

181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn
 187. Om posten vid Norbergs järnväg
 188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad
 190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg
 191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg
 192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen
 197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå
 206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg
 216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel
 217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel
 219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro
 223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika
 224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg
 226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg
 233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klintehamn-Habblingbo
 236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås
 249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg
 254. Om posten vid Lelångenbanan
 280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö
 281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg
 282. Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping
 283. Något om posten vid Östra stambanan
 284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby
 285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby
 286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg
 287. Något om posten vid järnvägen Köping - Uttersberg - Riddarhyttan
 288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)
 289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Åtvidaberg-Västervik
 290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gävle järnväg
 291. Något om posten vid Falkenbergs järnväg
 292. Något om posten utmed Varberg-Åtrans järnväg
 293. Något om posten vid Kinnared-Fegens och Fegen-Åtrans järnvägar
 294. Något om posten utmed Runhällen-Enköpings järnväg
 295. Något om posten utmed Härnösand-Sollefteå järnväg
 296. Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg
 297. Något om posten utmed Upsala-Lenna järnväg
 och Lenna-Norrteje järnväg
 298. Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo
 och Södra Roslags kustbana
 299. Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg
 och Faringe-Gimo

Skrifterna rekvireras från Förlaget på post, Box 222, 85 VÄXJÖ

Förlagan tillverkad 1996

Copyright 1996
 Erik Lindgren

Erik Lindgren

Något om posten vid Byvalla - Långshyttans järnväg

Innehåll

	sid
Förord	1
Inledning	3
Byvalla	10
Dalaåsbo	10
Stjärnsund	11
Långshyttan	11
Born	12

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

Posthistorisk skriftserie 29

Förord

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

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

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

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

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

Erik Lindgren

Inledning

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 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. Sträckan Uppsala-Ånge berörs i posthistorisk skrift 27. Jag har som målsättning att även beröra de övriga nämnda järnvägarna 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.

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.

Av de elva delsträckor som byggdes etappvis på norra stambanan öppnades den 57 km långa delen mellan Krylbo och Storvik för allmän trafik den 6 september 1875. Detta blev också öppningsdagen för den förenade post- och järnvägsstationen i Byvalla. Den var sålunda mer än 17 år gammal, när smalspåret därifrån till Långshyttan, vilket till en början avsåg godstrafik, öppnades för allmän trafik den 3 maj 1893.

I maj 1891 hade järnvägens ägare låtit påbörja provisorisk gods- trafik på spåret, men koncession söktes inte förrän i mars 1893, varefter allmän trafik kunde påbörjas efter vederbörlig inspektion. Vi finner emellertid i arkivhandlingar att kontakt med postverket togs långt tidigare än så. Postinspektör Wilhelm Ljungh rapporterade sålunda till poststyrelsen i ett brev den 22 december 1891 bl a uppgifter om regelbunden tågföring från 1892 års ingång. Detta ville postinspektören utnyttja för att effektivisera postföringen inom området. Han hemställde om poststyrelsens beslut

"att med indragning vid innevarande års utgång av nuvarande landsvägspostföring å linjen Torsåker-Stjarnsund, postföring förmedelst låst fack om 0.25 kubikmeters rymd och med brevlåda, ej överstigande 0.15 kubikmeters rymd skall från och med den 1 instundande januari äga rum alla dagar fram och åter, mellan Byvalla och Långshyttan ävensom därutöver var söckendag från Stjarnsund till Byvalla och från Byvalla till Långshyttan samt

att med avseende å den betydliga korrespondens som underhålles av Långshytte bruk och enskilda personer i orten, poststation av andra klassen med benämning Långshyttan skall samtidigt öppnas vid Långshyttans station".

Postinspektören tycks ha intresserat sig särskilt för denna järnväg, eftersom den föranledde vissa extra åtgärder på grund av att den ännu inte hade sanktionerats av regeringen. Järnvägsbolaget var inte heller underkastat bestämmelserna i ett kungligt brev den 21 december 1886 rörande postbefordran på järnväg.

Postinspektören hade kontaktat verkställande direktören för järnvägen, brukspatronen M Nisser i Stjarnsund och träffat ett preliminärt avtal, som var beroende av poststyrelsens godkännande. Detta bifogades postinspektörens brev till poststyrelsen och återges i sin helhet på nästa uppslag i förminskat faksimil.

Kontraktsläsning

Emellan Konungens Poststyrelse och ärens samt Klosters Aktiebolag i andra sidan, är träffad följande öfverenskommenhet om gående postbefordran i nämnda bolag förhörande järnvägslinien Byvalla - Sjjerubund - Hängshyttan.

Klosters Aktiebolag förklarar sig förbinda sig hvarje dag en gång om dagen i hvar den riktningen mellan linien Byvalla - Sjjerubund - Hängshyttan och derjunte hvar Söndag af från Sjjerubund till Byvalla och från Byvalla till Hängshyttan befordra post dels i särskilda, med läs förbedda fack om minst 0,25 Kubikmeter rum och dels förindelst. breflådor, på förestigande 0,15 Kubikmeter rum, hvar som på egen bekostnad anskaffa och underhålla för sagda postförmög lämpliga fack. Såsom gästgörelse för öfvan nämnda postbefordring egen bolaget att i en för aut af postmedel uppbära ett årligt belopp af tvåhundranjantia (250) Kronor, hvilken ersättning kommer att med sextio två (62) Kronor 50 öre efter utgången af hvarje kalenderpartal genom post-

inspektionen i Centrale järnvägspostdistriktet till bolaget utbetalas.

Bolaget förklarar sig derjunte villigt tillförlitliga den per bolag som användes för järnvägsbestyren vid Hängshyttan att, mot skälig gästgörelse från Konung Postverket, jemväl omhän derhafva en derstädes anordnad poststation.

Af detta kontrakt, som är afsett att gälla från och med 1892 års början samt upphör sedan sex månader förflyttit efter det att dess innehåll blifvit i någondera sidan uppsagt, äro två exemplar upprätkade och utveclade.

Som vi ser av texten avsågs särskilt specificerad postbefordran med tillgängliga tåg mot en ersättning av 250 kr för helt år. Summan inbegrep kostnaden för att anskaffa postföringsfack. Det var ett för postverket fördelaktigt avtalsförslag och postinspektören framhöll "att, om ersättningen för sagde järnvägspostförmög skulle utgå efter bestämmelserna i berörda nådiga kungörelse, densamma komme att för helt år belöpa sig till sammanlagt 316 kr 38 öre".

Poststyrelsen fick brevet den 23 december. Det var kort varsel, eftersom den järnvägen skulle tas i bruk efter bara en vecka. Poststyrelsen beslöt att bifalla postinspektörens hemställan, vilket i viss mån förväntar åtminstone mig, då jag i andra liknande situationer funnit att poststyrelsen velat avvakta med beslut. Kanske berodde den snabba handläggningen delvis på att postinspektionen hade sitt säte i Stockholm, något som underlättade möjligheten att diskutera erforderliga detaljer muntligen. Normalt behövdes betydligt större framförhållning.

Det snabba beslut, som poststyrelsen fattade vid föredragningen den 24 december 1891, på själva julafton, innehöll inte bara godkännande av förslagskontraktet utan också bifall till flera andra organisationsfrågor som hängde samman med övergång till järnvägspostföring. Det omfattade sålunda också beslut att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas på nyåret i Långshyttan, att skötas av järnvägsstationens föreståndare mot ett årsarvode på 180 kr.

Poststyrelsen biföll också postinspektörens förslag att lantpoststationen i Stjärnsund skulle bibehållas, eftersom någon fullständig järnvägsstation inte skulle inrättas där. Postinspektören skrev att poststationen låg "på något avstånd" från järnvägsstationen. Ett separatavtal träffades med poststationsföreståndaren om transport mellan tågen och poststationen.

Genom att postföringen till Stjärnsund sålunda skulle ändras, beslöt poststyrelsen på postinspektörens hemställan att landsvägspostföringen mellan Torsåker och Stjärnsund skulle dras in. Därför uppdrogs åt postinspektören att säga upp avtalet med postvaktbetjänten Olof Hansson Lindgren om postföring med häst och vagn sex gånger i veckan på denna sträcka.

Inte så långt från Långshyttan låg poststationen i Born (posthistorisk skrift 24). I sin anmälan till poststyrelsen den 22 december 1891 ansåg postinspektören att denna tämligen obetydliga poststation skulle få bibehållas men att dess årsarvode skulle sänkas, då den blivande poststationen i Långshyttan väntades komma att minska dess trafikunderlag.

Poststyrelsens beslut kunde genomföras med 1892 års ingång och postinspektören bekräftade detta i ett brev den 2 januari 1892 genom att bl a översända bevis om uppsägningen av postföraren mellan Torsåker och Stjärnsund samt det av brukspatron Nisser undertecknade exemplaret av kontraktet med Klosters Aktiebolag om postföring på järnvägen.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 1 januari 1892 kommer postbefordran i läst fack och breffåda att äga rum dels en gång i veckan, i hvardera riktningen, med tågen nr 604 och 603 å jernvägslinien Luleå—Boden—Gällivare, dels ock dagligen å jernvägslinien Byvalla—Stjärnsund—Långshyttan.

Poststationer:

Poststationen Långshyttan (ny), tillhörande andra klassen, skall lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet och direkt utväxla post med postkupé-expeditionerna nr XXIV och LXVI.

Poststationerna Murjek och Nattavara (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postkontoret i Boden och derjemte direkt utväxla post med postkontoret i Luleå.

I poststyrelsens cirkulär kungjordes förändringen dels genom på föregående sida återgivna cirkulärutdrag och dels med den posttidtabell som återges nedan. Med början på sid 10 lämnas korta uppgifter om postanstalterna vid järnvägen och i dess närhet vid en tänkt färd från Byvalla till Långshyttan.

Byvalla—Stjärnsund—Långshyttan.

(C. D.)

(Från den 1 januari 1892.)

Fk. Brl. Dagligen.	Fk. Brl. Sökned.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
11,30	4,30	Byvalla	10,30	3,0
12,30	5,30	Stjärnsund	9,30	2,0
				Sökned. Fk. Brl.
2,0	6,0	Stjärnsund	8,45	
2,45	6,45	Långshyttan	8,0	
			Dagligen. Fk. Brl.	

Att det emellan **Kongl. Generalpoststyrelsen** och undertecknad den 21 september 1889 afslutade kontrakt om postföring från Torsåkers poststation till Stjärnsunds poststation och från Stjärnsund samma vägtill Torsåker, sex gånger i hvar vecka, med fram- och återfärd samma dag.

denna dag blifvit af bemälda Kongl. Styrelse uppsagdt till upphörande med utgången af innevarande år, erkännes härmed Torsåker den 26 december 1891.

O. F. Lindgren

På en gång närvarande vittnen:

B. M. Ahlin

Eric Strandberg

Detta är en reproduktion av beviset om att postföraren mellan Torsåker och Stjärnsund blivit uppsagd.

1875-09-06--

Byvalla

I Byvalla blev stationsmästaren A E Almqvist ansvarig för posten när norra stambanan öppnades för allmän trafik på delsträckan mellan Krylbo och Storvik den 6 september 1875. Almqvist följdes 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 avsågs järnvägen till Långshyttan. Smalspåret hade då varit i användning under fem år för posttrafik, som vi ser av det föregående.

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. Trafiken på smalspåret hade upphört redan året dessförinnan.

1919-09-01--1956-05-31

Dalaåsbo

Trafiknätet kompletterades så småningom genom tillkomsten av poststationen i Dalaåsbo. Den fanns från den 1 september 1919 till och med maj 1965.

1883-01-01--1973-12-31

Stjärnsund

P O Andrell antogs till föreståndare för den lantpoststation som öppnades i Stjärnsund med 1883 års ingång. Som framgår av inledningsavsnittet, fick han vara kvar som föreståndare vid påbörjandet av postbefordran vid 1892 års ingång. Orsaken var dels att det inte fanns någon fullständig järnvägsstation och dels att trafiken vid hållplatsen sköttes av järnvägens trafikchef, som inte kunde *"påläggas bestyret med poststations å platsen skötande"*.

Det blev emellertid ändring snart nog och Andrell sades upp för tillämpning från den 1 april 1893, då trafikchefen Bror August Hjort blev anställd som föreståndare för järnvägspoststationen med samtidig indragning av lantpoststationen. Denne efterträddes i juni 1901 av Axel Breaton Heron, som tidigare tjänstgjort i Långshyttan. År 1906 tog Tor Axel Einar Schröder över uppgiften.

Som en följd av att tågtrafiken upphörde blev det skilsmässa mellan post och järnväg. Inga-Lisa Petersson blev den sista ordinarie poststationsföreståndaren. I anslutning till hennes avgång i maj 1971 var det planerat att dra in poststationen, men motstånd från samhällsinnevanorna försenade projektet. Som vikarie tjänstgjorde Marianne Andersson och först med 1973 års utgång genomfördes beslutet om poststationens indragning. Ersättningen blev lantbrevbäring från Långshyttan.

1892-01-01--

Långshyttan

Med 1892 års ingång öppnades den förenade post- och järnvägsstationen i Långshyttan och järnvägsbefälet ansvarade för postservicen. Som ordinarie föreståndare anställdes från den 1 juli 1893 Axel Breaton Heron. Han följdes i juni 1906 av Tore Axel Einar Schröder, men år 1905 tog den förstnämnde åter över befattningen. När han avgick vid halvårsskiftet 1911, blev stationsinspektör Oskar Gustaf Fredrik Lantz föreståndare.

Klosterns AB sade upp avtalet med posten om samarbete till upphörande den 30 juni 1917 men återtog detta innan förändringen hann genomföras. Det blev ändå skilsmässa mellan post och järnväg efter en tid och den ersättande lantpoststationen byttes ut mot en postexpedition den 1 februari 1946.

Med posttiteln stationsmästare blev Per Harald Norberg chef för postexpeditionen vid denna tidpunkt. Hans efterträdare fick uppleva den generella omorganisation 1977 som bl a gav termen lokalpostkontor åt postexpeditionen, förändrad till blott postkontor med 1986 års ingång. Och som sådant finns det ännu men om den framtida servicens utformning för ca 1500 berörda hushåll vågar man inte sia i denna tid av ständiga förändringar.

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

Born

I hållplatsen med namnet Born på Gävle-Dala järnväg öppnades en poststation den 1 mars 1867, föga dokumenterad. Poststationen i Born förefaller inte ha varit formellt förenad med järnvägsstationen förrän under dess två sista år. Dess förste föreståndare var inspektör August Stolpe, följd 1872 av faktor Gustaf Ambrosius Forsberger. Denne fick enligt kontrakt den 21 maj 1874 400 kr i årsarvode. Han avled den 19 januari 1891, varefter befattningen uppehölls av en vikarie, nämligen stationsskrivaren W A Dahl. Postinspektör Wilhelm Ljungh ansåg vid redovisningen av sitt förslag om postanordningar utmed järnvägen Byvalla-Långshyttan, att poststationen i Born tills vidare borde bibehållas men med ett till 120 kr nedsatt årsarvode. En snar indragning var väntad och såsom obehövlig drogs poststationen in med utgången av år 1892.

Skrifter med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

20. Något om posten vid järnvägen Stockholm-Uppsala
21. Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg
22. Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg
23. Något om posten utmed Dala-Ockelbo-Norrundets järnväg
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg
25. Något om posten vid statsbanan Karlberg-Värtan
26. Något om posten vid Uppsala-Gävle järnväg
27. Något om posten vid Norrländska tvärbanan Sundsvall-Storlien
28. Något om posten vid Norra stambanan
29. Något om posten vid Byvalla-Långshyttans järnväg
30. Något om posten vid statsbanan Mellansel-Örnsköldsvik
34. Posten vid Nora-Kariskoga och Vikern-Möckelns järnvägar
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad
43. Något om posten vid Inlandsbanan
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund
50. Posten vid Krösnabanan (Älmeboda-Karlskrona)
52. Om posten vid Blekinge kustbana
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjärsjölagård
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala-Krylbo
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp
114. Posten vid järnvägen Limmared-Holsljunga
118. Om posten vid Västra Centralbanan
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Älmhult
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinneulle järnväg
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult-Sölvesborg
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro