samtidigt öppnade postkontoret i Nälden. Inom området fanns år 1960 postexpeditionerna i Duved, Jämtlands Änge, Järpen, Krokombro, Mörsil, Undersåker och Åre, poststationerna i Alsen, Arvesund, Aspås, Björnänge, Bonäshamn, Dvårsätt, Handöl, Hålland, Kall, Kallrör, Kallsedet, Kaxås, Kolåsen, Mattmar, Medstugan, Ocke, Offerdal, Rönnöfors, Storlien, Tångeråsen, Vaplan, Vålådalen och Överäng samt postombuden i Bångåsen, Finnsäter, Huså, Höggsjöbränna, Höjden, Lundsjön, Nordannälden, Nordhallen, Ottsjö, Stavre, Svede, Sällsjö, Söderåsen, Ytterocke och Ytterolden.

Postmästare Carl Gustaf Siljeholm följde med postkontoret från Krokombro, när det så att säga flyttades till Nälden den 1 oktober 1920, varvid den dittillsvarande järnvägspoststationen i Nälden drogs in. Efter honom var det en lång rad postmästare som ansvarade för detta stora område, innan det avvecklades som en följd av 1960-talets översyn av förvaltningsområdena. Det slukades upp, så att säga, av Östersunds postområde.

Efter 1990-talets förändringar finns det med den nya terminologin åter ett postkontor i Nälden med ett hushållsunderlag på drygt 1200 hushåll. För service till dem är postmästare Lars-Olov Eriksson ansvarig.

1949-10-01--1976-09-30

Vaplan

Över postkontoret i Nälden expedierades under perioden 1948 - september 1949 posten till postombudet i Vaplan. I dess datumstämpel användes gravyren NÄLDEN POB 1. Efter framställning organiserades postombudet om till en fullvärdig poststation med oktober månads ingång 1949. Denna avvecklades knappt ett år före den omorganisation, som skulle ha medgett dess förändring till postställe, om hushållsunderlaget hade varit tillräckligt stort.

1881-12-12--1976-09-30

Ytterån

Som framgår av cirkulärutdraget nederst på sid 40 öppnades en poststation också i Ytterån den 12 december 1881. Stationsföreståndaren Carl Erik Wählström svarade där länge för postsysslan och avlöstes vid 1913 års ingång av K L Asping under en följande tvåårsperiod. Stationskarlen E F Lindström vikarierade från 1915 års ingång tills nästa ordinarie stationsmästare, Jöns Ahlgren, blev tillsatt från den 1 april 1916. Samarbetet mellan post och järnväg fortsatte ovanligt länge, men med september månads utgång 1976 drogs poststationen in.



1881-10-17--

Trångsviken

Innan det ännu fanns någon förbindelse österut från Trångsviken, öppnades järnvägen därifrån till norska gränsen för allmän trafik. Om detta informerades postförvaltarna i cirkulär på det sätt som framgår av reproduktionen på nästa sida.

En av de första föreståndarna för den förenade post- och järnvägsstationen i Trångsviken var stationsinspektorn Adolf Robert Appelberg. Det ursprungliga årsarvodet för postsysslan på 240 kr höjdes genom beslut i maj 1887 till 360 och från 1896 års ingång till 420 kr. Detta kom den år 1900 tillträdande stinsen Ernst Reinhold Edström till godo, liksom dennes efterträdare, stationsmästaren Johan Albert Larsson.

Den sistnämnde var länge i tjänst och fick etappvis ekonomiskt bättre villkor för sin insats med postsysslan. T ex gav 1914 års allmänna reglering av arvoden till järnvägsmän med posttjänst honom 600 kr i årsarvode och 360 kr i biträdesersättning. Det lokala samarbetet varade länge och upphörde inte förrän vid 1992 års början. Då flyttade posten i egen regi in i Bygdegården. Där hamnade post och bibliotek intill varandra på övre planet. Förutom det vanliga postarbetet fick postmästare Ewa Andersson och hennes medhjälpare under vissa tider även sköta in- och utlåning av böcker. Ca 280 hushåll har postadress Trångsviken. Av dem får ca 200 post med lantbrevbäring, de övriga genom boxar på posten.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 17 dennes, då sträckan *Trångsviken—Storlien* af tvärbanan genom Jemtland för allmän trafik upplåtes, skall å denna linie fullständig postkupéexpedition, med benämning n:r LIII, lydande under postkontoret i Sundsvall, åtfölja tågen n:r 118 och 117.

Poststationer:

Enafors, Hjerpens, Mörsills, Storliens, Trångsvikens, Undersåkers och *Änns* poststationer, (nya), skola tillhöra första klassens lägre afdelning, lyda under postkontoret i Sundsvall och direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r LIII, hvarjemte Storliens poststation skall stå i direkt postutväxling med norska jernbanepostexpeditionen å linien Thronhjem—Storlien. Med denna jernbanepostexpedition äfvensom med postaabnerierne i Vårdalen och Vuku skall jemväl postkupéexpeditionen n:r LIII underhålla direkt postutväxling.

Dufeds och *Mattmars* poststationer, som den 17 dennes förflyttas till jernvägsstationerna med samma namn, skola tillhöra första klassens lägre afdelning, lyda under postkontoret i Sundsvall och direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r LIII, hvarjemte Dufeds poststation skall direkt utväxla post med Vuku postaabneri, och Mattmars poststation med Östersunds postkontor.

Postföring:

Indragen:

Med den 16 dennes indrages landsvägspostföringen mellan *Säter* och *Ornäs* samt mellan *Alsen* och *Dufed*.

1875-01-01--1980-04-29

Mattmar

Med 360 kr i årsarvode för postsysslan blev stationsmästaren Elias Andersson ansvarig för poststationen i Mattmar den 17 oktober 1881, då den flyttades till järnvägsstationen. Som lantpoststation hade den tidigare varit i händerna på komminister J O Norrman. Denne hade blivit utsedd till föreståndare för poststationen, som öppnades med 1875 års ingång när kronobrevbäringsreformen genomfördes i Jämtland. Uppsägningar av bl a postförare på delsträckan mellan Trångsviken och Storlien berörs även på sid 13.

Elias Andersson blev kvar vid sin post som föreståndare från tågstarten till april 1909, då Sven Johan Rohden tog vid. Denne följdes i april 1917 av J O Hedberg, då med 600 kr i årsarvode för postsysslan samt 420 kr i fast biträdesanslag och 60 kr i särskilt sådant. Post och järnväg skildes åt förhållandevis tidigt. I tidtabellen på sid 16 finner man talet 844 efter ortnamnet Mattmar. Det hänvisar till tidtabellen med detta nummer i samma samling, avseende landsvägspostföringen med SJ buss till Svenstavik. Då den utgick från Mattmar (s k sidopost), påverkade den poängtalet och därmed också lönesättningen för poststationsföreståndaren där. Det var postkupé 303 upp som gjorde i ordning huvudposten i säckar till poststationerna i Hallen, Gärdsta, Myckelåsen och Månsåsen utmed busslinjen, varigenom dessa sålunda kunde få post mellan kl 9 och 10 på förmiddagarna. Stationerna söder därom, Myrviken, Oviken, Kövra, Vigge och Hoversberg fick sin huvudpost med bussen i motsatt riktning, vilken avgick från Svenstavik vid Inlandsbanan.

När poststationen i Mattmar drogs in den 29 april 1980, behölls namnet som adressort, men hushållen tillfördes utdelningsområdet för Mörsil.

844. Mattmar—Svenstavik. (SJ)

7.14		16.32		Östersund		11.54		21.35	
Fk Tur 3		Fk V Tur 7							
9.45	×	18.00	×	Mattmar 306	8.05	×	17.20	×	×
×	×	×	×	Hallen	×	×	×	×	×
×	×	×	×	Gärdsta	×	×	×	×	×
×	×	—	—	Myckelåsen	—	—	—	—	—
Fk Tur 1	10.55	Fk V Tur 5	20.15	Månsåsen	5.50	×	15.35	×	×
5.40	×	15.25	×	Månsåsen	Tur 2 Fk	11.20	Tur 6 Fk V	20.15	×
×	×	×	×	Myrviken	×	×	×	×	×
×	×	×	×	Oviken	×	×	×	×	×
×	×	×	×	Myrviken	×	×	×	×	×
×	×	×	×	Kövra	×	×	×	×	×
×	×	×	×	Vigge	×	×	×	×	×
×	×	×	×	Hoversberg	×	×	×	×	×
7.50	×	17.40	×	Svenstavik 307	×	9.05	×	18.05	×
					Tur 4 Fk		Tur 8 Fk V		
10.42	×	22.28	×	Östersund	6.00	×	15.58	×	brl tp

Ocke

På vår tänkta färd kommer vi efter Mattmar till hållplatsen i Ocke. En poststation öppnades den 1 juni 1898 hos handlaren Erik Pettersson. I hans kontrakt, som vid starten gällde 100 kr i årslön, ingick skyldighet att transportera posten ca 50 meter mellan hållplatsen och poststationen. Från april 1901 höjdes hans årslön till 300 kr och från juni 1905 till 400 kr. Hans villkor blev annorlunda genom att allmänna löneavtal infördes för hela landet, anpassade efter poststationernas storlek. Detta kom också hans efterträdare i september 1939, Nils Pettersson, till godo. Poststationen drogs in med september månads utgång 1965.



1881-10-17--

Mörsil

Stationsföreståndaren Johan August Forssberg blev ansvarig för postservice genom att en poststation öppnades i järnvägsstationen i Mörsil vid tågstarten den 17 oktober 1881. Han avled i november 1914 och efter en tids vakans tillsattes från 1915 års ingång stationsmästaren Knut Leonard Asping som föreståndare. Han fick uppleva det stora uppsving som ledde till att post och järnväg skildes åt. Poststationen byttes ut mot en postexpedition redan den 1 oktober 1929. Elin Kristina Grahn blev då chef med posttiteln stationsmästare. Johan Olof Jonsson tog över med 1943 års ingång. Genom 1970-talets omorganisationer började postexpeditionen kallas "lokalpostkontor av klass 3" 1977 och blott postkontor från 1986. Efter ytterligare förändringar under 1990-talet med bl a genomförd divisionalisering är postmästare Åsa Sjömåling ansvarig för service till ca 900 hushåll inklusive dem med adress Mattmar.

1881-10-17--

Järpen

Med namnet stavat Hjerpen öppnades en förenad post- och järnvägsstation vid tågstarten den 17 oktober 1881. På grund av terrängförhållandena ändrades med tillkomsten av denna poststation postföringslinjen till Kall, så att den utgick från Järpen i stället för Åre, som hade varit fallet sedan tillkomsten av poststationen i Kall vid 1875 års ingång.

Postinspektör
Herr E. Lodenstjärna
Östersund

Har underrätta det
gag är vilig fortfarande
bestrida postföringen från
Kallspoststation till Järpens
genom poststation efter samma
skjutnings som varit arkiv
lite till Åre postexpedition.
Kall den 8 oktober 1881.
Hans Olofsson
i Järpen.

Stationsinspektör Otto Wilhelm Gustaf Adolf Erdtman tog ansvar för poststationen i Järpen i april 1886, följd i juli 1907 av Otto Algot Rehn. Poststationens utveckling följde nära nog samma mönster som i Mörsil, skildes från järnvägen och höjdes till postexpedition den 1 april 1928 med Erik Gustaf Nordlander som föreståndare. Den 1 november 1944 tog Ax Marin Helander över. Bland dennes efterträdare fanns Maj-Britt Lidén som var med om 1970-talets generella organisationsförändringar. Efter 1990-talets divisionalisering har postmästare Kerstin Eriksson tagit över ansvaret för service till bl a de ca 1450 hushåll som har postadress Järpen.

Hålland

I tidtabellen på sid 16 finner vi beteckningen (ej f) efter ortnamnet Hålland. Att post och järnväg inte var förenade gällde redan vid poststationens start, den 1 maj 1900. Häradsdomaren Olof Andersson antogs till föreståndare med 300 kr i årsarvode och fick svara för transporterna mellan tågen och poststationen. Han fick löneförhöjning till 420 kr i juli 1906, vartill kom 120 kr i biträdesersättning, belopp som från oktober 1916 höjdes till 480 resp 180 kr (diarienummer 1 b 1086/16).

Bland senare tiders föreståndare för lantpoststationen i Hålland fanns från den 1 maj 1952 Rut Gurli Ström. När hon fick förflyttning till Storlien den 1 mars 1958 uppehölls befattningen på vakans tills Kerstin Maria Persson fick tjänsten den 1 april 1959. Poststationen avvecklades innan 1970-talets stora omorganisationer ens hade påbörjats. Den 31 maj 1972 var dess sista verksamhetsdag.

Undersåker

1881-10-17--

I Undersåker tillsattes stationsmästaren Frans Oskar Lager som föreståndare för järnvägspoststationen, när denna öppnades vid tågstarten den 17 oktober 1881. Han följdes av P Olsson under en kortare vakans 1896 innan Adolf Vilhelm Blom tillträdde i april 1896. Sven Johan Johansson Rohdén blev dennes efterträdare i augusti 1903. Jöns Ahlgren tog över i juni 1909, följd av Lars Nilsson i mars 1916.

Rörelsen utvecklades gynnsamt och post och järnväg måste skiljas åt även i Undersåker, dock inte förrän efter andra världskriget. Av tidtabellen på sid 16 framgår att poststationen alltså låg i järnvägsstationen. Det blev emellertid skilsmässa från och med september 1951, då Birgit Helene Bergstedt antogs till föreståndare för lantpoststationen. Denna höjdes till postexpedition den 1 oktober 1954, varvid fru Bergstedt fick tjänstemannaanställning i stället för det dittills rådande avtalsförhållandet.

Harriet Sundin tog över 1966 och har fått uppleva flera omorganisationer sedan dess och är efter genomförd divisionalisering postmästare med ansvar för service till ca 470 hushåll i Undersåker.

Björnänge

En lantpoststation öppnades i Björnänge den 1 juni 1908 på ca 50 meters avstånd från hållplatsen. Bland dess föreståndare fanns från den 1 april 1948 Maj Gunvor Aune. Poststationen avvecklades med april månads utgång 1969 och hushållen fick betjäning genom lantbrevbärare från Åre.

1852-04-01--

Åre

I Tege by i Åre socken öppnades ett postkontor den 1 april 1852 på grund av medgivande i ett kungligt brev den 24 oktober 1851. Postkontoret fick socknens namn.

Postkontoret förvaltades från starten av Erik Vilhelm Björkebaum. Efter hans död den 7 november 1880 lär tjänsten ha uppehållits av stationsinspektör Fredrik Albert Wettergren, något som i så fall innebar att denne var i verksamhet omkring ett år innan bandelen mellan Trångsviken och Storlien öppnades för allmän trafik. Arbetet med att fullborda järnvägen på den norska sidan av gränsen pågick också.

Wettergrens uppehållande av tjänsten som poststationsföreståndare kan väl på sätt och vis betraktas som förenande av postförvaltarbefattning med järnvägstjänst men denna särordning upphörde den 30 september 1882, då postkontoret flyttades till Duved. Från nästa dag fanns i stället en poststation i järnvägsstationen, nu formellt förenad med järnvägstjänst och alltså i stationsinspektör Fredrik Albert Wettergrens händer enligt ett beslut daterat den 21 september 1882. Hans årsarvode för själva postsysslan var 300 kr men höjdes i etapper och förstärktes från 1896 med 20 kr i månaden under perioderna juni-augusti som biträdesersättning.

Wettergren förblev Åre trogen under hela sin yrkestid. Efter hans avgång den 30 juni 1910 uppehölls befattningen länge av vikarier tills stationsmästaren A M H Åhlund utnämndes och kunde tillträda den 17 november 1916. Årsarvodet för postsysslan hade då hunnit komma upp till 600 kr jämte 480 kr i biträdesanslag. Utvecklingen tvingade fram skilsmässa och den 1 april 1931 upphöjdes poststationen till postexpedition med Margit Katarina Strandberg som chef. Andra har följt efter och nu svarar postmästare Ruth Edfeldt för service till ca 850 hushåll med postadress Åre.

1865-01-01--

Duved

Tio år före kronobrevbäringsreformen öppnades en lantpoststation i Duved med 1865 års ingång. Tullförvaltaren Nils Rudolf Lidman antogs till poststationsföreståndare. Bland hans efterträdare fanns tulluppsyningsmannen E J Åslund, hemmansägaren Lars Olofsson och handlanden Nils Bergström och sedan åter E J Åslund. Denne blev uppsagd på grund av den förestående omorganisationen, varom tf postmästaren i Åre sände nedan återgivna bevis till poststyrelsen.

*Harhos har Expeditionen äro insända
E. J. Åslund erkännande det hans befattning
vid Dufeds poststation af Kongl. Styrelsens
vit uppsagd till upphörande den 25 Nötkomman-
de December.*

Vi den 1: Oktober 1882.

Åslund

Den 1 oktober 1882 drogs poststationen in och ersattes med ett förvaltningspostkontor i stället för det som hade funnits i Åre sedan april 1852. Genom ett kungligt brev den 14 april 1852 hade beslutats att Åre postkontor skulle flyttas till Storlien för behandling av tullgods. Där fanns inte så stor bebyggelse att tjänstemännen kunde få lägenheter. Därför blev postkontoret tills vidare förlagt till Duved och det skulle senare visa sig att den planerade flyttningen av detta till Storlien aldrig kom att genomföras. Statushöjningen av poststationen i Duved till postkontor och degraderingen av postkontoret i Åre kungjordes i cirkulär på sätt som visas på nästa sida.

angående postkontorets i Åre förflyttning till Dufed, m. m.

Från och med den 1 nästinstundande oktober kommer postutvexlingen i Dufed inom Jemtlands län att besörjas genom *postkontor*, som samma dag der öppnas, hvaremot samtidigt dermed nuvarande postkontoret i Åre utbytes mot en *poststation*. Stockholm den 5 september 1882.

Kongl. Generalpoststyrelsen.

Till postmästare i Duved från den 1 oktober 1882 utnämndes Edvard Olof Strömwall. Han befordrades till postmästartjänsten i Kil genom beslut den 29 december 1885. Under den uppkomna vakansen föreslogs indragning av postkontoret utan inrättning av något i Storlien. Detta medgav regeringen genom ett kungligt brev den 19 mars 1886. Vakansen upphörde med april månads utgång och från och med maj 1886 fanns det sålunda en förenad post- och järnvägsstation i Duved som ersättning.

Bland dess föreståndare med kombinerad järnvägstjänst fanns Jöns Esbjörnsson Lundqvist (1893-1900), K S Fosséus (1900-1901), Carl August Möllerström (1901-1905) Mattis Olsson Nyqvist (1905-1915) och därefter J E Eliasson.

Som framgår av tidtabellen på sid 16, var post och järnväg i Duved förenade ännu 1946. Skilsmässan inträffade först med 1952 års ingång, då Maj Britt Nilsson blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Hon "följde med" när denna höjdes till en post-expedition den 1 oktober 1955 och fick då posttiteln stationsmästare. Hon fick uppleva 1970-talets omorganisation men efter ytterligare förändringar med bl a divisionalisering är det nu postmästare Elisabeth Larsson som ansvarar för service till de drygt 500 hushåll, som har postadress Duved.

1883-01-01--1961-05-27

Gevsjön

Kort tid efter tågstarten på den östligaste delen av järnvägen öppnades en järnvägspoststation i Gevsjön med 1883 års ingång. Stationsföreståndaren Per Gustaf Bodin blev ansvarig för postsys-slan, följd i juni 1895 av Anders Andreasson. Bland de följande föreståndarna fanns Johan Erik Jonsson, Oscar Adrian Christiernin, Johan Magnus Holmgren, Olof Albert Sandlin och från 1917 Johannes Svensson. Poststationen drogs in vid tidtabellskiftet i maj 1961.

1881-10-17--1972-09-30

Ann

Ann var också en av de stationer som vid tågstarten den 17 oktober 1881 fick postservice. För denna svarade från 1892 August Johnsson, följd 1903 av Johannes Damech Eugén Hedrén och från 1910 Carl Alfred Svensson efter ett vakansinlägg på några månader av Ernst Frithiof Widengren. Samarbetet mellan post och järnväg fortsatte till poststationens avveckling med september månads utgång 1972.

Enafors

1881-10-17--1971-05-15

I Enafors fick från tågstarten den 17 oktober 1881 stationsbefälet ta ansvar för posten. Bland dessa fanns från 1892 Anders Jonsson Löfgren och under en vakans 1896 A Granath. Vi möter dessa män som poststationsföreståndare även på andra stationer utmed linjen eller vid andra statliga järnvägar. Några år efter Johan Albert Larsson, som tillträdde i juni 1896 tog Adam Birger Carlsson vid, följd 1908 av Sigurd Helmer Wetterqvist och i november 1914 av C G Fosséus. Även i Enafors varade samarbete mellan post och järnväg länge. Poststationen drogs in den 15 maj 1971.

Storlien

1881-10-17--

Vi har kommit till ändpunkten för vår tänkta resa, många gånger med mycket korta uppehåll vid de minst dokumenterade stationerna. Storlien är viktig bland annat därför att där finns gränsorten mot Norge och där hade man från början planerat ett förvaltningspostkontor, som framgår av avsnitten om Åre och Duved.

Den postalhistoriska tiden för Storlien började på samma sätt som för flertalet stationer på sträckan mellan Trångsviken och Storlien enligt den tidtabell som gällde från tågstarten den 17 oktober 1881, återgiven överst till höger.

Trångsviken—Storlien.

(Från den 17 oktober 1881.)

LIII. N:r 118.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
8,45	Trångsviken	6,35	
9,17	Mattmar	6,8	
9,48	Mörsill	5,37	
10,18	Hjerpén	5,7	
10,56	Undersåker	4,30	
11,31	Åre	3,55	
12,1	Dufed	3,30	
1,12	Ann	2,23	
1,51	Enafors	1,52	
2,27	Storlien	1,15	

N:r 117.
LIII.

Inför tågstarten informerades poststyrelsen av styrelsen för statens järnvägstrafik om den förestående omläggningen genom nedan återgivna brev.

*Med anledning af eder förfoganden i skifvelse den 9^{de} dennes för Kongl. Högsta för Statsens järnvägstrafik härigenom meddelat,
att den norska järnväg, den s. k. efterakerbanan, hvilken från Trondhjem är anlagd till Riksgränsen, derstädes kommer i förning med Trarbanen genom Hedden och Jämtland, hvars västligaste station är Storlien, samt
att sträckan Storlien—Trångsviken, 115 kilometer, af afsedd att den 17^{de} inständande Oktober, samtidigt med nämnda norska bana, öppnas för allmän trafik. Stockholm den 16 September 1881.*

L. Ström