

Rörelsen blev emellertid så omfattande att det inte gick att ha post och järnväg förenade i längden. Den 1 december 1915 skildes de båda åt och Sandqvist hade inte mera med posten att göra. Till föreståndare för den nu förändrade lantpoststationen antogs fröken Alma Elisabeth Lindberg, i vars avtal också ingick skyldigheten att svara för transporter till och från tågen.

Den goda trafikutvecklingen fick till följd att poststationens status kunde höjas till postexpedition med 1938 års ingång. Erik Gunnar Borg utsågs till föreståndare med titeln stationsmästare, följd i november 1950 av Ebba Saga Anna Lovisa Helander och 1965 av Linnéa Bodén. Efter de senaste decenniernas rivande utveckling med bland annat ändrad terminologi finns det nu ett postkontor i Bergsjö, som under postmästare Ann-Margret Wards ansvar har 1500 hushåll att betjäna.



Detta är ett utdrag ur 1939 års utgåva av järnvägs-, post- och telekartan.

Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen

# Hudiksvall - Bergsjö

## Innehåll

	sid
Inledning	3
Rögsta	6
Via	9
Härmånger	10
Stocka	12
Strömsbruk	12
Jättendal	12
Vatträngsby	13
Hänick	14
Vattlångsdalen	14
Högen	15
Bergsjö	17

Posthistorisk skriftserie 280

Copyright: Erik Lindgren



## Förord

Det 40 km långa smalspåret "Norra Hälsinglands järnväg" öppnades för allmän trafik den 12 december 1896 och dagen därefter började avtalet om samgående med posten tillämpas. Då tillfördes postanstaltsförteckningen två nya namn, Via och Hånick, medan tre lantpoststationer i järnvägens närhet flyttades till stationshusen, Rogsta, Harmånger och Bergsjö. Det är främst några händelser i detta sammanhang och de närmast följande åren som berörs i denna skrift. I sitt ursprungliga skick blev järnvägen förhållandevis kortvarig. Den övertogs 1927 av Ostkustbanan med ombyggnad av den sydliga sträckan mellan Hudiksvall och Steg.

Jag ger exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. I några fall har jag funnit anledning att redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns även nämna deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Någon gång anger jag poststyrelsens diarienummer för ärenden ur vilka uppgifter kan hämtas om utvecklingen. För dem som önskar fördjupa sig underlättas därmed vidare forskning vid besök på Postens centralarkiv i Stockholm.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Visa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning utom i inledningskapitlet. För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

*Erik Lindgren*



I anslutning till tågstarten önskade postinspektionen få poststyrelsens beslut att dra in kärpostföringarna mellan Hudiksvall och Njurunda resp Jättendal och Bergsjö samt lantbrevbäringen mellan Hudiksvall och Rogsta.

I vad gäller nya fasta postanordningar önskade postinspektionen beslut om att poststationer skulle få öppnas i Rogsta järnvägsstation på tio minuters avstånd från Rogsta kyrka, i Wia järnvägsstation, belägen i Väista by, i Watträngs järnvägsstation 4 km från Harmångers kyrkby, i Hånicks järnvägsstation i Hånicks by samt i Bergsjö järnvägsstation i närheten av Bergsjö kyrka, samt att vederbörande järnvägsstationsföreståndare skulle antas till poststationsföreståndare med 180 kr i årsarvode i Hånick och Rogsta samt 300 kr i Bergsjö, Watträng och Wia. Motiveringen för det högre arvodet vid de tre sistnämnda stationerna var, att dit skulle knytas s k sidoposter, d v s utgående postföringar- eller lantbrevbäringslinjer.

Det fanns redan lantpoststationer i Bergsjö, Harmånger och Rogsta, varför postinspektionen hemställde att dessa skulle dras in i samband med att järnvägen togs i bruk för trafik.

Beslut om nya landsvägspostföringar begärdes för en kärpostföring mellan Wia och Stocka över Strömsbruk och mellan Watträng och Jättendal över Harmångers kyrkby samt för lantbrevbäring på en linje Gnarp-Gryttje-Årskog. Den befintliga lantbrevbäringen från Rogsta lantpoststation begärdes överflyttad att utgå från Hånick.

För här angivna förändringar måste befintliga avtal sägas upp "till upphörande vid tiden för postföringens vidtagande å Norra Hälsinglands järnväg". Därmed blev bl a följande personer av med sina kontrakt: hemmansägaren P G Andersson i Stannäs, Rogsta, hemmansägarna Märten Ersson och Erik Holmstedt i Rösta, Harmånger, hemmansägaren J E Nyberg i Ockne, Gnarp, hemmansägaren E F Östling i Stången, Njurunda, handlanden Jonas Hallin i Bergsjö, torparen Lars Johansson i Söråkra, Rogsta, och soldaten J E Kreutz i Berge, Ilsbo. Även berörda poststationsföreståndare varslades, nämligen handlanden Jonas Hallin, Bergsjö, som också var postförare mellan Bergsjö och Jättendal, kronolänsmannen Hans Fredrik Olof Berglöf i Harmånger samt folkskolläraren Tryggve Berglund i Rogsta.

Bortsett från de tre sistnämnda poststationsföreståndarna fanns det möjlighet för de uppsagda postförarna och lantbrevbärarna att söka nya uppdrag i postens tjänst, eftersom nya postföringar skulle inrättas mellan Wia och Stocka, mellan Watträng och Jättendal, mellan Bergsjö och Gnarp, mellan Gnarp och Årskog via Gryttje samt mellan Hånick och Ilsbo.

Det var således fråga om helt nya avtal från tidpunkten för tågens start. Efter ledigförklarande av berörda postföringar och lantbrevbäringar kunde postinspektionen med ett brev till poststyrelsen den 16 november 1896 sända förslagskontrakt för gästgivaren Anders Hansson i Valsta, Rogsta om postföring mellan Wia och Stocka, med hemmansägaren Erik Holmstedt i Rösta, Harmånger om postföring mellan Harmånger och Jättendal, med hemmansägaren Anders Melin i Gingsta, Gnarp om postföring mellan Bergsjö och Gnarp, med torparen Mats Velin i Årskogen, Gnarp om lantbrevbäring mellan Gnarp och Årskog via Gryttje samt med soldaten och kronofjärdingsmannen J E Kreutz i Ilsbo om lantbrevbäring mellan Ilsbo och Hånick.

Lantbrevbäringarna avsåg två turer per vecka och nämnda postföringar fyra turer per vecka. Mellan Wia och Stocka poststationer blev det dock beslut om dagliga turer. Av dessa bekostades tre turer av Ströms Bruks AB och Stocka Sågverk, sedan disponenterna för dessa företag hade förklarat att bolagen var villiga att svara för postföringen berörda dagar.

I ett brev till poststyrelsen den 22 oktober 1896 meddelades de slutligen fastställda namnen på järnvägsstationerna. De var Hudiksvall Östra, Rogsta, Wia, Harmånger, Hånick, Högen och Bergsjö. Det ursprungligen föreslagna namnet Watträng hade sålunda ändrats till **Harmånger**.

Som vanligt vid tågstart på nya järnvägar var det in i det sista ovisst, när banan skulle tas i bruk för allmän trafik. Postinspektionen skrev sålunda den 7 december 1896 till poststyrelsen, att järnvägen "numera antages komma att för allmän trafik upplåtas den 10 eller 11 dennes" men skickade den 10 december nedan återgivna brev till poststyrelsen.

*Under värdens uttalande af min den 7 dennes till Kongl. Generalpoststyrelsen i gifna skrifvelse rörande järnvägsstationerna å Norra Hälsinglands järnväg, för jag härigenom värdens uttalande, att, enligt från poststyrelsen i Hudiksvall nu ingifvet telekommunikationsmeddelande, ifrågasättande järnväg kommer att den 10 dennes öppnas för allmän trafik. Stockholm den 10 december 1896.*

*W-1192*

Med brevet den 7 december 1896 sände postinspektionen också den tidtabell som återges på sid 2 samt förslagstidtabeller för landsvägsposter och lantbrevbärare.

I denna skrift återges de olika orterna i den ordning de kom vid en tänkt färd från Hudiksvall till Bergsjö. Även Högen, som fick en poststation senare än vid tågstarten, presenteras i tänkt färdordning. Avvikelser från "resan" till poststationer som jag ansett böra beröras i sammanhanget, görs från Harmånger, den station som hade landsvägsförbindelse med poststationerna i fråga.

1874-01-01--1958-05-31

## Rogsta

Den gamla kronobrevbäringsorganisationen fanns sedan länge, när svenska postverket formellt grundades genom 1636 års förordning om den s k postbåden. Kronobrevbäringsnätet hade en vid förgrening, när postverkets linjer började byggas ut. Postverkets till en början mycket glesa nät var otillräckligt och kunde i många fall inte användas för befordran av brev mellan exempelvis landshövding, kronobefallningsmän och präster.

Det betydligt äldre och mera finmaskiga kronobrevbäringsnätet blev efter hand på åtskilliga punkter sammanlänkat med postverkets riksnät, när detta växte fram. Därför kunde kronobrevbäringsnätet utnyttjas på vissa delsträckor, ofta längre än det egna finmaskiga. Postverkets vidare utbyggnad efter dess tillkomst 1636 innebar således en lättning i kronobrevbäringsnätets organisation.

Efter remissbehandling följde en proposition till 1873 års riksdag, enligt vilken postverket skulle anordna nya postgångar. Överenskommelser om sådana hade träffats preliminärt med länsstyrelserna. Därigenom blev den organisation i form av kronobrevbäringsnät som hittills funnits som en länk mellan bl a kronofogde, länsmän, häradshövdingar och nämndemän inlemmad i det allmänna postnätet. Detta skulle dessutom kompletteras med poststationer, "en i varje socken, om så behövdes". På tre år, räknat från 1874, ökade därigenom antalet poststationer med ca 1300. I Gävleborgs län genomfördes den nya organisationen med 1874 års ingång.

Rogsta var en av de församlingar som enligt den uttalade principen fick en egen poststation vid detta tillfälle. Till föreståndare antogs länsmannen Lars Stjernström med 200 kr i årsarvode. Enligt ett avtal den 3 april 1883 övertog skolläraren Tryggve Berglund poststationen med oförändrat årsarvode. Som framgår av inledningsavsnittet, upphörde hans avtal den 13 december 1896, då poststationen flyttades till Rogsta järnvägsstation.

Detta skedde inte utan motstånd från berörda postkunder. I ett brev till poststyrelsen den 15 augusti 1896, underskrivet av länsman Karl Lindström och mer än 30 andra företrädare för bygden anfördes bl a följande:

*"Rogsta poststation, som nu i omkring 20 år haft sin plats i närheten av Rogsta kyrka och redan genom detta sitt läge varit till allmänhetens synnerliga gagn, betjänar huvudsakligast den vidsträckt del av socknen, genom vilken varken nämnda bana går fram eller genomgående kärrpost finnes. Utom det att Norra Hälsinglands järnväg genom att framdragas så långt på sidan om Rogsta kyrkby, som skett, blir av ganska ringa betydelse för vår del av socknen, så ställer sig saken ännu ofördelaktigare för oss om poststationen vid kyrkan genom denna järnvägsanläggning förflyttas till närmaste banstation. Många av oss hava visserligen även nu ända till 1,5 mil för att hämta vår post, men med hänsyn till poststationens nuvarande läge i närheten av kyrka, pastorsexpedition, länsmanskontor, handelsbod o s v, mö-*

*ter en så lång postväg ingen nämnvärd svårighet, då posten oftast hämtas med dagliga, tillfälliga bud. Flyttas poststationen däremot till järnvägen, kommer den ej blott 1 - 2 km längre bort utan, vad för oss olägligare är, förlägges till en plats, med vilken tillfällig beröring av personer från våra trakter blir relativt ringa."*

Under den följande remissbehandlingen fick bl a poststationsföreståndare Tryggve Berglund tillfälle att uttala sig. Han gjorde det i det brev till postmästaren i Hudiksvall som återges nedan.

*Uppmanad att yttra mig i anledning af gjord framställning om Rogsta poststationens bibehållande på dess nuvarande plats, måste jag på det lifligaste tillstyrka den gjorda framställningen. De däri anförda skälen äro fullt befogade, och stationens förflyttande till uppgifven plats skulle vara ett förenligt med ändamålet för den allmänhet, för hvilken den är upsedd.*  
 Rogsta den 30 Sept. 1896.  
 T. Berglund  
 poststationsföreståndare

Postmästare Oscar Söderström ansåg i sin kommentar den 7 oktober 1896, "att de förelagda skälen uti petitionen ha sin befogenhet, vadan jag skulle vilja tillstyrka nuvarande poststationens bibehållande vid Rogsta kyrka även sedan trafiken å Norra Hälsinglands järnväg öppnas. Den extra kostnad för transporten av posten mellan järnvägen och nuvarande station åtager sig poststationsföreståndare Berglund att dagligen ombesörja fram och åter mot ett arvode av 50 kr per år".

Postinspektionen hade en annan uppfattning och skrev inledningsvis i sitt svar den 16 november 1896 att frimärksförbrukningen vid Rogsta poststation bara uppgått till 540 kr under 1895 samt tillade:

"att Rogsta järnvägsstation, dit Rogsta poststation är avsedd att flyttas, är belägen på ett avstånd av endast 1,5 kilometer från Rogsta kyrka, i närheten varav nuvarande poststationen i Rogsta är belägen samt att genom poststationens förläggande till Rogsta järnvägsstation beredes kyrkobyns befolkning tillfälle till postutväxling fyra gånger om dagen i stället för, såsom nu, tre dagar i veckan".

Poststyrelsen tog hänsyn till postinspektionens hemställan att lämna framställningen från bygdens företrädare utan avseende.

Postverket lyssnade således inte på de lokala önskemålen om att lantpoststationen skulle få behållas. Den flyttades till Rogsta järnvägsstation, där stationsföreståndaren Gustaf Hjalmar Dalin blev ansvarig för postsysslorna, nu med ett schablonmässigt årsarvode av 180 kr för denna del av sitt arbete. När fröken Charlotta Dahlin tog över detta ansvar den 1 april 1898, gjorde man en avvikelse från den normala rutinen och ett personligt avtal fick tecknas mellan henne och postverket. Med stationsföreståndare Nils Erik Nilssons övertagande av befattningen den 1 oktober 1904 återställdes ordningen, om man så kan säga, och det generella avtalet mellan järnvägsbolaget och postverket gällde även i Rogsta.

Poststationen bestod länge efter andra världskriget men kunde ersättas med lantbrevbäring med juni månads ingång 1958.

1896-12-13--1962-10-31

## Via

En poststation öppnades i Via järnvägsstation den 13 december 1896. Man kan gå tillbaka ända till 1863 för att finna orsaken till att detta föll sig mer eller mindre självklart. Då slöts mellan postverket och styrelsen för statens järnvägsbyggnader för tillämpning från den 16 februari 1863 ett avtal som i sin huvudsakliga formulering kom att tillämpas även i förbindelse med efter hand uppväxande enskilda järnvägar. Avtalet presenterades på följande sätt i poststyrelsens cirkulär:

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

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

De många förenade post- och järnvägsstationer som växte fram även i mycket små samhällen bidrog till att postanstaltsförteckningen växte snabbt. Som mest utgjorde de förenade poststationerna mer än en tredjedel av landets alla poststationer (omkring år 1920).

Via blev sålunda en av dessa stationer. Till föreståndare antogs från öppningsdagen den 13 december 1896 järnvägsstationens föreståndare Johan Andersson med 300 kr i årsarvode. Orsaken till att detta var högre än i Rogsta har antytts i inledningskapitlet. Till Via anknöts nämligen postföringen till Stocka, vilken skulle fullgöras dagligen, en ovanlig frekvens för postföring på den tiden.

Ansvar för poststationen i Via överfördes i april 1901 på stationsföreståndaren Carl Henning Carlsson. Vid 1902 års reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer höjdes detta till 360 kr. Carlsson fick efter hand bättre förmåner och genom 1914 års reglering steg årsarvodet till 420 kr, var till kom ett biträdesanslag på 120 kr om året.

Poststationen ersattes med lantbrevbäring med november månads ingång 1962.

1874-01-01--  
Namn Vattringsby 1927-11-01--1955-06-09

## Harmånger

För den oinvidde faller sig namnet Harmånger ganska komplicerat genom namnändring den 1 november 1927 och genom samtidig tillkomst av en ny poststation med samma namn. Denna skrift ägnar uppmärksamhet endast åt den ursprungliga poststationen, d v s den som kom till vid kronobrevbäringsreformen och som flyttades till järnvägen 1896.

I avsnittet om Rogsta har kort berörts hur kronobrevbäringsreformen medförde en stor utökning av antalet fasta poststationer. För den poststation, som på grund av denna reform öppnades i Harmånger med 1874 års ingång, tecknades ett avtal den 24 augusti 1874 med länsman Erik Arvid Berglöf om dess handhavande för 360 kr om året. Jag har inte funnit någon uppgift om något tidigare avtal, men ett sådant bör ha funnits för tillämpning från 1874 års ingång.

Tf länsman Hans Fredrik Elof Berglöf övertog avtalet med oförändrat årsarvode den 3 augusti 1882 och var den föreståndare, som blev uppsagd på grund av järnvägens tillkomst. Inte heller i Harmånger var man nöjd med att behöva vända sig till järnvägsstationen i postärenden. Detta kom till synes i ett brev till poststyrelsen den 25 oktober 1896 från kyrkoherde Lars Rosander och ett stort antal personer i Harmånger, Rösta, Bringsta och Jättendal med flera platser. I utdrag fick brevet följande lydelse:

*"Behovet av en postanstalt vid Harmångers kyrka inses lätt därav, att de inom församlingen efter den 15 december detta år (efter tågstarten) befintliga poststationerna Stocka, Vattring och Hånick hava ett bekvämt läge för kommunens befolkning endast på dessa enstaka platser; Hånicks station som ligger i den mindre delen av byn, avskild från det övriga genom en bred vik av Storsjön, kommer visserligen att, utom det den utgör en lämplig postanstalt för denna del, bliva för Vattlång tämligen lätt tillgänglig; men för invånarna i den större delen av Hånick, vilka mycket sällan hava sina vägar åt stationshållet, samt för befolkningen i byarna Forssa, Nordanå, Rösta, Bringsta, Backen, Prästgården, Stocka, Skarvtjärn, Edsäter, Stering och i Jättendal Lönnånger bliva de postala förhållandena avsevärt försämrade, ja, för största delen alldeles avita, ifall postanstalten vid Harmångers kyrka komme att med sin verksamhet upphöra.*

*Vår begäran, att poststationen vid Harmångers kyrka bibehålles, torde det för övrigt vara med små eller inga besvär förenat att uppfylla, helst som nödiga inventarier förut finnas, och budet, som skall befordra posten mellan Vattring och Jättendals poststation, kommer att färdas alldeles förbi Harmångers kyrka."*

Postmästare Oscar Söderström biträdde i sitt remissvar den 31 oktober 1896 de önskemål som framförts av företrädarna för Harmånger, *"dels på grund av nuvarande stationens centrala läge vid kyrkan och att den är av de äldsta, där befolkningen, synnerligast sön- och helgdagar låtit betjäna sig"*

Postmästare Söderström anförde också att ingen merkostnad skulle uppstå för postbefordran till poststationen vid kyrkan, eftersom postlinjen mellan Vattring och Jättendal skulle passera där. Han tillade emellertid som sin åsikt att årsarvode till föreståndaren för lantpoststationen borde *"kunna nedbringas betydligt exempelvis i likhet med Rogsta, som nu har 200 kr"*.

Till detta fäste postinspektionen inte något avseende i sitt svar till poststyrelsen den 15 november 1896. Sedan direktionen konstaterat att trafikstationen i Vattrings by *"numera benämnes Harmånger"*, framhölls att frimärksförbrukningen vid Harmångers lantpoststation varit knappt 600 kr under år 1895 och att poststationen låg på ett avstånd av blott 3 à 4 km från järnvägsstationen. Postdirektionen tillade

*"att i kyrkans närhet bosatta personer bliva i tillfälle att med allmänna posten å linjen Harmånger-Jättendal få sina postförsändelser befordrade till och från Harmångers nya poststation fyra gånger i veckan samt*

*att, med anledning av petitionärernas uttalade önskan att få kännedom om villkoren för poststations bibehållande vid Harmångers kyrka, jag telefonledes meddelat en av petitionärerna, kronolänsmannen Berglöf, att den gjorda framställningen kunde påräkna bifall endast för så vitt petitionärerna åtaga sig att bestrida avlöningen till föreståndaren för poststationen ifråga, vartill, enligt länsman Berglöfs förmenande, petitionärerna icke befinnas hugade"*.

Med detta uttalande förefaller det inte ha varit svårt för poststyrelsen att hålla fast vid den ursprungliga planen att dra in lantpoststationen i Harmånger vid omorganisationens genomförande. Hans Fredrik Elof Berglöf fick alltså lämna sin befattning som poststationsföreståndare och från den 13 december 1896 fanns poststationen i järnvägsstationen. Där tog stationsföreståndaren Carl Artur Carlén över ansvaret, följd i januari 1899 av Axel Theodor Ahlberg.

Järnvägen mellan Hudiksvall och Bergsjö följde fram till en punkt sydost om Harmånger i stort sett den sträckning som den normalspåriga Ostkustbanan skulle få tre decennier senare. Avvikelsen västerut därifrån till Bergsjö fanns kvar länge därefter och inte förrän med 1962 års ingång lades trafiken ned på denna 20 km långa slutsträcka.

När den normalspårsbredda Ostkustbanan togs i bruk för allmän trafik på den 73 km långa delsträckan mellan Hudiksvall och Njurunda den 1 november 1927, genomfördes vissa postala förändringar som inte minst påverkade namnfloran. Den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Harmånger fick sålunda heta Vattringsby och vid Ostkustbanan ett litet stycke öster om Vattringsby inrättades den nya poststationen med namnet Harmånger. Det gick inte att ha post och järnväg förenade i längden. Poststationens status höjdes till postexpedition den 1 oktober 1958. Med ny terminologi kallas den sedan 1986 för postkontor. Detta betjänar drygt 1000 hushåll inklusive dem med postadress Jättendal.

Därmed lämnar vi den del av Norra Hälsinglands järnväg som 30 år efter tillblivelsen kom att sammanfalla med Ostkustbanan. Innan vi följer den ursprungliga sträckningen av smalspårsbanan fram till Bergsjö, skall jag på nästa sida kort beröra de lantpoststationer som hade landsvägspostförbindelse med den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Harmånger.

1882-04-01--1905-03-31  
1928-04-01--1974-05-31  
Namn Stocka 1 1944-12-01--1974-05-31

## Stocka

Som framgår av inledningsavsnittet ansågs postförbindelsen mellan Stocka och omvärlden så viktig att Stocka Sågverk och Ströms Bruk till och med bekostade denna tre dagar i veckan utöver de fyra dagar som postverket svarade för transporten. I Stocka hade en poststation öppnats den 1 april 1882. Enligt ett avtal den 1 juli 1895 var fröken Hilma Elisabeth Edelstam dess föreståndare, men hon fick avstå från detta med mars månads utgång 1905. Då blev poststationen indragen och i stället öppnades en i Strömsbruk. Ett halvår efter Ostkustbanans tillkomst öppnades en poststation på nytt i Stocka den 1 april 1928. Den hade under perioden december 1944 - maj 1974 tilläggsiffran 1. Under den tiden fanns också poststationen Stocka 2, men dess tilläggsiffra försvann den 1 juni 1974 med indragning av poststationen Stocka 1. För poststationen Stocka 1 svarade under en del av tiden efter andra världskriget Berta Maria Nilsson och för poststationen Stocka 2 Aina Margareta Wallin.

## Strömsbruk

1905-04-01--

Med indragningen av poststationen i Stocka öppnades en poststation med namnet Strömsbruk den 1 april 1905. Bokföraren Henrik Steinmetz blev föreståndare med 360 kr i årsarvode, ett belopp som höjdes etappvis, t ex till 540 kr från 1913 års ingång. Från 1917 års början fick han dessutom ett biträdesanslag på 240 kr om året (diarienummer 1 b 4160/16).

Med ny terminologi finns det ett postkontor i Strömsbruk. Tillsammans med hushållen i Stocka betjänar det drygt 600 hushåll.

## Jättendal

1883-04-01--1972-09-30

Ett år efter att en poststation hade öppnats i Stocka lyckades även invånarna i Jättendal utverka förmånen av att äga en egen poststation. Handlanden August Engberg vikarierade som föreståndare innan han fick ett avtal som ordinarie innehavare från november 1895, då med 300 kr i årsarvode. Detta höjdes till 360 kr, räknat från juli 1903 och till 420 kr från juli 1912. Senare tillkom ett särskilt biträdesanslag på 240 kr om året (diarienummer 1 b 1124/16).

Poststationen hade ett stabilt underlag och kunde få status av postexpedition den 1 oktober 1951, då med Lars Erik Larsson som föreståndare. Han hade tillträtt som poststationsföreståndare den 1 februari 1930 och fick nu sin titel ändrad till stationsmästare. Postexpeditionen drogs in med september månads utgång 1972.

1927-11-01--1955-06-09

## Vattringsby

I avsnittet om Harmånger har jag nämnt, att med Ostkustbanans tillkomst öppnades en ny poststation med namnet Harmånger. Den tidigare förenade post- och järnvägsstationen med namnet Harmånger fick då ändra namn till Vattringsby. Vi närmade oss därmed det namn som järnvägsbolaget hade föreslagit ursprungligen för poststationen.

Rörelsen var liten och poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring i juni 1955.

*Med anledning af härjemte återgående, till mig remitterade skrift, deruti verkställande direktören i Norra Helsinglands järnvägsaktiebolag meddelar, att trafikstationerna vid järnvägen i fråga komma att benämnas: Hudiksvalls Östra, Koppå, Låsa, Harmånger, Kläninge, Högen och Bergsjö, och då järnvägsbolaget sålunda, med förståelse af sin tidigare afseigt att kalla en i denna Vattrings by belägen trafikstation för Vattring, beslutat, att denna station i stället skall benämnas Harmånger, får jag härigenom vördsammet hemställa, att Kongl. Styrelsen, med ändring af beslutet i skrifvelsen den 4 sextidne september till postmästarer i Hudiksvall, rörande bland annat poststationsanordnande i Vattring, behagade bestämma att såt berörda vid Harmångers trafikstation anordnade poststation må benämnas Harmånger.*



Detta är ett utdrag ur det brev som postinspektören i Mellersta distriktet sände till poststyrelsen den 16 november 1896.



### Hånick

Redan med Harmånger (Vattrång) har vi lämnat den del av Norra Hälsinglands järnväg som efter 30 år kom att vid ombyggnad till normalspår sammanfalla med Ostkostbanan. Nästa station på vägen var Hånick. Där öppnades en förenad post- och järnvägsstation dagen efter tågstart, dvs den 13 december 1896. Per Johan Larsson blev ansvarig för postgöromålen med 300 kr i ersättning per år för denna del av sitt arbete. Det var sålunda ett högre belopp än som utgick i Rogsta och det berodde på att Larsson fick arbeta med sidoposter.

En av dessa sidoposter var lantbrevbäringslinjen till Ilsbo. Med denna befordrades också post till Vattlångs by, sedan en framställning därom kommit till poststyrelsen efter ett sammanträde den 8 oktober 1896. En särskild kommitté på sex personer utsågs vid det tillfället att göra ansökan om anslutning till lantbrevbärning, en stor grupp kan man tycka för ett så relativt enkelt ärende. Befolkningsförhållandena var annorlunda vid tiden kring sekel-skiftet, varför jag finner det motiverat att göra följande utdrag ur kommitterades framställning till poststyrelsen, daterad den 11 oktober 1896:

*"I övrigt får upplysa att Vattlångs by består av mellan 2 å 300 personer, att ganska stor post både går och anländer varje vecka, samt därtill förekommer att till Hånicks station är endast en vägsträcka av cirka 1/8 mil från Vattlångs by, då däremot till Vattrångs station är en väglängd av minst 4/8 mil.*

*I den händelse Ilsbo socknemän skulle bli hänvisade till Vattrångs station att där avhämta sin post, får värdsamt anhålla att även därifrån bli förenade".*

När sammanträdet hölls i Vattlångs by var det ännu inte känt, att det föreslagna namnet för järnvägsstationen Vattrång skulle ändras till Harmånger. Ilsbo församling hade haft frågan uppe om lantbrevbärings överflyttande till Hånick vid kommunalstämmen den 4 oktober 1896. Även där utsågs en kommitté för kontakten med postmyndigheterna. Den var begränsad till tre personer, komminister Aloander Wikström, skolläraren W Nyström samt lantbrevbäraren och fjärdingsmannen J E Kreutz. Bortsett från dess önskemål om att få lantbrevbärning tre dagar i stället för två berörde deras framställning huvudsakligen vägfrågan:

*"Vad Hånicks järnvägsstation beträffar, därifrån poststyrelsen synes hava tänkt sända Ilsbo post, anse vi oss böra upplysa, att denna station visserligen ligger endast ungefär en mil från Ilsbo, men att vägen över 1/8 dels mil närmast stationen till är endast en bygdeväg, vilken ingen varken sommar eller vinter har skyldighet att hålla i farbart skick. De blivande stationerna Via och Vattrång däremot ligga cirka 1 1/4 mil från Ilsbo, men till båda dessa finnes allmän väg".*

Som framgår av texten nederst på sid 4, lyssnade poststyrelsen inte så mycket på de sist citerade raderna utan lät lantbrevbäringen utgå från Hånick. Därmed kunde Vattlångs-bornas intressen också tillgodoses. Men fjärdingsman Kreutz fick fortsätta att vara lantbrevbärare. Här bör kanske inskjutas att en poststation fanns med namnet **Vattlångsdalen** under perioden 22 maj 1937 - 31 maj 1963. Margareta Linnéa Bergroth var föreståndare.

### Högen

Nästa stationshåll på färden längs Norra Hälsinglands järnväg är Högen. Den stationen återfinns i järnvägsbolagets redovisning av planerna till poststyrelsen men postdirektionen föreslog inte att någon poststation skulle öppnas där. Behovet av en poststation där visade sig emellertid snart nog. Soldaten L Hugg lämnade i december 1896 ett brev till postkontoret i Hudiksvall från Boviks och Högens byamän samt arbetare vid Bergsjö ångsåg. De önskade få hämta sin post vid Högens hållplats och tillfogade:

*"Det har sagts att vi till våren skall få hämta posten här men varför inte börja nu, medan vi har sämsta väglaget att traska en 1/2 mil, när vi ändå förr eller senare skall få den förmånen".*

De sökande var vid tillfället hänvisade att hämta posten i Bergsjö, där det funnits en poststation ända sedan maj 1870. Postmästare Oscar Söderström överlämnade brevet utan kommentar till postinspektionen, där det antecknades som inkommet den 24 december 1896. Det förefaller inte ha blivit föremål för någon behandling förrän ytterligare önskemål blev kända. Dessa kom i form av ett brev från Hudiksvalls Trävaruaktiebolag, vilket återges nedan i förminskat faksimil.

HUDIKSVALLS TRÄVARUAKTIEBOLAG

Åkersören 20. 6. FEB 97

477

Felagschefens:  
TRÄVARUBOLAGET.

Hudiksvall den 4 februari 1897

*Till  
Huv Postinspektionen för medelstora distrikten  
Stockholm.*

*Den vi äro ifärd med en såg anlagnings  
vid Bovik, helt nära Högens järnvägsstation  
vid Bergsjöbanan, ha vi härmed hos Huv  
Postinspektionen värdsammant anhålla, att  
postutredning måtte anordnas vid Högens  
station, liksom vid Hånicks station.  
I hopp om ett värdigt hänsynsfullt besvar.  
Med största högensering*

FÖR HUDIKSVALLS TRÄVARUAKTIEBOLAG

O. Midling

Brevet remitterades till postmästaren i Hudiksvall. vilken förordade framställningen "såsom av behovet påkallad, dels med avseende på de närgränsande byarna vilka nu nödgas hämta sina postförsändelser vid Bergsjö poststation, en betydande längre vägsträcka än till Högen, och dels med avseende till sågverksanläggningen".

Postinspektionen begärde i ett brev till styrelsen för Norra Hälsinglands järnväg "underrättelse, snarast ske kan, huruvida expeditionslokalen inom Högens stationshus lämnar utrymme jämväl för en möjligen blivande poststation å platsen, huruvida järnvägsstationsföreståndaren vid Högen är i tillfälle att sköta även den ifrågakämda poststationen samt huruvida, för det fall att poststation anordnas vid Högen, järnvägsbolaget är villigt tillförbinda bemälda stationsföreståndare att förestå denna poststation mot det årsarvode Kungl. Generalpoststyrelsen kan för bestyret finna skäligt bestämma".

Postinspektionen fick det svar som framgår av nedan återgivna brev från järnvägsbolaget och efter ytterligare skriftväxling beslöt poststyrelsen på postinspektionens begäran att en poststation skulle öppnas i Högen. Postinspektionen föreslog den 1 juli men poststyrelsen beslöt att öppnandet skulle ske den 1 september 1897.

Insk. Postinsp. N. D. 27 APR 97

297/97

Till  
Herr Postinspektören R. W. G. M. R. Rydberg.  
Stockholm

Till för att efter skrivelser af 27 mars 1860 från styrelsen för Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag äro meddelade, att styrelsen är villig att vidtaga erforderliga åtgärder för anordnande och förhållande af poststation vid Högens järnvägsstation under förutsättning, att den gästgiveri, som hvar postverk uti lands medgifva och hvarom järnvägsbolagets styrelse torde på förhand benäget underrättas, af bestyret uti Högen sköta och anläggas. Beslutadt den 29 april 1897.

Från Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag

*[Signature]*

Till föreståndare antogs August Hellberg med 180 kr i årsarvode. Han efterträddes efter några år av Per Alfred Tengqvist som vid 1902 års reglering av arvoden till föreståndare för järnvägspoststationer fick arvodet höjt till 240 kr och efter 1914 års reglering till 300 kr. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med 1962 års ingång.

## Bergsjö

Bergsjö var slutpunkten för Norra Hälsinglands järnväg. Där fanns redan en lantpoststation, som framgår av inledningsavsnittet. Som på många andra håll i vårt land fick denna ge vika för samarbetet mellan post och järnväg. Inledningsvis vill jag nämna något om bakgrunden till den förhållandevis gamla poststationen i Bergsjö.

Ett regeringsbemyndigande lämnades till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerat på så sätt att "å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition". Innan dess fanns det bara s k fullständiga postanstalter i vårt land, benämnda postkontor, samt ett fåtal s k postuppsyningsmansplatser. Dessa avvecklades eller byttes ut mot poststationer under 1860-talet.

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av poststationer. Kungörelser från länsstyrelserna lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

Det kan vara av visst intresse att notera hur generaldirektör Wilhelm Roos angav en orsak till beslutet om poststationer på landsbygden. I sin historiska återblick i verkets första verksamhetsberättelse omtalade han, att brevlådan hade uppsatts vid allmänna postvägar med början 1855 under vissa förutsättningar. Ett villkor var att en kommun eller flera korrespondenter på en ort förenade sig om att genom en lämplig person svara för tömning på behöriga tider av brevlådan. Detta reglerades genom ett kungligt brev den 9 mars 1855 och av postmedel betalades 15 kr om året för bestyret med brevlådan. Men så skriver Roos följande:

"Då emellertid denna utväg till postutväxlingens underlättande endast i ringa mån av allmänheten anlitats, beslöts år 1860 inrättandet av ett nytt slag poststationer, vilka skulle utgöra en art filialkontor till närmast liggande postkontor eller postexpeditioner".

Efter den tveksamma starten under 1861 och introduktionen av förenade post- och järnvägsstationer 1863 blev det så småningom ganska vanligt med framställningar om nya poststationer. Vid 1870 års ingång fanns det sålunda drygt 300 poststationer, av vilka många var förenade med järnvägsstationer. Efter framställning inrättades också en poststation i Bergsjö den 1 maj 1870. Enligt ett avtal den 29 januari 1874 fick Jonas Hallin såsom föreståndare för denna uppbära ett årsarvode på 240 kr. Det höjdes efter hans framställning till 300 kr i oktober 1875 men hölls därefter på denna nivå i mer än 20 år.

Som framgår av inledningsavsnittet var Jonas Hallin en av dem som föll offer för järnvägen. Han blev nämligen uppsagd från sin befattning, eftersom det befanns lämpligt att flytta poststationen till järnvägsstationen när tågen började gå. Från den 13 december 1896 var sålunda stationsföreståndare Bernhard Gustaf Sandqvist ansvarig för postservice i Bergsjö.