

	antal sidor	pris kr
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar	28	25
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved	20	25
36. Posten vid järnvägen Hassleholm-Kristianstad	18	20
37. Posten vid järnvägen Hassleholm-Veinge	22	25
38. Posten vid järnvägen Esby-Kristianstad	22	25
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp	24	20
40. Posten vid järnvägen Lund-Haridsa	18	20
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof	24	25
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad	17	20
43. Något om posten vid Inlandsbanan	32	40
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund	24	25
50. Posten vid Krosnabanan (Almeboda-Karlskrona)	24	25
52. Om posten vid Blekinge kustbana	32	30
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjättsblågård	14	20
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan	18	20
88. Posthistoria från Mikkilina socknen och järnvägen Sala-Krylbo	24	30
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra	24	25
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp	15	20
114. Posten vid järnvägen Limmared-Hölsjunga	24	25
118. Om posten vid Västra Centralbanan	38	40
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga	18	20
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)	34	40
135. Poststationer vid järnvägen Brännings-Väderstad	20	20
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik	12	15
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripensberg	10	15
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad	16	20
154. Posten vid järnvägen Bärninge-Östratorp	18	20
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn	18	20
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn	30	30
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Almhult	22	25
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinneulle järnväg	12	15
165. Posten vid järnvägen Håstveda-Karpalund	16	20
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult-Sölvesborg	22	30
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro	20	20
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn	14	20
187. Om posten vid Norbergs järnväg	20	25
188. Posten vid järnvägen Esköv-Ystad	20	25
190. Något om posten vid Nordmark-Klarthovens järnväg	18	25
191. Om posten vid Karlsstad - Munkfors järnväg	20	25
192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen	22	25
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svarta	18	20
206. Om posten vid Meiersta Östergötlands järnväg	28	30
216. Om posten vid Gotlands Järnvägar, 1878 års linjedel	22	25
217. Om posten vid Gotlands Järnvägar, Forts av 1878 års linjedel	24	25
219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Larbro	26	25
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika	26	25
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg	30	30
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg	36	40
233. Något om posten vid järnvägarna Sille-Klintehamn-Habingbo	33	30
236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås	29	30
249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg	38	40
254. Om posten vid Leilängenbanan	39	40
280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö	18	20
281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg	16	20
282. Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping	32	40
283. Något om posten vid Östra stambanan	46	50
284. Något om posten vid järnvägen Järna - Aby	29	30
285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby	30	30
286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg	24	30
287. Något om posten vid järnvägen Köping - Utersberg - Riddarhyttan	17	20
288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)	29	30
289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Ålvadaberg-Västervik	26	30
290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gåve järnväg	28	30

Skrifterna sånds portofritt vid försöksbetalning i omlämplade kurserande firmåtken. I motsatt fall debiteras frakt och postförsöksavgift på den faktura som bifogas leveransen.

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

Något om posten vid

Sala-Gysinge- Gävle järnväg

Innehåll

	sid	sid
Förord	1	25
Förenade poststationer	2	25
Inledning	5	25
Hagaström	17	26
Sveden	18	26
Södra Valbo	18	26
Mackmyra	19	27
Rörberg	19	27
Främlingshem	20	
Hedesunda	20	
Smedsäng	21	
Gysinge	22	
	22	28

Förord

Sala-Gysinge-Gävle järnväg fick koncession i december 1897 och den totalt 99 km långa järnvägen öppnades för allmän trafik i tre etapper, varav två med bara sex dagars intervall. Den 46 km långa delsträckan Gysinge-Hagastrom öppnades sålunda den 22 december och den 45 km långa Sala-Kersinbo den 28 december 1900. Den återstående biten på 8 km, d v s sträckan mellan Kersinbo och Gysinge över Dalälven, öppnades den 15 maj 1901. På sträckan mellan Hagastrom och centralstationen i Gävle använde man efter lokbyte spåret på Gävle-Dala järnväg.

I detta häfte försöker jag ge 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. Detta gäller särskilt de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag i några fall har funnit lämplig att beröra sammanfattningsvis. I avsnittet om Gysinge har jag också sett mig få anledning att kort beröra postens invecklade terminologi i vad gäller postanstälternas benämning under olika perioder och i olika sammanhang.

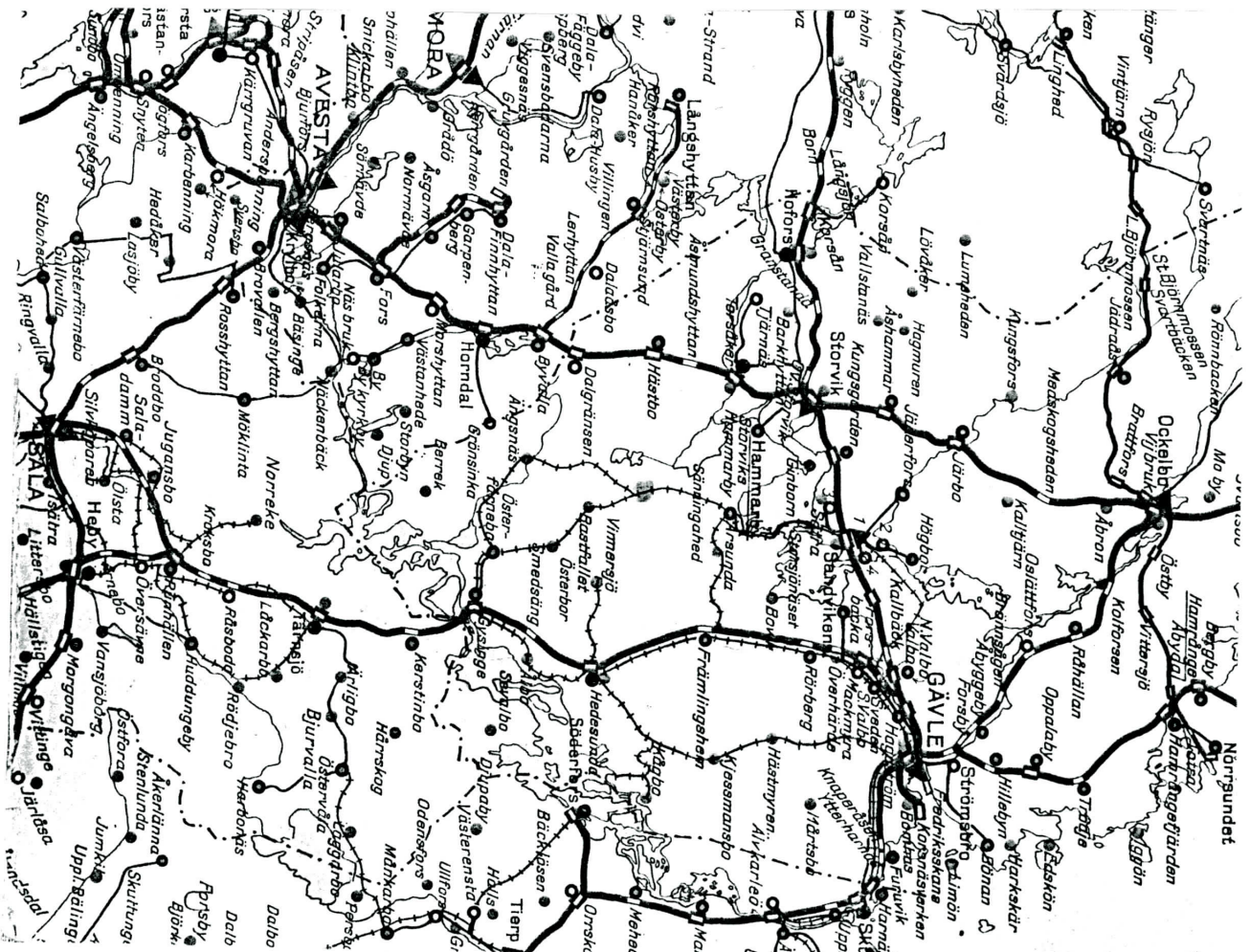
I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. I några fall har jag redovisat hur länge de berörda postanstälterna existerat och i de fall de ännu finns även nämna något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

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. 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 utom i de citat där jag försökt behålla tidstärken. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Gävle till Sala.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren



Inledning

I ett brev från Sala den 1 maj 1899 skrev V Lundberg för Sala-Gysinge-Gävle järnvägsaktiebolag till postinspektionen i mellersta distriktet, att bolagets järnväg var "avsedd att öppnas i september månad nästinstundande år". Som vanligt under järnvägsbyggnads-skedet hade man en optimistisk inställning till möjligheterna att fullfölja projekt på kortast möjliga tid. I detta fall skulle det visa sig att tidsförskjutningen begränsades till tre månader. Med undantag av förbindelsen över Dalälven kunde järnvägen nämligen öppnas för allmän trafik i december 1900.

Brevet berättade för postinspektionen "att bolaget hos Kockums Mekaniska Verkstads Aktiebolag i Malmö nu beställt för järnvägen behövliga järnvägs-vagnar, däribland två III klass fyrhjulinga personvagnar med postrum utan inredning, att levereras senast den 1 nyssnämnde september".

Bolaget ville nu teckna avtal med postverket om att begagna den blivande trafikleden och hemställda att "uppgift lämnas bolaget om storleken av det utrymme i järnvägsvagnarna, som för postverket anses behövligt" samt att "från postverkets sida nödiga åtgärder vidtagas för inredning av de till postrum avsedda avdelningar i vagnarna".

Inte förrän den 2 februari 1900 anmälde postinspektionen ärendet i ett brev till poststyrelsen. Postinspektör Wilhelm Ljungh uppger sig då ha begärt kostnadsförslag från Kockums över inredning av postkupéer om 8,9 kvadrat-meters golvyta i två av järnvägens tredje-klass personvagnar. Det erhållna kostnadsförslaget visade att Kockums "för vardera postkupéinredningen fördrat ersättning med 2030 kronor, vilket belopp med 490 kronor översliger den ersättning, verkstaden uti den 19 maj avgivet kostnadsförslag belingat sig för utförande inom Bergslagens järnvägar tillhörig bogievagn av postkupé-inredning som nära överensstämmer med den, varom nu är fråga, med den skilnad dock, att i anledning av den långa vägsträckan Sala-Gysinge-Gävle, varå här ifrågavarande postkupéer skola framgå, och då uti resp vagnar icke inrättas särskilda klosettum, vistelorna uti de nu ifrågaställda postkupéerna förses med klosett, varigenom inredningskostnaden höjes med cirka 70 kronor pr kupé".

I fortsättningen motiverade Ljungh på motsvarande sätt en annan kostnads-ökning på samma belopp för vardera postkuppen och tillade därefter, att den "avsevärda pristofthöjningen i övrigt" uteslutande berodde på betydligt stegrade kostnader för materiel och arbete vid samtliga vagnsverkstäder i landet. Han avslutade sitt brev med hemställan om bemyndigande att få träffa erforderliga avtal. Sedan handläggaren i poststyrelsen konstaterat att tillverkningen av erforderlig inredning för postkupéerna ej ansågs kunna ske på annat ställe, besödt poststyrelsen den 13 februari 1900 i enlighet med postinspektionens hemställan.

I god tid var man sålunda ute med anskaffande av utrymmen för postbefordran. I förhållandevis god tid planerades också för den omorganisation av postnätet som behövades av att järnvägen skulle utnyttjas för transporter. I ett brev till poststyrelsen den 18 oktober 1900 redovisade postinspektionen sådana planer sammanfattningsvis efter att förslagen hade varit på remiss till berörda postmästare och poststationsföreståndare.

I brevet upp gav sig postinspektionen ha fått kännedom om att järnvägen skulle komma *"att under den närmaste framtiden delvis upplätas för allmän trafik, varefter, såvitt nu avsett är, tillsvidare skall framföras ett bantåg i vardera riktningen dels mellan Sala och Kjerstinbo, dels och mellan Hagastrom och Gysinge"*. Det var då också känt, att fullständiga trafikstationer skulle öppnas vid Sala damm, Jugansbo, Runhällen, Råsbo, Tärnsjö, Kjerstinbo, Gysinge, Smedsång, Hedesunda, Främlinghem, Rörberg, Mackmyra, Sweden och Hagastrom.

I sin redovisning hemställde postinspektionen att postföring skulle ske en gång om dagen i vardera riktningen mellan Hagastrom och Gysinge i postiljonskupé med benämningen 274 och en gång om dagen i vardera riktningen mellan Sala och Kjerstinbo i postiljonskupé, benämnd 275. Dessa nummer användes då för de postiljonskupéer, som användes på linjedenen Krylbo-Västankfors, vilka var föreslagna till utbyte mot genomgående postkupé-expeditioner nr 113 upp och 113 ned från den 12 december 1900 mellan Krylbo och Frövå (postinstonsk skrift 285).

På något längre sikt (*"så snart trafiken börjar jämväl å bandelen Gysinge-Kjerstinbo"*) menade postinspektionen att en postkupéexpedition, benämnd Pkxp 114, skulle användas för hela sträckan mellan Gävle och Sala. Två järnvagnsdelar med vardera om 8,9 kvadratmeters golvyta var reserverade för denna postkupéexpedition, en i vardera riktningen.

En mycket stor del av det sju sidor långa brevet från postinspektionen omfattade förslag till ändring av postnätet i järnvägens omgivning. Till indragning föreslogs sålunda lantpoststationerna i **Landberga**, **Hedesunda** och **Tärnsjö** med uppsägning av kontrakten för deras föreståndare, änkefru Hedvig Johanna Arenander i Landberga och kronolänsman Wilhelm Åström i Hedesunda. För poststationsföreståndare Viktor Fridolf Jacobson i Tärnsjö behövdes däremot inte någon formell uppsägning, eftersom dennes kontrakt skulle *"enligt dess ordalydelse, utan föregående uppsägning skall upphöra å den dag, som av Kungl. Styrelsen varder bestämd"*.

Nya poststationer föreslogs bli öppnade i järnvägsstationerna Sala damm, Jugansbo, Runhällen, Råsbo, Tärnsjö, Kjerstinbo, Smedsång, Hedesunda, Främlinghem, Mackmyra, Sweden och Hagastrom, medan postinspektionen ansåg att det borde tills vidare anses med inrättande av en poststation i Rörberg. Från järnvägsbolagets vd förelåg ett brev enligt vilket järnvägsstationernas föreståndare *"illförbindas att även sköta å resp platser inrättade poststationer"*.

Postdistributionen i närområdena skulle enligt förslaget påverkas bland annat på så sätt att gångpostföringen med tre turer i veckan mellan Heby och Landberga skulle dras in med uppsägning av ett fyra år gammalt kontrakt med arbetaren Per Johan Enberg i Enåkers by om denna uppgift,

att lantbrevbärningen med två turer i veckan mellan Sala och Aby skulle dras in med uppsägning av kontraktet med polismannen Marin Månsson Ledin i Aby,

att postföringen med fyra turer i veckan mellan Gysinge och Hedesunda skulle dras in med uppsägning av kontraktet med torparen Anders Blomberg i Skallbo,

att postföringen mellan Heby och Tärnsjö med tre turer i veckan och mellan Tärnsjö och Gysinge med två turer i veckan skulle dras in, till följd varav kontakten med åkaren E Berg i Heby och bonden J O Jonsson i Söder Asbo skulle upphöra att gälla,

att postföringen mellan Heby och Huddungeby skulle ersättas med postföring mellan Tärnsjö och Huddungeby, då den förstnämnda sträckan gick genom obebyggd skogstrakt,

att postföringen mellan Storvik och Gysinge skulle dras in med upphörande av kontraktet om sådan med hemmansägaren Lars Larsson i Storvik, varvid i stället skulle anordnas postföring tre gånger i veckan mellan Storvik och Arsunda samt mellan Gysinge och Österfärnebo,

att postföringen med två turer i veckan på linjerna Akerby-Östervåla och Tierp-Östervåla skulle dras in med upphörande av kontraktet med hemmansägare Per Persson i Ginka resp torparen J E Lindblom i Persbo mot att i stället anordnades postföring med fyra turer i veckan mellan Tärnsjö och Harbonäs samt dels lantbrevbärning med fyra veckoturer mellan Östervåla och Kannikebo skolhus och dels lantbrevbärning med fyra turer i veckan från Harbonäs över Eklunda skjutstation och Svina till Harbo södra skolhus och slutligen åkande lantbrevbärning med tre turer i veckan från Akerby över Jumkil, Dalkarlsbo och Björnarbo till Fallet.

Det förde sig sålunda om en mycket omfattande omreglering, för vilken poststyrelsen gav postinspektionen klartecken vid föredragning den 26 oktober 1900. Beslutet innefattade uppdrag åt postinspektionen att upprätta förslagskontrakt med entreprenörer för de föreslagna nya linjerna.

Förslaget till den stora omregleringen i området väster om Tierp hade varit föremål för särskild remissbehandling under augusti och september genom att befolkningen i området anade försämrade postservice. För deras räkning skrev en A. Eriksson till poststyrelsen den 23 augusti 1900 och framhöll att genom indragning av postlinjen Östervåla-Tierp *"blir östra delen av Östervåla i saknad av lämplig postbefordran, ävenså en stor del av Tierps västra del; som postlinjen nu går ha vi en stor lättnad då vi få använda genom väskor på Tierp och på så sätt få bort och hem all post två gånger genom väskor..."*

På postinspektionens förslag hade denna framställning om att postlinjen Östervåla-Tierp skulle bibehållas oförändrad inte "förantlett till avseende", eftersom den ersättande lantbrevbärningen Östervåla-Kannikebo ansågs fullt tillgodosse berörda postkunder. Jag tror att framställningen från A. Eriksson kan betraktas som ett exempel på den obefogade oro som man ofta känner i bygderna när omorganisationer planerades, om vilkas räckvidd och följder man i grunden inte var tillräckligt insatt. På nästa sida återges remiss-utlåtandet från poststationsföreståndaren i Tierp, vilket tyder på att postinspektionens bedömning om bibehållande av god service i allmänhet inte var felaktig.

Efter undersökning av påtalade önskemål föreslog nu postinspektören att i stället för lantbrevbärning till Fallet skulle anordnas åkande lantbrevbärning med tre turer i veckan fram och åter på en 19 km långlinje från Akerby till Vibro skola över Broholm, Dalkarlsbo och Akerläna. Ett förslagskontrakt med hemmansägaren Mathias Eric Larsson i Akerläna, Bällinge, bifogades postinspektörens brev för poststyrelsens prövning. Ärendet kompletterades i ett brev den 17 december med ett kontrakt avseende kärpostföring tre gånger i veckan på linjen Gysinge-Osterfärnebo. Detta uppräddades med poststationsföreståndaren i Osterfärnebo Gustaf Oskar Anjou, som anlätade en "underentreprenör". En intressant detalj i detta sammanhang är det faktum att poststationen i Osterfärnebo kom att hamma i en högre klass genom sidoposten till Gysinge. Man torde kunna säga att Anjou "fick både i påse och säck", eftersom ingen annan hade avgett anbud på postföringen.

Nu rusade tiden iväg och man väntade på besked från järnvägsbolaget om när trafiken skulle börja. Det hände ofta under järnvägsbyggnadsskedet att sådana besked kom i sista stund och i detta fall fick man det telegrafiskt bara dagen innan det hände. Jag har därför valt att i faksimil på detta uppslag återge postinspektionens anmälan till poststyrelsen.

M-12317

Postinspektören

Konstl. G. G. G. G. G.
Från den 29 DEC 1900

Mellersta Distriktet

S. N. 5096.

J. W. H.
Generalpostdirektören.

Enligt från rekommendation trafikköpet nu på eftermiddagen ett ingångens telegrafiska undermåttets öppnas den delar Skagastens - Gysinge af Galar - Gysinge - Gylle - Gysinge i morgon för allmän trafik och kommer i anledning deraf beordring att från och med morgondagen frångå emellan Gysinge och Gylle efter här tillagda tillställ. 3 anteckningar Skagastens - Galar förernas kommer att öppnas i slutet af nästa vecka.

Skillett tillgånget rekommendation anmäls med till-
 rekommendation berörande att på postinspektionens rekommendation
 öppnas ett slags för linjerna i beredning af de an-
 ordningar i afseende på postföringen m.m., sådana, som till-
 ständigt styrelsens beslut den 26 december skedde, S. N. 12317, på
 kallas i anledning af trafiköras beaktande uppräddas för all-
 män trafik.

Under antagandet att Skillett styrelsens finna skillett
 befallna minn trafikens gärdag gjordes framställningar till
 om uppköpet med poststationens i Skagastens öppnande och
 dels om framförande på hela sträckan Gysinge - Skagastens
 - Gylle af postinspektionens Skillett, har den nu öppnande
 de tillställning befallna uppräddas i anledning med beaktande
 framställningar.

När afseende dera att rekommendation om dagen för
 pågår beaktande öppnande för trafik och tillfälle på ant den
 i lag vid trafikens samt, enligt lokal trafikskedens utför
 dit, i lag vid trafikens samt, enligt lokal trafikskedens utför
 karmen rekommendation, som beaktande i morgon tilläggs
 inom postinspektionens med lag S. N. 2 från Gysinge till Gylle
 skulle komma medföras, och vid det förhållandet att post-
 kontoret i Gysinge är i tillfälle att i afseende med lands-
 vägsposten till Skillett afseende att för rekommendationens för
 postkontoret afseende post, kommer postinspektionens Skillett
 rekommendation under morgondagen att beaktande i Gylle. Skillett
 från den 31 december 1900.

M. G.

Den passus som återges i andra stycket på sid 11, avser konsekvenser på grund af att poststationen i Hagastrom icke kunde öppnas samtidigt med tågstarten. Mer därom nämns i närmast följande avsnitt med rubriken Hagastrom. På sid 10 har det sedvanliga "remisspåskriftsutrymme" mellan adressmeningen och brevbjörjan utelämnats. I detta fall innehöll det bara en anteckning om att ärendet fördragits i poststyrelsen den 22 december och föranlett dels bekräftande brev till postinspektionen och postmästarna i Gävle, Gysinge, Sala, Uppsala och Storvik och dels utfärdande av kungörelser till cirkulär och tidningar. Dessutom innehåller utrymmet en anteckning om att skrivelsern bilagts huvudärendet med diarienummer 5654/976/1901.

I poststyrelsens cirkulärsamling fick kungörelsen den utformning som framgår av kopian härunder.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1900. CIRKULÄR. N^o LXIV.

(XXXIX. Tilldelas jemväl poststationerna.)

81.

Kungörelse,

angående dels öppnande af åskärliga nya poststationer, dels indragning af nuvarande poststationen *Hedesunda*.

Innevarande dag, då bansträckan Hagastrom—Gysinge af Sala—Gysinge—Gelle jernväg upplöses för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda bansträcka belägna trafikstationerna *Sveden*, *Mackmyra*, *Fvämlingshem*, *Hedesunda* och *Smedsäng* inom Gelleborgs län.

Samtidigt indrages deremot den nuvarande, inom nämnda län belägna poststationen *Hedesunda*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 22 december 1900.

F. H. SCHLYTTERN.

Albert Boström.

Utgifret den 24 december 1900

Den tidtabell som återgavs i cirkulärband i anslutning till kungörelsen på föregående sida, fick denna utformning.

Gelle—Gysinge.

(Från den 22 december 1900.)

Plk. 274	Tåg 3.	Km.	Plk. 274	Tåg 2.
4 ²⁵	—		8 ⁴⁵	
5 ¹³	Gelle 310, 311, 327 ...		8 ⁵	
5 ²⁴	Sveden		7 ⁵⁴	
6 ⁶	Mackmyra		7 ⁸	
6 ¹⁵	Fvämlingshem		6 ³⁵	
7 ²	Hedesunda		6 ⁷	
7 ¹³	Smedsäng		5 ⁵⁵	
	Gysinge			

Kjerstinbo - Sala
från den 28 december 1900

Plk. 274	Tåg 1	Km.	Plk. 274	Tåg 4
6 ⁰	—		6 ²	
6 ¹⁰	Kjerstinbo		5 ²⁷	
6 ⁵⁵	10 Långsjö		5 ²¹	
7 ⁰¹	14 Raabö		5 ¹	
7 ⁰²	26 Amnhållan		4 ⁵⁵	
7 ⁰⁸	33 Jugaraber		4 ⁵⁰	
7 ¹⁸	38 Sala damm		4 ⁴⁰	
8 ¹⁵	45 Sala 302, 335		4 ³⁵	
			4 ³⁰	
			4 ²⁵	
3 ⁰	Sternik		1 ²⁵	
6 ²⁰	Stachholm		9 ⁵⁵	
10 ⁶	Sutkunga		9 ⁵⁰	

14

Kungörelsen i cirkulär, daterad den 28 december, gavs ut den 29 december och postanstalterna runtom i landet kunde sålunda inte få vetskap om förändringen förrän några dagar efter att den hade genomförts. Detta var inte någon ovanlig företeelse under den expansiva tiden i samband med flitigt järnvägsbyggnade. På sina håll försökte man undvika tidspress genom att hemställa hos poststyrelsen om att så pass stora förändringar skulle uppskjutas till första dagen i månaden efter den då järnvägar togs i bruk. Man kan under senare skeden finna exempel på att sådana önskemål fått gehör. Nedan återges cirkulärkungörelsen om sträckan Sala—Kjerstinbo.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1900. CIRKULÄR. NR LXVI.

(XI. Tilldelas jemväl poststationerna.)

84.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels ändring af poststationer.

Innevarande dag, då bansträckan Sala—Kjerstinbo af Sala—Gysinge—Gelle jernväg upplätes för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda bansträcka belägna trafikstationerna *Sala damm*, *Jungansbo*, *Runhällen*, *Rååbo*, *Tärnsjö* och *Kjerstinbo* inom Vestmanlands län.

Samtidigt indragas deremot de nuvarande, inom nämnda län belägna poststationerna *Landsberga* och *Tärnsjö*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 28 december 1900.

F. H. SCHLYTTERN.

Albert Bostörm.

Utgifvet den 29 december 1900

Plk. 275	Plk. 275	Plk. 275
Fig. 1.	Km.	Fig. 4.
60	—	61
630	Kjerstinbo	547
650	Tärnsjö	521
655	Rååbo	521
721	Runhällen	51
721	96	435
742	Jungansbo	420
758	88	40
814	45	40
814	Sala 302, 385	40
30	Storvik	121
640	Stockholm	945
100	Tillberga	290

Från och med den 28 innevarande december, då bansträckan Sala—Kjerstinbo af Sala—Gysinge—Gelle jernväg upplätes för allmän trafik, hafva följande förändringar inträffat i såvitt å postledningningen:

Jernvägspostbefordran:

Postbefordran underhålles i postlionskupé med benämning nr 275 med ett tåg om dagen, i hvardera riktningen, å bansträckan Sala—Kjerstinbo (326, II).

Postföring:

NY:

Postföring ombesörjes med häst och åkdon dels tre gånger i veckan, fram och åter, å linjen *Tärnsjö—Lindångby* (549), dels fyra gånger i veckan, fram och åter, å linjen *Tärnsjö—Östervila—Horsbohus* (549, II).

Indragning:

Postföringen med gärende bjud å linjen *Höly—Landsberga* (548) äfvensom med häst och åkdon å linjerna *Höly—Tärnsjö—Gysinge* (549), *Akerby—Östervila* (533) samt *Torp—Östervila* (534) indrages.

Landtreföring:

Postutveckling genom landtreförare ombesörjes fyra gånger i veckan, fram och åter, å linjerna *Horsbohus—Hörbo* (338) och *Östervila—Krambo* (339, II), lydande under postkontoret i Sala, samt mestelst användande af häst och åkdon tre gånger i veckan, fram och åter, å linjen *Akerby—Våbro* (326, II), lydande under postkontoret i Upsala.

Landtreföringen å linjen *Sala—Åby* (338) indrages.


Utgifvet den 29 december 1900.

Det skulle dröja till våren innan förbindelsen över Dalälven blev färdig. Postinspektionen skrev den 14 maj 1900 till poststyrelsen, att det hade ingått telegrafisk underrättelse samma dag om att järnvägen skulle öppnas i sin helhet följande dag. Under mellantiden hade man kommit underfund med att det räckte med en postiljonskupé för postföringen på hela linjen. Därför begärdes ändring av det redan fattade beslutet att inrätta postkuppeexpedition nr 114. I stället skulle från och med den 15 maj postiljonskupan 274 (Gävle-Gysinge) utsträckas att vara i verksamhet också på sträckan Gysinge-Sala. Därmed började en epok som med efter hand erfordriga förändringar i takt med teknisk utveckling kom att fortsätta under mer än sex decennier. I etapp per upphörde trafiken på väsentliga sträckor under loppet av 1964, medan godstrafiken på de korta delsträckorna mellan Mackmyra och Södra Valbo samt mellan Södra Valbo och Hagaström fortsatte utan samarbete med posten till 1977 resp 1990.

Hagström

I ett brev till poststyrelsen den 20 december 1900 anmälde postinspektionen, att trafikstationen Hagaström inte skulle öppnas samtidigt som bandelen Gysinge-Hagström uppläts för allmän trafik. Därför hemställde postinspektionen "att med poststationens i Hagaström öppnande skall anstå, intill dess å platsen anordnad trafikstation träder i verksamhet". Detta kunde genomföras från den 1 juli 1901, sedan postmästaren i Gävle hade sänt nedan återgivna brev till poststyrelsen.

*Under öfvervakning af Bengt Stenbooms skrift;
och af den 20 december 1900 af Poststyrelsen (1907)
för mig samman vid sammanträdet anmälde att trafik-
stationen vid Hagaström numera är så tilltydlig
att härvid ej måste för öppnandet af post-
stationen öfverlämnas förut och med öfver-
vakning af jag till minnelse
Sackkontoret i Gävle den 20 juni 1901
Stenbooms skrift*



Till föreståndare antogs Per Derus Englund med 180 kr i årsarvode för den del av hans arbetsinsats som avsåg postgöromål. Han fick uppleva en god trafikutveckling med efter hand stigande ersättning, t ex efter 1914 års allmänna reglering till 420 kr i årsarvode, 240 kr i biträdesarvode och 300 kr i extra biträdesersättning. Trafiken blev så kraftig att post och järnväg måste skiljas åt, något som genomfördes den 1 oktober 1918.

Det blev sålunda en lantpoststation som ersatte servicen i järnvägsstationen. Bland dess föreståndare fanns från den 1 juli 1950 Anna Hedvig Maria Ostman. Som ersättning för att hon höll postverket med lokal fick hon 133 kr i månaden och för transporterna de 200 meterna mellan tågen och poststationen fick hon avtalad ersättning enligt schablon efter överenskomme med Postmannaförbundet.

I postverkets strävan att minska antalet adressenheter fick posten i Hagaström namnet **Gävle 14** från den 1 november 1972. Uttunning av det fasta postnätet och rationaliseringar enligt ett projekt med benämningen "Nät 92" har medfört att posten numera är på entreprenad i Konsum vid Duro-vägen.



1900-12-22--1924-11-15

Sverige

Nästa stationshåll på vår tänkta färd var Sverige, där en poststation inrättades i stationshuset vid tågstarten den 22 december 1900. Per Torkel Janke blev ansvarig för både post och järnväg, till en början med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan. Ett förslag om ändring av poststationens namn (diarienummer 1 b 1921:536) vann inte gehör. Poststationen betanns emellertid inte nödvändigt och kunde dras in den 15 november 1924 (diarienummer 1 b 1924:1038). Detta skedde i anslutning till planeringen för en annan poststation i Valbo socken.

Södra Valbo

1926-01-01--
Namn Valbo 1 1972-10-02--

Med nästa stationshåll, Södra Valbo, kommer vi in på en av för stämpelsamlande personer mera komplicerade namnfrågor. Den är så het, att jag från min utgångspunkt i Växjö inte kan tränga tillräckligt djup in i den. Namnet Valbo gavs den 16 september 1875 åt den förenade post- och järnvägsstation som med namnet **Lund å GDJ** eller **Lunds station** hade öppnats den 15 maj 1866 vid Gävle-Dala järnväg. Namnet Valbo behölls för denna station till och med december 1925. Med 1926 års ingång öppnades vid "vår järnväg" en förenad post- och järnvägsstation med namnet Södra Valbo och samtidigt ändrades namnet på poststationen i Valbo järnvägsstation vid Gävle-Dala järnväg till Norra Valbo.

Poststationen i Södra Valbo utveckladades väl och fick den 1 oktober 1955 status av postexpedition. Dess föreståndare blev Asta Kristina Ingeborg Seydlitz. Från oktober månads ingång 1972 fick postexpeditionen tilläggs-siffran 1. Som ett resultat av postverkets strävan att minska antalet adress-enheter namnförändrades samtidigt posten i Mackmyra till Valbo 2 och posten i Norra Valbo till Valbo 3. Den sistnämnda drogs in med september månads utgång 1976. Valbo 2 nämns i nästa avsnitt om Mackmyra och posten Valbo 1 blev under 1970-talets förändringsväg med ny terminologi kallad lokalpostkontor med prefixet lokal struket från 1986 års ingång.

1900-12-22--1972-09-30
Sedan namn Valbo 2
och sedermera blot Valbo

Mackmyra

Från tågstarten den 22 december 1900 fanns posten i Mackmyra järnvägsstation, där Nils Wlckberg fick ansvar för både post och järnväg, till en början med 300 kr i årsarvode för postsysslan. Han följdes den 30 oktober 1907 av John Rydberg, som fick följa fortsättningen av den starka utveckling av trafiken som kunde noteras redan vid stationens start.

Efter skilsmässa från järnvägen 1943 fick Mackmyra-posten en avtalsanställd föreståndare. Denna blev löneplansanställd när poststationen samtidigt med 165 andra poststationer höjdes till postexpedition den 1 oktober 1951. År 1957 tillträdde Anna Cicilia Berglund, tidigare föreståndare för bl a postexpeditionen i Föllinge. Som nämnts i föregående avsnitt, ändrades postexpeditionens namn till **Valbo 2** från november 1972. Bland dess senare platschefer noteras Kerstin Kiernan. Efter ytterligare rationalisering försvann tilläggs-siffran och postkontoret Valbo fick tillsammans med poststället i Forsbacka ett bejättningsunderlag på ca 4500 hushåll.

Rörberg

1901-02-01--1957-05-31

Postinspektionen fick redan den 10 januari 1901 gå från sin hemstället hos poststyrelsen att låta anstå med att inrätta en poststation vid trafikstationen i Rörberg. Detta berodde bl a på en framställning om en poststation där, skriven av skolläroaren Gustaf Browall och undertecknad dessutom av ett antal personer i Överhärde och Nybro. Den återges i faksimile på nästa sida. Ordföranden i Valbo församlings kommunalstämma Chr Lundberg visordade i en senare (den 26 december 1900) ingiven ansökan samma önskemål från tegelbruksägaren H O Larsson, vilken bl a anförde följande:

Det område, som ifrågasatt poststation skulle komma att betjäna, utgöres, förutom av Rörbergs samhälle, av därnittill liggande Tvea, Nyåbo-den, Nyånge, Skrockmyra, Flintbo, Västans m fl ställen, och är området stätt i synnerligen livlig utveckling samt för den affärsverksamhet, som därav framkallats, i stort behov icke allenast av den lättare kommunikation, som nu vunnits genom den nya järnvägsförbindelsen".

Postinspektionens tillstyrkan och därmed också en hemställan att inrätta poststationen bifölls av poststyrelsen för tillämpning från den 1 februari 1901. Till föreståndare för poststationen antogs järnvägsstationens föreståndare Erik Axel Sundgren, till en början med 180 kr i årsarvode. Jämfört med de övriga stationerna visade sig utvecklingen inte vara särskilt snabb men motiverade dock att årsarvode för själva postsysslan höjdes till 300 kr efter 1914 års allmänna reglering av arvodena. Med maj månads utgång 1957 kunde poststationen emellertid ersättas med lantbrevbärning.



1900-12-22--1921-09-30

Smedsång

En av de nya poststationer som järnvägen förde med sig var den i Smedsång. Där blev från tågstarten den 22 december 1900 Gustaf Paulson Lind ansvarig för post- och järnvägsförordning med 180 kr i årsarvode. Omsättningen var låg och arvodet var oförändrat, när stationsförmannen Knut Tågström tog över befattningen från den 1 mars 1912. Inte heller 1914 års allmänna reglering av arvodena till föresändare för förenade post- och järnvägsstationer medförde någon ändring. Poststationen visade sig snart nog vara på fallrepet och såsom olönsam drogs den in med september månads utgång 1921 (diarie-nummer 1 b 1921:599).

Gysinge

Förvaltningspostkontor från 1851-01-01
Poststation 1902-03-03--1972-11-16

Jag finner anledning att här något beröra Postens terminologi, eftersom Gysinge hör till den kategori postanstalter som under en period var förvaltningspostkontor. Länsstyrelsen i Gävle hade gjort en framställning 1846 om att ett postkontor skulle öppnas i Gysinge, men detta gick Kungl. Maj:t inte med på av kostnads skull. Sedan man beslutat inrätta en lägre klass postkontor med den interna beteckningen postexpedition, medgavs i ett kungäbrev den 6 april 1850 att en sådan skulle få öppnas i Gysinge vid följande års ingång. Som framgår av texten i andra delar av denna skrift, har det funnits två ganska skilda slag av postanstalter med benämningen postexpedition, av vilka det moderna slaget (från 1920) inte hade något förvaltningsområde med underlydande poststationer. Det hade emellertid Gysinge-postmästarna även under den tid, då deras postanstalt kallades postexpedition, d v s till och med 1881. Därefter blev termen postkontor för alla tidigare postexpeditioner och i Gysinge fanns förvaltningspostkontoret kvar till och med februari 1902.

Kort skall jag beröra terminologin i övrigt. När jag bearbetar detta manus i maj 1996, är det hela något flytande på grund av den för flera år sedan beslutade och numera med råde genomförda strukturförändringen med beteckningen "Nät 92". Beslutet innebar i korthet att Posten även i fortsättningen skulle ha ca 2000 serviceställen, men *formerna* för denna service förändras successivt. Denna omorganisation har hunnit genomföras under de fyra närmast gångna åren och tycks tendera att få ännu större omfattning än vad som aviserades vid presentationen av "Nät 92".

Enligt det pressmeddelande som gick ut den 14 februari 1995 hade Posten då 1340 egna postkontor och 537 "Post i butik". I 1996 års utgåva av post-nummerkatalogen står det att det finns "i skrivande stund ca 1575 postorts-namn".

Påbyggnaden av "Nät 92" görs i en utredning med förslag om att Posten år 1997 skall ha 1100 egna kontor, varav 150 kontor i samverkan med andra och 775 "Post i butik". Antalet serviceställen skulle därmed bli oförändrat. Förändringarna uppges inte bli mera omfattande än att de kan genomföras på ett ansvarsfullt sätt för såväl kunder som anställda. Postservicen blir enligt samma källa kvar, om än i förändrad form.

Pressmeddelandet innehåller följande brasklapp: "Utredningen förutsätter att Posten får fortsatt möjlighet att utveckla finansiella tjänster och att de avtagande volymerna i Nordbanken-samarbetet kompenseras på så sätt".

Terminologi under gången tid

Den 9 mars 1860 bemyndigade regeringen generalpoststyrelsen att "å lämplige ställen inrätta ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition".

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

Innan verkningarna av kungäbrevet den 9 mars 1860 var synliga, fanns det i vårt land i stort sett inga andra fasta postanstalter än postkontor, vid denna tidpunkt 175 stycken. Av dessa var 48 postexpeditioner. Gentemot kunderna hade de samma befogenhet som de större postkontoren. Termen postexpedition skulle återupstå 1920 i en helt annan betydelse.

Utöver postmästare fanns det med början 1830 ett litet antal s k postuppsyningsmän. De tillsattes i gles befolkade delar av landet, huvudsakligen i Norrland. De fasta postanstalter som därigenom kom till stånd, kallades postuppsyningsmansplatser. Deras totala antal översteg aldrig samtidigt 21, d v s det antal som fanns 1860, när regeringen fattade beslut om poststationer på landsbygden. De flesta postuppsyningsmansplatserna ersattes under femårsperioden 1861-1865 med poststationer.

Andra senare tillkomna former av postanstalter med kundbetjäning var filialpostkontor och brevsamlingsställen, från vilka vi kan bortse i detta sammanhang. Dessutom tillkom 1920 det förut nämnda mellansteget mellan postkontor och poststationer med termen *postexpedition* (ej att förväxla med de postexpeditioner som fanns under åren 1850-1881).

I slutet av 1920-talet inrättades stationära lanthandlare, snart nog kallade *postombud*. På slutet av 1960-talet användes sådana i viss utsträckning till att göra indragning av poststationer smidigt. De underlättnade övergången i lanthandling för dem som bodde närmast den indragna poststationen. Skälet för deras tillkomst var från starten ett helt annat. De öppnades enligt ursprungliga planer på platser där underlaget var för litet för en poststation.

Termen *postställe* fanns under en övergångstid från mitten på 1970-talet för mycket små poststationer, men från och med 1986 kallades även dessa för postkontor. De dittillsvarande poststationerna hade då organiserats om.

På sina håll prövade man att man anlita entreprenader för mindre postkontor mycket tidigt, särskilt i Värmland, varom jag berättat i flera av mina skrifter om värmlandsk posthistoria. Befintliga postlokaler avvecklades och rörelsen

överläts på en bank eller en butik. Målsättningen låg på ca 650 entreprenadkontor, men den siffran är sedan länge passerad. En hårdare strukturering har aviserats.

1860 års regeringsbemyndigande till poststyrelsen att inrätta poststationer innebär efter hand en stor lättnad för landsbygdens postservice. Den accen- tuerades genom tillkomsten av förenade post- och järnvägsstationer med en blygsam början 1862 och en kraftfull fortsättning 1863. Ännu mera märkbart blev det med den stora utökning av poststationsbeståndet som följde på 1873 års beslut om att låta postverket ta över ansvaret för kronobrevbärningen. Detta har kort berörts i det tidigare avsnittet om Hedesunda.

För Gysinge kan man säga att förutsättningarna var de motsatta. Fem ordinarie postmästare hann förvalta postkontoret, av vilka Carl Johan Martinell var den som fick den längsta perioden (1861--1902). Han var son till smeden Carl Martinell och Greta Lisa Ersdotter. Han gifte sig 1862 med Anna Fredrika Heere och fick med henne sju barn, av vilka två skulle följa i faderns fotspår, när det gällde yrkesval. Johan Aron, född 1863, blev sålunda post- mästare i Övertorneå 1899 och flyttade efter avsked 1906 till Amerika, där han fick anställning hos Edison. Karl Emanuel, född 1874, blev överpost- mästare i Göteborg 1927 efter en lång karriär som bl a kontrollör i Kristianstad och överkontrollör vid postdirektionen i Malmö. Före sin pensio- nering blev han riddare av Vasaorden.

Låt oss återvända till fadern, Carl Johan Martinell. Han hade tagit skollära- examen 1856 och organistexamen i Uppsala 1857, men sökte sig till posten och blev tillförordnad postmästare i Gysinge 1860 i samband med ledigheten för företrädaren Edvard Wilhelm Jacobsson, vilken för övrigt fyra år senare tog anställning som postexpedior i Gävle. På ordinarie stat utnämndes Martinell som postmästare redan i januari 1861 och kom sålunda att följa postkontorets öden under mer än 40 år. 65 år gammal pensionerades han från mars 1902 enligt poststyrelsens beslut den 4 februari.

Det fanns då inte längre behov av något förvaltningspostkontor i Gysinge och detta degraderades till en poststation, förlagd till järnvägsstationen. Stationsinspektorn Albin Lundqvister fick ta ansvar också för posten, vilket gav honom 540 kr extra om året. 1914 års löne reglering utmynnade för hans del i ett postarvode på 600 kr om året, var till kom 360 kr i biträdesanslag och 120 kr i extra biträdesersättning.

Sedan post och järnväg skilts åt, blev en av lantpoststationens föreståndare Birgit Linnéa Lindgren. Poststationen var i längden inte lönsam utan kunde dras in den 16 november 1972, ersatt med lantbrevbärning.

Därmed har vi i vår tänkta resa fullbordat den första delen, d v s den nordliga hälften av järnvägen mellan Gävle och Sala.

1900-12-28--1960-10-31

Kjerstinbo

På vår tänkta resa från Gävle till Sala har vi nu kommit in i Västmanland. Johan Alfred Johansson hette den järnvägsman som fick ta ansvar också för postgöromål i Kjerstinbo, när poststationen öppnades med denna stavnings av namnet den 28 december 1900. Senare ändrades stavningen till Kerslinbo.

Johanssons årsarvode för själva postsyslan blev från början 180 kr men höjdes redan från 1905 års ingång till 240 kr. Efter 1914 års allmänna reglering av arvodena nådde han upp till 360 kr.

I längden blev också Kerslinbo en av de mindre lönsamma poststationerna men helt utan fast ersättningsanordning blev den inte efter indragningen med oktober månads utgång 1960. Lantbrevbärningen förstärktes nämligen med ett postombud under Tärnsjö under en övergångsperiod fram till och med juli 1963.

Namn Åsbo 1876-01-01--1879-07-31
1879-08-01--

Tärnsjö

Med namnet **Åsbo** öppnades en poststation i Nora socken av Västmanland vid 1876 års ingång. Organisten O Sundberg blev föreståndare med 100 kr i årsarvode, vilket höjdes till 240 kr genom poststyrelsens beslut den 5 maj 1876. Poststationens namn ändrades till Tärnsjö den 1 augusti 1879.

Förre volontären Viktor Fridolf Jacobson tog över poststationen den 1 juli 1895. Han blev i vederbörlig ordning uppsagd under förberedelserna för omorganisation i anslutning till järnvägsbyggandet och den 28 december 1900 drogs lantpoststationen in. I stället öppnades en poststation i järnvägs- stationen med Johan Axel Frimanson som ansvarig också för posttjänsterna. Samhället genomgick en snabbt blomstrande utveckling och redan den 1

april 1916 skildes post och järnväg åt. Under fyra månader därefter var fröken Ester Svensson poststationsföreståndare. Den 1 augusti 1916 tog handels- föreståndaren Harald Emanuel Carling över, följd vid 1926 års ingång av Nils Ragnar Englund. Denne fick uppleva att poststationen höjdes till post- expedition den 1 april 1938.

En efterträdare till Englund, Karl Axel Berglund, fick uppleva 1970-talets omvälvande nytänkande med bl a ändrad terminologi. Med tillämpning av denna finns det nu ett postkontor i Tärnsjö med ansvar för service till drygt 1000 hushåll.

Råsbo

1900-12-28--1953-09-30
Namn Råsboda från 1924-05-01

Erik Georg Bernhard Schedin antogs till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Råsbo, som öppnades med tågstarten den 28 december 1900. Hans årsarvode för postsysslan på 340 kr höjdes till 300 kr med 1905 års ingång. Hans efterträdare den 1 juli 1914, stationsförmannen Erik Forslund, måste acceptera resultatet av 1914 års allmänna reglering, vilken sänkte årsarvodet till 240 kr.

Någon utveckling i positiv riktning kunde man inte vänta sig med det förhållandevis ringa underlaget och med september månads utgång 1953 var sagan all för poststationen. Den hade fått bokstäverna da tillagda i sitt namn den 1 maj 1924 och hette därefter Råsboda.

Runhällen

1900-12-28--1971-09-30

Som framgår av texten i inledningsavsnittet (sid 6, 5:e stycket), blev **Landberga** lantpoststations föreståndare uppsagd i samband med att järnvägen togs i bruk för allmän trafik. Poststationen där (i Enåkers socken) hade inrättats med 1876 års ingång som en komplettering av de s k kronobrevbäringsstationerna. Enligt poststyrelsens beslut den 17 december 1875 hade handlanden Axel Frithiof Brolin antagits till föreståndare med 100 kr i årsarvode, följd enligt beslut den 28 september 1878 av skolläraren J O Helgren. Ännu en föreståndare fick svinga lantpoststationens datumstämpel, nämligen änkefru Hedvig Johanna Arenander från den 1 november 1892, då med ett årsarvode på 150 kr. Detta höjdes till 200 kr genom poststyrelsens beslut den 11 maj 1897, men så värst länge hade fru Arenander inte glädje av det. Poststationen låg nämligen så nära den framväxande järnvägsstationen i Runhällen att postmyndigheterna ansåg sig utan vidare kunna hänvisa kunderna dit.

Fru Arenander blev sålunda uppsagd och lantpoststationen drogs in den 27 december 1900. I den ersättande förenade post- och järnvägsstationen i Runhällen fick stationsföreståndaren Fritz Erik August Söderhjelm ta ansvar för postständerna. Hans årsarvode på 240 kr höjdes från 1905 till 420 kr.

Genom att Enköping-Heby-Runhällens järnväg öppnades för allmän trafik den 5 januari 1906 blev Runhällen järnvägsknutenpunkt. Detta torde i viss mån ha påverkat utvecklingen i den positiva riktning, som medförde att post och järnväg skildes åt förhållandevis tidigt. En av den inrättade lantpoststationens föreståndare var från 1943 års ingång Lilly Sofia Löwén, som för sin 150 meter långa transportväg från tågen till poststationen fick en månads-ersättning på 94 kr utöver avtalsenlig lön. Postverket bidrog till hennes hyreskostnader med 101 kr i månaden. Poststationen hörde ändå till de mindre och ersattes med lantbrevbärning med oktober månads ingång 1971.

Jugansbo

1900-12-28--1961-04-30

Vid den poststation som med tågstarten öppnades i Jugansbo den 28 december 1900 blev Karl Bernhard Niklas Sjöström ansvarig för postständerna med 240 kr i årsarvode. Han följdes den 1 november 1904 av stationsinspektorn Carl Axel Holm, som två månader senare kunde glädja sig åt att arvodet för postsysslan steg till 420 kr om året. Utvecklingen gick senare på fel håll och efter 1909 års allmänna reglering sjönk årsarvodet till 300 kr. Gustaf Paulsson Lind tog över ansvaret för den förenade post- och järnvägsstationen den 12 augusti 1912.

Trots avtagande trafik blev poststationen kvar i verksamhet till och med april 1961, varefter kunderna fick betjäning genom lantbrevbärning.

Sala damm

1900-12-28--1958-01-31

Den sista anhalten på vår tänkta färd från Gävle mot Sala blir vid Sala damm. Där öppnades också en poststation den 28 december 1900 med järnvägsbefälet som ansvarigt för postservice. Janne Rydberg hette stationsföreståndaren under perioden fram till och med oktober 1907, varefter Jakob Viktor Sandberg tog vid. Stationsförmannen Gustaf Alfred Karlsson tog över vid halvårsskiftet 1914. Inte heller i Sala var postreisen av någon större omfattning och poststationen drogs in med januari månads utgång 1958.

Sala

ca 1836--

Bland det dussintal postkontor som inrättades i vårt land under åren närmast efter beslutet av drottning Kristinas förmyndarregering om ett ordnat postverk (den s k postbåden) finner vi Sala. Postarbetet där har inte varit förenat med någon form av järnvägs tjänst, varför postkontorets historia ligger helt utanför den ram inom vilken vi rör oss i denna skrift.