

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris kr
276. Posthistoria från Hammarkinds härad	E	30
277. Posthistoria från Hanekinds härad	E	30
278. Posthistoria från Ydre härad	E	40
279. Posthistoria från Skärkinds härad	E	20
280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall-Bergsjö	X	20
281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg	E	20
282. Något om posten vid järnvägen Örebro-Norrköping	T, E	40
283. Något om posten vid Östra stambanan	D,E,F	50
284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby	D,E	30
285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby	W,U,T,E	30
286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg	U	30
287. Något om posten vid järnvägen Köping - Ultersberg - Riddarhyttan	U	20
288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)	E,H	30
289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Åtvidaberg-Västervik	E,H	30
290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gävle järnväg	X	30
291. Något om posten vid Falkenbergs järnväg	N	30
292. Något om posten utmed Varberg-Årans järnväg	N	30
293. Något om posten vid Kinnared-Fegens och Fegen-Årans järnvägar	N	30
294. Något om posten utmed Runhällen-Enköpings järnväg	U	30
295. Något om posten utmed Härnösand-Sollefteå järnväg	Y	30
296. Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg	B	20
297. Något om posten utmed Upsala-Lenna Jernväg	C B	20
298. Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo och Södra Roslags kustbana	B	30
299. Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg och Faringe-Gimo	C B	30

Skrifterna sänds portofritt vid förskottsbetalning med check, postväxel eller ostämplade kurserande frimärken. I motsatt fall debiteras frakt och postförskottsavgift på den faktura som bifogas leveransen.

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

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

Erik Lindgren

Sedan förlagan tillverkades, har ytterligare ett antal häften tillkommit i den posthistoriska serien. Skriv gärna och rekvirera tillägg avseende de skrifter som kommit efter ovanstående förteckning.

Erik Lindgren

Något om posten vid Norra stambanan

Posthistorisk skriftserie 28

		t. Bod. 8 55									
Bollnäs 2, 302	11.24	10.30	12.50	14.47	22.29	0.21	2.03				
Granbo	11.13	10.19		14.34							
Kilafors	11.04	10.05	12.35	(14.25)	V21.56						
Kilafors (7) 301	Tåg 2510	10.01	12.33	14.22	Tåg 2544						
Röstbo	fr Söhn	9.50		14.11	fr Söhn						
Holmsveden	Ip	9.43		14.04	Pkp 261						
Lingbo		9.34		13.55							
Ockelbo		9.16	11.59	13.38							
Ockelbo 259, 280		9.11	11.59	13.36							
Järbo (ej f)		8.48		13.15							
Åshammar		8.35		13.07							
Storvik		8.28	11.30	13.00	23.07	0.41					
Storvik 9		8.18	11.25	12.07	23.04	0.33					
Torsåker (7)		*8.09		11.57							
Hästbo		7.56		11.48							
Dalgränsen		7.49		11.35							
Byvalla		7.44		11.30							
Byvalla 279		7.44		11.25							
Horndal		7.38		11.19							
Morshyllan		7.31		11.11							
Fors		7.23		11.03							
Jularbo		*7.15		10.54							
Krylbo		7.05	10.40	10.49	22.19	23.47					
		Tåg 2504		Tåg 412	pak 1) 5)						
		Pkp 256		Inskr övre 1)	Inskr övre 1)						
				Pkp 267	Pkp 9						
Krylbo 8, 275, 277	8.50	10.10	10.31		22.09	23.22	4.10				
BrovalLEN (ej f)		10.04									
Rosshyttan (ej f)		9.58			14.03						
Broddbo (ej f)		9.46			13.52						
Sala	8.10	9.35	10.04		13.43	21.43					
					Tåg 420						
Sala 261, 262	7.51	9.29	10.02	15.55	Ip Hfr MOF	21.41					
Heby		9.13									
Heby (7) 263		9.10									
Morgongåva (ej f)		9.03									
Vittinge (ej f)		8.56									
Järlåsa (ej f)		8.49			16.06						
Ålandsdal		8.43			16.00						
Brunna		8.33			15.51						
Uppsala (C)	6.05	8.18	9.14	15.09	15.35	20.54	vi 21.56				
		Tåg 462		Tåg 94	Tåg 422						
		Tåg 412		Bri V	Ip V						
		Inskr pak 1)									
		nedre 1)									
		Pkp 267									
Uppsala (C) 5, 255, 256	5.35		9.10	15.05		20.49	vi 21.49				
Stockholm (C) 5, 1											
8, 7, 13, 17, 19, 201, 202, 203, 205, 251	4.45	6.10	8.20	14.15	14.15	19.55	20.55	21.30			
	Tåg 4244	Tåg 426	Tåg 92	Tåg 94	Tåg 94	Tåg 22	Tåg 24	Tåg 4202			
		V				Inskr pak 1)	Inskr pak 1)	vani pak			
		Pkp 251	Inskr pak 1)	Fk V	Bri 1)	Inskr pak 1)	Inskr pak 1)	Endast			
			Pkp 24			Pkp 9 3)	Pkp 46 3)	Fk V			
Göteborg			22.45	Ip 3.25		7.40	7.40	7.40			
						Bri 8.42	Bri 8.42				
Malmö			21.55			7.42	7.42	7.42			

1) Ej vanlig paketpost söder om Änge. Vanlig paketpost till Änge och orter norr därom medtages dock från Stockholm och Krylbo i mån av utrymme. Beträffande paketposten norr om Änge se föreskrifterna å sid. 10.
 2) I paketsäckar till pkp 267 må inneslutas vanlig paketpost endast till postexpeditioner och poststationer ut- eller pkp:s egen linje.
 3) Endast för post från Stockholm.
 4) Pkps 267 uppdelning i "nedre" och "övre" gäller endast linjnings- och korsbandspost.
 5) Brev-, linjnings- och korsbandspost i slutna kollar till postanstalter vid sträckan Stockholm-Ljusdal och till därifrån utgående sidolinjer samt via pkp 68 ned expediteras till pkp 46 upp. Vanlig brev-, linjnings- och korsbandspost till Sundsvall, Härnösand och lantpoststationer över Härnösand expediteras dock till pkp 9 upp före pkp 46 upp. Post till pkp 319 upp expediteras i all möjlig mån till pkp 9-97 upp. (Se närmare föreskrifter å sid. 10.)
 6) Pkps 9 uppdelning i "nedre" och "övre" gäller all post utom värdepost.

Denna tabell ingår i 1940 års samling av "Tidtabeller för järnvägsposterna". Beteckningen (ej f) efter ortnamn innebär att poststationen inte är förenad med järnvägsstationen och siffran inom parentes, t ex (7) anger klassen på den postexpedition som finns på orten. Beteckningen q och en tillhörande buktad linje betecknar att post, som kommer in till postkupén på en station, där linjen börjar, skall betecknas cito och hållas tillgänglig för behandling i postkupén fortast möjligt (avser post till stationerna utmed den buktade linjen samt viss annan post). Ortnamns fetstil anger att det finns ett postkontor på orten.

Förord

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

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

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas förestån- dare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de följande stationsvis redovisade avsnitten. I samtliga fall har jag försökt ange hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. På grund av svår- lästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur avskrifter från den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns kopior i Växjö till oktober 1995. Jag har inte tillräckliga resurser för att besöka Stockholm för komplettering av de delar som skulle ge mera värde åt denna skrift, men jag hoppas ändå att den skall ge mina läsarna ett eller annat korn.

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

Erik Lindgren

Innehåll

Förord	sid 1	Lingbo	sid 34
Inledning	3	Ljusdal	41
Alby	44	Lottefors	36
Arbrå	37	Lörstrand	39
Bollnäs	36	Medskogsheden	33
Broddbo	24	Mellansjö	43
BrovalLEN	25	Morgongåva	22
Brunna	21	Morshyttan	27
Byvalla	29	Ockelbo	33
Dalgränsen	29	Ramsjö	43
Fors	27	Rosshyttan	24
Granbo	36	Röstbo	34
Heby	23	Sala	23
Hennan	42	Simeå	38
Holmsveden	34	Skästra	40
Horndal	28	Storvik	31
Hälsingenybo	42	Tallåsen	41
Hästbo	30	Torsåker	30
Jularbo	26	Vallsta	38
Järbo	32	Vittinge	22
Järlåsa	21	Ålandsdal	21
Järvsö	40	Ånge	44
Karsjö	38	Åshammar	32
Kilafors	35	Östavall	43
Krylbo	26		

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

Erik Lindgren

Inledning

Den 15 december 1874 öppnades den 114 km långa järnvägen mellan Uppsala och Gävle för allmän trafik. Norra stambanan, som anses omfatta sträckan Stockholm-Ånge, hade mer än åtta år tidigare öppnats på sin första delsträcka, 65 km mellan Stockholm och Uppsala. Från Uppsala hade stambanan också hunnit byggas vidare och i tre etapper nått ända fram till Krylbo den 1 december 1873, sålunda mera än ett år före tågstarten mellan Uppsala och Gävle. I denna skift ägnar vi oss åt den delen av norra stambanan som ligger norr om Uppsala. Den första delsträckan, Stockholm - Uppsala, behandlas i posthistorisk skrift 20. Den öppnades för allmän trafik redan den 20 september 1866.

Samtidigt som vissa krafter i Uppsala och Gävle kämpade för snabba förbindelser mellan de båda städerna växte norra stambanan vidare i en sväng västerut från Uppsala, men det skulle dröja sju år tills den närmaste delsträckan efter Uppsala kunde öppnas för allmän trafik. Det var den 4 augusti 1873 som tågen började gå efter fasta tidtabeller ända fram till Heby.

Därefter kom de fortsatta sträckorna förhållandevis snabbt:

Heby - Sala den 11 september 1873

Sala - Krylbo den 1 december 1873

Krylbo - Storvik den 6 september 1875

Storvik - Ockelbo den 1 november 1876

Ockelbo - Holmsveden den 1 november 1877

Holmsveden - Bollnäs den 23 september 1878

Bollnäs - Järvsö den 1 oktober 1879

Järvsö - Ljusdal den 15 september 1880 och

Ljusdal - Ånge den 16 september 1881.

Som vanligt hade regelbundna kontakter mellan postverket och styrelsen för statens järnvägstrafik kunnat leda till att poststationer öppnades i de färdiga stationshusen redan vid tågstarten från här angivna tidpunkter med ett undantag, sträckan Uppsala-Heby. Skriftväxlingen i dessa sammanhang finns tillgänglig i Postens centralarkiv för dem som har tillfälle att besöka arkivet. Något av den speglas på några av följande sidor av inledningsavsnittet.

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

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

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

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägsstationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer (posthistorisk skriftserie 148).

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30--1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01--1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01--1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01--1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01--1864-12-01

Benämningarna ändrades i efterhand och vad t ex gäller norra stambanan, kom denna att omfatta sträckan Stockholm-Ånge, medan den lilla mellansträckan mellan Ånge och Bräcke ingick i norrländska tvärbanan (Sundsvall-Storlien). Sträckan nordöst ut från Bräcke fram till Boden betecknas som stambanan genom övre Norrland.

Den sista delsträckan som enligt kungörelsen den 19 augusti 1856 egentligen skulle ingå i norra stambanan, har blivit kallad Malm-banan och utgör således delen mellan Boden och Riksgränsen. Jag har som målsättning att även beröra dessa järnvägsdelar i förhållande till posten, om hälsan står mig bi.

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag.

Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Detta gäller framför allt de enskilda järnvägarna, medan statsbanorna inte visar så många exempel på detta.

Poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå, särskilt i vad gäller privata järnvägar. De flesta närliggande poststationerna 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.

Styrelsens för statens järnvägstrafik skrev den 28 juli 1873 till poststyrelsen och informerade bland annat om att fyra järnvägsstationer på norra stambanans fortsättning från Uppsala skulle upplåtas för allmän trafik den 4 augusti. Brevet återges nedan.

SVERIGES STATSBANOR

N^o 3326

Kongl. Styrelsen
för
Statens järnvägstrafik.
STOCKHOLM.

S. M. 1440.

Siu Kongl. General-Poststyrelsen.

1873 den 27 Juli Låren. Beskedet belägen till postk. i Uctra.

Lundför.

Styrelsen för statens järnvägstrafik har hvarad tillkännagif-
va, att måndagen den 4 nästkommande Augusti följande
stationer i norra stambanans fortsättning från Uppsala var-
de för allmän trafik upplåtta, nämligen:

Hänge, belägen 1.2 mil från Uppsala

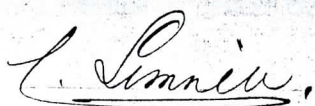
Åland " 1.9 " " "

Vittinge " 3.2 " " " samt

Heby " 4.4 " " " 1

kommände till vidare och intresses förskan till
Sala kan i sin behet upplåtta, vilket även komma
att ske den 1 September, endast ett godståg, dock med
följande nödigt antal personvagnar, att hvarje dag
afgå från Uppsala kl. 9.6 f.m. och anlända till Heby
kl. 11.20 f.m. samt åter till afgå från Heby kl. 5.12 e.m.
och återkomma till Uppsala kl. 7.24 e.m. Stockholm
den 28 Juli 1873.

På Styrelsens vägnar:

Poststyrelsen fick brevet den 29 juli. Det var kort varsel, eftersom den nya sträckningen skulle tas i bruk efter bara några dagar. Poststyrelsen beslöt att vänta med inrättande av poststationer vid denna sträcka tills nästa linjedel kunde öppnas men fann det angeläget att hos järnvägsstyrelsen begära information om fortsatt utbyggnad med större framförhållning.

I sitt svar den 11 augusti 1873 uppgav styrelsen för statens järnvägstrafik att styrelsen över statens järnvägsbyggnader inte hade lämnat besked förrän den 17 juli om den ifrågasvarande linjens fullbordan och att styrelsen för järnvägstrafiken å sin sida behövde "någon tid till vinnande av visshet därom, att de för meranämnda linjes trafikering nödiga förberedande åtgärder hunnit intill berörda tid vidtagas".

Man tog emellertid nu tillfället i akt att "på förhand anmäla, att enligt under hand meddelade underrättelse, bandelarna Heby-Sala-Krylbo å Norra, samt Linköping-Mjölby-Boxholm å Östra stambanan numera nått den fullbordan, att desamma redan under återstående delen av innevarande år, ehuru vid tidpunkter, som ännu icke kunna med bestämdhet uppgivas, komma att efterhand för trafik upplåtta".

En följd av detta blev att inte bara styrelsen för statens järnvägstrafik utan även styrelsen över statens järnvägsbyggnader i fortsättningen började kommunicera direkt med poststyrelsen. Som en liten detalj kan här noteras att den förstnämnda myndigheten använde prepositionen för och den sistnämnda prepositionen över i brevpappershuvudena.

Även det interna informationsproblemet hade sina svårigheter på den tiden. Bland de medel som fanns tillgängliga kan nämnas poststyrelsens cirkulär, vilka kom ut vid behov och expedierades till samtliga postförvaltare och då så behövdes, även till poststationerna. Ibland blev det sådana ändringar i postföringen att nya tidtabeller för denna behövde göras med anpassning till tågtiderna. Senare i detta inledningsavsnitt samt under vissa av de följande lokala avsnitten lämnas exempel på information i cirkulären och på tidtabeller i anslutning till järnvägens vidareväxt norrut.

I ett cirkulär den 4 september 1873 lämnades den överst på nästa sida återgivna kungörelsen i anslutning till tågtrafikens start även på sträckan Heby-Sala. Om vi jämför denna med uppgifterna i brevet på sid 6, saknar vi namnen Vittinge och Heby. Detta beror på att det redan fanns lantpoststationer på dessa båda platser. De blev flyttade till järnvägsstationerna och deras föreståndare blev av med sina befattningar till förmån för järnvägspersonalen.

Kungörelse,

angående nya poststationer i Wänge, Åland, Bankeberg, Mantorp och Fredriksberg.

Nya poststationer komma att öppnas, dels den 11 dennes vid de å jernvägslinien Upsala—Sala belägna stationerna *Wänge* och *Åland*, dels den 15 dennes vid jernvägsstationerna *Bankeberg* och *Mantorp*, belägna å Östra Stambanan dels och slutligen den 1 instundande oktober vid *Fredriksberg* i Säfsnäs socken af Kopparbergs län. Stockholm den 4 september 1873.

Antalet jernvägsstationer ökades efter hand utmed linjen och ofta öppnades samtidigt därmed nya poststationer. Ett tidigt sådant fall är tillkomsten av poststationen i Morgongåva. Den kungjordes i ett av poststyrelsens cirkulär i december 1873 på detta sätt:

Poststation. Sådän postanstalt öppnas den 1 nästkommande januari vid den å Norra Stambanan emellan Wittinge och Heby belägna nyinrättade jernvägsstationen *Morgongåva*.

Denna poststation skall lyda under postinspektionen å Westra Stambanan och direkt utväxla post såväl med postkontoren i Upsala och Sala som med postkupéexpeditionerna n:r 3 och 9.

En månad tidigare hade emellertid delsträckan närmast efter Sala, den fram till Krylbo, blivit öppnad. Det var således den 1 december 1873, som poststationer öppnades i jernvägsstationerna Broddbo, Rosshyttan, Brovallen och Krylbo. Detta markerade en viktig etapp såtillvida att Krylbo blev en knutpunkt av stora mått. Därifrån kom statsbanan Krylbo-Mjölby att utgå, en förbindelse som förkortade transporttiden för posten från Norrland till i huvudsak den del av landet som ligger söder om Östergötland.

Nu skulle det dröja halvtannat år till nästa stora deletapp var klar, den 57 km långa sträckan mellan Krylbo och Storvik. Detta steg presenterades i poststyrelsens cirkulär i september 1875 på detta sätt:

Jernvägspostbefordran. Den 6 innevarande månad vidtog postbefordran å den nyöppnade bansträckan *Krylbo—Storvik*, så att kupéexpeditionen n:r 27 derefter framgår å hela linien *Stockholm—Krylbo—Storvik*.

Poststationer. Sådana öppnades den 6 dennes vid jernvägsstationerna *Jularbo*, *Fors*, *Horndal*, *Byvalla* och *Torsåker* å jernvägslinien *Krylbo—Storvik*.

Dessa stationer lyda samtliga under Postinspektionen i centrala jernvägspostdistriktet och utväxla post direkt med postkupéexpeditionen n:r 27 och poststationen i Torsåker dessutom med postexpeditionen i Hedemora.

Samtidigt härmed indrogs den förutvarande poststationen i *Horndal*.

Den sista raden i utdraget nederst på föregående sida markerar en förändring som berörts tidigare i detta avsnitt, nämligen indragning av en lantpoststation. Namnet *Horndal* återfinns bland de fem nyinrättade poststationerna några rader längre upp. Det var i praktiken fråga om att lantpoststationen flyttades till jernvägsstationen och fick byta föreståndare. Utöver de nämnda fem poststationerna öppnades senare i takt med jernvägsstationernas tillkomst på denna delsträcka också poststationer i *Morshyttan*, *Dalgränsen* och *Hästbo* som framgår av de lokala avsnitten i det följande.

Nästa etapp, den 38 km långa sträckan mellan *Storvik* och *Ockelbo*, var klar efter ytterligare halvtannat år och öppnades för allmän trafik den 1 november 1876. Tidtabellen blev då denna:

Stockholm—Storvik—Ockelbo.

III. N:r 8.	XXVII. N:r 52.	+	IX. N:r 54.	N:r 56.	Denna spalt läses nedifrån och uppåt.				
9,16 f. m.	7,1 f. m.	2,36 e. m.	7,41 e. m.	<i>Stockholm</i>	5,14 e. m.	7,13 e. m.	9,0 f. m.	10,0 e. m.	3,21 e. m.
—	7,20 "	—	7,59 "	<i>Jerfva</i>	—	6,54 "	8,40 "	—	—
—	—	—	—	<i>Tureberg</i>	—	—	—	—	—
—	7,46 "	—	8,24 "	<i>Rotebro</i>	—	6,28 "	8,14 "	—	—
—	8,0 "	—	8,36 "	<i>Väsby</i>	—	6,14 "	8,2 "	—	—
—	8,17 "	—	8,52 "	<i>Rosersberg</i>	—	5,58 "	7,47 "	—	—
—	8,31 "	—	9,6 "	<i>Märsta</i>	—	5,44 "	7,36 "	—	—
—	8,55 "	—	9,28 "	<i>Knifsta</i>	—	5,20 "	7,12 "	—	—
—	9,15 "	—	9,48 "	<i>Bergsbrunna</i>	—	4,59 "	6,51 "	—	—
10,56 f. m.	9,28 "	5,12 e. m.	10,0 e. m.	<i>Upsala</i>	3,34 e. m.	4,43 "	6,37 f. m.	7,36 e. m.	11,10 f. m.
○	—	—	□	—	N:r 7.	—	—	—	N:r 121.
N:r 8.	—	N:r 122.	N:r 124.	III.	—	—	—	—	□ +
11,6 f. m.	10,10 "	5,19 e. m.	5,50 f. m.	<i>Upsala</i>	3,26 e. m.	4,15 "	—	—	10,8 f. m.
—	10,36 "	—	—	<i>Wänge</i>	—	3,51 "	—	—	—
—	10,51 "	—	—	<i>Åland</i>	—	3,36 "	—	—	—
—	11,17 "	—	—	<i>Wittinge</i>	—	3,10 "	—	—	—
—	11,30 "	7,14 "	—	<i>Morgongåva</i>	—	2,57 "	—	—	8,13 "
—	11,45 "	7,48 "	—	<i>Heby</i>	—	2,43 "	—	—	7,49 "
12,39 e. m.	12,47 e. m.	8,47 "	9,7 f. m.	<i>Sala</i>	1,58 e. m.	2,16 "	—	—	7,3 "
—	1,9 "	—	—	<i>Broddbo</i>	—	1,8 "	—	—	—
—	1,33 "	—	—	<i>Rosshyttan</i>	—	12,44 "	—	—	—
—	1,55 "	10,28 e. m.	—	<i>Krylbo</i>	—	12,30 "	—	—	5,1 f. m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	2,5 "	—	—	<i>Krylbo</i>	—	12,11 "	—	—	—
—	2,15 "	—	—	<i>Jularbo</i>	—	12,3 e. m.	—	—	—
—	2,28 "	—	—	<i>Fors station</i>	—	11,50 f. m.	—	—	—
—	2,45 "	—	—	<i>Morshyttan</i>	—	11,34 "	—	—	—
—	3,0 "	—	—	<i>Horndal</i>	—	11,21 "	—	—	—
—	3,10 "	—	—	<i>Byvalla</i>	—	11,10 "	—	—	—
—	3,34 "	—	—	<i>Hästbo</i>	—	10,46 "	—	—	—
—	3,50 "	—	—	<i>Torsåker</i>	—	10,30 "	—	—	—
—	4,8 e. m.	—	—	<i>Storvik</i>	—	10,10 f. m.	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	△	—	—	—	—	—	—	—	—
N:r 52.	—	—	—	N:r 51.	—	—	—	—	—
4,40 e. m.	—	—	—	XXVII.	—	—	—	—	—
5,3 "	—	—	—	<i>Storvik</i>	—	9,35 f. m.	—	—	—
5,25 "	—	—	—	<i>Åslammar</i>	—	9,16 "	—	—	—
—	—	—	—	<i>Järbo</i>	—	8,55 "	—	—	—
—	—	—	—	<i>Ockelbo</i>	—	8,0 f. m.	—	—	—
—	6,15 e. m.	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	N:r 7.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	○	—	—	—	—
—	—	—	—	—	N:r 51.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	△	—	—	—	—
—	—	—	—	—	N:r 53.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	IX.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	N:r 55.	—	—	—	—
—	—	—	—	—	○ +	—	—	—	—
—	—	—	—	—	+	—	—	—	—

Jämmt ett år senare nådde den körklara järnvägssträckan fram till Holmsveden. Från korrespondensen på sommaren 1877 mellan chefen för de norrländska järnvägsbyggnaderna, kapten L Nordenfeldt och postens generaldirektör Wilhelm Roos finner jag det av intresse att redovisa något. De båda kände varandra och breven är inte så formella som de brev man finner i vanlig tjänstekorrespondens. Jag återger nedan i faksimil första sidan i ett brev den 20 juni 1877 från Nordenfeldt och fortsätter på nästa sida med några utdrag ur resten av den tresidiga skrivelsen.

NORRA STAMBANAN
STORVIK-TORPSHAMMAR

Utsändt den 20^{de} juni 1877

Norden!

Ärlygt öfver till jag hälsar under detta dijt
att Norra Stambanan sannolikt kommer att
öppnas för allmän trafik till Holmsvedens Station
belägen 1,2 mil från Strätjärva omkring den 20^{de} juni
insevärande är samt till Kilafors och Bollnäs
vid slutet af år 1878 - Tre Kilo. gästgästgärd
till Kilafors Station är omkring 0,5 mil, alltså från 1st
myrby till Kilafors 2,5 mil och till Holmsvedens 3,7
Lofas från 1st myrby till Holmsvedens anses lättnad,
en liden till Kilafors, men det är nog möjligt,
att Kanoas folk för att få daglig postgång om
vintern åtaga sig postbyrå till Kilafors, en folk
kring Holmsveden, hvarst icke lämplig af postbyrå
finnas närmare, än vid Lingbo jernst. St.
Tre insevärande finnes så länge väntat en ginst
daglig angift och järnvägsfärd med en mellan Ki-
lafors och Söderhamns utgående dock omkring 1000
fot från jernvägsstationen vid Kilafors. Tre
anläggande af ett spår från jernvägsstationen
till angifelsbyrån är sannolikt beroende på Söderhamns

I den framförhållning av planeringen som brevet speglar finner man vikten av samarbete med privata järnvägsföretag som i anslutning till stambanans framväxt sökte bygga på så sätt att det fanns lämpliga anslutningar, ibland t o m sjöledes. Sist på första sidan av brevet skriver Nordenfeldt sålunda:

"Frågan om anläggande av ett spår från järnvägsstationen (i Kilafors) till ångbåtsbryggan (i Bergviken) är ännu beroende på Söderhamns-Bergviks järnvägsbolags begrundande. Järnvägens utsträckning från Bergvik till Kilafors har för närvarande förfallit, men denna järnväg kommer sannolikt inom få år till utförande."

Detta var kanske inte alltför optimistiskt räknat, men den 18 km långa sträckan mellan Kilafors och Bergvik öppnades för allmän trafik drygt åtta år senare och den lika långa fortsättningen fram till Söderhamn och Stugsund efter ytterligare ett halvår. Men sedan september 1861 fanns redan en smalspårsförbindelse mellan Söderhamn och Bergvik såsom ett led i land- och sjötransport-systemet mellan Söderhamn och Bollnäs.

Osäkerheten om när regelbunden åretrunt-förbindelse mellan Söderhamn och Kilafors skulle kunna påräknas bidrog också till funderingar om vilken punkt utmed statsbanan som skulle bli lämplig för placering av berörd personal. Nordenfeldt fortsatte:

"Varken vid Holmsveden eller vid Kilafors finnes nu lägenheter att hyra. Vid Kilafors finnes dock några gårdar 2000 à 3000 fot från stationshuset. Vid Lingbo station omkring en mil landsväg söder om Holmsveden finnes god tillgång på rum att hyra, men det blir naturligtvis dyrare att expediera posten därifrån och dessutom tidsförlust.

Holmsvedens järnvägsstation blir sannolikt alltså postens utgångspunkt minst under ett år och kan möjligen bliva utgångspunkt ända till dess vi få stambanan färdig till Ljusdal.

Person- och posttåg stanna över natten vid Holmsveden till dess vi få banan färdig till Bollnäs. Bäst synes mig vara att du för Postverkets räkning låter uppföra en enkel byggnad, vilken sedan kan försäljas till trafikstyrelsen efter uppgörelse som först torde kunna träffas, eller ock förflyttas till Undersvik eller annan station, till vilken vi framdeles komma att öppna trafik och kanske likadan brist på bostäder förekommer".

Det nämnda Undersvik var namnet på en poststation, som senare skulle dras in när en poststation öppnades i Karsjö järnvägsstation. Nordenfeldt var så angelägen om att få gehör för sitt förslag att han i brevet också preciserade erforderligt byggnadsmaterial och dessutom beräknade kostnader för den påtänkta byggnaden.

Kapten Nordenfeldt avslutade sitt brev till Roos med följande rader:
 "Du bör naturligtvis sända en skrift till Kungl. Styrelsen över Statens järnvägsbyggnader med anhållan, att huset av ovannämnda beskaffenhet genom dess försorg uppföres på Poststyrelsens bekostnad, då jag hoppas att bifall vinnes, om du säger ett ord till överste Beijer, förevisande detta. Med utmärkt högaktning

Din tillgivne L Nordenfeldt".

Roos befann sig då i Lysekil och kommunicerade med poststyrelsens trafikbyrå. Han erinrade i ett brev dit den 2 juli 1877 om att han vid slutet av den senaste riksdagen hade haft överläggningar med Nordenfeldt rörande postbefordringen på en del av norra stambanan. Han framhöll att det i Holmsveden "utan vidtagande å Generalpoststyrelsens sida av särskilda åtgärder, torde kunna beredas bostad, vare sig åt föreståndaren för en fast postexpedition, där en sådan funnes böra å platsen anordnas för så lång tid denna utgör ändpunkt för järnvägen, eller för den personal som i postkupén användes och som antas komma att överligga i Holmsveden".

Under framväxten av södra stambanan hade man med regeringsmedgivande inrättat postkontor (*postexpeditioner* med den tidens terminologi) vid banans ändpunkter efter hand som den blev färdig. I boken "Posten i Njudung" har jag t ex berättat om hur den söderifrån framväxande delen av södra stambanan under kortare perioder hade postkontor i Lamnhult och Sandsjö innan det till sist blev ett permanent postkontor i Nässjö. I ett kungabrev i maj 1864 hette det att "postexpeditionen i Lamnhult, i den mån järnvägstrafiken å södra stambanan vidare utsträcker, må till ändpunkterna å banan förflyttas samt, då banan blivit fullbordad, alldeles upphöra".

Ett sådant postkontor skulle således ha varit tänkbart i Holmsveden, om bostadsfrågan hade kunnat lösas. Roos, som då hade semester, fann det angeläget att frågan om eventuellt byggnadsprojekt löstes snabbt och skrev avslutningsvis till poststyrelsens trafikbyrå de ord som jag återger i faksimil på vidstående sida. Hans brev föredrogs i poststyrelsen den 9 juli 1877, varvid man "ansåg att den för postkupéexpeditionen å linjen Stockholm-Holmsveden erforderliga personal borde kunna stanna i Lingbo och endast postvagnen framgå till Holmsveden, genom vilken anordning icke bliver nödigt att låta uppföra en posthusbyggnad i Holmsveden, varest endast poststation borde inrättas".

Efter detta beslut skickade postinspektören F W Ljungh en plan för berörd åkande personals tjänstgöring. Den bifölls av poststyrelsen vid föredragning den 29 oktober 1877.

af de utgerder som i ovannämnda afseende
 utföras, äro utan olägenhet här kunna
 uppläsa till dess jag åter i samband med
 uträdder, anhåller, med afseende på
 af utseende skrifvelse i original, jag här
 med att, på trafikbyråns föredragning,
 ärendet skulle till behandling försläpas
 å Generalpoststyrelsen, hvilka torde finna
 lämpligt att hos Kongl. Majt i underdånig
 hel gära den föranstaltning som af om-
 ständigheterna synes påkallas.

Lysekil den 2 juli 1877.

W. Roos

Arbetet med järnvägen skred vidare och i den direkta skrifväxlingen mellan styrelsen över statens järnvägsbyggnader och poststyrelsen finner vi ett brev den 7 juni 1878, i vilket Carl Beijer lämnar besked om planering för sträckan från Holmsveden till Bollnäs samt dessutom för sträckan Torpshammar-Bräcke av den s k norrländska tvärbanan (posthistorisk skrift 27). Första delen av brevet återges i faksimil på nästa sida. Vid behandlingen av brevet beslöt poststyrelsen den 11 juni bl a att fråga hos direktionen för Söderhamns järnvägsaktiebolag, "huruvida järnvägen kommer att trafikeras utan avbrott hela året, sedan stambanan fram till Kilafors och Bollnäs öppnats för trafik".

KONGL. STYRELSEN

öfver

Statens Jernvägsbyggnader.

Lörd den 8 Juni 1878

N: 3520

skrift 28 15

13 Bergvik 12 Hanebo 12 Bollnäs 12 Kilafors 12 Söderhamn 12 Holmsveden 12 Stråttjärna 12 Regnsjö 12
 18 Hanebo 12
 12 Stråttjärna 12
 12 Regnsjö 12
 12 Bollnäs 12
 12 Kilafors 12
 12 Söderhamn 12
 12 Holmsveden 12

Sill Kongl. General Post Styrelsen.

1878 den 11 juni sammanträdde Styrelsen och expeditionen till Söderhamns Jernvägsbyrå.

Sill svar på Eder skrifvelse af den 31. sistlidne

ne Maj från Kongl. Styrelsen öfver statens jernvägsbyggnader härmed meddela:

att arbetena å jernvägssträckan emellan Holmsveden och Bollnäs numera så framskridit att densamma kan för allmän trafik upplätas före innevarande års utgång, och skall Kongl. Styrelsen framdeles och före September månads utgång lemna Eder närmare besked om tiden då trafiken kan påbörjas å denna bandel.

Härvid vill Kongl. Styrelsen upplysa att af ståndet mellan trafikstationerna å ifrågasattande jernvägssträcka kommer att blifva: emellan Holmsveden och Kilafors 1.5 mil, och Kilafors och Bollnäs 1.6 mil.

För postkontoret var det angeläget att postverket skulle utnyttja jernvägen tidigt helt fram till Kilafors. Tf postmästaren Ernst Wennström hade redan i ett brev den 24 maj 1878 påtalat fördelarna med att Kilafors och inte Holmsveden blev utgångspunkt för landsvägstransporter till Söderhamn. Sålunda uppgav han att avståndet landvägen mellan Söderhamn och Holmsveden var ½ km längre än mellan Söderhamn och Kilafors och att man kunde "undvika den besvärliga och kostsamma postutväxlingen genom Brokarlen vid Bergvik".

Posten från Kilafors till Söderhamn skulle sålunda inte passera Bergviks bro över Ljusne älv. Sommartid skulle man kunna anlita ångbåt från Kilafors över sjön Bergviken för fortsatt transport med Söderhamn-Bergviks järnväg. Ett fjärde skäl som postmästaren anförde var att postlinjerna Bergvik-Hanebo-Bollnäs och Bergvik-Regnsjö-Bollnäs skulle bli obehöfliga och kunde indragas "samt Regnsjö poststation, belägen endast 1,3 mil från Bollnäs, erhålla sin post medelst gångbud från sistnämnda ställe". Slutligen föreslog Wennström uppsägning av postskjutskontrakten mellan Holmsveden och Myskje, eftersom Myskje "borde anlöpas av den ifrågasatta posten landvägen mellan Kilafors och Söderhamn".

Poststyrelsen insåg att besparingar kunde göras av postföringskostnader enligt postmästarens förslag och skrev den 31 maj 1878 till styrelsen över statens jernvägsbyggnader med förfrågan "huruvida utsikt finnes att sträckan Holmsveden-Kilafors komme att före 1878 års utgång öppnas för allmän trafik". Att det blev ett positivt svar ser vi genom svaret som återges på sid 14. Det var inte bara till Kilafors som nästa etapp av norra stambanan sträckte sig. Den nådde ända fram till Bollnäs, dit den öppnades för allmän trafik den 23 september 1878, då en poststation öppnades i Kilafors med samtidig indragning av lantpoststationen i Hanebo. De andra stationerna på sträckan mellan Holmsveden och Bollnäs, de i Röstbo och Granbo, är av betydligt senare datum (1918 resp 1915). Förändringen den 23 september 1878 speglades i poststyrelsens cirkulär på bl a det sätt som framgår av urklippet nedan.

Jernvägspostbefordran:

Bandelen Holmsveden—Bollnäs af norra stambanan öppnades den 23 dennes för allmän trafik och vidtog samtidigt postbefordran å den samma, på sådant sätt att postkupéexpeditionen n:r XXVII derefter åtföljer tågen n:r 51 och 52 å hela jernvägslinien Stockholm—Storvik—Bollnäs.

Postföring:

N y:

Daglig postföring igångsattes den 22 dennes å linien Kilafors—MoMyskje—Söderhamn, dock är denna postbefordran endast afsedd för vintermånaderna.

Postbefordran eger från och med den 25 dennes rum två gånger i veckan med gående bud mellan Holmsveden och Stråttjärna samt mellan Bollnäs och Regnsjö.

Daglig gångpostförbindelse varder framdeles för vintertiden anordnad mellan Mo Myskje gästgifvaregård och Bergviks poststation, och befordras post till och från Bergviks poststation den öfriga delen af året endast å Söderhamns jernväg.

Indragen:

Den förutvarande postförbindelsen med såväl diligens som kärr- och paketpost å linien Holmsveden—Söderhamn är med den 22 dennes indragen; likaledes indrogs den 23 dennes kärrposten å linierna Bergvik—Hanebo—Bollnäs och Bergvik—Regnsjö—Bollnäs.

Nu gick arbetet vidare och i ett brev den 18 augusti 1879 informerades poststyrelsen av styrelsen över statens järnvägsbyggnader bl a om "att järnvägsarbetena å den uppåtgående delen av stambanan genom Norrland nu så framskridit, att bandelen emellan Bollnäs och Järvsö kan för allmän trafik upplåtas efter nästinstundande September månads utgång".

Det blev i realiteten en förskjutning på en månad, men den 1 oktober 1879 öppnades bandelen mellan Bollnäs och Järvsö för allmän trafik. Ändringen redovisades på vanligt sätt i poststyrelsens cirkulär, men denna gång i ett cirkulär som samtidigt berörde indragning av ett stort antal postföringslinjer och inrättande av lantbrevbåringar på andra håll i landet. Den del som gällde förändringar med anledning av norra stambanans förlängning återges nedan.

Jernvägspostbefordran:

Från oktober månads början åtföljer fullständig postkupéexpedition, med benämning n:r XLVI, tågen n:r 51 a och 52 a å bandelen *Bollnäs—Järfvsö*.

Postutvexling:

Från den 1 oktober:

Arbrå, Järfvsö och Karsjö poststationer, tillhörande den förstnämnda första klassens högre afdelning och de begge sistnämnda första klassens lägre afdelning, skola lyda under postinspektionen i Centrala järnvägspostdistriktet och direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r XLVI, hvarjemte Järfvsö poststation skall stå i direkt postutvexling med postanstalterna i Sundsvall, Hudiksvall och Ljusdal.

Bergsjö, Bjuråkers, Delsbo, Franshammars, Gnarps, Norrbo och Strömbäcka poststationer utväxla post direkt jemväl med postkupéexpeditionen n:r XLVI.

Postföring:

Ny:

Från oktober månads början underhålles förbindelse:

dels med vanlig post:

mellan *Järfvsö* och *Gnarps* öfver *Delsbo, Bjuråker, Strömbäcka, Elgered* och *Bergsjö* dagligen.

Av informationen framgår bland annat att postkupéns verksamhet sträckts ända fram till Bollnäs, något som speglas i den samtidigt publicerade tidtabellen för järnvägsposterna, återgiven på vidstående sida. De på sista delsträckan "saknade" poststationerna Vallsta, Simeå och Lörstrand inrättades senare.

XXVII. N:r 8.	○ + N:r 54.	IX. N:r 56.	Denna spalt läses nedifrån och uppåt.					
10,0	3,0	7,20	Stockholm	4,30	6,0	9,20	10,0	3,40
—	—	7,40	Järfva	—	5,43	9,9	—	—
—	—	7,50	Tureberg	—	5,28	8,47	—	—
—	—	8,9	Rotebro	—	5,16	8,35	—	—
—	—	8,23	Väsby	—	5,1	8,23	—	—
—	4,14	8,41	Rosersberg	—	4,42	8,8	—	1,41
—	—	8,58	Märsta	—	4,29	7,56	—	—
—	—	9,23	Knifsta	—	4,3	7,34	—	—
—	—	9,47	Bergsbrunna	—	3,37	7,12	—	—
11,25	5,18	10,0	Uppsala	3,5	3,20	7,0	7,15	11,26
N:r 52.	+ N:r 122.	□ N:r 124.	Uppsala	N:r 7. ⊙	N:r 53. IX.	N:r 55. ○ +	N:r 121. +	
11,33	5,25	5,0	Vänge	—	2,55	—	10,45	
11,54	—	—	Åland	—	2,35	—	—	
12,6	—	—	Vittinge	—	2,22	—	—	
12,28	—	—	Morgongåfva	—	2,0	—	—	
12,39	7,11	—	Heby	—	1,49	—	8,38	
12,50	7,40	—	Sula	—	1,38	—	8,12	
1,23	8,26	8,58	Brodbo	—	1,14	—	7,15	
1,41	—	—	Rosshyttan	—	12,45	—	—	
2,1	—	—	Krylbo	—	12,34	—	—	
2,20	10,0	—	Krylbo	—	12,3	—	5,0	
2,30	—	—	Jularbo	—	11,53	—	—	
2,38	—	—	Fors station	—	11,45	—	—	
2,49	—	—	Morshyttan	—	11,33	—	—	
3,3	—	—	Horndal	—	11,19	—	—	
3,14	—	—	Byvalla	—	11,7	—	—	
3,22	—	—	Hästo	—	10,57	—	—	
3,42	—	—	Torsåker	—	10,36	—	—	
3,56	—	—	Storvik	—	10,23	—	—	
4,11	—	—	Storvik	—	10,5	—	—	
4,40	—	—	Ashammar	—	9,30	—	—	
5,0	—	—	Järbo	—	9,14	—	—	
5,18	—	—	Ockelbo	—	8,57	—	—	
6,3	—	—	Lingbo	—	8,11	—	—	
6,44	—	—	Holmsveden	—	7,32	—	—	
7,6	—	—	Kilafors	—	7,11	—	—	
7,43	—	—	Bollnäs	—	6,38	—	—	
8,15	—	—	Bollnäs	—	6,0	—	—	
N:r 51. XXVII.	N:r 51. XXVII.	N:r 51. XXVII.	Bollnäs	—	9,3	—	—	
5,30	—	—	Arbrå	—	8,29	—	—	
6,7	—	—	Karsjö	—	7,41	—	—	
6,56	—	—	Järfvsö	—	7,10	—	—	
7,25	—	—	N:r 51 a. XLVI.	—	—	—	—	

Den ovan publicerade nya tidtabellen föregicks av åtskillig skriftväxling. I ett brev den 30 augusti hade styrelsen för statens järnvägstrafik underrättat poststyrelsen bl a om de tre nya järnvägsstationerna Arbrå, Karsjö och Järvsö. Poststyrelsen informerade den 19 september postinspektionen samt postmästarna i Bollnäs, Ljusdal, Söderhamn, Hudiksvall, Härnösand och Sundsvall.

Ur brevet till postinspektionen citerar jag "att poststationer, lydande under postinspektionen, skola öppnas vid förberörde järnvägsstationer Arbrå, Karsjö och Järvsö, varemot de nuvarande poststationerna Arbrå, Undersvik och Järvsö indragas. De för poststationen i Karsjö erforderliga inventarier och effekter skola från vederbörliga avdelningar bliva postinspektionen tillställda, varemot de nuvarande poststationerna i Arbrå och Järvsö tilldelade effekter böra till järnvägsstationerna med samma namn överlämnas".

I brevet till postmästaren i Bollnäs skrev poststyrelsen bl a "att poststationens i Undersvik samtliga effekter böra till härvarande vederbörliga avdelningar inlevereras". I samma brev berördes också några av de personalförändringar som föranleddes av att man övergick från landsvägs- till järnvägstrafik. Sålunda fick postmästaren i Bollnäs i uppdrag "att skyndsamligen underrätta nedannämnde postskjutsande å sträckan Bollnäs-Järvsö att deras postföringskontrakt komma att, i enlighet med kontraktens ordalydelse, upphöra samtidigt med postbefordringens anordnande å järnvägslinjen Bollnäs-Järvsö, nämligen gästgivaren Per Larsson i Bollnäs, avlidne handlanden Per Bodins sterbhusdelägare, gästgivaren Per Olsson i Undersvik och arrendatorn Olof Skoglund i Kramsta.

Föreståndaren för nuvarande poststationen i Arbrå John Ståhlberg är berättigad att, ehuru hans bestyr såsom poststationsföreståndare med innevarande månads utgång kommer att upphöra, uppbära kontraktsevenligt belöpande arvode till dess tre månader förflutit efter uppsägningen av det med honom den 24 augusti 1874 upprättade kontrakt, eller till och med den 9 nästkommande december".

På motsvarande sätt informerades övriga nämnda postmästare om liknande förändringar inom vars och ens revir. Järnvägens förlängning fick verkan inom ett stort område, som bl a berördes av ändrad frekvens för postföringen på redan etablerade landsvägslinjer.

Knappt ett år senare blev även den blott 15 km långa delsträckan mellan Järvsö och Ljusdal öppnad för trafik den 15 september 1880. Sedan poststyrelsen blivit underrättad av Carl Beijer vid styrelsen för statens järnvägstrafik om detta, informerades postmästaren i Ljusdal genom ett brev den 9 augusti med uppdrag,

"dels att, emot skriftliga och bevitnade bevis underrätta nedannämnde personer därom, att följande med dem upprättade postföringskontrakt, enligt ordalydelsen, komma att upphöra samtidigt därmed att postbefordran vidtager å ifrågavarande järnvägslinje, nämligen

det med hemmansägaren Per Persson i Järvsö och Kårsjö av den 29 april 1880 om postföring från Järvsö till Ljusdal och från Ljusdal till Järvsö fyra gånger i veckan, det med hemmansägaren Olof Wallin i Delsbo socken av den 21 sistlidne juli om postföring från Ljusdal till Delsbo och från Delsbo till Ljusdal två gånger i veckan,

dels att snarligen tillfråga arrendatorn Per Larsson i Knutslunda, Delsbo socken om och mot vilken ersättning han vore villig att från den tid då postbefordring å förenämnda järnvägslinje tager sin början, i stället fortskaffa såväl karrposten som paketposten mellan Delsbo gästgivaregård och antingen postexpeditionen eller bangården i Ljusdal, dels även att infordra och hit insända anbud å besörjande av posttransport mellan Ljusdals postexpedition och Ljusdals järnvägsstation två gånger dagligen, nämligen morgon och afton, alternativt med häst och åkdon eller med gångbud".

Sedan postmästaren i Ljusdal lämnat de infordrade uppgifterna, bekräftade poststyrelsen i ett brev till Ljusdal den 6 september 1880 att den nya bandelen skulle tas i bruk den 15 september och meddelade beslut om ändrade postföringsförhållanden. En av de med anledning därav utfärdade nya tidtabellerna gällde den kombinerade järnvägs- båt- och landsvägslinjen Hudiksvall-Delsbo-Ljusdal. Den arknöts i Delsbo till linjen mellan Ljusdal och Härnösand. Tidtabellen återges nedan, förminskad till 70%.

		Hudiksvall—Delsbo—Ljusdal.			
		(Sommarn).			
		(Från den 15 september 1880).			
Hv. söknedag	—	7,0	1,4	Hudiksvalls postkontor	Hv. söknedag 2,30 —
Hv. söknedag	7,54	7,55	0,1	Forsa ångsäg (anhaltstation).....	Hv. söknedag 1,35 1,35
Hv. söknedag	8,0	9,0	} 2,0	Näsviken	Hv. söknedag 1,0 1,30
Hv. söknedag	10,15	—		Delsbo poststation (Sunnansjö).....	{Hv. söknedag — 11,45
M. O. F. L.	—	12,0		{S. T. Th. L. 1,30 —	
(Häremellan gemensamt med posten å linjen Ljusdal—Härnösand).					
M. O. F. L.	4,0	—		Ljusdals järnvägsstation.....	S. T. Th. L. — 9,30
Mellan Hudiksvall och Näsviken befordras posten på järnväg samt mellan Näsviken och Delsbo med ångbåt.					
Mellan Forsa ångsäg och Forsa poststation (Hamro by) verkställes posttransport kvar söknedag två gånger, fram och åter.					

I det cirkulär som med tryck anges "Utgifvet den 14 september 1880" uppgavs att "den nuvarande postförbindelsen två gånger i veckan, fram och åter, å linjen Delsbo-Ljusdal och fyra gånger i veckan å linjen Järvsö-Ljusdal indrages med den 14 dennes" samt att "Posten Järvsö-Härnösand anknutes från den 15 dennes till Ljusdals järnvägsstation, i stället för till Järvsö".

Den sista etappen av norra stambanan blev klar nästan på dagen ett år efter att den hade nått Ljusdal. Den 16 september 1881 öppnades bandelen Ljusdal-Ånge för allmän trafik. Den medförde viss omläggning av postkupéernas färdvägar även på norrländska tvärbanan, som anslöt i Ånge, ävensom indragning resp ändring av landsvägsposter så som framgår av nedan återgivna presentation i ett cirkulär "Utgifvet den 13 september 1881". På de följande sidorna görs korta strandhugg vid var och en av stationerna utmed banan vid en tänkt färd från söder mot norr. En och annan vid järnvägen närliggande lantpoststation berörs också.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 16 dennes, då sträckan *Ljusdal—Ånge* af norra Stambanan öppnas för allmän trafik, kommer:

postkupéexpeditionen n:r XLVI, lydande under postkontoret i Sundsvall, att omfatta hela linien *Bollnäs—Ånge—Torpshammar* och åtfölja tågen n:r 112 och 111 mellan Bollnäs och Ånge samt tågen n:r 113 och 114 mellan Ånge och Torpshammar;

postkupéexpeditionen n:r LI att åtfölja tågen n:r 112 och 111 mellan *Ånge* och *Östersund*;

postiljonskupé att framgå med tågen n:r 4 och 1 å linien *Torpshammar—Sundsvall*, äfvensom

brefläda att medfölja tågen n:r 2 och 3 å sistnämnda linie, hvarjemte post med tåget n:r 3 befordras såsom ilgods från Matfors till Vattjom.

Postutvexling:

Alby, Hennans, Mellansjö, Ramsjö och *Östavalls* poststationer skola tillhöra första klassens lägre afdelning, lyda under postkontoret i Sundsvall och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r XLVI.

Postföring:

Indragen:

Landsvägsposterne indragas å linien *Ljusdal—Ramsjö* med den 14 och å linien *Ljusdal—Sundsvall* med de resor som företagas från Sundsvall denna dag och från Ljusdal den 15 dennes.

Deremot kommer efter nämnde tid postföring att underhållas å linien *Hudiksvall—Sundsvall* med tre turer, å linierna *Ljusdal—Delsbo* och *Gnarp—Bergsjö* med två turer samt å linien *Bergsjö—Elgereds by—Franshammar* med en tur i veckan, fram och åter.

Brunna

Med stationsmästaren Erik Gustaf Andersson som ansvarig öppnades en poststation i Wänge stationshus den 11 september 1873, då hela sträckan mellan Uppsala och Sala var klar för allmän trafik. Något senare, med 1874 års ingång, öppnades också en poststation på Gotland med namnet Wänge. Den fick prefixet **Gotlands** med 1876 års ingång. "Vår" uppländska poststation fick ändå ändra namn så småningom, nämligen den 1 maj 1902, då till Brunna, ett namn som den behöll till och med mars 1996, varefter postadressen för dem som bodde i trakten blev Wänge. Bland stationsmästare E G Anderssons efterträdare fanns Claes Wilhelm Andersson (1892-1896), Frans Wilhelm Johansson Roos (1896-1901), Carl Jakob Jakobsson (1901-1914) och från mars 1915 Knut Oskar Jonsson, som tidigare varit föreståndare för poststationen i Brunsberg.

Namn Åland 1873-09-11--1922-09-30
Namn Ålandsdal 1922-10-01--1958-05-31

Ålandsdal

Stationsmästaren Johan Petter Larsson fick inleda raden av ansvariga för den andra förenade post- och järnvägsstationen på sträckan mellan Uppsala och Sala. Dess namn var Åland vid tillkomsten men ändrades till Ålandsdal den 1 oktober 1922. Johan Alfred Bergström blev föreståndare i november 1895, följd av Carl Viktor Nyman i oktober 1902. När han fick förflyttning till Björnlunda vid 1915 års ingång, hölls befattningen vakant tills Johan Ivar Holmström kunde träda till i april 1915 efter att förut ha varit föreståndare för den lappländska poststationen i Kopparåsen. Poststationen Ålandsdal drogs in med maj månads utgång 1958.

1875-01-01--1879-06-30
1907-08-01--

Järlåsa

En lantpoststation öppnades vid 1875 års ingång i Järlåsa med organisten Erik Rosendahl som föreståndare men blev indragen vid halvårsskiftet 1879, då den ersattes med lantbrevbäring. Efter framställning öppnades en ny poststation den 1 augusti 1907.

En blick på det tidtabellsutdrag från 1940, som återges på omslagets första insida visar genom markeringen (ej f) efter stationsnamnet, att poststationen inte då var förenad med järnvägsstationen. Utvecklingen var så positiv i samhället att poststationen höjdes till postexpedition från oktober månads ingång 1951. Eva Maria Sandahl, följd 1956 av Per Simon Efraim Pettersson hörde till dess föreståndare under "storhetstiden". Efter divisionalisering och upplevd stagnering, särskilt i kassarörelsen, har postkontoret, som den rätta termen var från 1986, förvandlats till "post-i-butik" enligt ett entreprenadavtal med Åke Nilsson Handel/ICA.

1869-03-01--1972-05-31

Vittinge

I Vittinge fanns en poststation sedan den 1 mars 1869, då skolläraren Claes Fredrik Brolin hade antagits till föreståndare. När trafiken öppnades på järnvägen fick han frånträda sin befattning och lämna vissa inventarier till stationsföreståndaren A Svensson, som fick ta över ansvaret för samhällets postservice. Bland dennes efterträdare fanns August Holmberg och från 1902 Per Edvard Ehrling. Carl August Engström tog över med 1915 års ingång, närmast kommen från Karbenning, där han ansvarat för posten sedan 1905. Post och järnväg skildes åt på grund av ökad trafik, se "(ej f)" i 1940 års tidtabellsutdrag. Sven Erik Wickman blev i september 1956 föreståndare för lantpoststationen, som i längden inte var lönsam. Den drogs in med maj månads utgång 1972, varefter kunderna betjänades med lantbrevbäring från Morgongåva.

1874-01-01--

Morgongåva

Drygt tre månader efter tågstarten öppnades en poststation i Morgongåva järnvägsstation vid 1874 års ingång med stationsmästaren Lars Christofferson som ansvarig. I augusti 1886 tog August Mohlin över. Efter hans avgång vid 1913 års utgång antogs Frans August Lagerkvist till föreståndare efter åtta års tjänst i Gottne i Ångermanland. Efter skilsmässa höjdes lantpoststationen till postexpedition i oktober 1951 med Alice Valborg Granberg som chef. Utvecklingen gick åt "fel håll" och numera är posten på entreprenad hos Q 8.

1870-02-01--

Heby

Vi har sett hur en poststation fanns i Vittinge, när järnvägen öppnades för allmän trafik. Detsamma gällde för poststationen i Heby, som hade öppnats den 1 februari 1870 med förre kamreraren Frans Wilhelm Nilsson som föreståndare. Han fick göra som flera andra kolleger vid järnvägars tillkomst, lämna över datumstämpel, sigill och vissa andra inventarier till järnvägsstationen vid tågstart. Det var stationsinspektorn Carl Edvard Jungberg som fick ta emot dem. Bland hans efterträdare fanns Oscar Emanuel Billbergh, Carl August Fundin (från maj 1900) och under en vakansperiod 1915 stationsskrivaren Tore Bruno.

Den ordinarie efterträdaren i augusti 1915 Victor Fredrik Waldenström fick uppleva skilsmässa från posten den 1 oktober 1915 (diarienummer 1 b 1451/15). För den ersättande lantpoststationen blev änkefru Emelie Maria Eneqvist ansvarig med 900 kr i årsarvode, vartill kom ett biträdesanslag på 960 kr samt en särskild ersättning på 480 kr för transporter mellan tågen och poststationen, siffror som tyder på hög trafik med stor omsättning.

Den 1 juli 1926 höjdes poststationen till postexpedition, varvid fru Mårtensson fick tjänstemannastatus. Olga Anna Maria Johansson tog över i november 1938 och hennes efterträdare fick uppleva 1970-talets omorganisationer, genom vilka postexpeditionen fick termen postkontor. Nu är postmästare Ann-Christine Sjöström ansvarig för service till drygt 3100 hushåll med postadress Heby.

omkr 1638--

Sala

Postkontoret i Sala har inte letts av någon som haft järnvägstjänst samtidigt med postgöromålen. Dess chefer torde ändå ha haft anledning att samarbeta med järnvägspersonalen i frågor som bl a gällt lokala transporter. De har också under vissa tidsperioder haft inspektionsskyldighet över föreståndarna för de förenade post- och järnvägsstationerna inom förvaltningsområdet. Under järnvägsbyggnadsskedet vilade förvaltningsansvaret på Carl Otto Fraenell (1863-1884) och Edvard Klingius (1884-1910).

I Sala anslöt Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar och Sala-Gysinge-Gävle järnväg. Åt den sistnämnda ägnas posthistorisk skrift 290.

1873-12-01--1965-09-30

Broddbö

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Broddbö antogs från starten den 1 december 1873 stationsmästaren Olof Fröjd. Stationsmästaren Alfred August Pettersson tog över ansvaret för posten den 1 april 1898, följd den 1 oktober 1910 av Emil Bernard Christoffersson. Poststationen hade ursprungligen lytt under centrala distriktets järnvägspostinspektion och sedan under postkontoret i Sala men överflyttades den 1 november 1906 till Krylbo postkontors förvaltningsområde. Den ursprungliga järnvägsstationen i Krylbo blev nämligen statushöjd till förvaltningspostkontor denna dag och var då inte längre förenad med järnvägen.

Christoffersson följdes av flera andra järnvägsmän med postansvar. Efter skilsmässa från järnvägen blev Gustaf Ågren föreståndare den 1 oktober 1951. Epoken för fast post i Broddbö avslutades den 30 september 1965, då poststationsföreståndaren Elsa Westerlund avtackades av postmästare Olle Ekman i Sala. De som anlitat poststationen i Broddbö fick nu betjäning med lantbrevbäring från Sala. I posthistoriskt häfte 88 lämnas några ytterligare uppgifter om posten i Broddbö.

1873-12-01--1969-09-30

Rosshyttan

Stationsmästaren August Johansson fick ansvaret för postservice i Rosshyttan, när poststationen öppnades i stationshuset där vid tågstarten den 1 december 1873. Han följdes av bl a följande järnvägsmän: Johan August Olsson (1880-1888), Carl Jakob Jakobsson (1888-1901), A Carlström (1901), Carl Tvetström (1902-1915) och därefter Sigurd Helmer Wetterqvist.

Som på de flesta andra järnvägsstationer vid SJ:s huvudlinjer skildes post och järnväg även i Rosshyttan och under de sista 12 åren av poststationens existensperiod ansvarade Helny Åmark för servicen. Hon fick uppleva poststationens indragning den 30 september 1969. Hennes kunder fick betjänas av lantbrevbäring från Västerfärnebo och själv fick hon anställning vid posten i Krylbo.

1873-12-01--1876-03-31
1929-07-01--1964-04-30

Brovallen

F A T Lindgren blev tillförordnad stationsmästare vid järnvägsstationen i Brovallen, när bandelen mellan Sala och Krylbo öppnades för allmän trafik och fick därmed också ansvar för posten. Genom att en järnvägsstation öppnades i Jularbo (också i Folkärna socken) den 6 september 1875 vid norra stambanans fortsatta utbyggnad mot norr kom Lindgren i kläm, som man ibland brukar uttrycka det. Styrelsen för Statens järnvägstrafik skrev den 5 februari 1876 till poststyrelsen, *"att järnvägsgöromålen vid Brovallen, på grund av därstädes, efter Jularbo stations öppnande, betydligt minskade trafik, komma att från och med den 1 instundande april besörjas av person som ej kan vara kvalificerad sköta postgöromålen, vilka göromål fördenskull, därest Poststyrelsen anser poststationen på platsen böra bibehållas, från och med samma tid torde åt annan lämplig person uppdragas"*.

Postinspektionen i Centraldistriktet uppgav vid den följande remissbehandlingen att *"genom Norra Stambanans utsträckning ovan om Krylbo station ha de flesta av de korrespondenter som förr begagnade Brovallens station fått bättre lägenhet för avlämnande och mottagande av sin korrespondens vid Jularbo"*. På postinspektionens tillstyrkan beslöt poststyrelsen att dra in Brovallens poststation med mars månads utgång 1876.

Sent omsider skulle emellertid Brovallens poststation återinrättas. Ett försök i den riktningen gjordes redan efter kommunalstämman med Folkärna socken den 17 augusti 1884 men vann inte gehör hos poststyrelsen som dock beslöt att sätta upp en brevlåda för avgående post vid Brovallens station. Ett nytt försök 1889 ledde blott till poststyrelsens medgivande att en avgiftsfri lösväska fick användas och skickas mellan Brovallen och Krylbo med postkupéexpeditionerna nr 9 resp nr 24.

Under det nya seklets första år gjordes ytterligare ett försök, som dock misslyckades sedan verkställd undersökning visat på ringa underlag för en poststation (diarienummer 1900:1814/267). Ännu flera försök gjordes innan man äntligen fick gehör och en lantpoststation öppnades den 1 juli 1929 med August Hedberg som föreståndare. Den blev äldre än den ursprungliga men drogs in den 30 april 1964.

1873-12-01--

Krylbo

Stationsinspektör Carl Wilhelm Ponsbach fick ansvaret för posten i Krylbo, där en poststation öppnades i järnvägsstationen den 1 december 1873. Han följdes av Fr. Öhman, Malcolm Hugo Bratt och från den 1 oktober 1905 av Selim Karl Helmer Trolle, som dock inte fick ansvaret för posten särskilt länge. Poststationen skildes nämligen från järnvägen den 1 november 1906 och drogs då in.

I stället öppnades ett förvaltningspostkontor enligt ett regeringsbeslut den 6 juli 1906. Nils Falkman blev chef för detta med titeln postmästare, följd av en handfull andra innan postkontoret degraderades till postexpedition med 1962 års utgång och därmed miste sitt förvaltningsområde.

Genom ny terminologi finns det åter ett postkontor i Krylbo om vars fortsatta form det inte går att sia i dessa tider av ständiga förändringar i postens organisation. Postmästaren i Avesta har det övergripande ansvaret för service till drygt 12.000 hushåll inom ett område som omfattar hushåll med postadress Fors, Horndal, By kyrkby och Krylbo. Posten i Krylbo fick i juli 1956 tilläggs-siffran 1, då en "filial" öppnades med namnet Krylbo 2. Denna är numera "post-i-butik" i OK Karlbo.

1875-09-06--1966-04-30

Jularbo

Vi har nu kommit in på den del av norra stambanan som öppnades för allmän trafik den 6 september 1875. Den sydligaste stationen på denna sträcka var Jularbo, där stationsmästaren C P Pettersson blev ansvarig också för postgöromålen från tågstarten. Han följdes av Anders Gustaf Olsson, C A Lind och från 1894 av Carl Jakob Jakobsson. I oktober 1899 tog Johan August Olsson över, följd av Johan Herbert Frithjof Dubois (1902-1911), Thure Ferdinand Helander (1911-1914) och från augusti 1915 Carl Johan Albert Gustafsson. I anslutning till den tilltagande avvecklingen av samarbetet mellan posten och SJ drogs poststationen in med april månads utgång 1966.

1875-09-06--
Namn Fors station 1876-01-01--1939-05-14
Åter namn Fors 1939-05-15--

Fors

Ansvaret för postgöromålen i Fors föll från tågstarten på järnvägens stationsföreståndare Adolf Rickard Sjöberg. Han fick byta ut sin datumstämpel mot en med gravyren FORS STATION. För 33 andra poststationer runt om i landet ändrades namnen med 1876 års ingång "för att förekomma förväxling mellan postanstalter med likljudande namn". Det fanns t ex ett Forss i Jämtland, som samtidigt fick ändra namn till Bispgården och vidare fanns poststationen Fors i Västergötland, som senare byttes mot Skrehall.

Fors station blev av med sitt suffix den 15 maj 1939 i samband med en ortnamnsrevision. Denna hade till uppgift att samordna namnen på post-, telegraf- och järnvägsstationer på samma ort. Telefon- och järnvägsstationerna hade namnet Fors och remissinstanserna hade intet att erinra mot att suffixet slopades i postnamnet. Det har sedan dess varit Fors, även efter att postutdelningen centraliserades till Avesta.

Bland Sjöbergs efterträdare fanns Alfred Kasper Nettelblatt. Efter dennes frånfälle den 23 februari 1917 uppehölls befattningen under kortare perioder av fyra olika stationsskrivare innan stationsinspektör Gustaf Adolf Caspersson utnämndes från den 1 juli 1917. Efter skilsmäsa från järnvägen visade sig postkontoret, som termen var från 1886, inte bärkraftigt och lämnades enligt projektet "Nät 92" ut på entreprenad. Det finns nu i ICA-Forshallen.



1875-10-01--1961-11-30

Morshyttan

Nätet kompletterades genom att en järnvägspoststation öppnades i Morshyttan den 1 oktober 1875 enligt ett förslag som inbegrep samtidig start för järnvägspoststationen Högsjö i Södermanland.

Poststationer. Sådana öppnas den 1 nästinstundande oktober af första klassen inom Kopparbergs län vid den å Norra stambanan belägna stationen *Morshyttan*, inom Södermanlands län vid den å Westra stambanan belägna stationen *Högsjö*, samt af andra klassen

Stationsmästaren Carl Petter Pettersson blev föreståndare för den kompletterande stationen, varifrån den 12 km långa smalspårsjärnvägen till Näs öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1876.

Utmed denna inrättades den 1 april 1883 poststationer i Bredgrind och Näs enligt nedan återgivna cirkulärnotiser.

Morshyttan—Näs' station.

(C. D.)

(Från den 1 april 1883.)

Fk. N:r 2.	Fk. N:r 4.		Denna spalt läses ned- ifrån och uppåt.	
11,20	3,20	<i>Morshyttan</i>	10,45	2,45
12,0	3,55	<i>Bredgrind</i>	10,10	2,10
12,5	4,0	<i>Näs' station</i>	10,0	2,0
			N:r 1. Fk.	N:r 3. Fk.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 1 nästinstundande april skall post, med begagnande af afstängdt, läst fack, befordras å jernvägslinjen *Morshyttan—Näs' station* med två tåg om dagen i hvardera riktningen.

Poststationer:

Bredgrinds och *Näs' stations* poststationer (nya), tillhörande första klassens lägre afdelning, skola lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r 24.

Carl Petter Pettersson fick sent omsider (beslut 1903) ett tilläggsanslag på 10 kr i månaden för sitt besvär med posttransport mellan stambanans och bibanans tåg. Axel Ernst Hugo Hultberg tog över efter Pettersson i oktober 1905 och i juni 1915 tillträdde Carl Alfred Svensson. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med december månads ingång 1961.

1870-02-01--
Namn Horndal 1 1946-04-01--1968-05-11

Horndal

I Horndal fanns en lantpoststation sedan den 1 februari 1870, då bruksbokföraren Carl Ivar Svärdström hade börjat svara för samhällets postservice. Hans kollega C J Larsson tog över befattningen enligt poststyrelsens beslut den 23 april 1874.

Larssons period som postchef blev kortvarig. Redan den 6 september 1875 fick han lämna ifrån sig stämpel och sigill till stationsinspektör K A Söderström som blev postansvarig från tågstarten. Han följdes av Johan Isak Waern. I oktober 1895 tog Carl Johan Johansson över och några år senare Gustaf Thorsten von Friezen. Med 1914 års ingång tillträdde Thure Ferdinand Helander, som hade svarat för stationen i Jularbo sedan 1911.

Vid tillkomsten av lantpoststationen Horndal 2 den 1 april 1946 fick järnvägspoststationen tilläggsiffran 1. Den avvecklades i samband med postverkets övergång den 12 maj 1968 till en förändrad transport- och sorteringsorganisation. Då föll tilläggsiffran för Horndal 2 bort. Lantpoststationen hade utvecklats starkt och organiserats som postexpedition den 1 oktober 1951, varvid föreståndaren Lisbeth Maria Jonsson fått posttiteln stationsmästare. Postkontoret finns kvar i ny skepnad och hushållen ingår i Avesta utdelningsområde.

1875-09-06--1965-04-30

Byvalla

I Byvalla blev stationsmästaren A E Almquist ansvarig för posten vid tågstarten den 6 september 1875, följd av Anders Magnus Carlsson. Denne ersattes i april 1896 med Nils Gustaf Sjöstedt. Från 1897 utgick 10 kr i månaden i biträdesanslag för "*bestyret med överflyttande av post mellan de olika bantågen*". Därmed menade man järnvägen till Långshyttan. Detta smalspår, som till en början avsåg godstrafik, hade öppnats för allmän trafik den 3 maj 1893 men från 1892 års början för posttrafik.

Stationsmästare Gunnar Frithiof Sjölund tog över järnvägspoststationen i Byvalla 1908 och tre år senare fick Ernst Hugo Laurén börja ansvara för samhällets postservice. Med maj månads ingång 1965 ersattes poststationen med lantbrevbäring.

1923-10-01--1968-04-30

Dalgränsen

Alldeles efter gränsen mellan Dalarna och Gästrikland kommer vi till stationen med namnet Dalgränsen, där en poststation öppnades den 1 oktober 1923. Den ersattes med lantbrevbäring med maj månads ingång 1968.

Hästbo

I Hästbo öppnades inte någon poststationen vid tågstarten men relativt fort därefter, den 1 december 1875. Stationsmästaren Lorentz August Holmberg blev då ansvarig för postgöromålen. Bland hans efterföljare fanns Peter Anton Holm från april 1890 och Leonard Torner från december 1916 efter ett tvåmånaders inhopp av vikarien C F Stålberg. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med maj månads ingång 1968.

1851-01-01--1873-09-30
1875-09-06--

Torsåker

Torsåker fick mycket att göra med organisationen av postgången utmed den äldre Gävle-Dala järnväg, som kom att korsa norra stambanan i Storvik, när den nådde dit (nästa stationshåll). Detta redovisas närmare i posthistorisk skrift 24.

Postkontoret (postexpeditionen) i Torsåker kom till efter stor möda. Länsstyrelsen i Gävle hade i ett brev till poststyrelsen den 28 maj 1846 hemställt om inrättande av ett postkontor i Torsåkers socken men på överpostdirektörens avstyrkande avslog regeringen framställningen den 3 november 1848. Senare ansågs postverkets finanser medge inrättandet. Ett postkontor öppnades därför i Torsåkers kyrkby vid 1851 års ingång. Samuel August Ekerman blev dess chef, följd 1864 av Birger Johan Söderström. Under dennes tid flyttades postkontoret till Storvik den 1 oktober 1873 och fick detta namn, samtidigt som postkontoret i Torsåker drogs in. Invånarna som således var utan fast postanstalt från den 1 oktober 1873, fick sin service tillbaka, om än i något begränsad form genom den järnvägspoststation som öppnades den 6 september 1875 genom norra stambanans vidareväxt.

Till föreståndare vid den förenade post- och järnvägsstationen i Torsåker antogs stationsinspektorn Carl Walfrid Aurén, följd 1900 av stationsinspektör Carl Johan Leonard Kinberg. Efter dennes avgång vid 1913 års slut övertog stationsinspektör Sven Herman Johannes Johansson befattningen och när denne fick förflyttning till Ockelbo vid 1917 års ingång, blev stationsmästaren Carl Alfred Swensson hans efterträdare.

Hög trafik med stor omsättning framtvingade skilsmässa från posten. Den 1 oktober 1926 höjdes poststationens status till post-expedition. Anny Augusta Sundberg blev stationsmästare, som posttiteln var då för chefer vid postexpeditioner. Den 1 april 1955 tog Sven-Olof Johan Sundberg över chefskapet och som på så många andra platser har utvecklingen under 1980-talet visat på vikande siffror för särskilt kassarörelsen. I projekt "Nät 92" beslöts att lämna posten i Torsåker på entreprenad. Det blev ICA Torcenter som tog över arbetet.

1863-05-01--

Storvik

I Storvik inrättades vid Gävle-Dala järnväg en förenad post- och järnvägsstation den 1 maj 1863. År 1866 blev stationsinspektör Carl Wesslén ansvarig för både post- och järnvägs göromål. Han befriades från postsysslan den 1 oktober 1873 som framgår av föregående avsnitt om Torsåker. Flyttningen av postkontoret från Torsåker till Storvik visade sig vara en felsatsning och redan den 14 maj 1876 drogs postkontoret in. I stället inrättades åter en förenad post- och järnvägsstation i Storvik, nu med stationsinspektör Per Jonathan Nordholm som ansvarig för göromålen.

Ett ökande antal poststationer i närområdet, inte minst på grund av växande järnvägsnät, gjorde det behövt med ett förvaltningspostkontor på nytt i Storvik. Med samtidig indragning av järnvägspoststationen öppnades ett sådant den 1 april 1893. Klas Theodor Johan Florell tillträdde som postmästare. Det blev en lång rad postmästare som efter honom förvaltade postkontoret i Storvik. I posthistorisk skrift 24 finns flera uppgifter om detta.

Med ny terminologi kallas den fasta postanstalten i Storvik åter postkontor. Dess chef har ansvar för service till drygt 3.300 hushåll inklusive dem med postadress Gästrike-Hammarby, Kungsgården och Åshammar.

Åshammar

Från Storvik byggdes norra stambanan vidare och öppnades på delsträckan mellan Storvik och Ockelbo för allmän trafik den 1 november 1876. Den första stationen norrut blev den i Åshammar, där stationsmästaren Harald Friberg fick ta ansvar för postservicen från tågstarten. Han fick i juni 1893 flytta till Fagerås, då August Martin Svensson Rådberg tog över. När denne fick transport till Tallåsen, förordnades från november 1899 stationskarlsförmannen Anders Kumlin som poststationsföreståndare i Åshammar. Han blev utnämnd stationsmästare och efterträddes 1909 av Johan Pettersson. Under åren 1912 - 1916 var det Johan Herbert Frithjof Dubois som svarade för posten och från och med februari 1916 ansvarade Carl Albin Hydén för den med tidigare erfarenhet som postchef i Hamnerdal. Andra tog vid och upplevde efter andra världskriget en sådan utveckling, att posten inte längre kunde handhas av järnvägen. Poststationen höjdes till postexpedition med 1955 års ingång och postbiträdet Irma Lisa Vallberg antogs till chef för denna med titeln stationsmästare. Utvecklingen har senare gått åt andra hållet och i projekt "Nät 92" förvandlades Åshammar till "post-i-butik" den 4 juli 1994. I detta fall är det inte fråga om någon butik utan postärendena i Åshammar utträttas i biblioteket.



1874-01-01--

Järbo

En lantpoststation öppnades i Järbo med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen i Gästrikland. Föreståndaren L Oldberg fick genom beslut den 3 november årsarvodet höjt från 150 till 200 kr. Han begärde i ett brev till poststyrelsen den 18 september 1875 att få det höjt med ytterligare 100 kr i tron att lantpoststationen skulle finnas kvar. Han fick i stället uppleva dess indragning ett drygt år senare och lämna över stämpel och sigill till järnvägsstationen vid tågstarten. Där blev från den 1 november 1876 stationsinspektör Carl Elias Strokirk ansvarig för samhällets postservice.

Carl Otto Carlsson tog över 1889, C A Widengren 1898 och med 1908 års ingång Adam Birger Carlsson. Med hög trafik höjdes poststationen till postexpedition den 1 mars 1947. Maj Doris Ingeborg Linné var chef under lång tid från 1949 men den 3 oktober 1994 förvandlades postkontoret till "post-i-butik" på entreprenad med Föreningen Björkmurens Vänner.

1912-05-01-1925-06-30

Medskogsheden

Stationsförmannen Oskar Kindmark blev föreståndare för den poststation som öppnades den 1 maj 1912 i Medskogsheden (diarienummer 1 b 643/12). Han följdes redan de 1 december 1913 av Oscar Frithjof J:son Therén, som i samband med förflyttning till Aspeå fick Lars Jansson Ström som efterträdare vid 1917 års ingång. Poststationen drogs in den 30 juni 1925.

1863-02-01--

Namn Uggelbo t o m 1876-10-31

Ockelbo

En poststation öppnades med namnet Uggelbo så lång tid före kronobrevbäringsreformen, att den har sitt speciella intresse. Den redovisas i posthistorisk skrift 23. Denna lantpoststation drogs in med oktober månads utgång 1876.

I stället öppnades med tågstarten en förenad post- och järnvägsstation med namnet Ockelbo. Stationsinspektören G Hugo Westerdahl blev postansvarig, följd av stationsskrivaren C Lindström. Denne fick inte svinga postens datumstämpel så länge. Ett kungligt brev hade medgett poststyrelsen att byta ut poststationen mot ett förvaltningspostkontor den 1 oktober 1898. Därmed hade det lokala samarbetet mellan post och järnväg upphört i vad gäller ansiktet ut mot kunderna. Såsom postmästare vid en järnvägsknutpunkt fick postmästare Carl Anders Alfred Ljungberg (1898-1902) och hans efterträdare ändå anledning att ägna en del av arbetstiden åt kontakter med järnvägspersonal.

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

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer i Lingbo och Holmsveden.

Den 1 nästinstundande november komma poststationer att öppnas vid de å Norra Stambanan inom Gefleborgs län belägna stationerna Lingbo och Holmsveden.

Samtidigt indrages den nuvarande poststationen Lingbo. Stockholm den 22 oktober 1877.

Kongl. Generalpoststyrelsen.

Lingbo

På den första delsträckan efter Ockelbo öppnades två förenade poststationer den 1 november 1877. Den första var den i Lingbo som medförde indragning av den sedan den 1 juli 1874 befintliga lantpoststationen med samma namn. Dess föreståndare, skolläraren Jonas Pettersson, som hade efterträtt kollegan Anström i oktober 1875, fick lämna stämpel och sigill till stationsinspektorn G Johansson. Den sistnämnde följdes av stationsmästaren Henrik Molander och i november 1891 av Carl Gustaf Carlsson. Johan Alfred Wallin blev föreståndare i april 1910 och andra följde innan samarbetet mellan post och järnväg nådde sitt slut på det lokala planet. Med dagens terminologi finns det ännu ett postkontor i Lingbo, vars hushåll ingår i Ockelbo postutdelningsområde. Det räddades från indragning genom att byarådet ingrep. Post och bibliotek delar nu lokal i bystugan, där Anita Sundqvist sköter den dagliga verksamheten. Det är en provverksamhet under 1996 och 1997. Kommunen betalar lokalhyran och bidrar till verksamheten med ett okänt belopp.

1877-11-01--1969-05-31

Holmsveden

Som framgår av inledningsavsnittet var det ursprungligen avsett att ett förvaltningspostkontor skulle förläggas till Holmsveden intill dess nästa steg i utbyggnaden av norra stambanan kunde ske. Denna tanke förföll och det blev en vanlig järnvägspoststation vid tågstarten den 1 november 1877 med stationsmästaren Claes Thorsson som chef. I juni 1888 tog stationsinspektör Johan Pettersson över och från 1914 års ingång Carl August Lundqvist med tidigare erfarenhet av poststationen i Skästra.

Vid poststationens indragning den 1 juni 1969 kompletterades den ersättande lantbrevbäraren från Kilafors med ett postombud till 1980 års slut.

1918-11-01--1958-09-30

Röstbo

Sent omsider öppnades en poststation också i Röstbo, sedan Bror Bergman och Nils Nilsson lyckats få gehör i poststyrelsen. Den var föga bärkraftig och ersattes med lantbrevbäring från Holmsveden med oktober månads ingång 1958. Jämför Hälsingenybo (sid 42).

Namn Hanebo 1874-07-01--1878-09-22
 Namn Kilafors 1878-09-23--

Kilafors

Som en komplettering till nätet av poststationer efter kronobrevbäringens upphörande öppnades den 1 juli 1874 en poststation i **Hanebo**. Genom poststyrelsens beslut den 15 maj 1874 antogs skolläraren Sven August Hvenlund till föreståndare med 240 kr i årsarvode. Det fanns redan tidigare regelbunden postgång förbi Hanebo genom att postlinjen mellan Söderhamn och Bollnäs passerade Mo Myskje och Hanebo. Postföringen däremellan var dubbel, d v s den genomfördes två gånger i veckan.

Poststationen med namnet Hanebo blev inte så gammal. Lantpoststationen drogs in och i stället öppnades vid tågstarten på delsträckan mellan Holmsveden och Bollnäs en förenad post- och järnvägsstation i Kilafors, där stationsinspektör Carl Ernst Berggren fick betjäna kunderna efter Sven August Hvenlund. Han följdes 1898 av Ove Gustaf Adolf Gedda och 1907 av Oscar Arvid Högström. Denne slapp från postansvaret den 1 oktober 1917, då post och järnväg skildes åt och kontorsbokhållaren Eric Gustaf Bergman blev ansvarig för den ersättande lantpoststationen.

När denna höjdes till en postexpedition den 1 oktober 1927, blev Gertrud Fredrika Hellzén dess föreståndare. Med 1953 års ingång tog Sally Kristina Öberg över och flera följde efter henne i den omvälvande utvecklingen under de senaste årtiondena. Med ny terminologi finns det ett postkontor i Kilafors med service till i det närmaste 2000 hushåll, inklusive dem med postadress Holmsveden och Segersta (tidigare namn Landafors).

Att det på sid 14-15 berörda förslaget från Söderhamn om ändrad postföring skulle få till konsekvens att poststationen i **Rengsjö** också blev indragen efter kort tid, hade förslagsställaren sannolikt inte tänkt sig. Den gångpostföring från Bollnäs till Rengsjö som inrättades i anslutning till tågstarten den 23 september 1878, byttes ut mot lantbrevbäring vid halvårsskiftet 1879 med åtföljande indragning av poststationen i Rengsjö, en helt normal företeelse under 1870-talets sista år. Om Rengsjö finns fler uppgifter i posthistorisk skrift 89.

Den ursprungliga poststationen med namnet Hanebo låg vid postlinjen mellan Söderhamn och Bollnäs. Postföraren passerade också Mo Myskje. Därifrån gjordes flera framställningar om en egen poststation, något som inte kunde realiseras förrän i samband med tillkomsten av järnvägen Kilafors-Söderhamn 1886.

1915-10-01--1960-08-31

Granbo

Med oktober månads ingång 1915 öppnades en järnvägspoststation i Granbo. Den ersattes med lantbrevbäring med september månads ingång 1960.

1753-10-01--
Namn Bollnäs 1 från 1952-07-01

Bollnäs

När norra stambanan nådde Bollnäs, formellt i samband med den allmänna tågstarten den 23 september 1878, fanns det ett förvaltningspostkontor i Bollnäs sedan 125 år. Det hade inte något sådant samarbete med järnvägen som gällde postservice gentemot allmänheten. Med något enstaka undantag under en mycket kort period fick svenska postmästare aldrig en sådan uppgift. Frithjof Gideon Dolmar Cedermark var postmästare i Bollnäs under perioden 1869-1895, den expansiva tid då han kunde lägga synpunkter på organisation av postanordningarna i anslutning till att norra stambanan växte fram. Hans efterträdare Axel Ferdinand Forssell (1896-1914) hade samma möjlighet när slutplaneringen ägde rum för Dala-Hälsinglands järnväg (posthistorisk skriftserie 21).

1893-03-02--1970-09-30

Lottefors

Med fortsatt färd till Lottefors i Bollnäs stad har vi påbörjat den tänkta resan på den del av norra stambanan som öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1879. Någon järnvägspoststation öppnades dock inte i Lottefors förrän den 1 mars 1893. Stationskarlen Nils Petter Olausson fick anställning som poststationsföreståndare. I november 1916 lämnade han över till stationskarlen J E Sten under en övergångsperiod tills andra kunde ta vid. Mot alla odds kunde poststationen med oförändrat namn finnas kvar till och med september 1970.

1865-09-01--

Arbrå

På vår tänkta färd norrut har vi nu kommit till ännu en plats, där det fanns en poststation innan järnvägen kom dit. Redan den 1 september 1865 anställdes skolläraren Johan Ståhlberg som föreståndare för den då inrättade poststationen. När det blev känt att denna skulle dras in vid järnvägens tillkomst, skrev 17 representanter för samhället, med kommunalnämndsordföranden Anders Larsson som den förste undertecknaren, ett brev till poststyrelsen, i vilket de begärde *"att fortfarande få behålla poststationen på dess gamla plats vid kyrkan med samma postföreståndare Herr J Ståhlberg"*.

De uppgav att järnvägsstationens plats i Koldemo var olämplig för största delen av socknen och att de flesta invånarna skulle *"ha vida större fördel av att poststationen bibehålles i sitt nuvarande läge"*. Vid föredragning av brevet i poststyrelsen den 15 september 1879 försågs det med anteckningen *"ansågs ej för närvarande böra föranleda avseende"*.

Det blev sålunda järnvägsstationen som blev poststationens plats från den 1 oktober 1879. Ståhlberg fick lämna över stämpel och sigill till stationsinspektör Carl Georg Rudolf Roos, vars årsarvode för postsysslan var 240 kr vid starten, dvs 120 kr lägre än det arvode som Ståhlberg lyckats nå efter höjning i juni 1874. Det steg emellertid snabbt och var vid stationsinspektör Richard Amadeus Egnells tillträde i augusti 1888 420 kr. Carl Henrik Gröndal efterträdde honom med 1896 års ingång, då med 480 kr i årsarvode för postsysslan, vilket steg till 600 kr vid 1902 års reglering. Anders Philip Hugo Öhrwall (från oktober 1908) fick uppleva den fortsatt starka utveckling som ledde till skilsmässa mellan post och järnväg.

Den 1 oktober 1932 höjdes poststationens status till postexpedition och Anna Paulina Lundin blev dess föreståndare med posttiteln stationsmästare. Erik Harald Teodor Halvarsson följde efter henne 1952. Bland övriga chefer i Arbrå fanns Jan Andreas Flinck, som fick vara med om omvälvande förändringar under 1970-talet.

Med ny terminologi och efter genomförd divisionalisering finns det ett postkontor i Arbrå, vars chef har ansvar för service till omkring 2350 hushåll.

Vallsta

Det skulle gå ett drygt år efter tågstart innan en järnvägspoststation öppnades i Vallsta. Den öppnades med 1881 års ingång. Anders Petter Björkroth blev föreståndare i februari 1893, följd av bland andra Carl Wilhelm Willborg från 1899. Poststationen hann skiljas från järnvägen och åter förenas, innan den skildes på nytt med augusti månads ingång 1943 med Karin Ingegärd Käller som föreståndare. Den höjdes till postexpedition den 1 mars 1947 och fru Käller avancerade till stationsmästare, som då var titeln för chefer vid postexpeditionerna. Efter genomgången period med ny terminologi och divisionalisering har det blivit en s k "post-i-butik" av den ursprungliga poststationen från den 20 februari 1995. Entreprenör är Vallstahallen AB och postutdelningen sker från Arbrå.

1895-02-01--1960-08-31

Simeå

Inte heller i Simeå öppnades någon poststation vid tågstarten. En sådan inrättades den 1 februari 1895 och blev då den närmaste stationen för bl a invånarna i Undersvik, vars poststation hade dragits in den 1 oktober 1879 i samband med tillkomsten av järnvägspoststationen i Karsjö (nästa avsnitt). Stationsmästaren Johan Åkerberg fick uppehålla posttjänsten på vakans under några månader från poststationens tillkomst och blev ordinarie innehavare den 1 april 1896. Den 1 november 1912 följdes han av Fredrik Jansson Landgren. Åtskilliga andra fick tillfälle att betjäna hushållen i omgivningen innan poststationen ersattes med lantbrevbäring med september månads ingång 1960.

1879-10-01--1961-03-31

Karsjö

Karsjö är ett exempel på hur järnvägen medförde indragning av en på relativt stort avstånd belägen lantpoststation. Den med namnet Undersvik fick nämligen stryka på foten den 1 oktober 1879, när en poststation inrättades i Karsjö järnvägsstation. Ola Nilsson Neander var en av de järnvägsmän som svarade för postservice i Karsjö (1893-1912), följd av Axel Johan Hjalmar Söderholm. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med april månads ingång 1961.

I anslutning till Karsjö kan det platsa med några uppgifter om den indragna poststationen i **Undersvik**. En av de brevlådor som sattes upp vid landsvägspostlinjerna efter enhetsportots införande 1855 hamnade i Undersvik vid postlinjen mellan Bollnäs och Ljusdal. Statistiken - i den mån den nu är tillförlitlig - visar att brevlådan utnyttjades ojämnt. Under 1870 lades t ex genomsnittligt 88 brev i månaden i den, medan det bara rörde sig om 28 brev under 1871 men hela 125 under 1872.

Den 1 juli 1874 inrättades en poststation i Undersvik. Till föreståndare antogs kyrkoherde E Hj Bergvall med 240 kr i årsarvode. Han lyckades få detta höjt till 400 kr efter poststyrelsens beslut den 14 februari 1879. Av denna pekuniära förbättring fick han inte glädje så länge för poststationen drogs in redan den 30 september samma år, som framgår av texten på föregående sida.

Flera postföringskontrakt upphörde då "i enlighet med kontraktens ordalydelse". I dem fanns nämligen en passus om att de kunde upphöra utan föregående uppsägning om en närbelägen järnvägsanläggning kunde utnyttjas för postens befordran. Poststyrelsen uppdrog därför åt postmästaren i Bollnäs i ett brev den 19 september 1879 att bl a underrätta gästgivaren Per Larsson i Bollnäs och gästgivaren Per Olsson i Undersvik samt arrendatorn Olof Skoglund om att deras kontrakt upphörde vid månadens slut. De ansvarade för var sin del av landsvägspostföringen till dess tågen började befordra posten.

1904-10-01--1961-03-31

Lörstrand

En järnvägspoststation öppnades i Lörstrand den 1 oktober 1904. Stationskarlen Per Vilhelm Blomqvist antogs då till föreståndare. Efter hans förflyttning till Strömsbruk 1907 hölls befattningen vakant tills stationsmästaren Anders Andersson blev formellt utnämnd från den 1 december 1913. Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Järvsö med april månads ingång 1961. Som förstärkning åt lantbrevbäraren fanns ett postombud till oktober månads utgång 1965.

Järvsö

1879 års etapp av norra stambanan slutade i Järvsö. Med det namnet fanns en poststation sedan februari 1872, men en poststation med namnet Kramsta hade öppnats redan 15 mars 1861 under lantpoststationernas introduktionsperiod. Kronolänsmannen Jan Malmquist blev föreståndare för denna och fick uppleva dess namnändring. Han efterträddes i september 1878 av mamsell Nanny Malmquist, vilken som en följd av järnvägens tillkomst fick lämna över stämpel och sigill till stationsinspektorn Ludvig Theodor Reuterskiöld den 1 oktober 1879.

Stationsinspektör Frans Oscar Wallentin Ljunggren tog över ansvaret för posten i september 1895. Denne följdes i april 1908 av Claes Gustaf Mauritz Broberg. Omsättningen var hög och post och järnväg måste skiljas åt tidigt. Poststationen höjdes till postexpedition den 1 februari 1927, då Astri Terèse Rydén antogs till föreståndare med titeln stationsmästare. Därmed hade det lokala samarbetet mellan post och järnväg upphört. Med ny terminologi finns det nu ett postkontor i Järvsö, vars chef ansvarar för service till omkring 2100 hushåll.

1904-01-01--1961-09-30

Skästra

Sträckan mellan Järvsö och Ljusdal öppnades för allmän trafik den 15 september 1880 och föranledde bl a nedan återgivna notis i poststyrelsens cirkulär.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 15 dennes, då bandelen *Jerfsö—Ljusdal* af Norra stambanan öppnas för allmän trafik, kommer postkupéexpeditionen nr XLVI att framgå å hela sträckan *Bollnäs—Jerfsö—Ljusdal* och åtfölja tågen nr 51 a och 52 a.

Postföring:

Indragen:

Den nuvarande postförbindelsen två gånger i veckan, fram och åter, å linien *Delsbo—Ljusdal* och fyra gånger i veckan å linien *Jerfsö—Ljusdal* indrages med den 14 dennes.

Ändrad:

Posten *Jerfsö—Hernösand* anknötes från den 15 dennes till *Ljusdals jernvägsstation*, i stället för till *Jerfsö*, och skola poststationerna å linien *Ljusdal—Sundsvall* äfven derefter fortfarande direkt utvexla post med postkupéexpeditionen nr XLVI.

Vid tiden för paketpostens till och från *Hernösand* igångsättande innevarande års höst anknötes äfven denna post till *Ljusdals jernvägsstation*, i stället för till *Jerfsö*.

Någon poststation öppnades sålunda inte på den nya delsträckan förrän med 1904 års ingång, då Anton Almgren blev föreståndare för järnvägspoststationen med namnet Skästra. Han följdes redan i april samma år av Johan Alfred Wallard, som fick förflyttning till Lingbo den 1 april 1910. Då blev Carl August Lundkvist postansvarig och när denne fick förflyttning till Holmsveden vid 1914 års ingång hölls befattningen vakant tills Per August Haglund tog över den 1 maj 1914. Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Järvsö med oktober månads ingång 1969. Ett postombud fanns som komplement till lantbrevbäringen till och med oktober 1965.

1831-01-01--

Ljusdal

Ett postkontor inrättades i Delsbo med 1757 års ingång men flyttades med 1831 års ingång till Ljusdal. Dess arbete var aldrig förenat med järnvägsgöromål och bortsett från planeringsarbeten i anslutning till järnvägens framväxt har samarbetet med järnvägen varit begränsat till organisation av transporter till och från tågen. Johan Petter Folcker (1875-1887) var den postmästare som fick vara med om den omorganisation av postanordningarna som följde på att järnvägen kunde användas för posttransporter.

1886-01-01--

Tallåsen

Nästan på dagen ett år efter att den lilla sträckan mellan Järvsö och Ljusdal hade öppnats för allmän trafik blev bandelen mellan Ljusdal och Ånge färdig att öppnas den 16 september 1881. Tre järnvägs-poststationer öppnades då, som framgår av här återgivna notis ur poststyrelsens cirkulär.

Kungörelse,

angående öppnande af åtskilliga stationer vid norra stambanan.

Den 16 innevarande månad komma poststationer att öppnas vid de å linien Ljusdal—Ånge belägna jernvägsstationerna *Hennan*, *Mellansjö*, *Östavall* och *Alby*. Stockholm den 1 september 1881.

Kongl. Generalpoststyrelsen.

Bland de vid tågstarten tillkomna poststationerna fanns inte den i Tallåsen. När den öppnades med 1886 års ingång, var den förenad med järnvägsstationen. August Martin Svensson Rådberg som blev föreståndare i november 1891, efterträddes vid sin förflyttning till Åshammar under en kortare period av stationskarlsförmannen F A Lagerkvist innan stationsföreståndaren Jöns Petter Nilsson Dahlberg tog över i augusti 1897. Adolf Wilhelm Blom efterträdde denne 1903 och följdes fem år senare av August Börjesson.

Det blev skilsmässa mellan post och järnväg före andra världskriget, men inte förrän den 1 mars 1948 höjdes lantpoststationen till en postexpedition, då med Elin Olsson som chef. Hon följdes i juni 1957 av Mia Karolina Eriksson och andra tog vid för att vara med om 1970-talets och de följande decenniernas våldsamma förändringar. Nu finns postkontoret på entreprenad i Tallåsens bibliotek.

1881-09-16--1966-06-30

Hennan

Vid tågstarten den 16 september 1881 var Hennan i Ljusdals köping den första järnvägspoststationen efter Ljusdal. Stationen i Tallåsen öppnades några år senare som framgår av föregående avsnitt. I Hennan svarade från oktober 1892 Axel Bolin för järnvägs- och postärenden, följd av August Vilhelm Björklund (1907-1910), Karl Albert Kling (1910-1911), Johan Alfred Roos (1911-1916) och från september 1916 Carl August Carlsson.

När poststationen drogs in med juni månads utgång 1966, inrättades ett postombud som komplement till lantbrevbäringen. Det redovisade till posten i Ramsjö och drogs in med juni månads utgång 1974.

1918-11-01--1961-05-31

Hälsingenybo

En framställning om att en poststation skulle öppnas vid Röstbo hållplats (diarienummer 1 b 1918/2186) samordnades med önskemål om en poststation i Hälsingenybo. Det medförde att båda järnvägs-poststationerna öppnades samtidigt, den 1 november 1918. Den i Hälsingenybo drogs in med maj månads utgång 1961.

1873-07-01--

Ramsjö

I Ramsjö öppnades en lantpoststation den 1 juli 1873 med kyrkoherden Axel C Tunelli som föreståndare. I tur och ordning övertogs befattningen av folkskollärarna Per Josefsson och Per Persson innan vissa av poststationens inventarier flyttades över till järnvägsstationen den 16 september 1881. Bland de järnvägsmän som därefter ansvarade för samhällets postservice fanns Carl Fredrik Carlsson (1893-1916) och därefter David Mauritz Braf.

Trafiken ökade mycket och framtvingade skilsmässa mellan post och järnväg, varefter poststationen höjdes till postexpedition från den 1 oktober 1954, då med Lilly Birgitta Johansson som chef. När detta skrivs i oktober 1996, finns det ännu ett postkontor i Ramsjö, vilket betjänar omkring 450 hushåll.

1881-09-16--1967-05-31

Mellansjö

En av de tre nytilkomna järnvägspoststationerna vid tågstarten den 16 september 1881 låg i Mellansjö. Där ansvarade bl a följande järnvägsmän för postservicen: Carl Gustaf Kling (1893-1898), August Granath (1898-1908), Erik Gustaf Sjöblom (1908-1912), Per Oskar Moberg (1912-1916) och från juni 1916 Gustaf Isidor Andersson. Poststationen avvecklades med maj månads utgång 1967. På vår fortsatta färd i tankevärlden passerar vi efter Mellansjö gränsen mellan Gävleborgs och Västernorrlands län.

1881-09-16--1992-10-30

Östavall

Även Östavall hörde till de järnvägsstationer som ökade floran av poststationsnamn genom att järnvägsbefälet fick ansvar för postservice från tågstarten den 16 september 1881. Stinsen Carl Ludvig Helleberg var den förste, följd av Artur Leonard Wetterholm i oktober 1901. Från juni 1916 var det Oscar Adrian Christiernin som svingade poststämplarna, men blott för fyra månader. Med oktober månads ingång 1916 skildes nämligen post och järnväg åt och föreståndare blev fröken Anna Karolina Pettersson.

Den ersättande lantpoststationen låg på ca 250 meters avstånd från järnvägsstationen. Bland fröken Petterssons efterträdare fanns från april 1954 Sven Erland Wåhlin och efter 1970-talets stora förändringar med bl a ny terminologi postmästare Haldis Jonsson.

Postkontoret, som termen var från 1986 års ingång, lades ner med oktober månads utgång 1992 och ersattes med s k närpost hos Konsum. Entreprenadavtalet med Konsum blev uppsagt till oktober månads ingång 1993 enligt vad som meddelades i personalbladet ZY-Pressen i december 1992.

1881-09-16--

Alby

Även i Alby öppnades en järnvägsstation vid tågstarten den 16 september 1881. Stationsmästaren Anders Gustaf Hugo fick ta ansvar för posten, följd 1896 av August Granath och 1898 av Carl Gustaf Kling. Vi känner igen namnen från andra stationer. Det var vanligt att personalen fick "pröva sina vingar" på olika håll utmed järnvägs-linjerna.

Stationsinspektör Johan Albin Bergqvist efterträdde Kling med 1913 års ingång, sedan befattningen hållits på vakans ett drygt år efter Klings avgång. Omsättningen ökade mycket och det blev skilsmässa mellan post och järnväg före andra världskriget. Lantpoststationens föreståndare var från oktober 1942 Ellen Sofia Dorotea Månsson, som fick bli chef för den postexpedition som ersatte poststationen den 1 april 1950.

Senare tidens minskad trafik, särskilt på kassasidan har medfört att även posten i Alby lämnats på entreprenad. Där finns sedan den 27 februari 1995 en postanordning med termen "post-i-butik".

1878-10-01--

Ange

Ange fick en förenad post- och järnvägsstation redan den 1 oktober 1878. Då öppnades delsträckan TorpsHAMMAR - Bräcke av Norrländska tvärbanan för allmän trafik (posthistorisk skrift 27). Ange fick stor betydelse som knutpunkt.

Litteratur om svensk post- och samhällshistoria

Denna sammanställning är en förteckning över alla tillgängliga publikationer i skriftserien om svensk posthistoria. Rekvisitioner skickas enligt uppgifter sist i förteckningen. Det går också bra att ringa in ev beställningar till tel 0470-19354.

Publikationsnummer samt bok- eller häftestitel	Pris		
		län	kr
1. Posthistoria från Ljungby kommun (bok 144 sidor)	G		60
2. Kommunikation i gränsbygd (södra Sunnerbo härad, bok 176 sidor)	G		80
3. Kommunikation i Västbo (bok 192 sidor)	F		80
4. Kommunikation i Allbo (bok 224 sidor)	G		80
6. Kommunikation i Kinnevald (bok 112 sidor)	G		60
8. Kongaposten (bok 176 sidor)	G		70
9. Berättelser från glesbygd (Uppvidinge härad, bok 160 sidor)	G		70
10. Mitt i Småland (Norrvidinge härad, bok 96 sidor)	G		60
11. På post i Mo härad (bok 112 sidor)	F		60
12. Posten i Njudung (Västra och Östra härad, bok 176 sidor)	F		70
13. Humlegubbar (Udda postberättelser i skilda delar av Sverige, 176 s.)	alla		70
14. Tunalänspost (häfte 40 sidor)	H		40
15. På post i Norra Småland (Norra och Södra Vedbo härad, bok 176 sidor)	F		70

Alla följande publikationsnummer avser småskrifter, i allmänhet 20 - 50 sidor

16. Filateli i Postens cirkulär under 150 år. I urval och med kommentarer			40
17. Postorters namn som fort försvann			40
18. Ortnamn i postadresser. Exempel på variationer vid namngivning			40
19. Ortnamnsrevisionen 1939			40
20. Något om posten vid järnvägen Stockholm-Uppsala	B C		20
21. Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg	W X		25
22. Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg	X		20
23. Något om posten utmed Dala-Ockelbo-Norrundets järnväg	W X		25
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg	W X		30
25. Något om posten utmed statsbanan Karlberg-Värtan	A		20
26. Något om posten vid Uppsala-Gävle järnväg	C X		25
27. Något om posten vid Norrländska tvärbanan Sundsvall-Storlien	Y Z		50
28. Något om posten vid Norra stambanan	C U W Y		50
29. Något om posten vid Byvalla-Långshyttans järnväg	W		30
30. Något om posten vid statsbanan Mellansel-Örnköldsvik	Y		30
31. Posthistoria från Forsheda	F		20
32. Posthistoria från Kåkinds härad	R		25
33. Kortlivade postnamn i Örebro län	T		25
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar	T		25
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved	L T R		20
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad	L		20
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge	L		25
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad	L M		25
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp	L		20
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa	M		20
41. Posten vid järnvägen Ystad - Sankt Olof	L		25
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad	L		20
43. Litet om posten vid Inlandsbanan	6 län		40
44. Något om posten i Handbörds härad	H		20
45. Något om posten i Norra Möre	H		25
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund	E		25
47. Glimtar från posten i Södra Möckleby (Degerhamn)	H		20
48. Posthistoria från Jula-trakten	R		20
49. Posthistoria från Vedens härad	P		20
50. Posten vid Krösanbanan	G K		25

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris kr
51. Posthistoria från Ronneby	K	20
52. Om posten vid Blekinge kustbana	K	30
53. Posthistoria från Rognäs	BD	20
54. När posten kom till Amemark	BD	20
55. Posthistoria från Vargbacken	BD	20
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjarsjölagård	M	20
57. Posthistoria från Helgebodafors	S	20
58. Posthistoria från Kållands härad	R	20
59. Posthistoria från Karlsborgs kommun	R	20
60. Posthistoria från Kinne härad	R	20
61. Glimtar från posten i Väske	I	20
62. Posthistoria från Barne härad	R	20
63. Posthistoria från Åse härad	R	25
64. Posthistoria från Laske härad	R	25
65. Posthistoria från Frökinds härad	R	25
66. Posthistoria från Gudhems härad	R	40
67. Om post i Skövde kommuns landsbygd	R	20
68. Posthistoria från Töreboda kommun	R	30
69. Posthistoria från Gullspångs kommun	R	25
70. Posthistoria från en del av Mariestads kommuns landsbygd	R	20
71. Posthistoria från Ransbergs socken i Västergötland	R	20
72. Posthistoriska glimtar från Lunds kommun	M	40
73. Posthistoria från Tofteryds socken	F	20
74. Något om posten i Gärdsösa-trakten	H	20
75. Posthistoria från Valla socken på Tjörn i Bohuslän	O	20
76. Något om kortlivad post i Halland	N	40
77. Posthistoria från Asarums socken	K	25
78. Posthistoria från Sölvesborgs kommun	K	25
79. Posthistoria från Blekingekusten	K	25
80. Posthistoria från Fridlevstad, Hjortsberga, Ringamåla, Sillhövda & Ölnehult	K	20
81. Kortlivade postnamn i Uppland	BC	40
82. Kortlivade postnamn i Västmanland	U	25
83. Några kortlivade postnamn i Östergötland	E	30
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan	TS	20
85. Kortlivad skånsk post, del 1, Malmöhus län	M	30
86. Kortlivad skånsk post, del 2, Kristianstads län	L	30
87. Posthistoria från Villands härad	L	30
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala - Krylbo	UW	30
89. Kortlivade postnamn i Gävleborgs län	XW	30
90. Kortlivade postnamn i Kopparbergs län	W	20
91. Kortlivade postnamn i Jämtlands län	Z	25
92. Kortlivade postnamn i norra Sverige		25
93. Posthistoria från Inlands Nordre härad	O	25
94. Posthistoria från Inlands Södra härad	O	20
95. Posthistoria från Tunge härad	O	20
96. Posthistoria från Lane härad	O	20
97. Posthistoria från Tanums härad	O	20
98. Posthistoria från Bullarens och Sörbygdens härader	O	20
99. Posthistoria från Kville härad	O	25
100. Guide för post- och samhällshistoria från mer än 2000 orter		40
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd - Bredåkra	K	25
102. Något om posten i Råå	M	20
103. Posthistoria från Rydaholms socken	F	20
104. Anteckningar om posten i Tving	K	20
105. Om posten i trakten av Synnerby	R	20

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris kr
106. Om posten i Sexdrega pastorat	P	25
107. Något om posten i Listerby socken	K	20
108. Om posten i södra Kind	P	25
109. Om posten i Madesjö	H	20
110. Om posten i Västra Eds pastorat	H	20
111. Om posten i Gärdserums pastorat	H	20
112. Om posten i Gamleby och Överums pastorat	H	25
113. Posten vid järnvägen Malmö - Genarp	M	20
114. Posten vid järnvägen Limmared - Holsljunga	P	25
115. Om posten i Svenljunga pastorat	P	25
116. Om posten i Kind vid gränsen till Småland	P	20
117. Om posten i Olofströms kommun	K	40
118. Om posten vid Västra Centralbanan	RPF	40
119. Posten i trakten av Kvånum	R	20
120. Om posten i Bjuvs kommun	M	20
121. Posten i tre västgötaskocknar Varola Vårsås Mofalla	R	20
122. Om posten i Fröjeredes pastorat	R	20
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla - Herrljunga	OPR	20
124. I Sydost; posthistoria från Östra härad i Blekinge	K	40
125. Om posten i Hällaryds pastorat	K	20
126. Posten vid smalspåret (Växjö - Västervik)	HG	40
127. Posthistoria från Söderåkra	H	20
128. Posten i Arby pastorat	H	20
129. Posten i Vintrosa pastorat	T	20
130. Posten i Högsby pastorat	H	20
131. Posten i Höks härad	N	25
132. Landsbygdspost i Skara kommun	R	20
133. Posthistoria från Ore socken	W	20
134. Aspelandspost	H	30
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge - Väderstad	E	20
136. Om post i Ovanåkers kommun	X	25
137. Om posten i Hästveda och Stoby pastorat	L	20
138. Posthistoria från Förslövs och Hjärnarps pastorat	L	20
139. Posten vid järnvägen Norrköping - Valdemarsvik	E	20
140. Posthistoria från Vilske härad	R	20
141. Om post vid järnvägen Jönköping - Gripenberg	F	20
142. Posthistoria från Alingsås kommun	P	30
143. Posthistoria från Bollebygds härad	P	20
144. Posthistoria från Vättle härad i Västergötland	P	30
145. Posthistoria från Kinnefjärdings härad	R	20
146. Landsbygdspost i Stranda härad	H	25
147. Posthistoria från Saleby pastorat och Jungs socken	R	20
148. Posthistoria från Vårgårda kommun	P	20
149. Posthistoria från Malma socken i Västergötland	R	20
150. Posthistoria från Viste härad	R	25
151. Posthistoria från Ale härad	P	30
152. Posthistoria från Skurups kommun	M	25
153. Posten vid järnvägen Malmö - Ystad	M	20
154. Posten vid järnvägen Börringe - Östratorp	M	20
155. Om post i Norra Härene socken	R	20
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn	P	20
157. Posten vid järnvägen Malmö - Simrishamn	ML	30
158. Kortlivade poststationer i sydöstra Skåne	L	20
159. Posten vid järnvägen Kristianstad - Älmhult	L	25
160. Kortlivad post på Gotland	I	30

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris kr
161. Några poststationer i Norra Tjust	H	20
162. Posthistoria från Klippans kommun	L	20
163. Posthistoria från Kärdå	F	20
164. Landsbygdspost vid Mariestad - Kinnekulle järnväg	R	20
165. Posten vid järnvägen Hästveda - Karpalund	L	20
166. Landsbygdspost i Södra Tjust	H	40
167. Posthistoria från Habo och Mullsjö kommuner	R	20
168. Posthistoria från Tidaholms kommun	R	20
169. Posthistoria från södra Mark	P	20
170. Posthistoria från nordvästra Mark	P	20
171. Posthistoria från nordöstra Mark	P	20
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult - Sölvesborg	G L K	30
173. Posthistoria från Arnäs' socken	Y	20
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan - Nossebro	P R	20
175. Posthistoria från Valbo härad i Dalsland	P	30
176. Posthistoria från Tierps kommun	C	30
177. Posthistoria från Vette härad i Bohuslän	O	20
178. Posthistoria från Sevede härad i Kalmar län	H	30
179. Kortlivad sömrländsk post	B D	30
180. Kortlivad sömrländsk post, del 2	B D	20
181. Om posten vid järnvägen Kilafors - Söderhamn	X	20
182. Kortlivade småländska postnamn	F G H	40
183. Kortlivade postnamn i Värmland	S	20
184. Posthistoria från Harjagers härad	M	25
185. Kortlivade postnamn i Västergötland	P R	30
186. Om posten i Nordmarks socken i Färnebo härad	S	25
187. Om posten vid Norbergs Järnväg	U	25
188. Om posten vid järnvägen Eslöv-Ystad	M	25
189. Posthistoria från Torsås' pastorat i Kalmar län	H	25
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg	S	25
191. Om posten vid Karlstad-Munkfors' järnväg	S	25
192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen	L	25
193. Posthistoria från Ljungby socken i Kalmar län	H	25
194. Om posten i Byarums, Åkers och Kävsjö socknar	F	20
195. Posthistoria från Fryele, Gällaryds och Hagshults socknar	F	20
196. Något om posten i Hångner, Tännö och Voxtorps socknar	F	20
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå	T	25
198. Posthistoria från Karlslunda pastorat	H	25
199. Posthistoria från tolv orter i Södra Möre härad	H	30
201. Något om Posten i Robertfors kommun	AC	20
202. Något om Posten på Västra Orust	O	30
203. Posthistoria från Sotenäs kommun	O	25
204. Posthistoria från Östra Orusts härad	O	30
205. Posthistoria från Flundre härad	P	20
206. Om posten vid Mellersta Östergötlands Järnväg	E	30
207. Posthistoria från Redvägs härad	P	30
208. Posthistoria från Ås härad	P	30
209. Posthistoria från Gärdslösa pastorat	H	30
210. Posthistoria från Glömminge och Torslunda pastorat	H	30
211. Posthistoria från Mörbylånga pastorat	H	40
212. Posthistoria från Södra Möckleby pastorat	H	30
213. Posthistoria från Köpings pastorat på Öland	H	30
214. Posthistoria från Högby pastorat	H	30
215. Postuppsyningsmansplatser		30
216. Om posten vid Gotlands järnvägar. 1878 års linjedel	I	25
217. Om posten vid Gotlands järnvägar. Fortsättningen av 1878 års linjedel	I	25
218. Något om posten i Nässjötrakten	F	25
219. Något om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro	I	25

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris kr
220. Något om Postens historia på Tjörn	O	20
221. Något om Postens utveckling i Gäsene härad och angränsande socknar	P	25
222. Posthistoriska glimtar från Gällivare kommun	BD	30
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika	T W	30
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg	M	20
225. Något om Posten på Stångenäset	O	30
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg	M	40
227. Posthistoria från Öckerö kommun	O	20
228. Posthistoria från Bankekinds härad	E	30
229. Posthistoria från Inlands Fräkne och Inlands Torpe härader	O	20
230. Posthistoriska glimtar från Arjeplogs kommun	BD	30
231. Posthistoria från Säffle	S	30
232. Posthistoria från Norra Gotland	I	25
233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klinterhamn-Hablingbo	I	30
234. Gotländsk utpost i öster	I	20
235. Posthistoria från Östervåla pastorat	U	20
236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås	O P	30
237. Posthistoria från Laxå kommun	T R	25
238. Posthistoria från Hallsbergs kommun	T	30
239. Posthistoria från Fjäre härad	N	40
240. Posthistoria från Värmlandsnäs	S	40
241. Posthistoria från Visnums härad	S	20
242. Posthistoria från Silleruds socken	S	20
243. Posthistoria från Årstads härad	N	40
244. Posthistoria från Faurås härad	N	40
245. Posthistoria från Nordmarks härad	S	30
246. Posthistoriska glimtar från Resele socken	Y	20
247. Posthistoriska glimtar från Kils härad i Värmland	S	30
248. Posthistoriska glimtar från Jösse härad	S	30
249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg	S	40
250. Posthistoria från Färnebo härad	S	30
251. Posthistoria från Fryksdals härad, del 1 (postanstalter öppnade t o m år 1875)	S	40
252. Posthistoria från Fryksdals härad, del 2 (postanstalter öppnade efter år 1875)	S	30
253. Posthistoria från Älvdals härad	S	40
254. Om posten vid Lelångenbanan	P	40
255. Posthistoria från Vedbo härad i Dalsland	P	40
256. Posthistoria från Tössbo härad i Dalsland	P	20
257. Posthistoria från Grums härad i Värmland	S	25
258. Posthistoria från Gillbergs härad	S	30
259. Posthistoria från Leksands kommun	W	40
260. Posthistoria från Nordals härad i Dalsland	P	20
261. Posthistoria från Nyeds, Väse och Ölme härader	S	20
262. Posthistoria från Sundals härad i Dalsland	P	20
263. Posthistoria från Sätters kommun i Dalarna	W	40
264. Posthistoria från Gagnefs kommun i Dalarn	W	40
265. Posthistoria från Forshälla och Resteröds socknar	O	20
266. Posthistoriska anteckningar från Östra och Västra Hisings härader	O	20
267. Posthistoria från Kinda härad	E	30
268. Posthistoria från Bråbo och Lösings härader	E	20
269. Posthistoria från Valkebo och Vifolka härader	E	40
270. Posthistoria från Dals och Lysings härader	E	30
271. Posthistoria från Göstrings härad	E	30
272. Posthistoria från Aska och Bobergs härader	E	30
273. Posthistoriska anteckningar från Gullbergs härad	E	30
274. Posthistoria från Memmings och Åkerbo härader	E	40
275. Posthistoria från Finspånge läns härad	E	40