

I en kompletterande redovisning till poststyrelsen skrev postdirektionen bl a följande: "Då öppnandet av järnvägsförbindelse till orten icke bör medföra försämring i postförbindelserna och då det synes vara särskilt angeläget, att landsfiskalens postförbindelser icke inskränkas, finner postdirektionen starka skäl föreligga för bifall till ifrågavarande framställning helst som ändringarna i lantpostanordningarna i trakten, såsom närmare framgår av bifogade tablå, ändock medföra en utgiftsminskning av cirka 1200 kronor per år".

Denna tilläggsredovisning gjordes sålunda efter att poststyrelsen hade beslutat i ärendet i sin helhet. I sammanhanget hade försök redan gjorts att genom anbudsförfarande minska kostnaderna för landsvägstransporter och lantbrevbäringen. Den 17 november 1920 skrev poststyrelsen på akten följande tilläggsbeslut i remissform:

"...och bifölles postdirektörens i Mellersta distriktet förevarande framställning, dock ehuru postdirektören anmodas att vid första lägliga tillfälle söka nedbringa legan för åkande lantbrevbäringen såväl å linjen Alunda-Upplands Ekeby som å linjen Upplandstuna-Stafby".

Detta kan gärna ses mot bakgrunden av den dyrtid som rådde i bakvattnet efter första världskriget. Nära nog ett helt år efter remisstillskriften svarade postdirektionen den 31 oktober 1921 med följande text: "Postdirektionen har under den gångna delen av innevarande år gjort upprepade försök till legornas sänkning i enlighet med erhållen anmodan och kommer även framdeles att hava sin uppmärksamhet riktad härå".

För poststationen i Svista hade detta inte någon inverkan. Poststationen låg på ett avstånd av 4½ km till järnvägspoststationen i Alunda och 3½ km från poststationen i Upplands Ekeby. Frimärksförsäljningen hade under år 1917 varit 740 kr, under år 1918 964 kr och under år 1919 1162 kr, tämligen hög, beroende på att landsfiskalen hade sina ärenden där.

Poststationen hade inrättats den 1 mars 1881, mest för civilstatens behov. Föreståndaren, länsman Lars Nikolaus Jacobson, fick från april 1887 250 kr i årsarvode. Efter hans död den 30 mars 1909 behöll efterträdaren Karolina Josefina Jacobson detta utan ändring. Hon blev den siste ordinarie innehavaren av sysslan som föreståndare i Svista, då poststationen sålunda drogs in i samband med den av järnvägen föranledda omorganisationen.

Erik Lindgren

Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg och Faringe-Gimo

Innehåll

	sid		sid
På linjen		På linjen	
Dannemora-Hargshamn		Faringe-Gimo	
Förord	1	Inledning	18
Inledning	3		
		Faringe	21
Örbyhus	7	Olands Stafby	21
Dannemora	7	Upplandstuna	23
Österby	8	Alunda	24
Österbybruk	12	Svista	25
Morkarla	12		
Knaby	12		
Hökhuvud	13		
Skefthammar	14		
Gimo	14		
Harg	15		
Hargshamn	16		

Förord

De båda järnvägar som jag berör i förhållande till posten med denna skrift har varit geografiskt nära varandra, men tidsmässigt skiljer sig deras tillkomst mera än 40 år. Dannemora-Hargs Järnväg fick koncession i juni 1875 och öppnades för allmän trafik på denna 39 km långa sträcka den 2 januari 1878. Faringe-Gimo järnväg fick koncession i december 1915 och öppnades för allmän trafik på den 17 km långa sträckan Faringe-Alunda den 2 november 1920 och på den 15 km långa sträckan Alunda-Gimo den 1 oktober 1921. Den sistnämnda och sålunda senast tillkomna järnvägen revs upp i två etapper 1971 och 1972, medan den 40 år äldre järnvägen finns kvar ännu, efter genomförd breddning 1961 och 1970.

Dannemora sattes i förbindelse med norra stambanan och därmed landets huvudnät genom att den 9 km långa delsträckan av Uppsala-Gävle Järnvägar (UGJ) mellan Dannemora och Örbyhus öppnades för allmän trafik den 15 december 1874. Jag har därför valt att i denna skrift också inledningsvis kort beröra Örbyhus.

Det är inte meningen att det mycket förändrade men delvis alltjämt levande järnvägsnätet skall bli föremål för någon annan betraktelse i denna skrift, än vad som framgår av de dokument jag har lyckats leta fram i Postens centralarkiv. Tyvärr är dessa mycket sparsamma i vad gäller tillkomsten av den äldsta delen, medan mera utrymme kan ges åt sträckan Faringe-Gimo. Jag hoppas att järnvägens koppling till posten, vilken såvitt jag vet, inte har varit föremål för några studier, skall vara av intresse för läsarna.

I detta häfte försöker jag sålunda ge exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och järnvägen, Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller också de lantpoststationer, som funnits i närområdet före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag försöker beröra sammanfattningsvis för det mesta.

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 översänt till centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har därför tyvärr bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan tack vare sådana anteckningar åtminstone fregmentariskt beröra händelseutvecklingen inom området med vissa uppgifter.

I den mån jag därutöver 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 redovisa 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.

257. Örbyhus—Hargshamn. (Örbyhus—Dannemora (S J)
(Dannemora—Hargshamn (Dan.—Hargs j.)

Fk	Fk	Fk V			Ej hd efter hd				
5.42	9.08	—	Uppsala	9.02	—	13.43	17.57	21.55
Fk	Fk	Fk V							
Tåg 423	Tåg 414	Tåg 427	Km						
8.16	9.57	12.46	—	Örbyhus (9) 4	7.37	(9.40)	12.31	17.13	20.40
8.31	10.12	13.01	9	Dannemora (ej f)...	7.22	9.25	12.16	16.58	20.25
					Tåg 423 Brl	Tåg 414 Fk V	Tåg 427 Fk	Tåg 413 Fk V	Tåg 424 Brl V
Fk	Fk V	Fk							
Bil	Bil	Tåg 814							
8.40	10.15	V 16.15	—	Dannemora			12.08	12.08	
8.45	10.25	V 16.22	12	Österbybruk (ej f).....			12.01	12.01	
	Fk	16.32	18	Knaby			11.33	11.51	
	(fr Hallsta- vik, tab. 252, 10.10)	16.50	31	Gimo (8) 253			11.00	11.31	
							Tåg 973 Fk V	Tåg 813 Fk Hd	
	Bus	17.35	—	Gimo	6.20			17.35	18.05
		18.11	43	Harg	6.03			17.11	17.41
		18.22	48	Hargshamn	5.55				
					Tåg 747 Fk V			Tåg 719 Fk Hd	Tåg 729 Fk Hd

Detta är ett utdrag ur 1945 års posttidtabeller.

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 tillräcklig information.

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 järnvägarna från Örbyhus till Hargshamn och från Faringe till Gimo.

Erik Lindgren

Ändring i postgång. Med innevarande års utgång inställes diligensbefordringen å linien *Upsala—Westerås*, och skall postförbindelsen å linien derefter vintertiden underhållas medelst kärrpost fyra gånger i veckan med samma afgångstider som nu äro bestämda för diligensen. Den 18 dennes inskränktes kärrposten å linien *Upsala—Österby—Geffe* till linien *Österby—Elfkarleö*.

Jernvägspostbefordran.

Sedan den 17 dennes åtföljer fullständig postkupéexpedition båda tågen i hvardera riktningen å jernvägslinien *Stockholm—Upsala—Geffe* nämligen kupéexpeditionen n:r 3 tågen 52 och 4 samt 55 och 3 och kupéexpeditionen n:r 9 tågen n:r 56 och 2 samt 51 och 1

och å linien *Upsala—Krylbo* kupéexpeditionen n:r 27 tågen 52 och 51.

Från samma tid åtföljer likaledes fullständig postkupéexpedition båda tågen i hvardera riktningen å jernvägslinien *Geffe—Falun* under benämning n:r 28 tågen 3 och 10 och under benämning n:r 29 tågen 4 och 7.

Poststationer.

Den 15 dennes öppnades likaledes poststationer af första klassen i de vid jernvägslinien *Upsala—Geffe* belägna stationerna *Stora Wreta*, *Watholma*, *Wendels station*, *Örbyhus*, *Dannemora*, *Tobo*, *Tierps station*, *Orrskog*, *Marna*, *Elfkarleö* och *Harnäs* inom Upsala län.

Samtidigt förflyttades poststationen i *Söderfors* till jernvägsstationen af samma namn.

Nya poster. Den 18 dennes åvägabragtes kärrpost med två turer i veckan mellan *Upsala* och *Tierps station* öfver *Tierps* postexpedition.

Sedan den 17 dennes underhålls postförbindelse en gång om dagen med en enskild diligens mellan *Tobo* och *Leufstabruk* och från sagde dag eger daglig postbefordring rum fram och åter mellan *Dannemora* poststation och *Österby* postexpedition samt mellan *Harnäs* och *Skutskärs* poststationer.

Indragen postgång. Den 23 sistlidna november indrogs posten å linien *Eksjö—Boaholm*, och med innevarande års utgång indrogs gångposten *Transtrand—Berga*. Den 16 dennes indrogs den dagliga landsvägsposten å linien *Upsala—Tierp—Geffe*.

Ur poststyrelsens cirkulärsamling för december 1874, sid 515-516, har dessa rader hämtats med presentation bl a av vissa förändringar när Uppsala-Gävle järnväg togs i bruk för allmän trafik den 15 december 1874 och nya poststationer öppnades i Örbyhus och Dannemora samt i en rad andra ny tillkomna järnvägsstationer.

Inledning

Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

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

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska 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 post- och järnvägsstationer.

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

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs nära en lantpoststation, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med arbetet i postens tjänst, som i fallen Olands Stafby och Gimo.

Som man kan se av det nyss nämnda, har jag angett norra stambanan som den andra bland de planerade stambanorna med påbörjat arbete den 1 december 1863. Dess första del var den 65 km långa sträckan mellan Stockholm och Uppsala, öppnad för allmän trafik den 20 september 1866.

Det dröjde några år innan man kom så mycket längre, men den 4 augusti 1873 kunde också de 47 kilometerna mellan Uppsala och Heby börja trafikeras. Bara ett drygt år därefter öppnades också den normalspåriga men privata järnvägen norrut från Uppsala till Gävle för trafik. Den gick förbi Örbyhus, varifrån stickspåret till Dannemora öppnades samtidigt med huvudbanan. Det fanns således tågförbindelse till Dannemora mera än tre år innan smalspårsjärnvägen därifrån byggdes österut. Av det på sid 2 återgivna utdraget ur 1874 års cirkulärsamling framgår hur postförvaltarna kunde läsa sig till ändringarna vid tillkomsten av järnvägen Uppsala-Gävle.

Poststyrelsen var medveten om att smalspåret mellan Dannemora och Harg var under byggnad och anmodade postinspektören i centrala distriktet genom ett brev den 31 december 1877 att "meddela sig med järnvägsstyrelsen och vidtaga de förberedande åtgärder som kunde erfordras för att postbefordring i avstängt låst fack jämte brevlåda måtte komma å densamma vidtaga så fort ske kunde".

Detta gjorde postinspektör Per Christian Bergman så snabbt att han redan den 9 januari 1878 kunde ge besked i ett brev till poststyrelsen. Han uppgav sig "ha företagit en resa till Harg och Marka gästgivaregård, ej mindre i det angivna ändamålet än även för att träffa förnyade avtal med postförarna till och från Harg".

Via denna utpost skickades post till Finland genom landsvägspostförbindelsen mellan Harg och Grisslehamn. Det rörde sig om värdepast och tung vanlig post och krävde särskilda insatser under transporten, nämligen bevakning i form av en postiljon utöver skjutskarlen i vad gällde landsvägspost och i vad gällde tåget en bemannad postavdelning i järnvägsvagn. I Dannemora måste posten dessutom lastas om från det normalspåriga tågsättet till det smalspåriga.

Postinspektören hemställde därför om poststyrelsens beslut att "postiljon skall medfölja emellan Örbyhus och Harg, för att vid förstnämnda station, där båda postkupéexpeditionerna N:r 28 samtidigt inträffa, från och till dessa emottaga och avlämna posterna och

att då otvivelaktigt är, att flera större poster kommer att å denna järnväg befordras än på de flesta andra, där s k postiljonskupéer framgå, Kungl. Styrelsen ville besluta, att å Dannemora-Hargs järnväg posten bör inrymmas i en halv postkupé, utan vilket befordringssätt den icke kan med säkerhet och noggrannhet handhas".

Den återopade postkupéexpeditionen nr 28 återfinns i den då gällande posttidtabellen för sträckan Uppsala-Gävle, vilken återges överst på nästa sida. I nordgående riktning drogs denna kupé i tåg nr 4 och i sydgående i tåg nr 3. Postkupéexpeditionsnumren angavs på den tiden med romerska siffror, i detta fall XXVIII. Postinspektören berörde också utformningen av det fasta poststationsnätet och landsvägspostföringen för tiden efter järnvägens färdigställande. Han föreslog sålunda,

"att då med denna järnvägs öppnande poststationen i Knaby, belägen i Morkarla socken, och på endast 1/4 mils avstånd från Morkarla kyrka om gångväg begagnas, träder i verksamhet, ej mindre Morkarla poststation än även postlinjen Alunda-Dannemora måtte indragas".

Uppsala—Gefle.

Denna spalt läses nedifrån och uppåt.

	10,0		Stockholm		4,30	
+	XXVIII.					
N:r 2.	N:r 4.					
4,80	11,40		Uppsala	9,15	2,40	
4,50	11,51		Gamla Uppsala	9,3	2,30	
5,30	12,8		Stora Vreta	8,36	2,12	
5,50	12,24		Vattholma	8,10	1,57	
6,55	12,59		Vendel	7,5	1,21	
7,25	1,30	+	Örbyhus	6,45	1,10	
7,54	1,84	N:r 6.	Tobo	6,15	12,46	
8,30	2,4	5,45	Tverp	5,30	12,20	7,45
	2,30	6,30	Orrskog	N:r 1.	11,55	7,20
	2,56	7,0	Marma	+	11,24	6,30
	3,16	7,34	Elfkarleö		11,6	6,5
	3,36	8,2	Skutskär		10,42	5,22
	3,45	8,30	Harnäs		10,36	5,15
	4,15	9,15	Gefle		10,0	4,10
				N:r 3.		N:r 5.
				XXVIII.		+

Utmed landsvägspostlinjen Uppsala-Öregrund fanns en annan lantpoststation, som betjänades av postföraren på den linjen, nämligen poststationen i Hökhuvud. Den ansåg han inte längre nödvändig och föreslog dess indragning, liksom av delsträckan mellan Alunda och Gimo av den nämnda landsvägspostlinjen.

En annan detalj kan nämnas här som postinspektören hade uppmärksammat under sin resa. Han begärde av poststyrelsen,

"att postiljon likaledes under vintertiden må medfölja posten emellan Harg och Grisslehamn, samt att en trumpet måtte få utlämnas till postföraren Mats Andersson i Marka, vilken därom enständigt anhållit, enär han nu har svårt att å vägen mellan Harg och Östhammar kunna komma förbi mötande forbönder".

Postinspektören framhöll avslutningsvis att "något hinder för postbefordringens igångsättande efter de nya tidtabellerna den 20 dennes (=jan 1878) icke finnes, för den händelse Kungl. Styrelsen så behagar besluta".

Rutinmässigt ville poststyrelsen rådgöra med bl a länsstyrelsen och redogjorde i ett brev dit den 14 januari för innebörden av den föreslagna omorganisationen. Länsstyrelsen remitterade ärendet till kronofogden A A Holm i Alunda som i sitt svar den 15 januari inte fann något hinder mot indragning av Morkarla poststation, om en poststation inrättades i Knaby järnvägsstation.

Han ansåg det också vara möjligt att dra in postlinjen Alunda - Morkarla - Dannemora, om posten expedierades från Alunda till Gimo station och därifrån med järnväg till Knaby och Dannemora. Han framhöll emellertid att posten från Uppsala till Östhammar möjligen behövde avgå tidigare för att omexpedition i Gimo skulle hinnas med. Den enda olägenhet han påtalade, och det utan tyngd, var att "Morkarla socken måste anordna egen postgång till och från Knaby station". Detta var någonting som man på andra håll redan hade fått lära sig stå ut med. Det var mycket sällan som en lantpoststation behölls, om den låg så pass nära en tillkommande järnvägsstation.

Länsstyrelsen överlämnade den 19 januari kronofogdens svar till poststyrelsen med påskriften "såsom Länsstyrelsens utlåtande". Det hörde till sällsyntheterna att länsstyrelsen inte delade sina kronofogdars uppfattning, medan det däremot inträffade då och då att kronofogdarnas länsmän hade andra uppfattningarna än sina överordnade.

På grundval av det inkomna materialet i ärendet beslöt poststyrelsen den 25 januari 1878 att låta tillämpa nyordningen med april månads ingång 1878. Detta sammanföll sålunda inte med tågstarten. Som nämnts tidigare, öppnades järnvägssträckan Dannemora - Hargshamn för allmän trafik den 2 januari 1878. Den av bolaget utfärdade tidtabell som gällde från tågstarten återges nedan. På de närmast följande sidorna lämnar jag vissa uppgifter för de berörda poststationerna i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Dannemora österut. Skriftens andra avsnitt återger dels något av skriftväxlingen före beslut om den fyra decennier senare öppnade järnvägen från Faringe norrut och därefter uppgifter om de relativt få poststationer, som berördes i anslutning därtill.

Dannemora-Hargs Jernväg.

Tidtabell för blandade tåg från och med den 2 Januari 1878.

Stationer.	Ankomst tid	Afgångs tid	Stationer.	Ankomst tid	Afgångs tid
Hargshamn .	m.	m.	Dannemora .	m.	1.34 e. m.
Harg	"	9.28 f.	Knaby . . .	2.1 e. "	2.16 . "
Gimo	10.3 f.	10.13 . "	Ramhäll . .	"	"
Knaby . . .	10.48 . "	11.3 . "	Knaby . . .	"	"
Ramhäll . .	"	"	Gimo	2.51 . "	3.1 . "
Knaby . . .	"	"	Harg	3.36 . "	"
Dannemora .	11.30 . "	"	Hargshamn .	"	"

Anm. Gäller tillvidare alla dagar
med undantag af söndagar.

A. N. Almlöf.

Örbyhus

Örbyhus blev en järnvägsknutpunkt redan när den 114 km långa sträckan Uppsala-Gävle öppnades för allmän trafik den 15 december 1874. Samtidigt öppnades nämligen också den 9 km långa sträckan mellan Örbyhus och Dannemora för allmän trafik, liksom för övrigt också den lika långa sträckan mellan Orrskog och Söderfors. Postverket var väl förberett för ändringarna utmed det nät som Uppsala-Gävle järnvägar omfattade. Kontakt med järnvägsbolaget hade sålunda gett vid handen att dess stationsföreståndare kunde åläggas att också svara för postgöromål.

I Örbyhus var det stationsinspektorn Erland Pihlblad som tog ansvar för både post och järnväg, till en början med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan. Detta höjdes till 360 kr genom beslut den 5 december 1878 och till 480 kr i oktober 1885. Vid det nya seklets ingång fick han dessutom 10 kr i månaden i biträdesersättning, vilket höjdes till 25 kr efter 1903 års allmänna reglering av ersättningarna till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer.

I juni 1904 tog stinsen Jöns Brolin över stationen, efter 1906 med ytterligare höjd ersättning. Höjningen speglade den ökande trafiken. Denna ledde till att post och järnväg måste skiljas åt. Detta genomfördes den 1 april 1913, då poststationen flyttades till handlanden Frans Gerhard Petterssons affär. Denne blev nu föreståndare för den sålunda inrättade lantpoststationen och fick 600 kr i årsarvode samt dessutom en krona om dagen för transporter mellan tågen och poststationen (diarienummer 1 b 2374/15).

Poststationen stathöjdes till en postexpedition den 1 oktober 1938. Hulda Margareta Örde blev föreståndare med posttiteln "stationsmästare", följd i oktober 1951 av Anna Mary Zillén och i augusti 1962 av Lars Albin Johansson. Efter senare decenniers många förändringar och med ny terminologi finns det numera ett postkontor i Örbyhus, under en tid med Lilian Sättler som föreståndare. Ca 2000 hushåll betjänas från Örbyhus, inklusive dem med postadress Tobo.

1874-12-15--1978-01-31

Dannemora

Som redan nämnts, byggdes avstickaren österut från Örbyhus till Dannemora så tidigt, att den kunde öppnas för allmän trafik samtidigt med övriga delar av Uppsala-Gävle järnvägar. Detta medförde också att en poststation öppnades i Dannemora stationshus den 15 december 1874.

Stationsinspektorn G Ehnman blev ansvarig för postgöromålen, följd av Johan August Lundgren. Redan i maj 1885 var det dags för en tredje chef, stationsinspektorn Per Emanuel Liborius, följd vid det nya seklets ingång av Fredrik Ludvig Nordberger. Bytena fortsatte att komma tämligen tätt och från maj 1901 finner vi förre stationsinspektorn Erik Bernhard Johansson som ansvarig för postsysslan. Det var under en period då det inte gick att klara postsysslan i förening med järnvägsarbetet, något som ledde till formell skilsmässa mellan post och järnväg den 1 juli 1914.

Med poststationen utflyttad antogs fröken Ida Matilda Ahlberg till poststationsföreståndare med 900 kr i årslön jämte ett tillägg på en krona om dagen för fullgörande av posttransporter. Från den 1 februari 1939 utnämndes Karin Gunvor Viola Berg till föreståndare. Hon hade turen att åtta år senare "följa med" i den statushöjning som gjordes av poststationen till en postexpedition. Hon fick därmed tjänstemannaanställning i stället för den tidigare avtalsanställningen. Efter hennes avgång genomfördes en stor omorganisation som bland annat ledde till att postexpeditionen avvecklades med januari månads utgång 1978.

Som ett kuriosum kan här nämnas att det redan år 1854 var tal om att inrätta ett förvaltningspostkontor i Dannemora eller alternativt i Österbybruk. Tanken realiserades inte förrän efter 15 år. Om detta berättas mera i följande avsnitt om Österby.

Österby

1869-01-01--1875-12-31

Delägarna i Dannemora Gruvor skrev i mars 1854 till poststyrelsen och framhöll att den trakt av Uppland där deras huvudsakliga verksamhet var förlagd, "hittills varit i saknad av de fördelar som reguljär postgång bereder, och dess innebyggare hava med enskilda bud måst hämta sina brev från Uppsala eller Tierps postkontor, allt efter belägenheten".

De önskade förbättring i detta avseende och gjorde en hemställan "att Kungl. Generalpoststyrelsen täcktes tillåta inrättandet av ett postkontor vid Dannemora Gruvor eller kanske snarare vid det närbelägna Österby Bruk, där trenne vägar sammanstöta, från Uppsala, Gävle och Östhammar".

Förmodligen var sökandena inte medvetna om att det då inte låg inom poststyrelsens befogenhet att inrätta ett postkontor. Brevet skickades via länsstyrelsen, som lät göra en preliminär utredning innan ansökan skickades vidare till poststyrelsen. Under detta remissförfarande fick bl a postmästaren i Tierp uttala sig. I Tierp fanns sedan omkring 1670 ett postkontor, vars postmästare under perioden 1844 - 1876 var Johan Gerhard Alrik Ägren. Det kan synas förbryllande att han inte hade några särskilt starka invändningar mot att ett postkontor öppnades i Dannemora eller Österbybruk. Han skrev till och med att han ansåg, "att Tierps postkontor därefter icke blir behövt, utan bör kunna förflyttas till Österby". Han torde emellertid ha förutsatt att han själv skulle ifrågakomma till tjänsten som postmästare där.

Tf postinspektorn Mauritz Hoffman i Uppsala hade den uppfattningen att "då ett postkontors inrättande vid Dannemora eller Österby skulle åstadkomma stora utgifter för Kungl. Postverket, så kan jag icke hos Kungl. Generalpoststyrelsen denna Dannemora Guvors intressenters ansökan till bifall förorda".

Annorlunda tyckte länsstyrelsen i sin redovisning till poststyrelsen den 3 juni 1854 och ansåg sig "endast böra yttra, att Länsstyrelsen, som icke kan biträda postmästarens i Tierp uti förklaringen gjorda framställning om indragning av Tierps postkontor för den händelse det nu ifrågasatta bleve inrättat, enär en sådan indragning skulle i högsta grad öka den ändå tillräckligt tunga brev bäringsskyldigheten inom norra delen av länet, med hänsyn till Dannemoratraktens folkrikhet och den för det allmänna så väsentliga fördelen av kommunikationsanstaltens utvecklande i alla möjliga riktningar, tillstyrker bifall till ansökningen, under förutsättning tillika, att en reguljär postgång över Dannemora eller Österby kan sättas i samband med övriga redan inrättade postkommunikationer och sålunda bliva till nytta även för andra orter än den, som det föreslagna nya postkontoret huvudsakligen skulle gagna".

Det var nu dags för poststyrelsen att förbereda ärendet så mycket att det skulle gå att ta ställning till frågan om man skulle begära av Kungl. Maj:t att få inrätta ett postkontor. Handläggningen av sådana ärenden vilade då på kammarkontoret, där den rutinerade kamreraren Pontus Winroth brukade uttala sig. Han gjorde nu detta i ett utlåtande den 4 juli 1854.

Han fann att ärendet ännu var så outrett att poststyrelsen skulle behöva begära upplysningar från länsstyrelsen i flera avseenden, nämligen vilken-dera av de två ifrågasatta platserna som länsstyrelsen föredrog för det önskade postkontoret, om en lokal kunde anskaffas mot skälig hyra samt om vissa postföringsfrågor i anslutning till regeringens eventuella beslut om postkontorets inrättande.

Länsstyrelsen daterade ett tre sidor långt svar den 16 november 1854 med besked att Österby bruk vore den lämpligaste platsen för postkontoret och att "lokal till en sådan inrättning och till bostad åt en postexpeditör kan vid nämnde bruk hyresfritt erhållas på huru lång tid som helst, under villkor, att detta uppdrag, jämte därför av Kungl. Poststyrelsen bestämt arvode lämnas till en av brukets tjänstemän, som av bruksägaren utses". Det mesta utrymmet i svarsbrevet ägnades åt synpunkter på postföringen, vilket jag lämnar därhän.

Pontus Winroth vid poststyrelsens kammarkontor avlät den 25 november 1854 ett nytt utlåtande, i vilket han för sin del ansåg "skäl, att Kungl. Generalpoststyrelsen i sammanhang med övriga under fråga varande nya postinrättningar, hos Kungl. Maj:t i underdånighet föreslår inrättandet såväl av en ny Postexpedition vid Österby bruk, som av en ny post däremellan och Haberga gästgivaregård tvenne gånger i veckan fram och åter".

Haberga låg vid den redan befintliga postlinjen mellan Uppsala och Östhammar på drygt två mils avstånd från Österby. Det såg alltså ut, som om poststyrelsen i samband med nästa äskande till regeringen skulle ta med ett postkontor vid Österby bruk. Här kan inskjutas att sedan 1850 gjordes en åtskillnad mellan de större och mindre postkontoren på så sätt, att de mindre kallades postexpeditioner och de större postkontor, ett system som upphörde med 1881 års utgång. Därför finner man i citatet ovan ordet "postexpedition", ett ord som inte skall förväxlas med det slag av postexpeditioner som tillfördes vokabulären 1920 i en ny organisation. Föreståndarna för 1850-1881 års postexpeditioner hade titeln postexpeditör, medan postkontorens föreståndare kallades postmästare (postinspektör för länspostkontoren).

Nu visade det sig att bruksägaren själv ville utse postmästare, men detta kunde poststyrelsen inte gå med på, utan tjänsten skulle utlysas i vanlig ordning. Då skrev bruksägaren det brev till länsstyrelsen i Uppsala som återges i nedanstående reproduktion.

Då jag är i tillfälle att lämna
vid Österby af En af Kongl. Post-
styrelsen utsedd Post Expeditor, för
skrifver Poststad, nödgas jag afstå
från den mig förut ansöknings
att härstades på ett Post kontor
anställt vid Österby bruk den
29 December 1854

G. A. Tamm

I afseende inkommer

J. Beranus.

Därmed kan man säga att hela ärendet skrevs av. Länsstyrelsen sände brevet till poststyrelsen den 17 januari 1855 med ett missivbrev, som där försågs med anteckningen "1855 d. 25 Jan, föredraget och frågan förfallen".

Vi kan ändå inte lämna Österby helt. Efter nya framställningar, slutligen utan villkor att bruksledningen skulle ha rätt att tillsätta föreståndaren, gjorde poststyrelsen efter mer än 13 år en hemställan till Kungl. Maj:t om att få inrätta ett postkontor (postexpedition med då gällande terminologi) i samband med ändring av postgången mellan Uppsala och Gävle. Dåvarande disponenten vid Österby bruk, G Tamm, svarade för tjänstebostad åt postexpeditören samt expeditionslokal. När postkontoret öppnades med 1869 års ingång, blev John Gustaf Lindegren tillförordnad som chef, då 32 år gammal. Han hade varit extra ordinarie postexpeditör sedan maj 1865.

När järnvägslinjen Uppsala-Gävle började ta form, gav poststyrelsen John Lindegren uppdraget att anmäla om det fanns något hinder att flytta postkontoret till Dannemora järnvägsstation när järnvägen kunde upplåtas för postbefordran. Lindegren svarade den 5 december 1874 efter samråd med G Tamm, "att någon lokal för inrättande av postexpedition ej för närvarande finnes invid järnvägsstationen, men att friherre Tamm fasthellre önskar postexpeditionens bibehållande vid Österby till dess sig visat om lokal för expedition kan vid Dannemora beredas och åtager sig baron Tamm att under tiden och för minst ett år draga försorg om postens fortskaffande 2 gånger om dagen emellan postexpeditionen och Dannemora järnvägsstation för ett pris av 50 öre per dag."

Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 7 december 1874 att anta anbudet om posttransporten samt att en poststation med järnvägens stationsföreståndare som ansvarig skulle anordnas i Dannemora från och med den tidpunkt då Uppsala-Margrethill-järnvägen upplåts för trafik. Detta datum blev den 15 december 1874, men postkontoret i Österby drogs enligt medgivande i ett kungligt brev den 12 november 1875 inte in förrän vid 1875 års slut. Det fanns alltså kvar mer än ett år (från december 1874) under vilken tid kontraktet med Tamm om transporter mellan Dannemora och Österby gällde.

Postmästare John Lindegren, som teoretiskt kan tänkas ha använt datumstämpeln sista gången den 31 december 1875, hade den 3 december blivit utnämnd till postmästare i Östhammar. Jag har inte kunnat finna någon uppgift om när hans företrädare Johan Mauritz Holmdahl lämnade över sitt postkontor till honom. Denne hade bara innehaft tjänsten omkring ett år.

Österby—Dannemora.			
(Från den 18 december 1874)			
(Ena gången).			
—	7	f. m.	†
7,20	—	f. m.	
			Österby postexpedition..... Alla dagar. 7,55
			Dannemora poststation..... Alla dagar. — 7,35
			—
(Andra gången).			
—	9	f. m.	†
9,20	—	f. m.	
			Österby postexpedition..... Alla dagar. 10,7
			Dannemora poststation..... Alla dagar. — 9,47
			—

Det var mycket ovanligt med postgång mer än ett par gånger i veckan på mindre linjer under 1800-talet, men här är var det två turer om dagen på billiga villkor.

1921-11-01--

Österbybruk

Sent omsider skulle en poststation koma att inrättas på samma ställe, där postkontoret i Österby hade varit beläget under sju år. Efter en framställning i april 1921 (diarienummer 1 b 1921:584) beslöt poststyrelsen (sedan 1860 på egen befogenhet), att en poststation skulle öppnas med namnet Österbybruk från november månads ingång samma år.

Den utvecklades kraftigt och fick från den 1 mars 1948 status av postexpedition med Sven Torsten Söderlund som chef. Han avlöstes i oktober 1951 av Gustaf Harald Berg. Efter de senaste årtiondenas rationalisering finns postanstalten alltså kvar, nu med termen postkontor. Med titeln postmästare var Lennart Hallgren chef under 1980-talet, avlöst 1990 av Göran Malmström. Drygt 1800 hushåll betjänas av postkontoret i Österbybruk.

1875-01-01--1878-03-31

Morkarla

Innan vi fortsätter vår tänkta färd på järnvägsspåret österut, gör vi en avstickare söderut till Morkarla. I samband med att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Uppland inrättades där vid 1875 års ingång en poststation. Komminister C Sjögren blev antagen till föreståndare, efterträdd enligt poststyrelsens beslut i mars 1877 av komminister G W Mårberg, i samband varmed årsarvodet höjdes från 100 till 150 kr. Som nämnts tidigare, beslöt poststyrelsen att organisera om postnätet från den 1 april 1878, ett par månader efter tågstart på smalspåret österut från Dannemora. Enligt länsstyrelsens medgivande drogs poststationen i Morkarla in med mars månads utgång 1878. Dess kunder hänvisades till den förenade post- och järnvägsstationen i Knaby. Denna hade öppnats drygt två månader tidigare.

1878-01-20--1960-05-28

Knaby

Som framgår av inledningsavsnittet hade poststyrelsen på grundval av utredningsmaterialet beslutat den 25 januari 1878 att låta tillämpa nyordningen med april månads ingång 1878. Vissa åtgärder hade dock vidtagits i förväg, däribland den att en poststation öppnades i Knaby järnvägsstation redan den 20 januari 1878, sålunda mindre än tre veckor efter tågstarten. Stationsföreståndaren Gustaf Theodor Sundell fick ta ansvar för postärendena med 240 kr i årsarvode för denna del av arbetet. Detta höjdes till 300 kr efter 1903 års allmänna reglering av arvodena, något som kom Olof Adolf Nilsson väl till pass, när han efterträdde Sundell i mars 1903. Han avled i januari 1914. Elov Teodor Lönnbom tog över och fick uppleva en positiv utveckling, som bl a visade sig i arvodeshöjning till 480 kr om året 1914 jämte 300 kr i biträdesersättning.

Den starka utvecklingen ledde naturligtvis till skilsmässa mellan järnväg och post. Bland föreståndarna för den ersättande lantpoststationen fanns från april 1945 Karl Gustaf Sjöberg. Han fick emellertid vara med om den strukturrationalisering som präglade efterkrigstiden och därmed indragning av poststationen i Knaby med maj månads utgång 1960.

1875-01-01--1879-03-31

Hökhuvud

Vi gör ännu en avstickare från järnvägen, denna gång norrut till Hökhuvud. Organisten M Söderberg blev föreståndare för den poststation som öppnades med 1875 års ingång med namnet stavat Hökhufvud. Hans årsarvode blev 100 kr, men det nöjde han sig inte med länge. Den 19 mars 1875 skrev han till poststyrelsen, att han tidigare *"icke ägde den minsta kännedom om de med befattningen åtföljande göromål, tidsupphoffringar och ansvar, och allraminst kunde förmoda, att denna station skulle komma att ombesörja postutväxling med Wahlö och Forsmarks socknar, vilket förorsakar ej så litet med göromål"*.

Han tillade att han önskade årsarvodet höjt till 200 kr och att han vid avslag ville skiljas från befattningen. Postmästare Carl Fredrik Flodman i Uppsala tillstyrkte ansökan "på anförda skäl" och poststyrelsen beslöt om bifall, räknat från och med den 1 juli 1875.

Som framgår av inledningsavsnittet ansåg postinspektören vid redovisning av järnvägsärendet att poststationen i Hökhuvud inte längre var nödvändig. Det dröjde emellertid till dess att lantbrevbäring infördes i Stockholms län, innan poststationen blev indragen med april månads ingång 1879 och Söderberg degraderades till kommunombud utan avlöning från postverket, sedan vederbörlig uppsägningstid på tre månader hade iakttagits.

Indragningen av poststationen kungjordes i ett cirkulär den 24 mars 1879 samtidigt som beslut meddelades om indragning av 88 andra svenska poststationer. Kronofogden i Eke hade emellertid erinrat om att Hökhuvuds poststation hade inrättats *"huvudsakligen genom kronobrevbäringens övertagande av postverket"*. Genom indragning skulle för kronofogden uppstå *"frågan huru kronobreven skulle befordras till Hökhufvuds fjärdingsmän och kyrka, enär med Hökhufvuds poststations indragning ingen post på denna linje kommer att befordras till Östhammar. Fjärdingsmannen kunde måhända, på grund av Kungl.kungörelsen den 5 december 1873, åläggas vid Gimo hämta sin post, men icke att taga befattning med avhämmande av Hökhufvuds kyrkopost, enär kronobrevbäring honom icke åligger"*.

Lantbrevbäring fick bli fjärdingsmannens service, när poststyrelsen hade beslutat att sådan skulle inrättas mellan Gimo och Fors länsmansboställe med april månads ingång 1879.

Postmästaren i Uppsala hade redan i februari 1876 föreslagit att Hökhuvuds poststation skulle dras in i samband med omläggning av postföringen på sträckan Hökhuvud-Valö-Forsmark. Det var således en tanke, som något senare skulle förespegla postinspektören, när han redovisade järnvägsärendet.

Skefthammar

Vid Gimo öppnades den 1 januari 1875 en poststation som fick socknens namn Skjefthammar med denna stavning i poststyrelsens brev den 30 november 1874 till landshövdingen i Uppsala län. I ortstämpelkatalogerna stavas namnet Skefthammar, men jag har inte sett något stämpelavtryck och kan inte avgöra hur den graverades. I 1872 års postortlexikon "utgivet på föranstaltande av Kungl. Generalpoststyrelsen" finns socknen inte medtagen. I poststyrelsens cirkulär den 22 november 1875 stavas poststationens namn Skefthammar. Då meddelades att dess namn skulle från och med 1876 ändras till Gimo.

Organisten Carl Gustaf Sundin, som antogs till poststationsföreståndare, skrev den 29 juni 1875 till poststyrelsen, att hans årsarvode på 150 kr var alldeles för lågt och sade upp sig villkorligt om han inte fick arvodet höjt till 300 kr.

Sedan landskansliet i Uppsala meddelat poststyrelsen att det inte fanns någon lämplig person som var villig att i Sundins ställe åta sig befattningen, gick poststyrelsen med på förhöjningen. Sundin fick inte glädje av detta så länge för med tillkomsten av Dannemora-Hargs järnväg fick han avstå från befattningen med april månads ingång 1878. Poststationen flyttades till järnvägsstationen och där tog stationsmästaren Anders Pehrsson över ansvaret för posten, till en början med 240 kr i årsarvode enbart för bestyret med posten men snart nog höjt till 300 kr.

Det höjdes i etapper och var 480 kr när Johan Olsson övertog stationen i februari 1899. En ytterligare höjning fick denne vara med om efter 1902 års reglering av arvoden, då detta för Gimos del fastställdes till 540 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 10 kr per månad.

Utvecklingen gick så starkt att poststationen kunde statushöjas till postexpedition redan den 1 juli 1923, mindre än två år efter att Gimo blivit järnvägsknutpunkt genom att delsträckan Alunda-Gimo av Faringe-Gimo järnväg tagits i bruk för allmän trafik den 1 oktober 1921. Det var en av de tidigare postexpeditionerna, sedan detta mellanting mellan postkontor och poststation hade introducerats 1920. Föreståndarnas titel var stationsmästare. Bland dessa fanns under senare perioder, från 1945 Tore Ivar Persson, från 1953 Lars Edmund Adolf Stuxberg och från september 1962 Sven Tore Hagman.

Efter senare årtiondenas omvälvningar med ny terminologi, divisionalisering och bolagsbildning mm finns det ett postkontor i Gimo med ansvar för service till drygt 1700 hushåll.

Harg

Även i Harg öppnades en poststation med 1875 års ingång, när kronobrevbäringsreformen genomfördes i Uppland. Till föreståndare blev handlanden Carl Johan Bladin antagen med 175 kr i årsarvode. Han fick efter uppsägning lämna från sig stämpel och sigill den 1 april 1878 till stationsinspektorn Johan Anderberg. Denne fick inledningsvis 240 kr om året i ersättning för postarbetet, ett arvode som steg i takt med rörelsens ökning, t ex till 480 kr i december 1887. Oscar Victor Öhrn tog över befattningen i maj 1900 och kunde notera fortsatt trafikökning. Utöver det årsarvode på 600 kr som 1914 års reglering gav honom, fick han 360 kr i biträdesersättning.

Efter skilsmässa mellan järnväg och post var Anna Djärf från juli 1955 en av lantpoststationens föreståndare. Hon hade tidigare varit föreståndare för poststationen i Gesunda. Poststationen drogs in med september månads utgång 1969.

102.

Dannemora—Harg—Hargshamn.

(M. D.)

(Från den 16 juni 1894.)

Plk.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
Tåg 1.		
12,50	<i>Dannemora</i>	3,30
1,25	<i>Knaby</i>	3,0
2,10	<i>Gimo</i>	2,19
2,42	<i>Harg</i>	1,38
		Tåg 2.
Ilg.		Plk.
Tåg 1.		
2,50	<i>Harg</i>	1,30
3,5	<i>Hargshamn</i>	1,15
		Tåg 2.
		Ilg.

Illustration till nästa sida. En s k sommarpoststation öppnades i Hargshamn den 16 juni 1894. Postiljonskupén var bara i verksamhet mellan Dannemora och Harg och på den sista sträckan skickades posten som ilgods.

1894-06-16--1894-09-30
1894-12-01--

Hargshamn

Visserligen öppnades hela järnvägssträckan Dannemora-Hargshamn för allmän trafik den 2 januari 1878 och flertalet av järnvägsstationerna fick postservice från april samma år, men i Hargshamn hänvisades invånarna till Harg för sina postärenden. På försök öppnades en poststation den 16 juni 1894 avsedd för sommartrafiken. Postiljonskupén var bara i verksamhet mellan Dannemora och Harg och på den sista sträckan skickades posten som ilgods.

Poststationen drogs planenligt in med september månads utgång 1894, men det visade sig snart nog vara behov av postservice även i fortsättningen. Den öppnades på nytt den 1 december 1894, som framgår av nedan återgivna cirkulärnotis.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1894. CIRKULÄR. N^R LXI.

—*—

94.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den I nästinstundande december öppnas poststation *dels* vid en hvar af följande trafikstationer, nämligen vid **Hargshamn** å Dannemora—Hargs jernväg inom Stockholms län, vid **Vinnö** å Hästveda—Karpalunds jernväg inom Kristianstads län och vid **Bomhus** å bandelen Gefle—Bomhus inom Gefleborgs län, *dels* i **Gafsele** inom Vesterbottens län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 20 november 1894.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Albert Boström.

Stationsförman John Klinga blev föreståndare för poststationen i Hargshamn, till en början med bara 120 kr i årsarvode. Detta dubblades efter 1902 års allmänna reglering av arvodena. Vid närmast följande reglering år 1906 blev det 360 kr. Det faktum att efterträdaren i augusti 1909 Carl Vilhelm Löfgren fick 420 kr efter 1909 års reglering och 480 kr genom 1914 års reglering talar för att arbetet var så betungande att post och järnväg måste skiljas åt. Uppgången stagnerade emellertid och poststationen fick genomgå de omvälvande strukturrationaliseringarna under 1970-talet för att från 1986 kallas postkontor med ny terminologi.

Projekt "Nät 92" utmynnade i försök att lämna ut de minst lönsamma postkontoren på entreprenad. Det kunde genomföras förhållandevis tidigt i Hargshamn, där avtal har tecknats med ICA-Skeppet om att vara postens representant.

Vi har nu på vår tänkta färd utmed den gamla järnvägen nått ändpunkten. På de följande sidorna skall vi efter inledande redovisning av förarbetet göra en motsvarande färd från Faringe norrut för att nå den äldre järnvägen i Gimo.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1894. CIRKULÄR. N^R XXV.

—*—

44.

Kungörelse,

angående öppnande af poststation vid Hargshamn.

För tiden från och med den 16 juni till och med den 30 september innevarande år kommer postutvexling att ombesörjas genom särskild poststation vid den å Dannemora—Hargsbanan belägna jernvägsstationen *Hargshamn* inom Stockholms län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 5 juni 1894.

E. VON KRUSENSTJERNA.

e. f.

B. Friman.

Detta är det cirkulär som tillkännagav tillkomsten av sommarpoststationen i Hargshamn. Som framgår av texten tidigare, ersattes den med en året-runt-poststation före årets slut.

Avsnitt 2

Förberedelser för järnvägen Faringe-Gimo

Befolkningen följde med intresse framväxten av Faringe-Gimo järnväg och sökte på ett tidigt stadium ta vara på de möjligheter för bättre postservice som den kunde bjuda. Godstrafiken på delsträckan mellan Faringe och Upplandstuna hade kommit i gång den 16 januari 1919 och var sålunda mer än tre månader gammal, när en extra kommunalstämma hölls med Tuna församling i kyrkskolan den 27 april. Den utsåg en kommitté på tre personer som skulle inge ansökan till poststyrelsen om "en poststation uti den nya järnvägsstationen Upplands Tuna och om möjligt vid Öster Edinge anhaltstation".

Kommittén fullgjorde sitt uppdrag i ett brev till poststyrelsen den 26 maj 1919. Den uttryckte från att järnvägen skulle öppnas för persontrafik före årets utgång och uttryckte önskan om en poststation i Upplands Tuna "åtminstone från och med den 1 januari 1920". Om Edinge anhalt inte kunde få en poststation ville de att "Edingeborna med flera närboende måtte kunna få daglig post genom s k lösväskor, vilka mottagas och avhämtas vid nämnda anhalt".

För utväxling av värdeförsändelser var befolkningen hänvisad till Faringe, något som uppgavs "ha varit särskilt olidligt sedan poststationen i Faringe flyttats från Faringe station till Näsby by". Denna förändring hade inträffat när trafiken ökat så mycket att post och järnväg skilts åt i Faringe.

Även befolkningen i området mellan Alunda och Gimo lät höra av sig genom att ett protokoll skickades till postdirektionen efter ett sammanträde i Haberga den 13 oktober 1920. Det visade på önskemål att "för tiden då järnvägen kommer att varje dag befordra post och skjutserna sålunda bliva indragna, postanstalter anordnas vid såväl Alunda som Haberga och Vettsta järnvägsstationer".

Postdirektionen hade fått den förstnämnda framställningen på remiss från poststyrelsen och återopade i sin redogörelse till poststyrelsen den 27 oktober 1920 inte bara denna utan också det från Haberga direkt erhållna protokollet. Dessutom fanns i målet ett förslag från postmästaren i Uppsala. Eftersom den för allmän trafik från den 2 november 1920 upplåtna sträckan mellan Faringe och Upplandstuna inte hade trafik varje dag, fick man under en period ha såväl landsvägspostföring som järnvägspostföring. Från järnvägsbolaget hade den tidtabell erhållits, som återges på nästa sida. Postdirektionen föreslog för tillämpning från den 9 november 1920 (en vecka efter tågstarten) bland annat att postbefordran skulle anordnas på sträckan Faringe-Alunda samtidigt med viss ändring av landsvägspostföringen på linjen Uppsala-Norrhälje. Vidare skulle lantbrevbäringen på linjen Faringe-Olands Stafby liksom poststationen där dras in och med öppnande av en järnvägsstation i Upplandstuna skulle lantbrevbäring införas med tre turer i veckan mellan Upplandstuna och Stafby kyrka. Lantpoststationen i Alunda skulle dras in och en poststation öppnas i Alunda järnvägsstation.

Faringe—Gimo järnväg.

Tågtdatabell n:r 1 från och med den 2 november 1920.

Faringe—Alunda—Faringe.											
			Kilom.	Stationer							
—	720	—		Avg. Stockholm östra.....	Ank.	1044	945	945			
—	721	—		» Hallstavik	»	1037	938	938			
—	807	—		» Norrtälje	»	955	856	856			
—	910	—		» Rimbo	»	851	751	751			
—	1215	315		» Uppsala östra.....	»	927	445	1016			
{ Godst. n:r 722 III	{ Pers.t. n:r 712 II, III	{ Pers.t. n:r 714 III				{ Pers.t. n:r 711 III	{ Pers.t. n:r 713 II, III	{ Godst. n:r 721 III			
b 605	s 133	b 436		Avg. Faringe.....	Ank.	b 750	s 319	b 635			
x	x	x	6	↓ Österedinge	↑	x	x	x			
650	156	459	13	↓ Upplandstuna ...	↑	728	257	610			
b 700	s 204	b 507	18	Ank. Alunda	Avg.	b 719	s 248	b 540			

Tabellen läses i pilarnas riktning. Tiden från och med kl. 6⁰⁰ på aftonen till och med kl. 5⁵⁹ på morgonen anges genom understrukna minutsiffror.

Teckenförklaring.

x = tåg stannar endast om resande finnes att upptaga eller avlämna.
 S och — = sön- och helgdagar. ~~~~~ = annan inskränkning i tågens gång.
 b = år helgfria tis- och torsdagar samt söckendag före sön- och helgdag.

Ytterligare ändringar skulle göras i landsvägspostföringen och dessutom skulle poststationen i Svista "indragas, då avståndet däriifrån till den blivande poststationen vid Alunda järnvägsstation är ringa och dess poströrelse av mindre betydande omfång".

I sin framställning till poststyrelsen föreslog postdirektionen att den nya organisationen skulle träda i kraft en vecka efter att järnvägen togs i bruk för allmän persontrafik. Vanligtvis brukade man anpassa sig efter tågstarten, men när postdirektionen avgav sin redovisning hade infordrade anbud på de föreslagna lantbrevbäringslinjerna inte kommit in. "Med hänsyn härtill", skrev postdirektionen, "synes ändring i postanordningarna icke böra vidtagas samtidigt med järnvägslinjens upplåtande för allmän trafik, utan torde härmed kunna anstå en vecka".

Det anståndet utsträcktes ytterligare, sedan postdirektionen i ett kompletterande brev den 12 november preciserade vissa justeringar av det ursprungliga förslaget och anmälde "att de av Kungl. Styrelsen medgivna förändringarna i postbefordringen komma att genomföras från och med den 16 innevarande november".

Inte oväntat kom det synpunkter på förslaget från berörda kunder efter hand som planerna blev kända. Något av detta redovisas under respektive orters rubriker i det följande, där de olika orterna presenteras i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Faringe till Gimo. Den sista delsträckan, 15 km järnväg mellan Alunda och Gimo, öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1921 utan att detta medförde någon ändring av det fasta poststationsbeståndet. Några poststationer blev sålunda inte heller öppnade vid de mellanliggande hållplatserna Haberga eller Vettsta och inte heller vid den söder om Upplandstuna belägna hållplatsen Edinge.

Tågtrafiken mellan Faringe och Gimo lades ner den 1 februari 1960.

253. Gimo—Rimbo.

Gimo—Faringe (Dannemora—Hargs j.)
Faringe—Rimbo (Stockholm—Roslagens j:ar.)

5.00	—	16.35	buss	Oregrund	12.30	19.00
6.00	6.00	17.25	buss	Osthammar	11.45	18.15
Brl	Tp	Pkp 266				
Tåg 801	Tåg 801	Tåg 715	Km			
6.47	6.47	18.15	—	Gimo (8) 257	10.50	17.25
—	—	18.39	14	Alunda (ej f)	10.23	—
—	7.15	18.47	19	Uppiands Tuna	10.13	—
(7.35)	—	19.10	32	Faringe (ej f) 256 ...	9.52	(16.30)
Tåg 71	Tåg 71	Tåg 75			Tåg 712	Tåg 804
—	—	19.23	—	Faringe	9.44	—
—	—	19.35	40	Knutby (lvp)	*9.32	—
—	—	19.56	51	Rånäs (ej f)	9.12	—
(8.30)	8.30	20.09	59	Rimbo (8) 251, 252 ...	9.00	—
					Tåg 72	Tåg 74
					Pkp 266	Brl
10.05	10.05	V 21.38 Hd 22.07		Stockholm	7.08	14.00

Detta är ett utdrag ur 1945 års posttidtabeller.

1875-01-01--1877-12-31
1884-10-23--1969-05-31

Faringe

Faringe är numera ändpunkten på den museibana som har uppstått på den ursprungliga Uppsala-Länna järnväg. Där hade funnits en lantpoststation under åren 1875-1877, tillkommen som en följd av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Uppland. Denna lantpoststation var till skillnad från överlevande poststationer inte ekonomiskt bärkraftig. Dess föreståndare, länsmanen J Söderlind, hade fått lämna sitt uppdrag med 1878 års ingång, då poststationen hörde till de som redan från inledningskedet visat sig vara olönsamma och "rensades ut" enligt ett besparingscirkulär i september 1875, som ålade postmästarna att redovisa vissa statistiska uppgifter.

Frans Wilhelm Thornblad var en av de tidiga föreståndare för järnvägspoststationen i Faringe. Genom tillkomsten av den järnväg som berörs i denna skrift från Faringe till Gimo blev Faringe järnvägsknutpunkt. Postgöromålen skildes från järnvägsarbetet redan 1918 och en lantpoststation öppnades i Näsby. Dess föreståndare från juni 1950 var Folke Pettersson och poststationen avvecklades med maj månads utgång 1969.

1883-10-01--1920-11-15

Olands Stafby

Med Mathilda Fredrika Carlsson som föreståndare öppnades en poststation i Olands Stafby den 1 oktober 1883. Hennes årsarvode var blott 95 kr om året. Den 1 oktober 1904 efterträddes hon av änkefru Johanna Maria Andersson, då med 125 kr i årsarvode. Hon kunde glädja sig åt en höjning av detta till 220 kr den 1 april 1911. Men hon fick också acceptera poststationens indragning den 15 november 1920. Följande dag öppnades i stället en poststation i den närliggande järnvägsstationen med namnet Upplandstuna.

Befolkningen hade inte accepterat poststationens indragning utan vidare. Såväl poststationsföreståndare Andersson som postförarna K G Wickman, E A Eriksson och Johan Johansson erbjöd sig i brev till poststyrelsen den 2 november 1920 att gå med på lägre ersättningar om poststationen fick vara kvar. Frågan hade förts på tal vid den ordinarie kommunalstämman med Stafby kommun i folkskolan söndagen den 31 oktober 1920.

Ett utdrag av protokollet (reproducerat på nästa sida) skickades till postdirektionen och sändes däriifrån till poststyrelsen med påskriften "att postdirektionen icke finner skäl ändra sitt den 27 sistlidne oktober till Kungl. Generalpoststyrelsen ingivna förslag om bland annat indragning av poststationen i Olands Stafby". Handläggaren hade försett protokollsavskriften med den jämförande anteckningen "Ett exempel: Tensta stora socken har blott lantbrevbäring". Därmed menade man, att den föreslagna lantbrevbäringen mellan Upplandstuna och Stavby kyrka skulle vara tillräcklig ersättning vid poststationens indragning, eftersom en lantbrevbärare kunde klara Tensta.

ett exempel. Först
stora sedan hos
Adolf Sandström omg.

Utdrag af protokoll för ordinarie
kommunalstämma med Staffby kommun
i folkskolan Stavyen den 31 Okt. 1920.

Nr 16. 1814		
GRUPP	AFD.	MÅL
11	12	

§ 10

Med anledning af förestående indragning af poststationen
i Olands Staffby på grund af gynnandet af ny poststation
vid Upplands Tuna järnvägsstation i den nya bandelen
Färinge - Gimo, uttalade stämman sitt ogillande af
denna åtgärd, isynnerhet som vägor besparing i post-
verkets utgifter därigenom g kunde ifrågakomma.
Postbefordringen skulle nämligen ske efter häst från Upplands
Tuna järnvägsstation till Staffby kyrka. Genom stationens
behållande skulle oigillanden betydligt förkortas och post-
turerna blifva billigare och skulle säkerligen den förkortade
väglängden innebära en stor summa, att den mest full-
säkerhet träder de kostnader som för poststationens be-
hållande erfordras. En annan omständighet, som ofven-
telar för poststationens behållande är, att den koncessio-
nerade järnvägen Upplands-Ore grund inom en närmare
framtid kommer att förverkligas, då poststationen i alle hän-
delser måste inrättas vid den järnvägsstation i närheten af
Staffby kyrka. Den indrusti, som finnes inom kommunen
och som är af ganska betydelse, skulle dessutom i ganska
grad gynnade förbehållande postbefordringsmöjligheter.
På grund härf utvalde stämman åt herrar J. & Kihlström
och Paul Gustafsson så hos Kongl. Generalpoststyrelsen fram-
för kommunens önskan att tillvidare få behålla poststationen
basen använde för kommunen oomvändlig

Som af
J. Gustafsson
Paul Gustafsson

Det utdrag af protokollet betygat J. Gustafsson

Namn Upplandstuna 1920-11-16--1939-05-14
Namn Upplands Tuna 1939-05-15--1967-10-31

Upplandstuna

De synpunkter som kommunalstämman i Stavby folkskola framförde vid sammanträdet den 31 oktober 1920 enligt protokollsavskriften på motstående sida fick inte avsedd verkan. Poststyrelsen ändrade inte det beslut som baserades på den utredning postdirektionen redan hade gjort.

Lantpoststationen drogs sålunda in och järnvägspersonalen fick ta hand om postärendena från den 16 november 1920 i Upplandstuna med ny datumstämpel och nytt sigill. Motsvarande inventarier, som hade använts i Olands Staffby, blev skickade till Postens persedelförråd för skrotning. Korrespondenterna måste vänja sig vid att använda ett nytt namn för postadressen. De skulle knappt två decennier vänja sig vid ännu en namnändring, ehuru en till synes obetydlig sådan. Från den 15 maj 1939 skrevs poststationens namn nämligen i två ord, Upplands Tuna.

Bakgrunden till detta var en revision som genomfördes på grund av ett uppdrag som poststyrelsen gav postdirektör Erik G Lanngge vid ett sammanträde den 19 januari 1938 med representanter för Kongl. Telegrafstyrelsen. Uppdraget omfattade undersökning av de fall, där post- och telegrafanstalter på samma ort bar skilda beteckningar. Strävan var att söka nå överensstämmelse. Också ett mindre antal järnvägsstationer togs med i undersökningen.

Vissa regler för val av namn eller stavning av namn fastställdes, däribland en som avsåg bildandet av sammansatta ornamn. Den löd: "Om förleden utgörs av namnet på ett landskap, ett län, ett härad eller en kommun och har tydlig genitivform, förenas det ej med huvudordet medelst bindestreck, t ex Närkes Lillkyrka. I andra fall används bindestreck, t ex Dala-Floda, Norsjö-Vallen".

Upplands Tuna skulle sålunda inte hopskrivas med bindestreck, men det gick bra att skriva det i två ord. Remissinstanserna accepterade denna lösning. Namnet skrevs sålunda Upplands Tuna från den 15 maj 1939, då samtidigt 95 svenska postanstalter fick sina namn ändrade på ett eller annat sätt.

Länge dessförinnan hade poststationen genomgått stora förändringar. Även i Upplandstuna blev det nämligen anledning att skilja post och järnväg åt efter någon tid på grund av trafikökning. Det gick starkt framåt och i oktober 1961 blev poststationen stathöjd till postexpedition. Ruth Lilly Maria Sjöberg blev den första ordinarie "stationsmästaren" som var chefstiteln för detta slag av postanstalter. Men storhetstiden blev inte lång. Det visade sig nämligen möjligt att ersätta postexpeditionen med lantbrevbäring med november månads ingång 1967.

Alunda

1875-01-01--

En av de drygt 32 poststationer som öppnades inom Uppsala län med 1875 års ingång på grund av kronobrevbäringsreformen förlades till Alunda. Där blev organisten Carl Fredrik Barthelsson antagen till föreståndare med 200 kr i årsarvode. Detta lyckades han få fördubblat redan från och med juni 1875 efter framställning till poststyrelsen.

En besparingskampanj ledde till att handlanden Karl Gustafsson fick ta över poststationen vid halvårsskiftet 1894. Han hade vid anbudsgivande erbjudit sig att fullgöra uppdraget för blott 150 kr om året. Han blev kontraktsbunden på tre år och bevakade noga sin formella uppsägning per den 1 juli 1897, varigenom han lyckades få arvodet höjt till 250 kr.

Efter motsvarande manöver tre år senare fick han från den 1 april 1901 ett årsarvode på 400 kronor. Detta kom hans efterträdare den 10 maj 1903 Johan Fredrik Ramström till godo. Denne följdes i oktober 1910 av handlanden Erik Alfred Vitalis Gustafsson.

Efter järnvägens tillkomst flyttades poststationen den 16 november 1920 till järnvägsstationen och dit fick invånarna vända sig i postärenden. Samhället visade dock på sådan utveckling att post och järnväg måste gå skilda vägar. Redan den 1 februari 1946 höjdes poststationen till en postexpedition, för vilken Doris Matilda Albertina Foghelin blev chef med posttiteln "stationsmästare". Hon följdes den 1 februari 1956 av Ulla Britta Sofia Hollsten.

Med förändrade benämningar 1977 och 1986 har postanstalten kunnat hålla sig kvar. Enligt ny terminologi finns efter genomförd divisionalisering ett postkontor i Alunda, varifrån närmare 2300 hushåll betjänas.

Alunda - Faringe (Faringe-Gimr f.)
(JA. G. m. den 16 november 1920.)

Jäg 7.11	Jäg 7.12		Jäg 7.13	Jäg 7.14
2 48	5 40	- Alunda	2 4	5 7
2 57	6 10	5 Upplandsstama	1 56	4 59
-	(6 25)	18 Faringe (ej f.) 3 20	-	-
4 45	10 16	Uppsala	Jäg 7.15	Jäg 7.16
			5 30	2 15

Med redovisningen av ärendet om ny organisation sände postdirektionen denna tidtabell för tågens gång fyra dagar i veckan. Uppgiften (ej f) efter Faringe innebär att poststationen där inte var förenad med järnvägsstationen, något som vid den tidpunkten gällde för samtliga stationer på järnvägen mellan Uppsala och Norrtälje.

Svista

1881-03-01--1920-11-15

Postinspektörens förslag till omorganisation i anledning av järnvägens tillkomst omfattade, enligt texten överst på sid 20, indragning av poststationen i Svista "då avståndet därifrån till den blivande poststationen vid Alunda järnvägsstation är ringa och dess poströrelse av mindre betydande omfång".

Till skillnad från vad fallet var med Olands Stafby gjorde berörda postkunder inte några invändningar mot detta förslag. Landsfiskalen Curt Rosenquist, som betjänades av poststationen i Svista, lämnade emellertid synpunkter på hur ersättningsanordningen skulle utformas. Han skrev i ett brev till postdirektör Erik Långe den 2 november 1920 och påtalade behov av post mer än de tre dagar i veckan som hade planerats. Detta skulle sålunda påverka både tågföringen och lantbrevbärarens tidtabell. Den lantbrevbärare som betjänade honom skulle få utgångspunkten ändrad från Alunda till Upplands Ekeby och enligt förslaget få frekvensen minskad från fyra till tre veckoturer.

Rosenquist skrev bl a: "Jag tillåter mig därför vårdsamt hemställa, att Herr Postdirektören benäget ville föranstalta därom, att postgång ordnas mellan Alunda och Upplands Ekeby samt åter åtminstone måndagar, tisdagar, torsdagar och lördagar på eftermiddagarna, och att post hos mig avlämnas och avhämtas nämnda tider, vilken sistnämnda färd endast ökar vägen för postbudet med 1700 meter fram och åter från landsfiskalskontoret i Svista". Postdirektionens kommentar till detta, i utdrag på nästa sida, åberopade bl a nedan i faksimil återgivna bilaga till redovisning av ärendet.

Omkostnader för postgång och lantbrevbärning i Alundatrakten

per år räknat

Varvarande:	Per år kr.	Bevände:	Per år kr.
dep Gimr - Alunda - Gimr, 4 turer å 14:- (därav 10:- betonas i besvärsgiften)	29 52	alt Alunda - Upplands Ekeby 4 turer å 9:- <i>9 + 9 = 180 öre per mil, 225 öre per tur</i>	18 72
		alt Alunda - Stribby 3 turer å 6:50 <i>6 + 9 = 150 öre per mil, 135 öre per tur</i>	10 14
dep Gimr - Alunda, 2 turer å 12:-	1 248	dep Gimr - Alunda, 2 turer å 12:- <i>12 + 9 = 210 öre per mil, 133 öre per tur</i>	12 48
alt Faringe - Olands Stafby, 3 turer å 6:-	2 496	alt Upplandsstama - Stafby kyrka, 3 turer å 8:- <i>8 + 7 = 150 öre per mil, 200 öre per tur</i>	12 48
<u>Summa</u>	<u>6 666</u>	<u>Summa</u>	<u>5 382</u>