

J förberedande förslag till ändring i postanordningarna efter järnvägen Limesforsen - Särna öppnade för trafik har jag föreslagit förenad poststation med järnvägsstationen i Högstrand (Sälbo by).

Den nu föreslagna utredningen angående en leutbrobering Sälbo - Resjövecken för Högstrands station ger mig anledning vidhålla min förslag.

Av hela den ankommande posten till linjen, 659 försändelser under räkningssperioden 9-10, kommer 277 försändelser på platserna Sälbo i Rönneberg, en omräde av 1 1/2 km från Sälbo till västra poststation och 248 på byarna Högstrand, Sälbo och Resjövecken, en omräde av 2 km från Högstrand järnvägsstation. Särna som propolis gäller den angivna posten. Något mer än 3/4 av all post till Särna skulle kunna utgå utan olägenhet för besökningen kunnat avlämnas från och inlämnas vid poststationen i Sälbo och Högstrand.

Mellan dessa järnvägsstationer är avståndet 10 km.

Lyggen av i utredningen upptagen by kommer att ligga mer än 5 km från poststation, om poststation inrättas vid Högstrand järnvägsstation, ett efter förhållandena däruppe länge avstånd.

Befolkningen, i de synerade den i byarna Högstrand, Sälbo och Resjövecken, se härvid en poststation inrättas i Högstrand.

Oftens första korrespondent, hovvetare Sigfrid i Resjövecken, har särskilt framhållit den nödvändighet för linjen.

Om anseendet genom K. Styrelsens beslut den 9 sept 1927 inrättande av poststation i Högstrand skall anses värdelöst, anser jag givande leutbrobering varje tisdag bör anordnas i den i fråga om linjen, då befolkningen efter linjen under de sista 3 åren erhållit sin post varje dag.



L. J. et
Högstrand.

Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen

Särna -

Limesforsen

och närmaste omgivning

Innehåll

	sid
Inledning	3
Särna	12
Särnaheden	13
Idre	13
Flötningen	14
Fiskarheden	7
Sörsjön	15
Normäs	16
Hörmund	18
Fulunäs	18
Högstrand	19
Sälbo	19
Sälbestugan	20
Transtrand	20
Torgås(mon)	21
Rörbäcksnäs	22
Lima	22
Limesforsen	23

Posthistorisk skriftserie 302

(Manuskript i januari 1997)

Förord

I skriften "*Något om posten vid järnvägssträckorna Limesforsen-Brintbodarne och Vansbro-Malung*" har jag berört de delar av sidospåren från Mora-Vänerns järnväg (Inlandsbanan) som öppnades för allmän trafik åren 1892, 1903 och 1934 samt några av stationerna närmast norr om gränsen till Värmland. Längst norrut kom jag i detta sammanhang till Limesforsen.

Därifrån förlängdes järnvägen mot norr till Särna genom att Limesforsen - Särna järnväg (LiSJ) öppnades för allmän trafik den 2 augusti 1928. Det var denna förlängning av järnvägen och därmed framkallad ökad trafik som medverkade till att sträckan Limesforsen-Brintbodarne slopades och ersattes den 5 september 1934 av statsbanan Vansbro-Malung.

Syftet med denna skrift är att lämna uppgifter om den posthistoriska utvecklingen vid järnvägssamhällena norr om Limesforsen och i anslutning därtill även de lantpoststationer som har fått sin post via någon av stationerna utmed järnvägen (s k sidoposter).

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

För några av poststationerna försöker jag ge exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och järnvägsföretaget. Jag har också velat kort beröra landsvägspostföringar, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen. Dessutom har jag funnit det motiverat att berätta litet om några av lantpoststationerna i järnvägens närhet.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de stationsvis redovisade avsnitt som börjar på sid 12. I samtliga fall har jag försökt ange hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns, även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret, även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst. På grund av svårlästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

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

Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). Vissa kompletterande uppgifter, framför allt om datum för postombud, har jag hämtat ur "*FACIT postal 1993*" (ISBN 91-86564-358).

I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid tänkta resor med järnvägen från Särna till Limesforsen.

Erik Lindgren

Inledning

Det gick nära nog 12 år efter beviljad koncession i december 1916 innan den 96 km långa normalspåriga bandelen Limesforsen - Särna kunde öppnas för allmän trafik den 2 augusti 1928. Samma dag förstatligades järnvägen.

Postdirektionen i mellersta distriktet, då med säte i Gävle, hade följt byggnadsskedet och gjort sådana iakttagelser att en rapport kunde sändas till poststyrelsen den 31 augusti 1927 om "*förbere-dande åtgärder för den omläggning av postgångarna i västra delen av Dalarna, som föranledes av nämnda banas öppnande*".

Efter en resa i trakten på sommaren 1927 tillsammans med postdirektören hade postmästaren i Mora avgett ett preliminärt förslag till förändring av postanordningarna. Till detta förslag anslöt sig postinspektionen i det väsentligaste men hade avvikande uppfattning i vad gäller nyttan av en föreslagen poststation i Högstrand. Det visade sig att det skulle bli gott om tid att justera detaljer, eftersom diskussionen kring detaljerna kunde börja nära nog ett helt år i förväg.

Postmästarens förslag, presenterat i hans eget handskrivna brev den 5 augusti 1927, innehöll bland annat önskemålen att förenade post- och järnvägsstationer skulle finnas i Limesforsen, Lima, Torgås, Sälen, Högstrand och Horrmund och att de redan befintliga lantpoststationerna i Transtrand, Sörsjön och Särna skulle bibehållas vid sina dåvarande lägen. Förening av de äldre poststationerna i Lima och Torgås skulle inte innebära någon nämnvärd ändring av deras lägen.

Lantpoststationen i Transtrand var belägen nära järnvägsspåret men inte på en sådan plats, där någon järnvägsstation utan blott en hållplats planerades. Däremot planerade järnvägen en station i Fiskarheden och en trafikplats Bergsbacken på ett avstånd från Transtrand av ca 5 km söderut resp norrut. Då poststationen varit belägen mittemellan de blivande trafikpunkterna sedan "årtionden tillbaka" ansåg postmästaren någon flyttning av denna inte var motiverad, särskilt som ortens större korrespondenter fanns i dess omedelbara närhet.

I sitt brev uttryckte postmästaren slutligen tveksamhet beträffande poststationen i Särna. Han anförde att rörelsen vid dåvarande lantpoststationen där var *"av så stor omfattning, att en person ej hinner sköta samtliga göromål, och då personalstyrkan vid järnvägsstationen ej är bestämd, har jag föreslagit att åtminstone tills vidare, poststationen ej förenas med järnvägsstationen"*.

Poststyrelsen godkände i stora drag i ett brev till postdirektionen den 9 september 1927 postmästarens förslag efter postdirektionens smärre modifieringar. Beslutet denna dag omfattade utbyte av diligensbefordring mellan Limesforsen och Särna mot postkupébefordran på den nya järnvägen,

förenande av de dittillsvarande lantpoststationerna i Lima, Torgås och Horrmund med järnvägstationerna på respektive platser och ändring av poststationsnamnet Torgås till Torgåsmon samt anordnande av vardaglig gående lantbrevbäring på en linje Transtrand - Gusjön och en linje Transtrand - Åsen.

Det var ännu långt kvar tills järnvägen skulle kunna öppnas och det fanns utrymme för justeringar. Den 22 juni 1928 blåste postdirektör Erik Långe liv i ärendet genom ett brev till poststyrelsen. Han uppgav att ett genomgående tågpar skulle anordnas på sträckan Särna-Vansbro varje dag. Med slopande av sträckan Brintbodarne-Limesforsen undvek man den besvärliga omlastningen av post som dittills hade fått göras i Brintbodarne.

Under mellantiden hade från korrespondenterna framkommit önskemål om en poststation vid Högstrands järnvägsstation, något som postdirektören ansåg sig kunna biträda. Däremot ville han inte tillstyrka att poststationer skulle inrättas vid övriga trafikplatser norr om Horrmund (karta på föregående sida), men han hade *"för avsikt att i Öjvallberget och Sandnäs föranstalta om uppsättande och vård av en postverkets brevlåda i samband med utväxling av lösväska utan kostnad för väskägaren. Dessa anordningar anses för närvarande vara tillräckliga. Vid övriga trafikplatser erfordras tills vidare ingen som helst postanordning"*.

Beträffande den av poststyrelsen redan beviljade lantbrevbäringen mellan Transtrand och Åsen hade postdirektören blivit betänksam och föreslog att den tills vidare inte skulle inrättas. *"Det torde vara klokt att avvakta och se, huru anordningarna i övrigt fungera. Det är visserligen sant, att befolkningen utmed vägsträckan Transtrand - Åsen för närvarande har det mycket bekvämt ordnat med postutväxling med lösväskor, som befordras med postdiligensen, men man måste också medgiva, att avståndet till poststationen i Transtrand icke är stort."*

Bortfallet av diligensbefordringen skulle sålunda tvinga lösväskägarna att uträtta sina postärenden i Transtrand, om poststyrelsen accepterade postdirektionens förslag att inte inrätta den tänkta lantbrevbäringen.

Däremot startade lantbrevbäringen Transtrand - Gusjön med augusti månads ingång 1928 och järnvägen öppnades för allmän trafik den 2 augusti. Därmed trädde de av poststyrelsen beviljade förändringarna i verksamhet, men för den skull kunde man inte sätta punkt för omorganisationen. Korrespondenterna i trakten skulle låta höra av sig flera gånger.

Det fanns till exempel synpunkter på var poststationen i Transtrand skulle vara belägen. Postmästaren i Malung vidhöll att den borde finnas kvar som lantpoststation enligt poststyrelsens beslut och sålunda inte flyttas till järnvägsstationen. Hans motiv för detta framgår av hans brev till poststyrelsen den 21 september 1928, nära tre veckor efter tågstarten. Postmästarens brev återges i sin helhet på följande tre sidor. Jag har funnit det angeläget att ge plats åt brevet inte minst för att visa att så sent som 1928, drygt tre decennier efter skrivmaskinens inmarsch i postverket, administrativa chefer alltjämt skrev brev för hand. Det torde inter heller ha funnits skrivmaskiner vid alla förvaltningspostkontor.

I det tresidiga brevet berör postmästaren flera önskemål om bättre service, önskemål som kommit fram under tiden efter att de första planerna utarbetades och i vissa fall till och med efter tågstarten. Det förelåg sålunda framställningar om att en poststation skulle inrättas i **Fiskarheden** och att lantbrevbäringar skulle inrättas på linjerna Transtrand - Södra Långstrand och Sälen - Lispasätra.

Postmästaren erinrar sålunda i sitt brev om olika ortsintressen beträffande platsen för poststationen i Transtrand men också tidigare framförda synpunkter på behov av poststationer i flera järnvägsstationer.

Det påtalade behovet om en poststation i Fiskarheden avvisade han genom att hänvisa till att berörda kunder betjänades av lantbrevbäringen mellan Transtrand och Gusjön. Däremot fann han att korrespondenterna vid den tills vidare ej inrättade lantbrevbäringen mellan Transtrand och Södra Långstrand kommit i kläm genom att deras lösväskbefordran med postdiligensen hade upphört. Han ville därför tillstyrka framställningen om den lantbrevbäringslinje, vars start hade uppskjutits tills vidare. Däremot fann han sig inte kunna vitsorda behovet av en lantbrevbäring mellan Sälen och Lispasätra. Postmästaren skulle få stöd i detta avseende när postdirektionen senare redovisade ärendet (därom på sid 11).

Kungliga Lundsparlamentet.

Hörsalrum.

1485, (414)
(1678)

Vid överläggandet av utredningarna
närande begärda Genutställningar om inrättan-
de dels av pastorat i Liskekleden dels lant-
brukning i linjerna Transtrand - Södra häng-
strand och Sälev - Lispasäter, för jag vård-
rent anföra följande.

På den för 6 å 7 å sidan, då den nu för-
diglypta hans Smidsjöarna - Sälev planerades,
var jag i tillfälle att i ortspåren medfölja
den häftiga diskussionen dels om hans stätt-
ning dels om jämvägsstationens förläggning.
Färdigt påminner jag mig de många in-
rända artiklerna för Transtrand angående
jämvägsstationens plats. Öttrimitserna
är, som bekant, synnerligen väl tillgodseende

med jämvägsstationen i Liskekleden och
Rejnsbacken samt arkitektatören i Transtrand.

För part. i Transtrand öppnades redan den
1 januari 1867, märk senkitt tvänjand skäl
föreligger, för att en så gamml pastorat skulle
inläggas eller förläggas på en annan plats. Mot
detta framknyttande förelag tala titelades det
hans hans namnet och des välbelag plats,
inrymd som den är i en flygel till fackskolan,
i närheten av kyrkan och landsfiskarens bestånd
omgefa mitt i det pastorats den betjäna.

För från en utredningen är parten i
själva Liskekleden by och en stora omfatt-
ning, att den i och för sig kan matinera en
pastorat; De ämbets kommer att kung Styrd-
ren för 1 augusti i en inrättat lantbruk
ring för Transtrand till Susjön, vilken linje
passerar omnämnda by, anser jag, att de
stora ortens pastorats inrättande är väl till-
godseende. För den skull för jag avstyra
Genutställningen om inrättandet och pastora-
tationen i Liskekleden.

Vad ätes beträffar Genutställningen och
en lantbrukning för Transtrand
konst till Södra Långstrand, är föreliden-
det ett annat. På den ämbets till best

har posten till Berga (Bergsbacken) och
Äsen befordrats i Lösväska, som med-
följt körposten från Transtrand till
Äsen och nu senast postdiligensen.

Såsom om postmängden ej på långt när
motsvarar det som regel fastställda
minimiantalet försändelser för utgående
och posten varje söndag, så jag
biföll tillstyrka framställningen, dels
på grund av att de nya byarna efter järn-
vägens tillkomst i postort hänses komma
i samma läge, dels och därför att byarna söder
om post. hufvud med lantbrevbäring. På
samma gång vill jag meddela, att uppgiften
om postmängden från byarna är missvisande.
Korrespondenterna hänföra nedlägga numera
stora delen av sin avgående post i postka-
rens beviljade vid uppköpet i Bergsbacken.

Plutligen vill jag beträffande framställningen
om lantbrevbäring från Sälens till Rispassätra
hänvisa till den gjorda utredningen, att vid
så mågen postmängd viden lantbrevbäring,
synes mig otänkbart.



L. Forsell

I ett brev till poststyrelsen den 28 december 1928 redovisade post-
direktionen de slutjusteringar som befanns nödvändiga på grund av
de erfarenheter som vunnits av de fem första månadernas järn-
vägstrafik på den nya linjen. Postdirektionen framhöll, att postför-
hållandena hade försämrats något, särskilt för "sådana personer
och byar, vilka tidigare, då postföring mellan Limesforsen och
Särna ägt rum med postdiligens eller annat transportmedel för
landsvägspostbefordran, haft tillfälle att vid eller i omedelbar närhet
av boningsplatsen utväxla posten i lösväska eller på annat sätt med
vederbörande landsvägspostlägenhet. Missnöjet har bland annat
tagit sig uttryck i framställningar, vilka avse:

- a) inrättande av lantbrevbäring å en linje Transtrands poststation -
Södra Långstrand,
- b) inrättande av poststation vid hållplatsen i Bergsbacken,
- c) inrättande av poststation vid hållplatsen i Fiskarheden samt
- d) inrättande av lantbrevbäring å en linje Sälens poststation -
Rispassätra".

De tre sistnämnda punkterna avfärdades med stöd av den
utredning som postmästaren i Malung hade redovisat för postdirek-
tionen. Beträffande lantbrevbäringen till Södra Transtrand erinrade
postdirektionen nu om poststyrelsens beslut att tills vidare låta
anstå med att inrätta den föreslagna lantbrevbäringen Transtrand -
Äsen. Denna blev nu verklighet med lantbrevbäringen utsträckt till
Södra Långstrand.

Poststyrelsen biföll postdirektionens framställning genom beslut
den 4 januari 1929 och därmed hade ärendet fått sin definitiva lös-
ning men med utrymme för de förändringar som efter hand kunde
ske i takt med postservicens vidare utbyggande under lång tid.
Detta kom att omfatta utbyggnad och motorisering av lantbrev-
bäringen, efter andra världskriget på bekostnad av de mindre
poststationerna. Huru det fasta poststationsnätet vid järnvägen och
dess omgivning utvecklades framgår kortfattat i de följande
avsnitten. De redovisas stationsvis vid en tänkt färd söderut från
Särna, varvid de lantpoststationer som finns eller funnits i
järnvägens närhet redovisas i anslutning till "besöken" vid berörda
järnvägsstationer.

1870-04-01--

Särna

Mamsell Sara Gustafva Arnberg fick förtroendet att vara föreståndare för den poststation som öppnades i Särna med april månads ingång 1870. Hon var inte bara en av pionjerna i Dalarna på denna syssla utan blev också länge i tjänst, mer än ett kvarts sekel. Länsmannen Vilhelm Johansson tog över i oktober 1897. Det blev ett nytt skifte redan med 1901 års ingång, då vice pastor Matias Lind tog över under halvtannat år, innan folkskolläraren Sven Georg Karlén blev ordinarie föreståndare från den 1 juli 1902 med samma arvode som företrädaren haft, 600 kr om året.

Poststationen låg nu inom Mora postkontors förvaltningsområde men flyttades över till Älvdalens i och med att poststationen där upphöjts till ett förvaltningspostkontor den 1 december 1909. Signe Charlotta Karolina Bergström, då 27 år gammal, blev föreståndare för poststationen i Särna den 1 juli 1910. Hon fick fr o m den 1 juli 1915 det tidigare biträdesanslaget höjt från 280 kr till 420 kr per år (diarienummer 1 b 1358/15).

Om inte precis någon dagslända så blev ändå Älvdalens förvaltningsområde kortlivat sett i historiskt perspektiv. Det avvecklades nämligen den 1 december 1928, ganska kort tid efter att järnvägen mellan Limesforen och Särna öppnats för allmän trafik. Därmed fick poststationsföreståndaren byta chef och kunde åter vända sig till postmästaren i Mora i mera angelägna frågor.

Poststationen höjdes till postexpedition den 1 mars 1938 och Johan Åke Köhler blev dess chef med titeln stationsmästare. Ebba Saga Anna Lovisa Helander och Rut Evy Back blev ett par av hans efterträdare (den sistnämnda i maj 1957) innan 1970-talets stora förändringar med bl a ny terminologi medförde att postexpeditionen kallades postkontor. Efter genomförd divisionalisering och bolagsbildning finns det ännu ett postkontor i Särna med ansvar för service till ca 700 hushåll.

Över Särna har posten expedierats till postombuden i **Öjvallberget** (från 1934-07-01 eller möjligen tidigare utan datumstämpel till 1961-08-31), **Lillfjäten** (1942-10-01--1958-04-30), **Storfjäten** (1942-10-01--1956-06-30), **Mörkret** (1944-01-01--1955-06-30) och **Sörvattnet** (1956-02-01--1981-11-30).

1908-09-01--1967-05-31

Särnaheden

Av kartklippet på sid 5 framgår att det fanns en landsvägspostföringslinje från Särna nordväst ut till Flötningen nära norska gränsen. Utmed denna linje öppnades den 1 september 1908 en poststation i Särnaheden, där folkskolläraren Knut Tobias Ringqvist antogs till föreståndare med ett årsarvode på 100 kr. K O Spånberg tjänstgjorde för denne under ledighet maj - september 1911 och från den 1 oktober 1911 tog folkskollärarinnan Eugenia Maria Maurd över. Hon följdes redan den 1 april 1912 av arrendatorn Karl Bernhard Spånberg med ett till 240 kr höjt årsarvode. Detta ökades med en så ojämn summa som 36 kr från den 1 juli 1915 (diarienummer 1 b 751/15).

Det var inte ovanligt att föreståndarna på den tiden fick kämpa för varje liten löneförhöjning som måste motiveras särskilt. Mot slutet av andra världskriget kom andra problem som bl a berörde tillgången till foder till postföringshästar och förbrukningsmaterial men efter det nya decenniets ingång genomfördes en reform med en stark personalorganisation i ryggen. Den medförde att betingssystemet kunde avskaffas och lönerna kunde betalas ut efter normer som gällde lika för alla poststationsföreståndare, beroende på uppnådda klassificeringssiffror. Dessa styrdes av bl a frimärksförsäljningens omfattning och statistik över postfloden.

Den 1 juli 1954 antogs Ella Beata Persson till föreståndare. Hon fick inte som aktiv postfunktionär uppleva 1970-talets stora förändringar. Med maj månads utgång 1967 drogs poststationen in.

1882-01-01--

Idre

Postföringslinjen från Särna mot Flötningen gick till en början inte längre än till Idre och detta från 1882 års ingång, då en poststation öppnades i Idre. Föreståndare blev folkskolläraren Erik Andersson Hjelte, som genom poststyrelsens beslut den 2 mars 1885 fastställdes till 140 kr. Det höjdes ytterligare i etapper och uppgick från den 1 juli 1899 till 400 kr, vartill kom 5 kr i månaden som biträdesanslag från den 1 oktober 1903.

När Hjelte fick tjänstledighet under första halvåret 1917, fick hans hustru Beata vikariera som föreståndare på mannens ansvar (diarie-nummer 1 b 596/17). Det fasta årsarvodet hade höjts till 480 kr från och med oktober 1916 och redan den 1 juli 1911 hade det personliga biträdesanslaget höjts till 180 kr om året.

Utvecklingen blev positiv och den 1 mars 1948 höjdes poststationen till postexpedition. Sofia Maria Hjelte hade övertagit befattningen som poststationsföreståndare vid 1936 års ingång och blev nu utnämnd till stationsmästare i följd av poststationens statushöjning. Hennes efterträdare Olof Hjelte var med om det spännande sjuttioalet då en generell omorganisation i hela landet bl a medförde ny terminologi och övergång från avtalsanställningar till tjänstemannastatus för snart sagt alla postanställda med 16 veckotimmar som kortaste anställningstid. Omkring 650 hushåll betjänas nu från Idre, där postexpeditionen sedan 1986 kallas postkontor i den nya terminologin.

1886-01-01--1987-06-05

Flötningen

Med tillkomsten av poststationen i Flötningen vid 1886 års ingång utsträcktes postföringslinjen från Särna till dess nordligaste punkt. En av de första föreståndarna för den nya poststationen var tf gränssidaren och tullstationsföreståndaren Erik Ulrik Lindström, som från oktober 1889 hade 70 kr i årsarvode för bestyret med posten. Hans kollega Per Berg tog över den 1 april 1896, då med 100 kr i årsarvode, vilket var oförändrat när Erik Ulrik Lindström återtog befattningen med 1897 års ingång, om än för en kort period. Den 1 oktober samma år blev tullstationsföreståndaren Paul Olius Jonsson ordinarie föreståndare och fick från den 1 april 1901 årsarvodet fördubblat till 200 kr och från den 1 juli 1903 höjning till 300 kr. Med 1912 års ingång tillkom dessutom ett biträdesarvode på 120 kr om året.

Tulltjänstemännen fick så småningom lämna ifrån sig denna form av extraknäck och den 1 september 1927 anställdes Frida Håkansson som poststationsföreståndare. 1970-talets förbättringar med formell statushöjning och ny terminologi visade sig blott vara en övergångshistoria och den 5 juni 1987 drogs postkontoret in.

1891-10-01--

Sörsjön

Vi återvänder till järnvägens nordliga punkt och färdas på vår tänkta resa utmed den nya banan förbi ett par av de hållplatser, där man förgäves sökte få poststationer, som framgår av inledningsavsnittet. I Öjvallberget öppnades dock senare ett postombud (nämnt nederst på sid 12). Vi kommer fram till järnvägsstationen med namnet Sörsjön. På sid 4 har jag nämnt att denna kom att läggas ca 3 km från Sörsjöns by, där poststationen var belägen långt före banans tillkomst. Postmästaren ansåg inte det vara riktigt att flytta poststationen med hänsyn till att flertalet kunder fanns i dess närhet. Till denna tanke anslöt sig postdirektionen. Poststyrelsen beslöt i enlighet därmed att poststationen inte skulle förenas med järnvägen.

Poststationen var då inne på sitt fjärde decennium. Den hade öppnats den 1 oktober 1891 med skolläraren och sergeanten Olof Stadig som föreståndare. Hans årsarvode på 50 kr höjdes från den 1 oktober 1896 till 200 kr. Ytterligare förbättringar blev det genom höjning vid 1905 års ingång till 300 kr och den 1 juli 1911 till 360 kr. En ytterligare uppmuntran fick Stadig genom ett personligt tillägg på 75 kr om året från den 1 april 1917 (diarienummer 1 b 280/14). För tillämpning tre år tidigare hade han fått ett biträdesarvode på 60 kr om året.

Till skillnad från de nordligaste stationerna i området låg Sörsjön inom förvaltningsområdet för postmästaren i Malung. Den indelningen ändrades genom 1960-talets översyn av de små förvaltningsområdena, något som dock inte påverkade status för poststationen i Sörsjön. Anna Olsson hade antagits till föreståndare den 1 november 1929 men fick inte som aktiv postanställd vara med om 1970-talets stora förändringar. Som många andra poststationer, vilka inte blev ersatta med lantbrevbäring eller postställen under denna period, ändrades dess term till postkontor. Minskad efterfrågan av dess betalningsservice, särskilt kännbar under 1990-talets början, tvingade så småningom fram postkontorets indragning. Postadressen fick emellertid behållas och hushållsunderlaget ingår i det antal på drygt 900, som betjänas från Sälen.

Horrmund

Efter framställning från Horrmunds bruk (diarienummer 1 b 1315/24) öppnades en poststation med namnet Horrmund den 1 november 1924. Den förlades emellertid inte till bruket utan i Baggbäckens by, något som postmästaren i Malung fann mindre lämpligt, när han redovisade sina synpunkter på erforderlig omorganisation vid järnvägens tillkomst. Som framgår av inledningsavsnittet skrev han den 5 augusti 1927 till postdirektionen, att poststationens flyttning från Baggbäckens by till järnvägsstationen invid Horrmunds bruk skulle medföra att den fick det läge den rätteligen borde ha. I detta sammanhang berörde han inte någon uppsägning av poststationsföreståndaren. Detta visade sig nödvändigt, när poststationens skötsel skulle överlätas på järnvägsbefälet. Lantpoststationsföreståndaren fick träda tillbaka och ansvaret för posten vilade på järnvägsanställda till poststationens indragning med utgången av augusti månad 1961.

Namn Grundforsen 1884-09-01--1898-03-31
och 1918-09-10--1924-12-31
Namn Fulunäs 1898-04-01--1918-08-31

Fulunäs

Horrmunds järnvägspoststation var landsvägsledes i förbindelse med poststationen i Fulunäs som var ungefär 40 år äldre men drogs in två månader efter att Horrmunds poststation hade öppnats i Baggbäcken. Med namnet Grundforsen hade poststationen öppnats den 1 september 1884. Gränsridaren Olof Danielsson blev dess föreståndare den 1 november 1889, följd av tullstationsföreståndaren Hals Erik Larsson i februari 1896. Den 1 april 1898 ändrades poststationens namn till Fulunäs.

Den flyttades till lägenhetsägaren Nils Perssons bostad och årsarvodet till denne utgjorde enligt poststyrelsens beslut i oktober 1902 175 kr. Det höjdes till 250 kr i samband med att änkefru Emma Kristina Persson formellt tog över poststationen den 1 juli 1910 och till 300 kr ett år senare.

Poststationen flyttades till affären i Fulunäs den 1 juli 1914 och handelsföreståndaren Edvard Källström blev dess föreståndare under tre kvartal tills det var dags för nästa byte genom att Olof Svedens Källström trädde till (diarienummer 1 b 835/15). Poststationen drogs in med 1924 års utgång. Den hade fått tillbaka sitt ursprungliga namn Grundforsen den 10 september 1918.

Högstrand

Av tidtabellen på sid 17 framgår, att poststationen i Högstrand var förenad med järnvägen, liksom poststationerna i Horrmund, Sälen, Torgåsmon, Lima och Limesforsen. Vid utredningen om postens nya organisation i anslutning till järnvägens tillkomst hade postmästaren föreslagit en poststation i Högstrand, och vid dess trafikplats öppnades också en sådan den 1 augusti 1928, formellt en dag före den officiella trafikstarten. Poststyrelsen tog vid beslutet också hänsyn till en särskild framställning (diarienummer 1 b 1928/1071).

Poststationen sköttes under hela dess livstid av järnvägspersonalen och avvecklades med augusti månads utgång 1961 i samband med att persontrafiken lades ned på delsträckan Sälen - Särna.

Sälen

Med folkskolläraren Jonas Lundh som föreståndare öppnades en poststation i Sälen den 1 december 1903. Han var då 46 år gammal och fick inledningsvis ett årsarvode på 120 kr. Det betalades ut av den överordnade postmästaren i Malung men fastställdes till storleken av poststyrelsen, som efter framställning höjde det till 200 kr med 1907 års ingång och vidare i flera etapper, så att det uppgick till 360 kr från den 1 juli 1917.

Med järnvägens tillkomst flyttades poststationen till järnvägsstationen den 1 augusti 1928. Där ansvarade järnvägsbefälet för postservicen fram till och med juni 1969, då persontrafiken lades ned på delsträckan från Limesforsen. Under det följande decenniet förändrades poststationen till ett postkontor enligt ny terminologi, en beteckning som ännu finns kvar.

Av misstag tillverkades en datumstämpel i Sälen med tilläggsiffran 1, vilken började användas i december 1987. Eventuellt förekommande brev med avtryck av denna har sålunda inte lämnats in vid någon annan postanstalt än den i Sälen.

Till poststationen i Sälen redovisade kassaexpeditionen i **Lindvallen**, som under några år fanns tillgänglig för gäster under säsongperioderna 15 december - 30 april.

1942-12-21--1966-04-30
Namn Sälenstugan t o m 1949-09-30

Sälenstugan (Säl fjället)

Landsvägsledes har posten i Sälen stått i förbindelse med den säsongsbetonade poststationen i Sälenstugan. Med detta namn öppnades poststationen den 21 december 1942 och namnändrades från och med oktober 1949 till Säl fjället. Flera föreståndare har ansvarat för poststationen, däribland Olof Gunnar Tranberg från den säsong som började den 20 december 1955. Poststationens sista säsong upphörde den 30 april 1966.

1867-01-01--

Transtrand

På fortsatt låtsasfärd söderut passerar tåget Bergsbacken, där någon poststation inte öppnades trots framställning under förberedelseperioden för den nya järnvägen. Vi kommer därefter till Transtrand, en gammal postort. Änkefru Johanna Gustafva Carlsson utnämndes vid 68 års ålder till föreståndare för poststationen där, som öppnades med 1867 års ingång. Hon efterträddes enligt beslut i augusti 1874 av skolläraren Johan Ström. Under hans tjänstledigheter på höstarna under åren 1911 - 1914 vikarierade fröken Anna Ström för honom.

Som framgår av inledningsavsnittets sammanfattning av kommunikationen mellan olika myndigheter angående organisatoriska ändringar vid järnvägens tillkomst 1928, föreslog postmästaren att de redan befintliga lantpoststationerna i Transtrand, Sörsjön och Särna skulle bibehållas vid sina dåvarande lägen. Lantpoststationen i Transtrand var belägen nära järnvägsspåret men inte på en sådan plats, där någon järnvägsstation utan blott en hållplats planerades. Däremot planerade järnvägen en station i Fiskarheden och en trafikplats i Bergsbacken, båda på ett avstånd från Transtrand av ca 5 km söderut resp norrut. Då poststationen varit belägen mitt emellan de blivande trafikpunkterna sedan "årtionden tillbaka" ansåg postmästaren någon flyttning av denna inte vara motiverad, särskilt som ortens större korrespondenter fanns i dess omedelbara närhet.

Det fanns emellertid en hållplats också vid Vörderås by, där poststationen i Transtrand var belägen. Vid tågens uppehåll kunde poststationsföreståndaren sålunda hämta eller låta hämta posten till Transtrand där. Avståndet varierade efter hand som poststationen bytte föreståndare. Längre var föreståndarens bostad densamma som poststationens läge. Ingeborg Maria Andersson, anställd från den 1 mars 1948 som föreståndare för poststationen i Transtrand, fick fullgöra en transportsträcka på 650 meter mellan tågen och poststationen. Hon fick för detta en transportersättning på 146 kr i månaden.

Med nedläggning av persontågtrafiken från den 1 juni 1969 övergick man till landsvägspostföring på sätt som blivit naturligt genom 1968 års övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation. Poststationen genomgick 1970-talets stora omorganisationer men dess omsättning var inte stor nog att klara de stora kraven under 1990-talet och kunde inte ens ersättas med "post-i-butik" utan drogs in 1994.

Namn Torgås 1899-07-01--1928-07-31
Namn Torgåsmon 1928-08-01--1968-04-30

Torgås(mon)

Hållplatserna Fiskarheden och Hammargården passerar på den fortsatta tänkta färden söderut innan tåget kommer fram till Torgåsmon. Den poststation som fanns där vid järnvägens byggnad hette Torgås men fick namnet ändrat till Torgåsmon när den förenades med järnvägsstationen.

Lantpoststationen Torgås öppnades den 1 juli 1899. Handelsföreståndaren T Johannes Johansson blev föreståndare med 150 kr i årsarvode, höjt till 300 kr från den 1 juli 1902. Han efterträddes den 1 april 1911 av kollegan Emil Johansson, som i sin tur lämnade över befattningen vid 1914 års ingång till hemmansägaredottern Berta Erika Olsson.

Hon följdes av fru Anna Adolfin Sterner, som med början 1917 kunde kvittera ett årsarvode på 400 kr. Med järnvägens tillkomst flyttades poststationen den 1 augusti 1928 till järnvägsstationen och järnvägsbefälet ansvarade för samhällets postservice. När poststationen drogs in med april månads utgång 1968, inrättades ett postombud som komplement till den ersättande lantbrevbäringen från Lima. Postombudet fanns kvar till och med februari 1979.

1887-07-01--1972-10-31

Rörbäcksnäs

Landsvägsledes stod poststationen i Torgås i förbindelse med gränspoststationen i Rörbäcksnäs. Denna var till och med äldre än poststationen i Torgås och öppnades redan den 1 juli 1887. Dess föreståndare blev från den 1 april 1890 handlanden Carl Moberg, vars årsarvode på 100 kr höjdes till 120 kr vid 1904 års ingång. Etappvis blev det bättre och bättre och uppgick från december 1914 till 300 kr (diarienummer 1 b 1914/2476).

Poststationen behölls i släkten och en av Mobergs efterträdare var Astrid Ingeborg Johnsson (f Moberg) från 1933 års ingång. Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1972.

1867-01-01--1990-05-31
Namn Lima 2 1968-05-01--1990-05-31

Lima

Folkskolläraren Per Björling fick år 1868 förtroendet att som ordinarie föreståndare ansvara för den poststation som hade öppnats i Lima med 1867 års ingång. Hans årsarvode ökade år 1876 från 180 till 240 kr och tre år senare till 350 kr. Försök att höja det ytterligare misslyckades och efter prövning så sent som i mars 1894 fastställdes det att förbli vid 350 kr.

Hans långvariga och trogna tjänst skulle emellertid så småningom uppmuntras. Det skedde på så sätt att han från 1904 års ingång fick ett personligt extra arvode på 100 kr om året. När han slutade, hade han hunnit bli mer eller mindre en legend med sina 47 år som poststationsföreståndare.

För tillämpning från 1916 års ingång tecknades avtal med Maria Katarina Alfild Björling att vara poststationsföreståndare med 420 kronor i årsarvode (diarienummer 1 b 1613/15), men redan från 1917 års ingång övertog organisten Lars Hollner befattningen. Om hans uppsägning samma år efter missnöje med villkoren kan man läsa i ärendet med diarienummer 1 b 4064/17.

På sid 3 har jag nämnt postmästarens uppfattning att förening av poststationerna i Lima och Torgås med järnvägen inte skulle innebära någon nämnvärd ändring av deras lägen. Tanken bakom detta godkände poststyrelsen. För tillämpning från den 1 augusti 1928 flyttades sålunda dessa lantpoststationer till respektive järnvägsstationer, i fallet Lima utan namnändring i motsats till vad som hände med namnet Torgås.

Post och järnväg skildes senare åt i takt med avveckling av samarbetet mellan trafikverken. I anslutning till postverkets övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation fick poststationen namnet Lima 1 vid maj månads ingång 1968. Den i föregående avsnitt omnämnda mycket äldre poststationen med namnet Lima fick samtidigt namnet Lima 2. Tilläggsiffrorna föll bort, när denna, den äldsta poststationen, drogs in med maj månads utgång 1990. Sammanfattningsvis finner man sålunda att av den ursprungliga lantpoststationens livstid på drygt 122 år svarade Per Björling för dess skötsel under mer än en tredjedel av existensperioden.

1903-11-29--1968-04-30
Namn Lima 1 1968-05-02--

Limedsforsen

Eftersom poststationen i Limedsforsen inte bara utgjorde ändpunkten av bandelen Särna-Limedsforsen utan också ändpunkten för den äldre sträckan Brintbodarne-Limedsforsen, har jag funnit det riktigt att här kort nämna om denna, ehuru den också berörs i posthistorisk skrift 301. Poststationen med namnet Limedsforsen föddes sålunda med tillkomsten av järnvägen Brintbodarne - Limedsforsen. Den öppnades i järnvägsstationen vid tågstarten den 29 november 1903 och järnvägsstationens föreståndare Gustaf Vilhelm Gustafsson blev ansvarig även för postservice. Hans från starten fastställda årsarvode på 360 kr höjdes i samband med 1907 års allmänna reglering av arvoden till 480 kr, vartill kom 300 kr i biträdesersättning. I etapper höjdes det ytterligare och utgjorde efter 1914 års allmänna reglering 540 kr plus 360 kr i biträdesersättning och 120 kr i extra biträdesersättning.

Stationens karaktär av järnvägsknutpunkt upphörde när bandelen Limesforsen - Särna togs i bruk för allmän trafik den 2 augusti 1928. Då slopades nämligen järnvägen mellan Brintbodarne och Limesforsen.

Post och järnväg skildes senare åt i takt med avveckling av samarbetet mellan trafikverken. I anslutning till postverkets övergång till en ny transport- och sorteringsorganisation ändrades poststationens namn från Limesforsen till Lima 1 vid maj månads ingång 1968. Den i föregående avsnitt omnämnda mycket äldre poststationen med namnet Lima fick samtidigt namnet Lima 2. Tilläggsiffrorna föll bort, när den äldsta poststationen drogs in med maj månads utgång 1990. Med ny terminologi finns det nu ett postkontor i Limesforsen med namnet Lima och med ansvar för service till drygt 800 hushåll.