

Erik Lindgren

Något om posten vid Falun-Rättvik- Mora järnväg och närliggande område

I n n e h å l l

	sid		sid
Inledning	3	Boda kyrkby	23
Bergsgården	10	Kärvsåsen	25
Grycksbo	10	Ickholmen	26
Bjursås	11	Vikarbyn	26
Sågmyra	11	Stumsnäs	29
Slättberg	12	Garsås	30
Västgårde	13	Fu	30
Tinaby	14	Nusnäs	31
Rättvik	15	Färnäs	33
Ingels	18	Mora-Noret	34
Ovanmyra	20		
Westra Boda	20		

Förord

Falun-Rättvik-Mora järnväg fick koncession för sträckan mellan Falun och Rättvik i april 1886 och för sträckan mellan Rättvik och Mora-Noret i september 1887. Koncessionen för den lilla biten på två km mellan Mora-Noret och Mora övertogs från Mora-Ålvdalens järnväg. Posten vid den sistnämnda järnvägen har berörts i posthistorisk skrift 324.

Det gick mindre än fyra år efter beviljad koncession innan den 26 km långa delsträckan mellan Falun och Sågmyra kunde öppnas för allmän trafik den 12 november 1889. Den 12 augusti 1890 öppnades delsträckan Sågmyra-Rättvik och den 2 augusti 1891 delsträckan Rättvik-Mora-Noret för allmän trafik, medan det skulle dröja ytterligare mer än fem år tills de sista två kilometerna mellan Mora-Noret och Mora uppläts.

Det är om posten utmed de tre förstnämnda sträckorna som denna skrift ger information. I järnvägens närhet finns eller har funnits några poststationer som jag finner anledning att också beröra i denna berättelse. Det gör jag min vana trogen trots att de inte har haft något med järnvägen att göra bortsett från det faktum att landsvägspostföringen till dem har kunnat ändras på grund av järnvägens tillkomst.

Jag försöker ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. I enstaka fall saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårtolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat eller felaktigt på annat sätt.

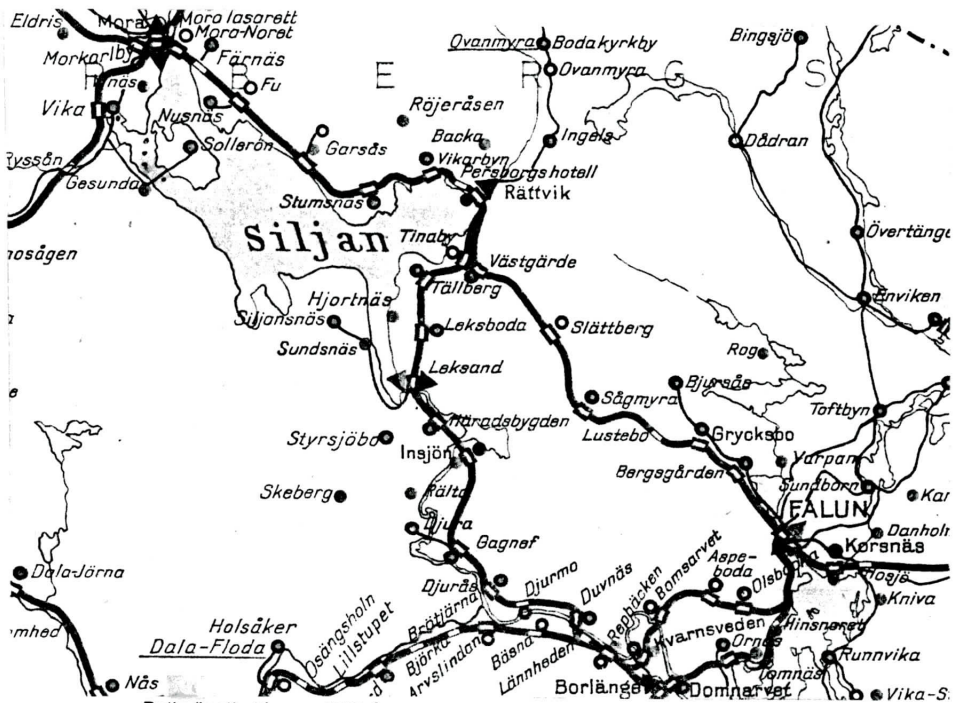
Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade och i de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur 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 en tänkt resa med järnvägen från Falun till Mora.

Jag lämnar inte uppgifter om förvaltningspostkontoret i Falun och min information är mycket begränsad om förvaltningspostkontoret i Mora. Där har någon förening av tjänster i post och järnväg inte förekommit och postkontoren är av sådan dignitet att de kräver sina särskilda redovisningar. Vad gäller Falun hänvisar jag till den utmärkta boken "Falu-Bygdens Posthistoria" av Bertil Lundén och Lars-Erik Lundin, utgiven i februari 1988.

Växjö den 14 april 1997

Erik Lindgren



Detta är ett utdrag ur 1939 års post-, järnvägs- och telekarta över området närmast den järnväg som berörs i denna skrift.

Inledning

De poststationer som berörs i denna skrift har legat utmed järnvägen eller i dess närhet med postföring från stationer vid järnvägen. Det blev efter hand vanligt att postens omorganisation genomfördes samtidigt med att järnvägar öppnades för allmän trafik. Så gick det också i detta fall och postbefordran vidtog på sträckan mellan Falun och Sägmyra den 12 november 1889, samtidigt som förenade poststationer öppnades i Bergsgården, Grycksbo och Sägmyra. I Bjursås fanns det redan en lantpoststation när järnvägen kom dit. I poststyrelsens cirkulär informerades postmästarna om förändringen på sätt som framgår av utdraget nedan ur sid 332 i den del av samlingen som avser postföring. Cirkuläret gavs ut dagen före ändringen men det kom inte som någon överraskning för närmast berörda posttjänstemän eftersom de fortfarande haft tillfälle att följa fattade beslut.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 12 dennes, då bandelen *Falun—Sägmyra* af Falun—Rättvik—Mora jernväg öppnas för allmän trafik, eger postbefordran rum i afstängt, läst fack och brevlåda med ett tåg om dagen, i hvardera riktningen, mellan Falun och Sägmyra.

Poststationer:

Bergsgårdens, *Grycksbo* och *Sägmyra* poststationer (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet samt utväxla post direkt med postkupéexpeditionen n:r XXIV, XXIX, LIV och LXVI äfvensom postkontoren i Falun, Gysinge och Gefle.

Bjursås' poststation skall från och med den 12 dennes utväxla post direkt, förutom med postkontoret i Falun, med postkupéexpeditionerna n:r XXIV, XXIX, LIV och LXVI samt postkontoren i Gysinge och Gefle.

Malexanders och *Åleds* poststationer tillhöra sedan den 1 dennes, den förra andra klassen och den senare första klassens lägre afdelning.

Postföring:

Ny:

Från och med den 12 dennes underhålles postförbindelse med gående bud tre gånger i veckan, fram och åter, mellan *Bjursås'* och *Grycksbo* poststationer (513).

Indragen:

Med den 9 dennes indrogs gångposten å linien *Falun—Bjursås* (513).

I samma cirkulärsamling meddelades på sid 331 tidtabellen för posttågen, i detta fall som syns av reproduktionen nedan, endast ett i vardera riktning, tåg 5 i riktning från Falun och tåg 6 i motsatt riktning. Beteckningarna Fk.Brl. innebär att posten befordrades i slutna fack för värdepast och i övrigt i brevlåda. Det skulle bli en väsentlig förbättring ett år senare, som vi ser i det följande.

Falun—Sågmyra.

(C. D.)

(Från den 12 november 1889.)

Fk. Brl. N:r 5.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
1,0	<i>Falun</i>	7,6
1,44	<i>Bergsgården</i>	6,32
2,5	<i>Grycksbo</i>	6,11
2,36	<i>Sågmyra</i>	5,30
		N:r 6. Fk. Brl.

I poststyrelsens allmänna cirkulär delgavs alla postanstalter tillkomsten av de nya poststationerna på sätt som framgår av reproduktionen nedan.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1890. CIRKULÄR. N^R XXIX.

50.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 12 innevarande månad öppnas poststation vid en hvar af de å jernvägssträckan *Sågmyra—Rättvik* inom Kopparbergs län belägna trafikstationerna *Slättberg*, *Vestgårde* och *Rättvik*.

Samtidigt indrages deremot den nuvarande poststationen *Rättvik*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 9 augusti 1890.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

F. H. SCHLYTERN.

e. f.

G. Arborelius.

Knappt ett år senare var det klart för sträckan mellan Sågmyra och Rättvik. Även då gick det att samordna postens omorganisation med dagen för järnvägens öppnande för allmän trafik. I postens cirkulär kungjordes förändringen på flera sätt, bl a med en tidtabell för posttågen, återgiven nedan.

Gefle—Falun—Sågmyra—Rättvik.

(C. D.)

(Från den 12 augusti 1890.)

Plk. N:r 1. Sökned.	XXIX. N:r 5. Dagligen.	XC. N:r 15. Dagligen.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.		
4,0	8,20	3,20	<i>Gefle</i>	11,3	6,2	9,36
4,15	8,35	3,35	<i>Valbo</i>	10,46	5,44	9,14
4,28	8,49	3,49	<i>Margrethell</i>	10,33	5,30	8,57
4,45	9,7	4,7	<i>Sandviken</i>	10,21	5,18	8,40
5,0	9,22	4,22	<i>Kungsgården</i>	10,5	5,1	8,15
5,10	9,31	4,31	<i>Storvik</i>	9,55	4,50	8,0
5,15	9,55	4,50	<i>Storvik</i>	9,37	4,32	7,58
6,0	10,38	5,33	<i>Robertsholm</i>	8,58	3,53	7,11
6,17	10,55	5,50	<i>Born</i>	8,35	3,30	6,44
7,15	11,51	6,46	<i>Korsnäs</i>	7,48	2,41	5,35
7,25	12,0	6,55	<i>Falun</i>	7,32	2,25	5,15
¹⁾ Fk. Brl. N:r 1. Sökned.					Dagligen. N:r 16. XXIX.	Sökned. N:r 20. Plk.
9,0		7,15	<i>Falun</i>	7,6		4,44
9,40		7,44	<i>Bergsgården</i>	6,40		4,9
10,0		7,57	<i>Grycksbo</i>	6,29		3,54
10,41		8,28	<i>Sågmyra</i>	5,58		3,13
11,2		8,45	<i>Slättberg</i>	5,37		2,44
11,29		9,5	<i>Vestgårde</i>	5,18		2,20
11,50		9,23	<i>Rättvik</i>	5,0		2,0
				Dagligen. N:r 6. XC.		Sökned. N:r 20. Fk. Brl.

Poststyrelsens cirkulärsamlingar hade blivit så omfattande att de kom ut i olika delar. Förutom delen för allmän information fanns det en för tidtabeller mm. I denna kungjordes förändringen utöver med tidtabellen ovan på sätt som framgår av nästa sida.

Nu knöts allt närmare till Dalarna. Det fanns redan en av vårt lands äldsta järnvägar mellan Gävle och Falun (posthistorisk skrift 24), som nu fick genomgående tågsätt ända fram till Rättvik.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 12 dennes, då bandelen *Sågmyra—Rättvik* öppnas för allmän trafik, skall, med indragning af den postiljonskupé som för närvarande åtföljer tågen n:r 6 och 15 mellan Falun och Gefle, fullständig postkupéexpedition, med benämning n:r XC fortskaffas med dessa tåg å hela linien *Rättvik—Falun—Gefle*, hvarjemte post skall i afstängdt, läst fack befordras, i stället för med tågen n:r 5 och 6 mellan Falun och Sågmyra, med tågen n:r 1 och 20 mellan *Falun* och *Rättvik*.

Poststationer:

Poststationerna i *Rättvik*, *Slättberg* och *Vestgårde* (nya), tillhörande den förstnämnde första klassens högre afdelning och de två sistnämnde andra klassen, skola lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet samt direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r XC och postkontoret i Falun, hvarjemte *Rättviks* poststation skall stå i direkt postutväxling med postkontoren i Mora och Bollnäs samt under seglationstiden med postkontoret i Leksand, och *Vestgårde* poststation likaledes under seglationstiden med postkontoret i Mora.

Poststationerna i *Bergsgården*, *Grycksbo* och *Sågmyra* skola från den 12 dennes utväxla post direkt med postkupéexpeditionen n:r XC och postkontoret i Falun, hvarjemte *Grycksbo* poststation skall under seglationstiden stå i direkt postutväxling med postkontoret i Mora.

Poststationerna i *Alfta*, *Gärdsjö*, *Ickholmen*, *Ofvanmyra*, *Ofvanåker*, *Ore* och *Vozna* skola från samma tid utväxla post direkt jemväl med postkupéexpeditionen n:r XC, men med postkontoret i Leksand endast under seglationstiden.

Postföring:

Indragen:

Landsvägspostföringen mellan *Leksand* och *Rättvik* (517 och 518) indrages med den 12 dennes.

Ändrad:

Postgången *Bollnäs—Rättvik* (517) och *Rättvik—Mora* (518) anknutes från samma tid till *Rättviks* jernvägs- och poststation.

Landtbrefbäring:

Från och med den 12 dennes ombesörjes postutväxling genom landtbrefbärare, lydande under postkontoret i Leksand, tre gånger i veckan, fram och åter, å en linie *Leksand—Lima—Boda—Sätra—Bolindor—Sjugare by* (175, VII).

Under rubriken **Jernvägsbefordran**: överst i reproduktionen ovan anges att den tidigare befintliga postiljonskupén mellan Gävle och Falun nu skulle förändras till en fullständig postkupéexpedition nr 90 (XC) på hela sträckan mellan Gävle och Rättvik. Dessutom skulle vissa andra tåg användas för postföring.

Underavdelningen "Indragen" i avsnittet **Postföring**: visar på en besparing som jernvägens tillkomst kunde medföra för en anknyttande landsvägspostföring, medan underrubriken "Ändrad:" visar på en självklar förändring.

Under avsnittet **Poststationer** finns åtskillig information. De tre förstnämnda poststationerna är nytillkomna med jernvägsbefälet som ansvariga för posten. Texten därefter anger till vilka andra postanstalter de skulle göra färdiga postpåsar. I det följande stycket följer också en självklar följd av att den genomgående postkupéexpeditionen inrättats, nämligen att de vid förlängningen av jernvägen ett år tidigare tillkomna poststationerna skulle göra postpåsar till och ta emot postpåsar från postkupén. Denna förändring vidtogs också beträffande i det tredje stycket uppräknade poststationerna landsvägsledes med ändstationen i Rättvik.

Slutligen anges sist i informationen tillkomsten av en ny lantbrevbäringlinje från Leksand, som samordnades med jernvägens tillkomst utan att för den skull vara direkt avhängig därav.

Postens omorganisation på den tredje delsträckan, den mellan Rättvik och Mora-Noret samordnades också med tågstarten och kunde således genomföras den 2 augusti 1891. Detta kungjordes också i cirkulär genom information snarlikt den här visade. Ur 1891 års cirkulärsamling har jag nedan klippt och klistrat samman ett par delar av sid 267 som berörde "vår jernväg".

Poststationer:

Poststationerna *Garsås* (ny), *Mora Noret* (ny) och *Vikarbyn* (ny), samtliga tillhörande andra klassen, skola lyda under postinspektionen i Centrala jernvägspostdistriktet och direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r XCII samt med postkontoren i Falun och Mora.

Poststationerna *Bergsgården*, *Grycksbo*, *Rättvik*, *Slättberg*, *Sågmyra* och *Vestgårde* skola från och med den 2 nästinstundande augusti direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r XCII, samtidigt hvarmed nämnda poststationers direkta postutväxling med postkupéexpeditionen n:r XC skall upphöra.

Postföring: Ny:

Från och med den 2 nästinstundande augusti skall postföring med häst och åkdon underhållas två gånger dagligen, fram och åter, å en linie *Mora Noret—Mora* (518).

Indragen:

Postföringen med häst och åkdon å linien *Rättvik—Mora* (518) indrages efter fullbordade postfärder den 1 nästkommande augusti.

Från Mora-Noret byggdes en järnväg norrut till Orsa, vilken öppnades för allmän trafik den 1 augusti 1892, medan anknyttningen mellan Mora-Noret och Mora dröjde till september 1896.

Mellan Mora-Noret och Orsa tillkom visserligen två hållplatser, Vattnäs och Holen, men några poststationer inrättades inte på denna sträcka. Den kom så småningom att ingå i projektet Inlandsbanan som anses ha sin start redan i Kristinehamn.

Postinspektionen skrev den 8 oktober 1889 ett brev till poststyrelsen i vilket Wilhelm Ljungh kunde uppge, att järnvägen enligt ett meddelande till honom skulle "vid början av nästa månad upplätas för allmän trafik". Motsvarande uppgifter hade järnvägsbolaget samtidigt tillsänt poststyrelsen genom det brev som återges i förminskat faksimil på vidstående sida.

Ljungh kom igen med kompletterande uppgifter i ett brev den 21 oktober i vilket han bl a hemställde om poststyrelsens beslut i flera frågor utöver klartecken för ifrågasatta järnvägspoststationer i Bergsgården, Grycksbo och Sågmyra. Han begärde sålunda att "postbefordran emellan Falun och Sågmyra skall med bantåg tills vidare verkställas med låst fack om högst 0.4 kubikmeters rymd samt brevlåda, därför järnvägen tillkommande gottgörelse från Postverket skulle för år belöpa sig till 216 kronor 81 öre och att den nuvarande gångposten två dagar i veckan mellan Falun och Bjursås skall indragas".

Med början på sid 10 följer jag spåret i riktning från Falun nordväst ut med "besök" också vid några av de lantpoststationer som kom att få postföring från järnvägsstationerna.

GEFLE-DALA JERNVÄGS AKTIEBOLAG
DIREKTION.

Konstl. General-Poststyrelsen

Harmed jag vill anmäla att delen Falun-Sågmyra af Falun-Båtвик-Mora järnväg, som i början af nästkommande november antagligen öppnas för allmän trafik, skall af oss med vår skatserial trafikeras.

För den händelse I finner lämpligt inrätta postanstalter å de vid nämnde bandel belägen stationerna Bergsgården, Grycksbo och Sågmyra så få vi meddela att de vid dessa stationer anställda Stationsmästare äro förhindrade att åtaga sig oastades förkommande post förmedla.

Ekuru orsaken till detta äro vi äro uppgjörd kunna vi upplysa att linien kommer att trafikeras med minst ett tåg dagligen i båda riktningarna, hvilka tåg komma i förbindelse med Gefle-Dala järnvägs ordinarie persontåg.

Gefle den 9 oktober 1889

FÖR GEFLE-DALA
JERNVÄGS-AKTIEBOLAG

R. Schouffe

1889-11-12--1957-09-30

Bergsgården

Första stationen efter Falun är Bergsgården. Där öppnades en järnvägspoststation med tågstarten den 12 november 1889, som framgår av inledningsavsnittet. Till föreståndare antogs Erik Gustaf Ericsson, följd 1909 av Karl Erik Hedlund. När denne förflyttades till Korsån i januari 1914, tog Adolf Leonard Wallberg över under en treårsperiod. Han hade tidigare varit poststationsföreståndare i Aspeboda.

Fram till poststationens indragning med september månad utgång 1957 ansvarade därefter följande för servicen där: Alfred Ahlin (1917-1921), Johan Gustaf Mahrström (1921-1937) och Astrid Ingeborg Sjöberg (1937-1957).

1889-11-12--

Grycksbo

Nästa station på vår tänkta färd är den i Grycksbo. Enligt överenskommelsen med järnvägsbolaget öppnades också där en förenad post- och järnvägsstation vid tågstarten den 12 november 1889. Järnvägens Per Johan Wahlberg blev föreståndare, följd 1896 av C Vellström och från 1913 av Johan Algot Ehrnström. Nu hade trafiken ökat så mycket att det var svårt att förena båda tjänsterna och den 1 oktober 1918 skildes man åt.

Det blev ändå släktskapskontakter med de följande postansvariga, för till föreståndare för lantpoststationen antogs Beda Elisabeth Ehrnström (1918-1921), Ingrid Ehrnström (1921-1923) och Ingrid Sparre-Syvertsen, f Ehrnström (1923-1965).

Under den sistnämndes långa tjänstgöringsperiod på mer än 40 år höjdes poststationen till postexpedition den 1 mars 1947 med bl a den följden att hon slapp avtalsanställningen och fick ett konstitutorial som statstjänsteman.

Rune R Björklund tog över 1965 och lämnade över befattningen 1977 till Alice Ögrim lagom till att hon skulle få vara med om 1970-talets generella omorganisationer med bl a ny terminologi. Även efter senare genomförd divisionalisering och bolagsbildning finns det ett postkontor i Grycksbo med service till drygt 1000 hushåll.

1874-01-01--

Bjursås

Från Grycksbo utgick landsvägspostföring till Bjursås. Där fanns en poststation sedan 1874 års ingång, öppnad på grund av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. Palne Erik de Laval blev dess förste föreståndare. Efter hans död övertog mamsell Emma Charlotta Wastersson poststationen. Hon lyckades få det ursprungliga årsarvodet på 100 kr höjt till 150 kr.

Hennes efterträdare blev handlanden Johan Söderqvist den 1 april 1890, då med 240 kr i årsarvode, vilket höjdes till 300 kr enligt poststyrelsens beslut den 5 januari 1903.

Liksom i Grycksbo skulle senare också i Bjursås postchefskapet gå vidare i slakten. Skraddaren Mattias Söderlund tog över 1917, följd av dottern Svea under tiden 1918-1922, varefter Ingeborg Söderlund blev föreståndare under mer än 40 år. Hon fick genom giftermål efternamnet Andersson. Under hennes tjänstgöringstid blev poststationen höjd till postexpedition den 1 oktober 1951. Hennes efterträdare blev under perioden 1963-1965 Bertil Vestman och därefter Samuel Götefelt.

Efter ändrad terminologi 1977 och 1986 och i den nya kostym som Posten Sverige AB har antagit efter bolagsbildningen finns det ett postkontor i Bjursås med service till drygt 1600 hushåll inklusive dem med postadress Sågmyra.

1889-11-12--

Sågmyra

Vi återvänder till spåret efter utflykten till Bjursås, passerar hållplatsen i Lustebo och kommer till Sågmyra. Där antogs järnvägens stationsföreståndare Erik Gustaf Wahlberg till föreståndare för den poststation som öppnades vid tågstarten den 12 november 1889. Han följdes efter två år av Johan Nordström, som redan följande år fick lämna över till Fredrik Emil Åhlström.

Efter tio år i Sågmyra fick Åhlström lämna över den 1 maj 1902 till Carl Gustaf Bernhard Eklund och sju år senare fick Erik Gustaf Ericsson ta vid.

Denne fick uppleva skilsmässan från järnvägen och med 1919 års ingång fick Ludvig Teodor Nordal svinga datumstämpeln. Hans efterträdare blev Anna Regina Löfgren (1920-1932) och efter ett kort inhopp av Signe Maria Vesterlund tog Ruth Bergström fast säte i poststationen 1932 för en period på drygt 30 år.

Under den tiden höjdes poststationen till en postexpedition med mars månads ingång 1947. Ruth Bergströms efterträdare 1964 blev Erik William Fräas. Denne fick vara med om 1970-talets omorganisationer med ny terminologi på så sätt att han år 1980 lämnade över ett s k lokalpostkontor till Lisbeth Bäck (1980-1983). Under 1984-1985 var det Lena Dahlström som svarade för ruljangsen och därefter tog Stina Luthman över.

Omsättningen minskade, särskilt i vad gäller efterfrågan på betalningstjänster. I projekt "Nät 92" lämnades postkontoret på entreprenad till *Sågmyra Handel*.

1890-08-12--1963-05-25

Slättberg

Vi kommer nu in på den del av järnvägen som öppnades i andra omgången, dvs från den 12 augusti 1890. Enligt trafikchefens uppgifter till postinspektionen skulle sträckan Sågmyra - Rättvik upplåtas för allmän trafik "*den 15 juli eller senast den 1 påföljande augusti*". I sitt brev till poststyrelsen skrev postinspektören bl a följande:

"Ehuru dagen för här ifrågavarande bandels öppnande icke blivit definitivt bestämd, har, på det att dessförinnan må kunna vidtagas nödiga förberedande åtgärder i avseende å de förändringar i postutväxlingen, som därav föranledes, jag dock ansett mig redan nu böra avgiva vördsamt förslag till postföringens ordnande å Gävle-Dala och Falun-Rättviks järnvägar från och med regelbundna igångsättandet å bandelen Sågmyra-Rättvik".

I punkt för punkt redovisade postinspektören hur de olika tågen skulle utnyttjas och vilka postkupéer som behövde anlitas och kom så småningom in på frågan om de fasta postanordningarna. Efter vissa motiveringar föreslog han

"att ej blott Rättviks nuvarande invid Karlsviks gästgivaregård belägna poststation indrages och ersättes med en vid Rättviks järnvägsstation anordnad poststation av första klassens högre avdelning, än ock nya poststationer av andra klassen öppnas vid Slättbergs och Västgärde järnvägsstationer, vilka äro belägna på ett avstånd av 8 resp 17 kilometer från Sågmyra och 16 resp 7 kilometer från Rättviks järnvägsstation,

att till föreståndare för sagda trenne nya poststationer, som torde förläggas under centrala distriktets postinspektion, antagas vederbörande järnvägsstationsföreståndare å platsen,

att för ifrågavarande trenne poststationers skötande måtte utgå arvode till föreståndaren i Rättvik med 360 kronor för år, till föreståndaren i Västgärde med 180 kronor för år och till föreståndaren i Slättberg, varest kan påräknas allenast en ringa posttrafik, med 120 kronor för år".

Poststyrelsen godkände förslaget och fick senare veta att tågstarten uppsköts till den 12 augusti 1890. Stationsmästaren Carl Wellström i Slättberg fick sålunda ansvar för posten och fick nöja sig med ett årsarvode på 120 kr för den del av arbetsinsatsen som utgjordes av själva postsyslan. Hans efterträdare från den 1 juli 1899 Carl Erik Norlén kunde efter 1902 års allmänna reglering av arvodena glädja sig åt en 50-procentig höjning så att varje månad gav honom 15 kr för postarbetet.

Det blev sedan många byten på befattningen som järnvägs- och postman i Slättberg: Olof Stamsner (1905-1909), Oscar Arvid Lundgren (1909-1912), Algot Johan Ernström (1912-1913), därefter förflyttad till Grycksbo samt Carl Gustaf Funé från 1913 efter tidigare tjänstgöring i Garsås.

Järnvägstrafiken på delsträckan mellan Grycksbo och Rättvik lades ner den 1 december 1965. Innan dess hade poststationen emellertid skilts från järnvägen. Maja Pers blev då föreståndare för den ersättande lantpoststationen i maj 1947. Poststationen drogs in den 25 maj 1963.

1890-08-12--1961-08-31

Västgärde

I föregående avsnitt nämns bland annat i det ur postinspektionens brev citerade stycket ett förslag, att *nya poststationer av andra klassen öppnas vid Slättbergs och Västgärde järnvägsstationer,*

vilka äro belägna på ett avstånd av 8 resp 17 kilometer från Sågmyra och 16 resp 7 kilometer från Rättviks järnvägsstation.

Poststyrelsen accepterade och poststationen öppnades således med tågstarten den 12 augusti 1890. Per Desiderius Englund blev föreståndare med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan, höjt till 300 kr med 1896 års ingång. Hans efterträdare blev i oktober 1901 Johan Adolf Söderlund, som förflyttades till Valbo i maj 1913.

Carl Gustaf Sundberg med förflutet som poststationsföreståndare i Fu tog då över och kunde glädja sig åt ökande trafik. Denna medförde här liksom på flera stationer utmed järnvägen skilsmässa mellan post och järnväg, i detta fall vid halvårsskiftet 1918.

Den fortsatta utvecklingen gjorde ändå att underlaget för posten minskade. Som fallet var med de flesta mindre stationssamhällena blev det i modern tid inte ekonomiskt försvarbart att ha poststationen kvar i Västgärde, när det visat sig möjligt att låta en lantbrevbärare effektivt betjäna kunderna. Därför drogs poststationen in den 31 augusti 1961.

1914-12-22--1957-12-31

Tinaby

Tillkomsten av järnvägspoststationen i Västgärde bidrog till avslag på en framställning om en poststation i **Utby**. Den 15 januari 1890 undertecknade ett stort antal personer i Utby, Bäck och Söderås med flera platser ett brev till poststyrelsen med önskemål om en egen poststation. Järnvägsbolaget hade ursprungligen planerat en hållplats i Utby men inte i Västgärde.

När postinspektören redovisade ärendet till poststyrelsen den 20 juni 1890, uppgav han att det för flertalet av framställningens undertecknare torde bli lika förmånligt att utväxla postförsändelser vid Västgärde som genom en poststation i Utby. Poststyrelsen medgav inte att någon poststation skulle öppnas i Utby. Se även om Utby på sid 17 i sammanhang med Rättvik.

Långt senare skulle närliggande **Tinaby** få en poststation. Den öppnades den 22 december 1914 med Per Gustaf Reinholdsson som ansvarig för post och järnväg. Han efterträddes den 1 oktober 1925 av stationskarlen Claes Hjorth, som var kvar till och med mars 1953. Den tredje och sista föreståndaren i Tinaby var platsvakten Maj Elin Erika Eriksson. Hon upplevde poststationens indragning med 1957 års utgång.

1861-03-15--
Namn Lerdal t o m 1873-03-31

Rättvik

I utdraget på sid 6 av sid 274 i 1890 års cirkulärsamling kan man notera en sällan förekommande inkonsekvens. Det var vanligt att man vid redovisning på detta sätt under rubriken **Poststationer** angav namnen på vid omorganisationen indragna poststationer, således även sådana lantpoststationer som med oförändrat namn ersattes med järnvägsstationer. Den uppgiften saknas här.

I sin redovisning till poststyrelsen av planerna på omorganisation vid tillkomsten av bandelen Sågmyra-Rättvik skrev postinspektören bl a i frågan om de fasta postanordningarna

"att ej blott Rättviks nuvarande invid Karlsviks gästgivaregård belägna poststation indrages och ersättes med en vid Rättviks järnvägsstation anordnad poststation av första klassens högre avdelning, än ock nya poststationer av andra klassen öppnas vid Slättbergs och Västgärde järnvägsstationer."

Det fanns således en lantpoststation i Rättvik, som skulle flyttas till järnvägsstationen. Och det var inte vilken lantpoststation som helst, utan en av landets tidigaste. Regeringen gav ett bemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerat på så sätt att *"å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition"*.

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

En sådan framställning gjordes efter behandling på den allmänna sockenstämman med Rättviks församling den 11 november 1860 i vilken *"Rättviks socknemän anmälde sig till erhållande av så beskaffad Poststations Inrättning"*.

I sin kommentar till stämmans beslut anförde landskansliet i ett brev till poststyrelsen den 31 december 1860 att poststationen inte borde ligga vid Rättviks kyrka utan i Lerdal *"närmare Gagnefs Postkontor än där vägarna till Rättviks kyrka och till Ore socken avskiljas, på det att posten utan avvikelse från stadgade vägrouten må kunna stationen anlöpa"*.

Cirkulär

till samtliga Postförvaltare i Riket.

Under återopande af Cirkulären den 4 October 1860 och den 7 sistl. Januari, meddelar Kongl. General-Post-Styrelsen härmed, att Poststationer af den beskaffenhet, som i förstnämnde cirkulär omförmäles, komma att den 15 nästinstundande Mars öppnas,

dels i *Kramsta* by, Jerfsö Socken, Gefleborgs Län,

och dels i *Lerdals* by, Rättviks Socken, Stora Kopparbergs Län,

samt skola lyda, den förra under *Ljusdals* och den sednare under *Gagnefs* Postkontor, men äfven direkte utvexla postförsändelser, *Kramsta* poststation med Postkontoret i Bollnäs, och *Lerdals* poststation med Postkontoret i Mora. Stockholm af Kongl. General-Post-Styrelsen den 21 Januari 1861.

O. W. STAEL VON HOLSTEIN.

Wilhelm Roos.

En målsättning var att undvika utökade postföringskostnader. Därför kom de flesta av poststationerna efter 1860 års modell att hamna vid redan befintliga postföringslinjer. Skulle en ny postlinje inrättas erfordrades dessutom ett särskilt regeringsbeslut därom, som t ex blev fallet för poststationen i Älvdalen.

Poststyrelsen följde landskansliets förslag och lantbrukaren Carl Theodor Gagnerus antogs till föreståndare för poststationen. Den öppnades den 15 mars 1861 med namnet *Lerdal*. Med oförändrat läge och med samme föreståndare ändrades dess namn till *Rättvik* den 1 april 1873 samtidigt som den lika gamla poststationen med namnet *Noret* fick heta *Leksand*.

När järnvägen kom till bygden var det långt ifrån självklart att poststationen i *Rättvik* skulle flyttas till järnvägsstationen. Ett brev till poststyrelsen den 15 januari 1890 från många personer i *Sörbyggefjärdingen* uttryckte oro över sannolikheten för en sådan förändring, som skulle innebära att poststationen skulle flyttas från *Lerdals by* "till den ett stycke bortom byn belägna *Rättviks järnvägsstation*". De önskade därför få en egen poststation "vid allmänna landsvägen i *Utby*".

Postinspektören fick ärendet på remiss. Han skrev den 19 juni 1890 ett åtta foliosidor långt brev, där han bl a berörde den uppkomna frågan på följande sätt:

"Då *Rättviks järnvägsstation* är belägen på ett avstånd av allenast 10 minuters väg från den plats där *Rättviks nuvarande poststation* är förlagd, då någon mämnvärd olägenhet av denna poststations förflyttande till järnvägsstationen icke torde vara att befara, då järnvägens trafikchef lovat att med järnvägens betjäning besörja ifrågakommande posttransporter emellan *Rättviks* vid järnvägsstationen förlagde poststation och ångbåtarnas på ett avstånd av 20 minuters väg därifrån belägna tilläggsplats och då ortens rörelse tydligtvis drages till järnvägsstationen, så synes mig - jämväl för undvikande av besvärliga posttransporter emellan järnvägsstationen och en på något avstånd därifrån förlagd poststation - *Rättviks nuvarande poststation* böra indragas och ersättas med en vid *Rättviks* emellan *Lerdalsbyn* och kyrkan belägen järnvägsstation förlagd och av vederbörande järnvägsstationsföreståndare förvaltd poststation".

Så blev det också som vi har sett i bl a inledningsavsnittet. Stationsinspektorn *Per Johan Söderström* blev *Rättviks* nye postchef. Extra biträdet, fru *Julia Sundell* hade upprätthållit befattningen som poststationsföreståndare den sista tiden av lantpoststationens existens.

Hon fick besked om att hennes förordnande hade upphört. Hon hade sedan december 1888 vikarierat för änkefru Anna Elisabet Gagnerus, som efter makens död hade utsetts till ny föreståndare.

Trafiken utvecklades snabbt och samgåendet mellan post och järnväg i Rättvik upphörde efter nio år. Den 1 juli 1899 skildes sålunda post och järnväg och poststationen flyttades till läderhandlare Carl Gustaf Johansons fastighet. Denne fick avtal om att ansvara för poststationens skötsel med 600 kr i årsarvode, ett belopp som till en början inkluderade transporter mellan järnvägen och poststationen.

Antalet poststationer steg efter hand så mycket i trakten kring Rättvik att det befanns lämpligt att inrätta ett förvaltningspostkontor där. Förändringen genomfördes den 1 november 1909 efter ett regeringsbeslut den 19 mars. Postmästare Erik Anton Jakobsson (1909-1915) fick ansvara för ett postområde med underlydande poststationer och lantbrevbärare i en organisationsform som gällde till och med september 1962. Då degraderades postkontoret till en postexpedition utan underlydande postanordningar.

Sedan dess har flera genomgripande organisationsförändringar gjorts och enligt ny terminologi finns det ett postkontor i Rättvik med ansvar för postservice till drygt 5000 hushåll inklusive dem med postadress Vikarbyn och Boda kyrkby.

1886-04-01
Namn Gärdsjö t o m 1914-12-31
Därefter namn Dala Gärdsjö t o m 1939-05-14 och
namn Ingels 1939-05-15--1970-09-30

Ingels

Mellan Rättvik och Furudal vid postlinjen Bollnäs-Orsa fanns en landsvägspostlinje, utmed vilken några poststationer öppnades. Med en avvikelse från vår tågresä ägnar jag litet uppmärksamhet åt dessa och börjar med den närmast Rättvik.

Den hette Gärdsjö vid tillkomsten i byn Övre Gärdsjö den 1 april 1886 under en period då postverkets ekonomi hade hunnit stabiliseras efter de stora utgifterna i anslutning till kronobrevbäringsreformen 1874-1876. Postmästare Brynolf Fredrik Wennqvist i Leksand belyste dess låga omsättning vid ett remissyttrande över en anhållan från personer i Övre Gärdsjö om ändrad postgång med orden: "Den är den minsta av alla stationer å linjen Leksand-Bollnäs".

Risken var stor att den lilla poststationen skulle dras in så snart efter dess tillkomst, men med poststyrelsens beslut att inte bifalla framställningen om begärd utsträckning av postföringslinjen i området fick den vara kvar. Som föreståndare fungerade folkskolläraren J Blom. Han ansvarade också för postföring från anknypningspunkten Nedre Gärdsjö vid den stora postlinjen mellan Leksand och Bollnäs via Rättvik.

Han var inte nöjd med sitt avtal och skrev den 14 augusti 1888 till poststyrelsen med uppsägning av kontrakten avseende såväl poststations- och postsparbanksgöromålen som postföringen på den lilla sidolinjen. Detta hjälpte honom att få årslönen höjd från 100 till 250 kr per år räknat.

Men han var ändå inte helt nöjd. Efter hans nya kontraktsuppsägning den 13 augusti 1889 skrev poststyrelsen till länsstyrelsen och begärde uppgift på någon annan lämplig person som poststationsföreståndare. Den gången blev poststationens fortsatta existens inte ifrågasatt. Landskansliet uppgav den 14 september 1889, att handlanden och nämndemannen F A Jonsson var lämplig och villig att överta sysslan för 275 kr i årsersättning i ett för allt. Vid vetskap om detta återtog Blom sin uppsägning. Sedan postmästare Wennqvist avstyrkt ifrågasatt flyttning av poststationen till Nedre Gärdsjö beslöt poststyrelsen att Blom skulle behålla sitt uppdrag.

Han fick efter en tid information om att ett stort antal personer inom byarna Born, Bleket, Övre och Nedre Gärdsjö samt Lisselskog hade skrivit till poststyrelsen i juni 1891 och begärt att få poststationen flyttad till Ingels, där vägen från Falun via Bjursås förenades med landsvägen från Rättvik till Boda. Då skyndade han sig att skriva till poststyrelsen att han var beredd att fortsätta som föreståndare för poststationen, även om den flyttades till Ingels. Han hade redan förvärvat ett boställe strax norr om Nedre Gärdsjö och flyttat dit.

Nu agerade några som motsatte sig flyttning av poststationen, däribland fjärdingsmannen och skogvaktaren. Efter en fyra sidor lång redovisning av postinspektör Wilhelm Ljungh beslöt poststyrelsen den 1 december 1891, att poststationen inte skulle flyttas. Men den övertogs med 1893 års ingång av skolläraren Erik Berg och några år senare av hemmansägaren Ollas Olof Andersson. När denne sade upp sig vid 1903 års slut, aktualiserades åter frågan om poststationens flyttning. Nu skrev ett stort antal personer i Nedre Gärdsjö, Ingels och Born till poststyrelsen med anhållan att poststationen "under oförändrat namn måtte bliva förflyttad från Övre Gärdsjö till Ingels i Nedre Gärdsjö".

Under den följande remissbehandlingen skrev postmästare Carl Carlberg i Falun den 21 maj 1904, att *"poststationens bibehållande på nuvarande plats synes för flertalet inom orten boende vara förmånligast"*. Till denna tanke anslöt sig postinspektören efter besök på ort och ställe. Med Ollas Olof Andersson upprättades ett nytt avtal och han fortsatte som poststationsföreståndare till 1911 års slut. Skogvaktaren Lars Larsson tog då över, nu med 300 kr i årsarvode. Efter ytterligare två år blev Olof Olsson Sten föreståndare och fick från 1915 års ingång uppleva att poststationens namn fick prefixet **Dala**, detta för att undvika felsortering av brev till västgötska Gårdsjö station.

Ännu en gång skulle poststationen byta namn, nu till **Ingels**. Detta ägde rum den 15 maj 1939 i samband med en ortnamnsrevision. Denna hade till uppgift att samordna namnen på post-, telegraf- och järnvägsstationer på samma ort. Telefonstationens namn var Ingels. Poststationen hade som nämnts fått namnet Dala Gårdsjö med 1915 års ingång. Remissinstanserna tillstyrkte ändring till Ingels och med det namnet fanns poststationen till indragningen den 30 september 1970. Ersättningen då blev lantbrevbäring från Rättvik.

Namn Westra Boda 1876-01-01--1887-12-31
Ovanmyra 1888-01-01--1966-06-17

Ovanmyra

Närmast norr om det område jag nyss berört med de komplicerade namnförhållandena stöter vi på Boda församling med en ännu mera svåröverskådlig posthistoria. Här får vi röra oss med fyra olika postnamn och tre olika poststationer inom en och samma socken. Längst i söder öppnades med 1876 års ingång en poststation med namnet **Westra Boda** enligt poststyrelsens beslut den 27 september 1875 som ett komplement till det nät som byggdes upp i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Skolläraren Anders Ersson antogs till föreståndare med 150 kr i årsarvode. Detta höjdes till 230 kr i juni 1885. Namnet på poststationen ändrades till Ovanmyra vid 1888 års ingång, trots att den låg i Boda kyrkby

Efter Erssons död den 17 mars 1897 uppehöll änkan Anna Ersson befattning tills biträdande folkskolläraren Erik Karlsborg tog över den 1 maj 1897.

Postfrågan var huvudpunkten under kommunalstämman i Boda sockenstuga den 5 januari 1902. På förslag av kontraktsprosten H Peterson utmynnade stämman i beslutet att göra anhållan hos poststyrelsen *"att en poststation måtte inrättas i socknens norra del, dit även posten fördes med häst och åkdon, och att nuvarande poststationen Ovanmyra förlades till Ovanmyra"*.

Riksdagsmannen Ollas A Ericsson utsågs att på kommunens vägnar göra ansökan till poststyrelsen. Protokollet lästes upp i Boda kyrka den 12 januari 1902 av C Thynell. Ollas Ericsson fullgjorde sitt uppdrag i ett fyra sidor långt brev, daterat den 29 januari 1902. På brevet finns blyertsanteckningen *"Inlämnat till Hr Gpd av Riksdagsman Ollas Ericsson personligen som erbjudit sig att om behövt meddela alla vidare upplysningar och förklarat nuvarande postanordningen 'outhärdlig'."*

Under kommunalstämman hade man ondgjort sig över försämring av postgången efter järnvägens tillkomst. Ericsson redovisade detta med bl a följande ord:

"Innan Falun-Rättvik-Mora järnväg öppnades för allmän trafik, ägde de inom Boda kommun boende förmånen av att erhålla postgång 6 gånger i veckan. Posten utgick då 3 gånger i veckan från Leksand, passerade Rättvik, Boda, Ore, Voxna, Ovanåker och Alfta socknar till Bollnäs, samt 3 gånger i veckan samma väg tillbaka till Leksand. Men sedan nämnda järnväg åtagit sig postbefordringen till Rättvik, inskränktes postbefordringen till Boda till endast 3 gånger i veckan, då densamma utgick från Rättvik och passerade Boda upp till Ore, därifrån den återvände till Rättvik.

Nu sedan Dala-Hälsinglands järnväg åtagit sig postföringen till de orter genom vilka densamma passerar, däribland Ore, återvänder den ovannämnde från Rättvik utgående posten vid Ovanmyra poststation i Boda, där den stannar endast en timme. Man hinner numera icke ens utfå sin post, innan postföraren återvänder till Rättvik, ännu mindre att besvara densamma för att svaret skulle kunna medfölja dit.

Särskilt den nedre, eller södra delen av Boda kommun har därför allt mer och mer sökt att tillgodose sitt behov av bättre postförbindelse genom att vända sig direkt till Rättvik. Så är förhållandet med t ex gästgivaregården i Ovanmyra, vilken för skötandet av sin korrespondens för sin stora brännvinsförsäljningsrörelse är tvingad därtill, och tvenne handlande i denna del av socknen begagna i de flesta fall samma utväg, för att icke tala om alla enskilda som för sina större eller mindre behov av snabbare postförbindelse följa samma exempel."

Ericsson redovisade i fortsättningen av sitt brev stämmans enhälliga förslag *"att en ny poststation skulle inrättas inom kommunens norra del, t ex Kjerfsåsen dit även posten borde föras med häst och åkdon och nuvarande poststationen Ofvanmyra förflyttad söderut till Ofvanmyra by"*.

Poststyrelsen remitterade ärendet till postinspektionen. Sedan vissa detaljer utretts fann poststyrelsen den 11 april 1902 *"skäligt besluta utsträckning av nuvarande kärppostföringen Rättvik-Ovanmyra till Kärvsåsen med inrättande av poststation å sistnämnda plats samt Ovanmyra poststations förläggande till Ovanmyra by, allt från och med nästinstundande Augusti månads ingång"*.

Den 1 augusti 1902 fick sålunda folkskolläraren Erik Karlsborg finna sig i att hans poststation flyttades från kyrkbyn söderut till Ovanmyra. Postinspektör Wilhelm Ljungh uppgav sig i ett brev till poststyrelsen den 27 juni 1902 ha *"meddelat bemäde poststationsföreståndare det besked, att Ovanmyra poststation skall den 1 augusti förläggas inom Ovanmyra by, där poststationsföreståndaren har att tillhandahålla tjänlig lokal för poststationens inrymmande, och att det således står honom fritt att tillhandahålla denna lokal efter gottfinnande inom Ovanmyra by, under förutsättning dock, att poststationen förlägges invid allmänna vägen och tjänligt för de korrespondenter, som påyrkat poststationens förflyttning"*.

I Ovanmyra by övertogs poststationen den 14 juli 1903 av skolläraren Olof Hansson Öst. Han skrev den 8 juli 1904 till poststyrelsen och anhöll om medgivande att flytta poststationen till Boda kyrkoherdeboställe. Han angav flera skäl för detta, av vilka ett, som han skrev, var *"av en synnerligen stor betydelse, alldenstund jag nu är bosatt å Boda kyrkoherdeboställe och genom förflyttningen av stationen till mitt hem finge inbespara ej mindre särskild hyra för lokal än ock kostnader för vedbrand och isynnerhet extra biträde"*.

Till stöd för sin anhållan åberopade Hansson Öst ett kommunalstämmobeslut av den 8 maj 1904. Mot detta vände sig riksdagsmannen Ollas Ericsson i ett brev till poststyrelsen den 28 maj i vilket han anhöll *"vördsamt att Kungl.Generalpoststyrelsen lämnar Boda kommunalstämmas beslut den 8 dennes om anhållan att få flytta Ovanmyra poststation till Boda prästgård utan avseende"*. Efter detta rättade sig poststyrelsen. Följden blev att Olof Hansson Öst trädde tillbaka och från 1905 års ingång blev fjärdingsmannen Hans Erskhans Olsson föreståndare. Han lyckades från den 1 april 1906 få årsarvodet höjt från 230 till 280 kr.

Förre fanjunkaren Fabian Myhrman tog över poststationen med

juni månads ingång 1913, då årsarvodet höjdes till 360 kr, vartill kom 120 kr i biträdesersättning som hade medgetts Olsson redan i mars 1910. Från den 1 maj 1917 fick Myhrman en höjning till 420 kr av det fasta årsarvodet och till 240 kr av biträdesarvodet. Det var inte tillräckligt för honom och kontraktet sades upp till 1917 års utgång (diarienummer 1 b 3826/17), men det uppkomna problemet löstes på så sätt att poststationen kunde bibehållas. Den 1 mars 1933 blev fru Anna Knutsson formellt föreståndare efter att i realiteten ha skött poststationen för sin makes räkning sedan 1918 års ingång. I december 1950 anställdes Erik Knutsson som föreståndare men fick från mars månads ingång 1958 överta poststationen i Boda kyrkby. Ovanmyra poststation drogs in den 17 juni 1966 i samband med en större omorganisation av postförhållandena i Boda socken.

1937-04-01--1992-09-30

Boda kyrkby

Med två poststationer inom socknen, Kärvsåsen i den norra delen och Ovanmyra i den södra, förefaller det vara mycket begärt med en tredje poststation, belägen mellan de båda nämnda. Men flera försök gjordes, däribland ett år 1920 (diarienummer 1 b 1920:2170). Det misslyckades, men nästa gång gick det något bättre, såtillvida att ett postombud inrättades den 1 april 1934 med redovisningsplikt till poststationen i Ovanmyra.

Postföringen hade under mellanperioden ändrats så, att en bilåkande lantbrevbäring inrättats mellan Rättvik och Furudal, d v s på samma sträcka som det också fanns en busslinje, som trafikerades med tre turer om dagen

I en utredning, som bl a gick ut på att busslinjen skulle med ändring av lantbrevbäringen utnyttjas för postföringen, föreslog postdirektionen att postombudet skulle ändras till en poststation med bibehållande av poststationerna i Kärvsåsen och Ovanmyra.

Under utredningen hade funnits tankar på att återflytta Ovanmyra poststation till Boda kyrkby. Denna möjlighet accepterades av representanter för befolkningen som framgår av reproduktionen på nästa sida. Postdirektionen anförde emellertid att trots det ringa avståndet mellan Ovanmyra och kyrkbyn vore den lämpligaste lösningen *"att utbyta postombudet mot en poststation med bibehållande tills vidare av poststationen i Ovanmyra"*.



Boda, Ovanmyra den 8 juli 1936.

Till herr postmästaren i Rättvik.

Med anledning av ifrågasatt förflyttning av poststationen i södra Boda från Ovanmyra och till kyrkbyn och i samband därmed ändring av poststationsnamnet bedja under tecknade framhålla :

Som bekant har poststationen ursprungligen varit förlagd till kyrkbyn och hette då Västra Boda. I början av seklet blev den dock förflyttad till Ovanmyra. Sedan dess har kyrkbyn haft ganska dåliga postförhållanden, ehuru kyrkbyns post med varje ^{år} blivit allt större, tills postinlämningsstället tillkom, då det blev en väsentlig förbättring. Naturligtvis se vi dock gärna, att vi få poststation. Genom att kommunnamnet och poststationen haft skillda namn ha dock en del tråkigheter uppstått, varför det av oss anses lämpligt att få kommunnamnet med.

Ifall nu poststationen kommer att förflyttas till kyrkbyn få vi på det livligaste instämma i herr postmästarens namnförslag: Boda Kyrkby, ett namn, som verkligen säger någonting. Kommunnamnet skall väl ändå fram förr eller senare, och vi anse att tidpunkten därför nu är inne i samband med en eventuell förflyttning av poststationen. Vi hoppas därför på benägen hjälp från herr postmästarens sida att få detta poststationsnamn.

Med utmärkt högaktning.

W. Sjoberg
kommunalstyrelsens ordf.
J. Nilsson
Inspektör

Plalsred
gårdsman
Sp. Olsson
från
E. H. Nord
Plalsred.

Poststyrelsen biföll framställningen och från den 1 april 1937 fanns poststationen med namnet Boda kyrkby. En av dess föreståndare var från den 1 mars 1958 Erik Knutsson som fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1960 och han fick konstitutorial som löneplansanställd statstjänsteman.

Postexpeditionen blev från och med maj 1967 kontrollmedium för postombudet i Kärvsåsen, då verkningen av den poststationens indragning mildrades genom att ett postombud fick finnas där övergångsvis till juni månads utgång 1973.

Med 1990-talets minskande kundunderlag i framför allt betalningsärenden måste även posten i Boda kyrkby avvecklas. Den drogs in med september månads utgång 1992.

1902-08-01--1967-04-29

Kärvsåsen

I avsnittet om Ovanmyra har jag nämnt om kampen för en andra poststation i Boda socken. Den ledde till att en poststation öppnades i Kärvsåsen den 1 augusti 1902. Beslutet, som poststyrelsen fattade den 11 april 1902, innefattade, förutom tillkomsten av en poststation i Kärvsåsen också indragning av den dåvarande lilla lantbrevbäringslinjen från Ovanmyra poststation till Sanden och förflyttning av Ovanmyra poststation från Boda kyrkby söderut till Ovanmyra by samt utsträckning av kärppostföringen mellan Rättvik och Ovanmyra till Kärvsåsen.

Efter infordran av anbud på befattningen som föreståndare för den nya poststationen med fastslaget årsarvode på 150 kronor kom två sådana anbud, det ena från nämndemannen Fräs Eric Andersson i Kärvsåsen och det andra från folkskolläraren A O Sand i Gulleråsen. Den förstnämnde antogs och tillträdde sålunda befattningen den 1 augusti 1902.

Efter en kort tid klagade invånare i kyrkbyns närhet över att poststationen flyttats söderut till Ovanmyra och krävde återgång till det tidigare läget med samtidig indragning av poststationen i Kärvsåsen. Även i norra området klagade man, nämligen i Gulleråsen. Här hade man kompenserats med en närliggande poststation i Kärvsåsen men samtidigt mist postutdelningen genom att lantbrevbäringslinjen från kyrkbyn till Sanden blivit indragen. Frågan diskuterades vid kommunalstämman den 23 november 1902.

Det protokoll som skickades till poststyrelsen efter kommunalstämman föranledde poststationsföreståndare Fräs Erik Andersson att bemöta uppgifterna i detta. Han skrev i ett brev till poststyrelsen den 26 november bl a följande:

"Jag skall då vidare bedja att få upplysa om att Gulleråsens byamän förut haft 10 km till Ovanmyra poststation, då däremot nu är 1 1/4 km ifrån Kärvsåsens poststation till Gulleråsen. Vidare så är det långt ifrån den allmänna meningen eller de flestas önskan att få någon ändring i frågan om poststation".

Det blev det inte heller och poststyrelsen ansåg vid föredragning den 19 augusti 1904 att ärendet inte borde *"till vidare åtgärd föranleda"*. Erik Fräs Andersson satt säkert i sadeln, som man säger ibland, och fick etappvisa löneförbättringar så att årsarvodet t ex från november 1916 var 420 kr.

Med nya förhållanden efter betingssystemets avskaffande övertog Erik Vilhelm Fräs poststationen med 1936 års ingång och var med om dess höjning till postexpedition den 1 oktober 1951. Efterkrigstiden med bl a bilisering i stor utsträckning av lantbrevbäringen och utökning av lantbrevbärens befogenheter ledde emellertid till att postexpeditionen avvecklades med april månads utgång 1967. Under en övergångstid till och med juni 1973 förstärktes lantbrevbäringen av ett postombud i Kärvsåsen.

Lantpoststation Ickholmen 1889-12-01--
Vikarbyn 1891-08-01--

Vikarbyn

Efter denna långa utflykt på landsbygden återvänder jag till spåret, lämnar Rättvik och kommer till Vikarbyn. I dess närhet inrättades den 1 december 1889 en poststation med namnet Ickholmen efter framställning från representanter för byarna Stumsnäs, Ickholmen, Öja och Västbjörke. Att postnamnet Ickholmen blev så kortlivat som mindre än två år hänger samman med järnvägens framväxt. Förvaltaren E G Tunell på Ickholmen skrev bl a följande till poststyrelsen den 12 december 1888:

"Alltsedan landposten mellan Rättvik och Mora inrättades, eller för omkring 36 år sedan, har jag haft lösväska för min post, vilken postföraren avlämnade vid min bostad".

Men nu var det slut med den bekvämligheten. Och lika illa var det för A O Jönsén i Stumsnäs. Denne höll också en lösväska med poststationen i Rättvik *"för att betjäna de stora byarna Östra och Västra Stumsnäs"*.

Med lösväska avses en väska som man enligt en bestämmelse redan 1824 kunde träffa avtal med postförvaltaren om att utväxla med dennes postkontor. Den som höll lösväskan skulle betala från 6 till 18 kr om året *"allt efter brevväxlingens större eller mindre betydelse samt med avseende på väskans mottagande och avsändande en eller flera gånger i veckan"*.

Vissa andra särbestämmelser utfärdades från tid till annan om lösväskor. Lösväska är termen för själva företeelsen. Det konkreta ordet för lösväska kan sägas vara postväska, om vars utformning det fanns särskilda bestämmelser. Jag har dock inte funnit någon bestämmelse om att en postväska nödvändigtvis måste anskaffas för att användas som lösväska. Den kunde möjligen ha annan utformning än postväskan och kanske anskaffas på den blivande lösväskägarens initiativ utan rekvisition från posten. Att det antagandet är riktigt får näring vid läsning av en text som finns i poststyrelsens cirkulär den 26 april 1869:

"Lösväska skall anskaffas och underhållas av ägaren, vara hel och med gott lås försedd samt åsatt tydlig och tjänlig titelskylt. Underlåtes detta, må, om rättelse vid erinran därom icke följer, väskans användande inställas".

Förvaltare E G Tunells begäran i brevet till poststyrelsen gick ut på att postförarna skulle få fortsätta att göra den avstickare från allmänna postvägen som behövdes för att lämna och hämta lösväskan i Ickholmen. Jönsén spädde på med att han vid avslag måste upphöra med sin lösväska, *"så att byamännen nu, som i forna tider, få gå den 1 3/8 mil långa vägen för att i Rättvik själva avhämta sin post"*. Han passade på att tillägga, att sedan han börjat hålla väska hade korrespondens och tidningsprenumeration mångdubblats.

På den tiden fanns det ingen postmästare i Rättvik. Postmästare B F Wennqvist i Leksand fick ärendet på remiss och intygade, att det var behjärtansvärt att bifalla förvaltare Tunells framställning om att postföraren skulle få fortsätta att göra en avvikelse från färdvägen. Men han kände väl till bestämmelsen om att *"för väskas avlämnande eller mottagande får posten icke uppehållas eller från allmänna landsvägen avvika"*.

Poststyrelsens beslut att postförarna skulle passas utmed stora landsvägen i enlighet med de allmänna bestämmelserna föll inte i god jord. och A O Jönsén fick finna sig i att själv gå till Rättvik och hämta sin postväska. Detta ansåg han sig inte kunna fortsätta med för så många andra korrespondenters skull.

Representanter för berörda hushåll skrev den 16 oktober 1889 till poststyrelsen och beklagade sig över att postförarna hade slutat med att lämna deras lösväska "*i en vid landsvägen närbelägen gård vid Ickholmen*". De uppgav att frånvaron av regelbunden postgång var "*mycket bekymmersam, synnerligast som under en stor del av året många av våra familjer äro borta på arbete*". De anhöll därför att poststyrelsen skulle låta inrätta "*en mindre postanstalt vid Ickholmen, som tvenne gånger i veckan utväxlar post med Rättviks och Mora poststationer*".

Postmästare Wennqvist i Leksand fann att folkmängden i byarna Stumsnäs, Ickholmen, Öja och Västbjörke var sammanlagt 771 personer, vilka skulle ha fördel av en poststation i Ickholmen. Han tillstyrkte bifall till framställningen och föreslog att förvaltare Tunell, som också var kommunalnämndens ordförande, skulle bli föreståndare med 50 kr i årsarvode. Eftersom man väntade att en järnvägsstation skulle komma att anläggas i Ickholmen, när Falun - Rättvik - Mora järnväg blev färdig för trafik, ansåg han att ett eventuellt kontrakt med Tunell skulle innehålla förbehållet att poststationen senare skulle flyttas till järnvägsstationen och att stationsbefälhavaren skulle överta bestyret med posten.

Poststyrelsen accepterade förslaget. Så kom det sig att den ändrade servicen med lösväskorna ledde till att poststationen i Ickholmen inrättades den 1 december 1889. **Vikarbyn** blev den flyttade poststationens namn med förutsedda villkor den 1 augusti 1891. Järnvägens stationsföreståndare August Strömbom blev ansvarig för postgöromålen och fick uppleva att poststationen skildes från järnvägen den 1 juli 1918 (diarienummer 1 b 785/18).

Utvecklingen blev positiv och poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1951. Då blev Anna Vilhelmina Utbys (född Flygare) stationsmästare, som var titeln för postexpeditionernas chefer under perioden 1920-1977. Hon hade varit poststationsföreståndare dessförinnan. Hon följdes av Sonja Strömberg, som fick uppleva 1970-talets stora förändringar med ny organisation och ny terminologi.

I kostnadsjakten under en period av starkt minskat utnyttjande av särskilt betalningstjänsterna fick postkontoret, som termen var från 1986, visserligen leva kvar, men i Postens helt nya kostym med projekt "Nät 92" lämnades det på entreprenad den 21 mars 1994 till ICA Livs och ingår därmed i den stora gruppen "Post-i-butik".

1894-01-01--1965-05-29

Stumsnäs

Den i föregående avsnitt omnämnda omorganisationen med indragning av poststationen i Ickholmen vid tillkomsten av järnvägspoststationen Vikarbyn medförde viss serviceförsämring för dem som hade anlitat lantpoststationen i Ickholmen. De fick efter kort tid kompensation med 1894 års ingång genom en poststation i Stumsnäs efter redovisning av postinspektör Wilhelm Ljungh.

Bakom denna låg en framställning den 29 augusti 1893 från Stumsnäs byamän med Carl Lindbom som undertecknare. Han uppgav att befolkningen i Stumsnäs uppgick till 317 personer.

Till föreståndare för den nya poststationen antogs banvaktens hushållerska Mathilda Renström. Hon fick ett personligt avtal med postverket om ett årsarvode på 120 kr. Formellt var poststationen således inte förenad med järnvägstjänst. Avtalet överläts från 1897 på banvakten Carl Johan Pettersson. Efter dennes död i januari 1898 tog Carl August Johansson över ansvaret och den 1 oktober 1898 förenades poststationen formellt med järnvägsstationen. Detta innebar bl a att Johansson fick sin lön för postbestyret inbakad i lönen från järnvägen. Den delen utgjorde efter 1901 års allmänna arvodesreglering 180 kr och steg följande år till 240 kr.

Åtskilliga andra järnvägsanställda ansvarade för posten till Stumsnäs-borna, t ex Sofi Johansson och Hed Anders Jonsson från 1910. Sist på plats blev Rune Sundberg. Poststationen avvecklades den 29 maj 1965 genom att SJ lät avbemannas hållplatsen. Det fanns redan en lantbrevbäringslinje från Vikarbyn och de 56 kvarvarande hushållen med postadress Stumsnäs kunde anknytas till denna. För de flesta torde det ha varit en fördel i förhållande till att behöva gå till poststationen i postärenden.

1891-08-02--1980-05-31

Garsås

I postinspektionens fortsatta redovisning till poststyrelsen av järnvägens utsträckning godkände poststyrelsen förslaget att dra in poststationen i Ickholmen och kärposten mellan Rättvik och Mora samt öppna nya poststationer i Vikarbyn, Garsås och Mora-Noret.

Ändringen genomfördes den 2 augusti 1891 i samband med att järnvägens delsträcka mellan Rättvik och Mora-Noret öppnades för allmän trafik den 2 augusti 1891. Den andre föreståndaren för poststationen i Garsås blev från den 23 december 1893 Johan Gustaf Johansson. Det från början fastställda årsarvodet på 120 kr höjdes efter 1902 års allmänna reglering till 180 kr.

Post och järnväg skildes senare åt. Anna Vilhelmina Karlsson Nygårds antogs till föreståndare för lantpoststationen den 1 juli 1939. Poststationen omorganiserades till ett postställe under 1970-talet men med effektiviserad lantbrevbäring drogs detta in med maj månads utgång 1980. Vi hade nu kommit in i en period, då posten började ta hänsyn till hembygdsrörelsen och slutade jakten på ortnamn. Efter indragning av poststationen i Garsås fick därför namnet användas i adressering. Detta kunde man bli utläsa i postens interna telefonkatalog på detta sätt:

GARPHYTTAN (lpk 3) 019-980 53 RK Öbr Pa 710 16 GARPHYTTAN
Öppet M-F 09.30-12.15, 16.00-18.00, L 10.00-12.00

GARSÅS (Tidigare postställe numera enbart ortadress) RK Blge Pa 792 05 GARSÅS
Utdelningspostkontor: 792 00 MORA

GEMLA (lpk 3) 0470-672 40 RK Vxö Pa 360 32 GEMLA
Öppet M-F 09.00-11.00, 15.30-18.00, L 09.00-11.00

1892-01-01--1964-09-30

Fu

Det fanns inte någon station i Fu vid tågstarten men i ett brev den 22 december 1891 anmälde postinspektör Ljungh till poststyrelsen järnvägsbolagets beslut att öppna vid följande nyår "en ny järnvägsstation, avsedd att betjäna befolkningen ej blott vid Fu än ock inom de stora byarna Nusnäs och Färnäs". Postinspektionens hemställan att en poststation skulle öppnas i järnvägsstationen bifölls av poststyrelsen vid föredragning den 24 december. Jag vet inte om datumstämplor och övriga nödvändiga inventarier hann levereras, men en posttidtabell kom ut i cirkulärsamlingen genast och fick det utseende som framgår av kopian på vidstående sida.

Falun—Mora Noret.

(C. D.)

(Från den 1 januari 1892.)

XCII. N:r 21.	Plk. N:r 23.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
7,45	4,15	<i>Falun</i>	10,10	8,56
8,14	4,53	<i>Bergsgården</i>	9,39	8,28
8,25	5,10	<i>Grycksbo</i>	9,26	8,18
8,56	5,44	<i>Sågmyra</i>	8,55	7,47
9,14	6,5	<i>Slättberg</i>	8,31	7,26
9,34	6,28	<i>Vestgärde</i>	8,11	7,6
10,0	7,0	<i>Rättvik</i>	7,55	6,50
10,18	7,21	<i>Vikarbyn</i>	7,29	6,19
10,50	7,56	<i>Garsås</i>	6,54	5,44
11,7	8,13	<i>Fu</i>	6,37	5,27
11,24	8,30	<i>Mora Noret</i>	6,20	5,10
			N:r 22. Plk.	N:r 24. XCII.

Stationsföreståndaren Wilhelm Fredrik Lindqvist fick ta ansvar för posten i Fu till en början med 180 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen, vilket höjdes till 240 kr vid 1902 års allmänna reglering. Carl Gustaf Sundberg tog över i december 1905 men fick förflyttning till Vestgärde i maj 1913. Då blev Johan Alfred Brattström föreståndare för den förenade poststationen i Fu med tidigare erfarenhet av motsvarande arbete i Bomsarvet. Andra följde i spåren men med september månads utgång 1964 ersattes poststationen med lantbrevbäring från Mora.

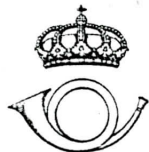
1938-04-01--

Nusnäs

Ännu en gång lämnar vi spåret. Vi följer då landsvägen från Fu till närliggande Nusnäs vid Siljans strand. I postdirektionens framställning till poststyrelsen den 31 december 1937 uppgavs bli följande:

"Nusnäs by, som är en av Dalarnes största byar med en folkmängd av nära 1000 personer, betjänas i postalt hänseende av gående lantbrevbäringslinjen Fu-Nusnäs med sex turer i veckan, varjämte brevlådsbefordran med omnibus äger rum en gång dagligen mellan byn och Mora. --- Sedan den närbelägna byn Dala Färnäs numera fått både poststation och lådbrevbäring, förmäna nusnäsborna, att de böra erhålla samma förmån".

En omfattande redovisning av genomförd utredning förde till poststyrelsens beslut den 14 februari 1938 att en poststation skulle öppnas den 1 april 1938 med namnet Nusnäs. Lantbrevbäringen på linjen Fu - Nusnäs byttes ut mot gångpostföreling och lådbrevbäring infördes i Nusnäs med sex turer i veckan. I cirkulär kungjordes ändringen på nedan återgivet sätt.



KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

CIRKULÄR

1938

23 mars

Nr 19

Öppnande av
nya postan-
stalter m. m.

I:o

Den 1 april 1938 öppnas *poststationer* benämnda **Aspen** vid Aspens hållplats inom Lerums socken, Älvsborgs län, **Håksberg** vid Håksbergs hållplats inom Ludvika socken, Kopparbergs län, och **Nusnäs** i byn Nusnäs inom Mora socken, Kopparbergs län.

Vid samma tidpunkt namnförändras poststationen i Hjorttorp till **Hajom**. (I b 3593-37, 3355-37, 20, 38 och 271, 38.)

Till föreståndare antogs Oskar Arvid Saros. Hans efterträdare fick vara med om bl a omorganisationen under 1970-talet med ny terminologi. Postkontor blev benämningen vid 1986 års ingång för samtliga fasta postanstalter med kundbetjäning och projekt "Nät 92" ledde till att postkontoret lämnades på entreprenad till **Föreningen Hoppet** på Nusnäs Bygata. Det ingår därmed i den alltmer växande skaran "post-i-butik".

Namn Dala Färnäs 1934-10-01--1939-05-14
Namn Färnäs 1939-05-15--
Mora 1 Färnäs 1990-09-01--

Färnäs

Någon järnvägsstation fanns inte i Färnäs och vid den senare tillkomna hållplatsen kunde någon poststation inte anläggas. Invånarna kunde använda sig av poststationen Mora-Noret som öppnades vid tågstarten den 2 augusti 1891. Byn låg ett stycke öster om järnvägen och dess önskemål om postservice tillgodosågs den 1 oktober 1934, då en poststation öppnades med namnet Dala Färnäs. Den inrymdes i Karin Mossbäcks hem och hann under hennes aktiva tid som poststationsföreståndare flytta fyra gånger, den senaste gången i april 1968.

Mindre än fem år efter poststationens tillkomst ändrades dess namn på så sätt att prefixet Dala ströks den 15 maj 1939 i samband med en ortnamnsrevision. Denna hade till uppgift att samordna namnen på post-, telegraf- och järnvägsstationer på samma ort. Telefonstationens namn var Färnäs. Remissinstanserna tillstyrkte att poststationens namn bringades i överensstämmelse därmed.

På hösten 1986 hade posten planer på att lägga ner postkontoret, som den formella termen hade blivit med det årets ingång. Färnäsborna anordnade protestmöten och skrev insändare. Posten tog intryck av opinionsyttringarna, men det blev en viss ändring till det sämre genom att postkontorets öppethållandetider minskades. Dessutom hölls det semesterstängt under några veckor varje år.

Den 1 september 1990 omorganiserades postkontoret till en "förlängd disk" för moderpostkontoret i Mora och fick då börja använda en datumstämpel med gravyren MORA 1 FÄRNÄS på grund av reglerna för datumstämplars utformning vid övergång till den organisationsformen. Information om förändringen 1990 gavs i "Meddelande Minnespoststämplar" på nedan återgivet sätt.

Ny datumstämpel

Postkontoret Färnäs som fr o m 1990-04-01 är en förlängd kassadisk till Mora 1 får fr o m 1990-09-03 en ny datumstämpel i vilken båda namnen Mora 1 och Färnäs ingår. Sistadagsstämpel med den gamla Färnässtämpeln och förstadagsstämpel med den nya kan erhållas på försändelser som skickas till Postkontoret, »Sistadagsstämpel Färnäs» respektive »Förstadagsstämpel Mora 1 Färnäs», 792 01 MORA.

Mora-Noret

Vi är framme vid den sista stationen före utsträckningen av järnvägen till Orsa. I ett brev till poststyrelsen den 21 juli 1891 skrev postinspektör Wilhelm Ljungh i sitt förslag till omorganisation bl a *"att den 2 augusti öppnas nya poststationer av andra klassen ej blott vid trafikstationerna Vikarbyn och Garsås än ock - med hänsyn till postutväxlingen till och från den i närheten belägna byn Färnäs - vid den på något över en fjärdedels mil från Mora postkontor belägna trafikstationen Mora Noret, vilken poststation för övrigt kommer att betjäna befolkningen såväl i byn Noret som i den cirka en halv mil sydligare belägna stora byn Nusnäs"*.

Poststyrelsen biföll även dessa detaljer i postinspektionens slutförslag och poststationen Mora-Noret öppnades följaktligen den 2 augusti 1991 med järnvägens stationsföreståndare Erik Gustaf Wahlberg som ansvarig för posten. Han efterträdes i september 1902 av Gustaf Edvard Bergman. Denne blev den siste ordinarie innehavaren av järnvägsbefattningen som skötte postärendena.

Den 1 juli 1917 skildes post och järnväg åt och fjärdingsmannen Anders Norén blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Andra tog vid efter honom, från och med juni 1949 Nils Gunnar Karlén. Den 1 december 1972 ändrades poststationens namn till **Mora 2**, där det med ny terminologi finns ett postkontor med detta namn ännu när jag skriver detta i april 1997.

Ett år efter järnvägens förlängning från Rättvik till Mora-Noret öppnades också slutsträckan Mora-Noret - Orsa den 1 augusti 1892. Däremot bands stationen i Mora-Noret inte samman med stationen i Mora formellt förrän den 21 september 1896, då den två kilometer långa sträckan öppnades för allmän trafik.

Mora

I Mora öppnades ett förvaltningspostkontor med 1831 års ingång. Någon förening av post- och järnvägstjänster har inte förekommit i Mora och som nämnts i förordet skulle dess posthistoria kräva stort utrymme. Jag har helt fragmentariskt lämnat några uppgifter om postkontoret i posthistorisk skrift 324 om Mora-Älvdalens järnväg.