

Erik Lindgren

Om Posten vid järnvägen

# Hudiksvall - Ljusdal

och dess närhet

Copyright Erik Lindgren

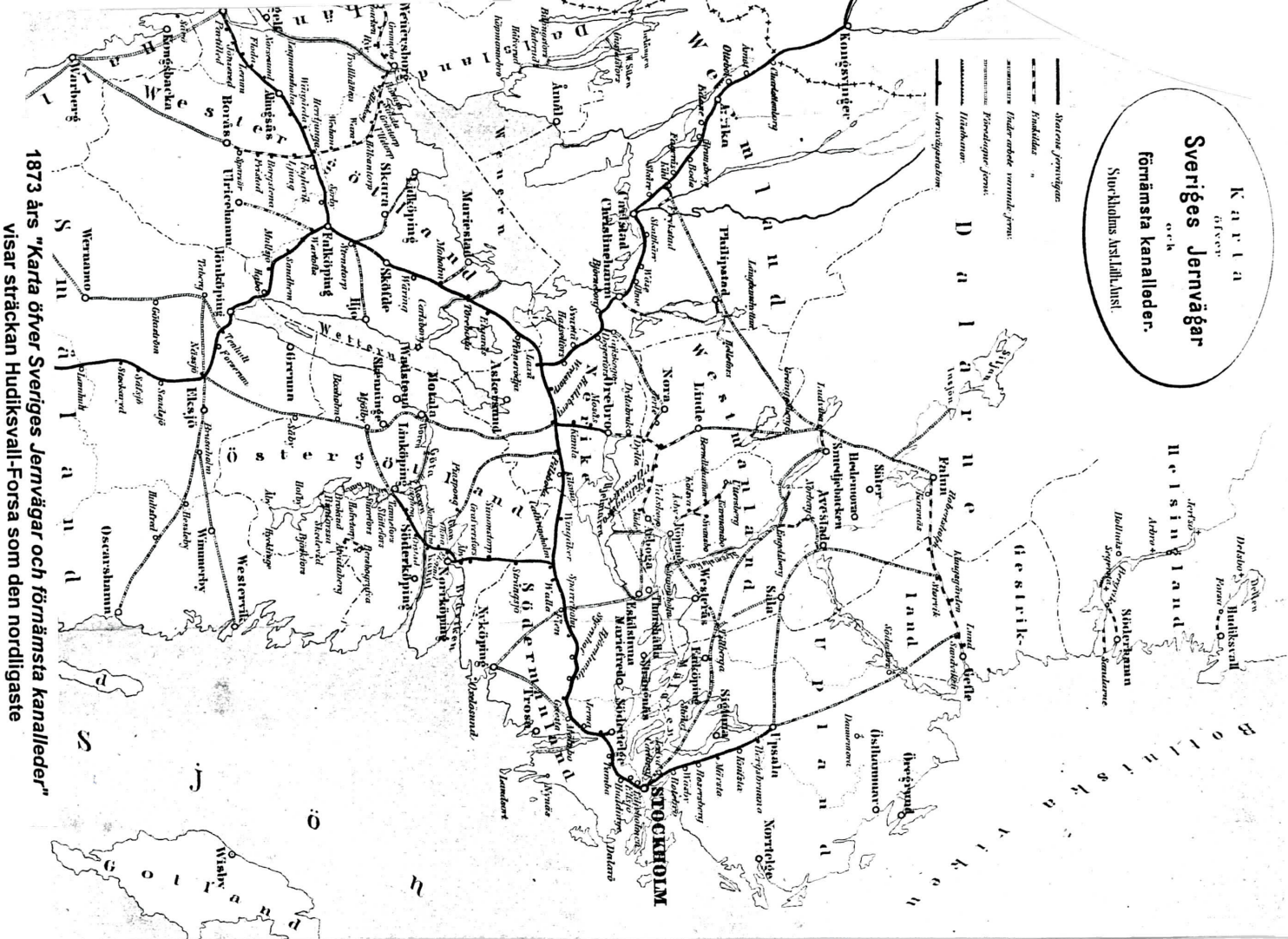
Posthistorisk skrift 367

Förlagan tillverkad 1959



Denna starkt förminskade reproduction av postkontoret i Ljusdal finns i original i Postmusei bildarkiv.

K A R T A  
Ö F V E R  
Sveriges Jernvägar  
och  
förrämsta kanaller.  
Stockholms Kst. L. H. J. S. J.



1873 års "Karta öfver Sveriges Jernvägar och förrämsta kanaller"  
visar sträckan Hudiksvall-Forsa som den nordligaste

## Förord

I min skriftserie har jag denna gång valt att flytta mig ett bra stycke norrut för att "hälsa på" i Hälsingland. En tänkt färd utmed den s k Dellenbanan, delvis längs sjön Dellen ger oss exempel på några intressanta postorter utöver dem som utgör järnvägens ändpunkter. Jag försöker i denna liksom andra skrifter ge exempel på handlingar 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. Ibland saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårutolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat eller felaktigt på annat sätt.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade. I de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägsstationerna 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 presenteras kortfattat i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Hudiksvall till Ljusdal med ett fåtal korta omnämningar om lantpoststationerna i närheten.

Då jag sedan fyra år på grund av platsbrist inte längre disponerar mitt arkiv har denna framställning inte kunnat bli så omfattande som jag velat göra den. Jag hoppas ändå att den skall tas emot av läsarna med samma intresse som tidigare skrifter.

*Erik Lindqvist*  
Växjö i januari 1999



## Innehåll

Inledning	sid 3
Sörforsa	7
Forsa	8
Näsvisken	13
Norrbo	15
Fredriksfors	16
Delsbo	17
Strömbacka	25
Bjuråker	26
Friggesund	26
Hedvigsfors(bruk)	26
Angebo	26
Långbacka	28
Hybo	30
Ljusdal	32

## Inledning

Den järnväg som ligger i sökaren för mitt intresse just nu är en av landets första men också en av de få kvarvarande under efterkrigstidens nedläggningsperiod. Taktiskt försenades utbyggnaden något för att transporter inte skulle gå Hudiksvall förbi. Taktiskt handlade också föreningen "Dellenbarans vännere" vid järnvägens nedläggning 1985. Mycket tack vare dess agerande prövas nu ett förslag att bevara järnvägen som byggnadsminne. Det finns ett förslag till bevarandeplan där bl a gällande lagskydd redovisas. Landsdelen har karaktär av museilandskap, detta på grund av att landets järnvägshistoria kan koncentreras till regionen Gävleborg-Dalarna. Kanske kan detta lilla häfte också bidra till att initiera hembygdsvänner och järnvägsentusiaster på andra håll att kämpa för sina egna bygder med motsvarande mål.

Förvaltningspostkontoren var med enstaka undantag under mycket kort tid inte förenade med järnvägstjänst. Då mina häften om posten vid järnvägslinjer mestadels bara tar fasta på förhållanden vid de små postanstalterna där sådan förening förekom, skulle jag lämna Hudiksvall och Ljusdal därhän och bara beröra orterna längs själva järnvägen. Ändå finner jag det lämpligt att här inledningsvis kort återge några fakta om Hudiksvall och dessutom i avsnittet om Delsbo presentera motsvarande uppgifter, medan jag lämnar Ljusdal därhän enligt på sid 32 framförda skäl.

Hudiksvall hör till gruppen av landets tidigaste postkontor, där det förmodas ha funnits en postmästare redan 1640, Wellam Hansson. Formellt finner vi postkontorets födelsedokument i ett brev från Riks- och Kammar-Råden den 20 december 1644.

Efter Wellam Hanssons död 1651 fick hans änka Malin Isaksdotter, som sed var på den tiden, ett nådeår på befattningen. Detta förhängdes emellertid, kanske på grund av att hon visade sig behärska det nödvändigaste för att fullgöra tjänsten. Det finns papper på att "Salig Wellam Hanssons efterlätna Enkia" skötte posttjänsten så sent som den 26 november 1657.

Kanske sysslade hon med detta väsentligt längre, för en källa säger att Lars Hök blev Hudiksvalls tredje postmästare och han tillträdde inte förrän 1675. Efter hans död 1688 visade det sig att hans änka inte på sätt som Malin Isaksdotter kunde kartera posten. Då hon måste anlita andra för detta, ansågs hon inte kunna förvalta postväsendet och Lars Hök fick en tullnär till efterträdare.

Han hette Carl Conradi och hade liksom företrädaren Lars Hök dålig ekonomi men fick efter Kanslikollegiets undersökning stanna kvar till sin död i januari 1700. Hans änka Catharina Mörft fick förmodligen behålla postmästarjänsten till sommaren 1704. Då tillträdde hennes måg Anders Burman tjänsten, formellt den 1 juli. Han kombinerade postarbetet med tjänsten som tullskrivare. Hans första hustru, Christina Conradi dog 1719 och änkan Christina Jonsdotter blev hans andra hustru. Hon fick inte något nådeår efter sin andre mans död 1736.

Anders Burman efterträdde i stället av Jonas Qvaster d.ä. enligt fullmakt den 3 juli 1736. Denne var son till borgmästaren i Hudiksvall Jonas Mårtensson Qvast. Jonas Qvaster avträdde på egen begäran postmästarjänsten till sin son Jonas Qvaster d.y. i juni 1750.

Denne tycks inte ha fått sin faders eller farfars bästa gener, för han suspenderades från posttjänsten i december 1758 och avskedades 1760. Underhållet för hans fängelsevistelse skulle gäldas av postmedel, men vad som renderade honom fängelsestraffet är kanske inte helt utrett av forskarna.

Jonas Gwallin blev den yngre Qvasters efterträdare 1760. Han var rådmän och skötte sin tjänst utan anmärkingar. Detta kan inte sägas om efterträdarna Erik Tjernér (1784-1807), som var suspenderad under en tid och på sätt och vis medverkade till att den följande tjänsteinnehavaren Olof H Schrove (1807-1809) dömdes till avsättning i november 1809. Denne hade nämligen förbundit sig att betala företrädarens balans.

Även om efterföljarna var och en på sitt sätt kunde vara intressanta, väljer jag att bara räkna upp dem för att komma fram till de postmästare i Hudiksvall som hade något att göra i anslutning till järnvägens tillkomst. Schroves efterträdare var sålunda Mårten Rogstadius (1810-1833), Jonas Daniel Axling (1834-1843), Carl Ludvig Blomberg (1844 -1855) och Georg Wilhelm Söderström (1856-1879). Den sistnämnde, född 1811, hade varit postmästare i Atorp sedan 1837 och hade således stor förvaltningsvana när han tillträdde i Hudiksvall. Hans son Carl Oskar Wilhelm Söderström efterträdde honom 1880 och var i tjänst till 1906.

Det är dessa båda som man någon gång möter i ärenden som har med postfrågor på Dellenbanan att göra. När vi med början på sid 7 ger oss i väg på en tänkt färd från Hudiksvall till Ljusdal, får vi tänka oss deras vändor inför för dem tidigare obekanta problem i samarbetet mellan post och järnväg.

Hudiksvalls järnväg fick koncession för sträckan Hudiksvall-Forsa den 1 maj 1858 och för sträckan Forsa-Näsvisken den 16 mars 1872. Den 11 km långa första sträckan fram till Forsa kunde öppnas för allmän trafik den 16 juli 1860, d v s när Georg Wilhelm Söderström hade varit chef vid postkontoret i Hudiksvall under omkring fyra år. Då hade formerna för förening av post- och järnvägstjänst ännu inte fastställts, och det fanns inte heller någon lantpoststation i Forsa förrän 1874. Det skulle gå åtskillig tid innan denna förenades med järnvägsstationen.

Efter färdigställandet av den första delsträckan mellan Hudiksvall och Forsa skulle det gå drygt 14 år, innan den 5 km långa delsträckan mellan Forsa och Näsvisken öppnades för allmän trafik den 20 november 1874. Järnvägen var öppen för trafik bara under seglationsperioderna, något som torde ha bidragit till att post och järnväg förenades relativt sent, d v s tills den ursprungligen privata järnvägen övertogs av staten och tågen gick hela året om.

Järnvägen hade den något säregna spårvidden av 1217 mm, en annorlunda smalspårsbana, kan man säga, eftersom de senare standardsmalspårerna hade spårvidderna 891 mm resp 1067 mm. Några andra varianter förekom på olika håll.

Efter utbyggnaden av norra stambanan köpte staten Hudiksvalls Järnväg den 1 november 1887. Hela sträckan fram till Näsvisken byggdes om till 1435 mm under pågående trafik. Den fortsatta utbyggnaden fram till norra stambanan, eller rättare sagt i motsatt riktning, skedde i två etapper. Den 27 km långa delsträckan Ljusdal-Delsbo kunde öppnas för allmän trafik den 1 oktober 1887 och den 35 km långa delsträckan Delsbo-Hudiksvall den 1 juni 1888 efter färdig breddning av spåret och dess ändrade lägen på flera håll.

Hela den 62 km långa sträckan elektrifierades 1959 men trafiken utvecklades inte tillräckligt gynnsamt. Persontrafiken lades ner i sin helhet den 14 januari 1985 och godstrafiken på sträckan Delsbo-Hudiksvall den 1 november 1986. På sträckan Ljusdal-Delsbo fortsatte godstrafiken till den 1 oktober 1989.

Museitågtrafik med föreningen Dellenbanans Vänner har förekommit vissa år efter nedläggningen 1985.

Före statens övertagande av järnvägen och dess breddning till normalspår förekom viss användning av järnvägen för posttrafik, något som reglerades i individuella avtal mellan postverket och det enskilda järnvägsbolaget. För sträckan mellan Hudiksvall och Näsvisken användes då järnvägen för posttransport och mellan Näsvisken och Delsbo skickades posten med ångbåt.







1874-01-01--1961-10-31

## Forsa

Som ett resultat av kronobrevbäringsreformen öppnades en poststation vid sockenkyrkan med namnet Forsa vid 1874 års ingång. Enligt ett brev från poststyrelsen till postmästaren i Hudiksvall den 7 oktober 1873 antogs till föreståndare skol läraren Johan Palmgren. Han tillerkändes ett årsarvode på 250 kr.

Mindre än två år efter kronobrevbäringsreformens påbörjande och innan den ännu var genomförd i sin helhet över hela landet gav poststyrelsen i ett cirkulär den 27 september 1875 postförvaltarna uppdraget att undersöka om det var möjligt att dra in de minst lönsamma poststationerna.

Postmästare Georg Wilhelm Söderström lämnade sina synpunkter på detta i ett brev till poststyrelsen den 24 januari 1876. Han skrev inledningsvis att han ansåg att fyra poststationer borde kunna indragas, nämligen de i Tunaby, Norrbo, Strömbacka och Forsa, dock med en annan inställning beträffande den sistnämnda, när han längre fram i brevet redovisade denna. Hans uttalande om Forsa återger jag i sin helhet med början nedtill på denna sida.

Innan dess bör jag nämna att han också berörde en poststation som inte låg inom hans eget revir. Han skrev nämligen: "För övrigt må det tillätas mig att föreslå indragning av *Wij*-poststation belägen en knapp ½ mil från staden, i *Idenors socken* på vägen emellan Hudiksvall och Söderhamn samt lydande under Söderhamns postkontor. Denna poststation är alldeles övertödig, ty inom hela *Idenors socken* finnes ingen enda tjänsteman eller ståndsperson". Det tillhörde knappast postförvaltarna att i brev direkt till poststyrelsen föreslå förändringar av postgången utanför deras egna revir. Jag vet inte ens om kollegan Lars Otto Löwenadler i Söderhamn någonsin blev underrättad om Söderströms "utspel". Möjligen kan Löwenadler själv ha tagit upp frågan om *Wij* i sina egna kommentarer till septembercirkuläret 1875. Poststationen i *Wij* drogs in vid halvårsskiftet 1879 i samband med att lantbrevbärning inrättades.

Forsa poststation ansåg postmästare Söderström böra förflyttas "från Forsa kyrkoby till *Hamre by* i samma socken, belägen ½ mil från stationens nuvarande läge. Vid Forsa kyrkoby, eller där stationen nu är förlagd, finnes inga ståndspersoner mer än vice pastor, klockaren och en stationsföreståndare vid Forsa mindre järnvägsstation, och hava ingen av dessa någon synnerlig korres-

pondens. Däremot finnes vid *Hamre by* boende: Kronofogden i orten, Forsa stora ångsåg med en arbetspersonal av 2 å 300 personer, värmelämnningar och dalkarlar som hava ej obetydlig korrespondens, samt Inspektorn och kontorspersonalen vid sägen, Rolfska kaptenboställe, för närvarande bebott av kompanichefen, som tillika är kommissionslantmätare och har betydlig tjänstekorrespondens, Forsså trämassfabrik med stor tjänstepersonal, Näsvikens järnvägsstation, gästgivaregård, samt flera handlande.

Av dessa nu uppräknade så måste kronofogden, ångsågen, Rolfska, Forssån samt några handlande hålla särskilda postväskor med Hudiksvalls postkontor, då de ej med fördel kunna begagna sig av Forsa poststation utan finna säkrare och bekvämare att med allmänna posten emellan Hudiksvall och Ljusdal få sin post tvänne gånger i veckan fram och åter. Utom den stora fördelen som beredes korrespondenterna inom Forsa socken att få stationen väl belägen och med fördel kunna begagna sig av densamma om den blir förlagd vid *Hamre*, så inbesparas även för postverket den nu utgående ersättningen för väskans transporterande från *Wälsta* till Forsa poststation med 172 kr 20 öre samt för väskans emottagande och vårdande vid *Wälsta* 50 kronor årligen."

Parentetiskt vill jag här nämna min förvåning över att postmästare Söderström så oegennyttigt föreslog denna förändring. Den skulle bli a innebära att ett flertal lösväskor awecklades, för vilka han uppbar ett visst arvode för arbetet med deras expedierande.

Innan han skrev det nu delvis citerade brevet till poststyrelsen den 24 januari 1876 hade han gaderat sig genom att begära ett uttalande i frågan av kronofogden. Detta bifogade han. Jag har funnit det så intressant att jag återger det i sin helhet på nästa sida. Som framgår däruv ansöt sig kronofogden helt till postmästarens uppfattning och förordade indragning av poststationerna i *Wij*, Tunaby och Norrbo samt flyttning av Forsa poststation från sockenkyrkan till *Hamre by*, något som skulle "lända Forsa folkrika kommun till synnerligt gagn". Han fann också, att postkontoret i Hudiksvall och Bjuråkers poststation skulle vara "tillfyllestgörande". Därmed menade han, att utöver Forsa poststation flyttad till *Hamre by* behövdes bara postanstalterna *Bjuråker* i nordväst och Hudiksvall i sydost för att täcka behovet i det relativt stora området. Det var verkligen inte något litet rationaliseringsförslag.

Det blev gehör i poststyrelsen i vad avser poststationens förflyttning till *Hamre by*. Denna genomfördes från maj månads ingång 1877 och Johan Palmgren efterträdades av handlanden O J Torén med ett årsarvode av 250 kr.













## Fredriksfors

1888-06-01—1967-04-29

Efter utflykten till Norrbo återvänder vi till vårt spår och kommer till Fredriksfors, där en järnvägsstation öppnades samtidigt med den i Näsvisken, d v s den 1 juni 1888. Bland dess föreståndare med ansvar för både post och järnväg finner vi bl a Per Tollstedt, som vid sin avgång följdes av Karl Knut Nyén den 1 april 1912.

Poststationen hade förhållandevis liten omsättning och kunde avvecklas med april månads utgång 1967.

Tillkomsten av poststationerna i Näsvisken och Fredriksfors presenterades i poststyrelsens cirkulär på sätt som framgår av illustrationen nedan.

### Kungörelse,

*angående öppnande af poststationer m. m.*

Den 1 nästinstundande juni öppnas poststation

i *Förre* inom Kalmar län,

i *Ljungbyholm* inom samma län,

i *Öje* inom Kopparbergs län,

i *Elfyros* inom Jemtlands län, samt

vid Södertejle öfre järnvägsstation, med poststationen åsatt benämning

*Saltskog.*

vid *Diö* anhaltstation å södra stambanan, inom Kronobergs län, äfvensom

vid *Fredriksfors*, *Näsviskens* och *Forssa* blifvande järnvägsstationer å

statsbanan Ljusdal—Hudiksvall.

Med innevarande månads utgång indrages deremot den nuvarande poststationen *Forssa* inom Gefleborgs län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 26 maj 1888.

## WILHELM ROOS.

<sup>a. f.</sup>

**B. Friman**

Utgifvet den 28 maj 1888.

## Delsbo

1756-11-01—1890-31-12  
Därefter i Ljusdal  
Ny poststation från 1899-07-01—

Den sista sträckan på vår tänkta järnvägsresa har vi färdats på den del som inte fanns i det privata järnvägsbolagets regi. Motsvarande del av kommunikationsleden, d v s sträckan mellan Näsvisken och Delsbo, utgjorde båtförbindelsen på sjön Dellen. Detta framgår bl a av den på sid 6 redovisade tidtabellen.

I Delsbo när vi emellertid en postort som är mera intressant som lantpostanstalt än som järnvägsstation. Visserligen blev poststationen där förenad med järnvägsstationen i och med att den av staten övertagna järnvägen på delsträckan Ljusdal-Delsbo öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1887. Men dessförinnan hände en hel del av intresse. Sålunda öppnades ett förvaltningspostkontor där enligt ett kungligt brev den 11 augusti 1756 för tillämpning från 1757 års ingång. Fyra postmästare hann verka där innan postkontoret flyttades till Ljusdal. De var Johan Ström (1757-1774), Per Wallin (1774-1786), Johan Ström (1786-1807) och Olof Dahlberg (1807-1830).

Om dessa kan nämnas att den förste, Johan Ström, var organist och byvakt. Han avgick redan i 50-årsåldern, tolv år före sin död i juli 1786. Den blott 25 år gamle Pehr Wallin tog över för en period på tolv år. Han avgick blott 36 år gammal ett par månader efter företrädarens inträffade död. Efterträdare blev år 1786 organisten Johan Ström, död 1807, varefter befattningen uppehölls på vakans tills Olof Dahlberg tog över enligt utnämning tretton dagar efter Ströms frånfälle.

Får jag trötta läsaren med några ord om hur den interna informationen klarade av problemet med förändringar i postnätet, i detta fallet tillkomsten av postkontoret i Delsbo 1756?

På den tiden kungjordes beslut om inrättandet av nya postkontor i cirkulär som trycktes i några fler exemplar än det lilla antal som motsvarade antalet befintliga postkontor. I vart och ett av dessa exemplar tillfördes vissa uppgifter som var tillämpliga för det postkontor, dit exemplaret skickades. Bland uppgifter som tillfördes fanns i allmänhet titeln på postkontorets föreståndare (ofta "Herr Postmästaren") samt portot till det nya postkontoret. Det exempel på sådan information, vilket återges på nästa uppslag (sid 18-19), är en kopia av meddelandet till postmästaren i Borås.



N:o 909.

med d. d. 1756.

*Andersson*  
*Andersson*

**S**

ittensfund Sams Kongl. Maj:it förme-  
delt Rådigt Rescript til Dess och  
Siffens Gamble-Collegium af den  
11 sidste dne Augusti, i Råder för-

Flarat Dess Rådiga willa wara, at wid Dels-  
bo-Ryfsby uti Selsingelands Norra Fogs-  
derie, Tyra mil ifrån Hudwikswall, et Post-  
Contoir, til Correspondencens beskränjan,  
måtte inrättas; Och dermed fömmer at gif-  
ras en början den första nästfundande Novem-  
bris innemwande år; Ty bliffver sådant här  
medelt behörigen förståndigat, på det, Sr:

*Andersson* måtte  
genom dyret Skiffslag wid dess Post-Contoir och el-  
self, derom underrätta Correspondenterna här å  
Orten, samt at Porto härstädes för et enselt  
Bref eller af et Sed til Delsbo-Post-Contoir  
berättas och dräggas med *et Skede* Dye  
Siffvermynt efter uplöpande Rigtigen och härå  
ut-

utsatte Moderations Taxan; fömmandes Herr  
*Andersson* äfwen at upförä  
merberöde Delsbo-Post-Contoir på Dess re-  
dan i gemen undfångne Brefs-Taxa. Sagt är

*Andersson*  
*Andersson*

*Andersson*

Stockholm den  
16 Sept. 1756.

Enligt den tidens strategi för postföring befanns det lämpligare att  
ha postkontoret beläget i Ljusdal och dit flyttades det med 1831 års  
ingång. Postmästaren Olof Dahlberg fick följa med dit som chef.  
Han kunde ha tackat nej men hade då holet över sig att sättas på  
indragningsstat.

Nu var Delsbo utan postkontor, men en poststation öppnades där  
den 1 juli 1868, lång tid efter att regeringen medgivit poststyrelsen  
rätt att själv inrätta poststationer på landsbygden. Denna förening  
hade nämligen tillkommit redan genom ett regeringsbeslut i mars  
1860 och hade inte minst betydelse för beslutständeret när före-  
nade post- och järnvägsstationer började inrättas i stor omfattning, i  
stort sett med början i februari 1863.

Trots att poststationer på landsbygden sålunda var en mer än sju  
år gammal "nyhet", när Delsbo fick sin poststation den 1 juli 1868,  
vill jag gärna ta tillfället att för nytilkomna läsare av mina skrifter här  
göra en återblick på bakgrunden.

Före februari 1861 fanns det inte några andra fasta postanstalter  
med kundbetjäning inom vårt land än postkontor. Formellt var  
termen för de små postkontoren sedan 1851 postexpeditioner, men  
från denna detalj kan vi bortse här.



Utan att fråga om lov kunde poststyrelsen besluta om en poststation i Delsbo, sedan regeringen gett 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 expeditjonskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition".

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen under 1860 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.

Det kan vara av visst intresse att notera hur generaldirektör Wilhelm Roos angav en orsak till beslutet om poststationer på landsbygden. I sin historiska återblick i verkets första verksamhetsberättelse omtalade han, att brevåador hade uppsatts vid allmänna postvägar med början 1855 under vissa förutsättningar. Ett villkor var att en kommun eller flera korrespondenter på en ort förenade sig om att genom en lämplig person svara för förming på behöriga tider av brevådan. Detta reglerades genom ett kungligt brev den 9 mars 1855 och av postmedel betalades 15 kr om året för bestyret med brevådan. Men så skriver Roos följande:

"Då emellertid denna utväg till postutväxlingens underlätande endast i ringa mån av allmänheten antitats, beslöts år 1860 inrättandet av ett nytt slag poststationer, vilka skulle utgöra en art filialkontor till närmast liggande postkontor eller postexpeditioner".

Efter den tveksamma starten under 1861 och introduktionen av förenade post- och järnvägsstationer 1863 blev det så småningom ganska vanligt med framställningar om nya poststationer utan att länsstyrelsen förde möjligheten på tal i sina allmänna kungörelser. Regeln var dock i allmänhet att poststyrelsen rådgjorde med berörd länsstyrelse, när framställningar kom in direkt till poststyrelsen.

I fallet Delsbo finner vi en sådan framställning till poststyrelsen, daterad den 28 februari 1868 och underskriven av ett dussintal företrädare för samhället, däribland ortens kronolänsman, stationsinspektorn, en bruksägare och flera handlande. Såsom huvudsakliga skäl för önskemålet anförde de

"1) att en mängd icke blott orekommenderade utan även rekommenderade brev härifrån avgå utan säkerhet, i synnerhet som flera personer inom Delsbo och angärande socknar göra sig ett näringsstäng av att stjåla och råna; det penningbelopp, som härifrån med posten årligen avgår kan antagas uppgå till minst 100.000 riksdaler riksmünt.

- 2) att Hudiksvalls och Ljusdals postkontor äro belägna, det förra på 4 mils avstånd och det senare på 3 från Delsbo kyrka,
- 3) att Delsbo socken äger en folk mängd av 4204 personer,
- 4) att här finnas 12 diversehandlande utom det, att en stor del av allmogen idkar handel med lantmannaprodukter och
- 5) att härstädes finnes ett landstingsseminarium i vilket omkring 30 elever årligen undervisas, en kontraktspost-expedition för 17 församlingar och ett pappersbruk".

Poststyrelsen sände framställningen till länsstyrelsen i Gävle med anhållan om synpunkter. Positiva sådana lämnades i länsstyrelsens svar den 27 april 1868, återgivna i förminskat faxsimil på nästa sida. Efter detta besked beslöt poststyrelsen den 30 april 1868 att en poststation skulle öppnas i Delsbo med länsmannen Michael Forsner som föreståndare. Han efterträddes år 1872 av sockenskrivaren Johan Olof Wallin med 240 kr i årsarvode.

Vi finner denne i ett brev till poststyrelsen den 22 januari 1874, där han begär att få årsarvodet höjt, bland annat med motiveringen "att under föregående år härifrån avsånts över 1100 assureerade och rekommenderade brev, samt för detta år äro härstädes beställda och rekvirerade cirka 230 exemplar tidningar och tidskrifter, vilka tvänne gånger i veckan skola undelas".

Postmästare Georg Wilhelm Söderström i Hudiksvall tillstyrkte Wallins ansökan i ett separat brev den 31 januari 1874, "då Delsbo poststation är den besvärligaste och viktigaste av alla häromkring varande stationer". Poststyrelsen medgav att årsarvodet skulle höjas till 340 kr.

Några år senare möter vi poststationsföreståndare Wallin i ett helt annat ärende. Det gäller nu poststationens plats i Delsbo. Han skriver den 5 februari 1881 till postmästare Oscar Söderström i Hudiksvall bl a följande:

"Som jag erhållit Inspektorsjänsten vid Sunnansjö Angbåtsstation, att tillträdas när trafiken börjar i vår, och jag tillfölje därav måste flytta dit med nämnde tid, så får jag härmed anhålla om Herr Postmästarens goda råd och hjälp att få poststationen flyttad ner till Sunnansjö station till den tiden.

Sunnansjö station är så belägen att såväl korrespondenter som postskyutsare få det lika fördelaktigt om poststationen flyttas dit, som nuvarande plats vid kyrkan. Sommartiden, då posten å linjen Hudiksvall-Ljusdal befordras med järnväg och ångbåt via Sunnansjö, blir postvägen genare än som det varit hittills, då den först skulle ner till poststationen vid kyrkan.









Poststationen i **Bjuråker** var en av de relativt få som öppnades i Hälsingland i anslutning till kronobrevbäringsreformen, för Gävleborgs län med 1874 års ingång. Handlanden Axel Th Sundberg blev dess förste föreståndare och fick 150 kr i årsarvode från starten. Bjuråker var en av de få poststationerna inom Hudiksvalls postområde, som postmästare Söderström ansåg vara behövlig.

Den 1 maj 1902 övertog fröken Frida Kristina Sundberg poststationen i Bjuråker men avled redan den 17 juni 1903, varefter den sköttes av fröken Alfhild Kristina Bohman tills hon fick formellt kontrakt på den från den 1 juli 1903. F d stationsinspektör Hugo August Benckert tog över den 1 december 1903. Andra följde honom och den 1 juli 1948 anställdes då 24-åriga Elsa Linnéa Ohlsson som föreståndare. Hon fick uppleva en omorganisation som ledde till bortrationalisering av en av två poststationer med oktober månads ingång 1964. Då fick poststationen i Friggessund heta **Bjuråker** och namnet **Friggessund** upphörde. Dess poststation hade öppnats så sent som den 16 december 1930. Den höjdes till postexpedition den 1 oktober 1958 samtidigt med att dess innehavare Olof Börje Karlsson fick chefstietin stationsmästare. I Bjuråker var Elsa Linnéa Ohlsson poststationsföreståndare från den 1 juli 1948. 1990-talets omvälvningar har medfört att Posten AB lämnade postkontoret (som termen var från 1986) i Bjuråker på entreprenad den 1 september 1997 och därefter ingår detta postkontor i gruppen "Post-i-butik".

I **Hedvigsfors** öppnades en poststation den 1 juni 1898. Dess föreståndare var från 1904 års ingång Charlotta Gustafsson Smedsdotter Fagerström med 200 kr i årsarvode, vilket höjdes till 360 kr från den 1 juli 1912 (dnr 1463/12). Namnet ändrades till **Hedvigsforsbruk** från den 1 december 1911 på grund av konstaterad sorteringsförväxling av post till Hedvigsdal i Kristianstads län. En av poststationens sista föreståndare var Gerda Linnéa Norberg, född 1924 med anställning från den 1 augusti 1948. Poststationen avvecklades med maj månads utgång 1964.

Poststationen i **Ängebo** öppnades den 1 april 1890 med handlanden Lars Nordin som föreståndare. Hans ursprungliga årsarvode på 100 kr höjdes till 180 kr den 1 juli 1899 och till 300 kr från 1 april 1902. En av dennes sentida efterträdare var lantbrevbäraren Ake Leonard Björk som efter avancemang till poststationsföreståndare fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1951. Denna drogs in med mars månads utgång 1975, innan det årtiondets stora omorganisationsväg hade börjat.

Avslutningsvis för Delsbo kan jag inte underlätta att presentera en liten finess, som Postens personaltidning PS bjöd på i sin maj-utgåva 1985.

## Förenad poststation på nytt

Tidigare i PS har vi skrivit om nedläggningar av förenade poststationer. Men det gamla kommer igen. I Delsbo har man resebyrå på posten och det kan man väl nästan likna vid en gammaldags förenad poststation.

En tur- och retur Stockholm, eller till något annat resmål, är ingen ovanlig önskan på posten där. När personaltrafiken på järnvägslinjen Ljusdal-Hudiksvall lades ner i början av året höll sig Posten framme och övertog försäljningen av SJ-biljetter. Delsbo var den sista station på sträckan som hade den servicen kvar.

Förutom färdbiljetter säljer man sitt-, ligge- och sovplatsbiljetter och tar emot resgods och expressgods. Platsbiljetterna bokas per telefon med SJ i Hudiksvall som kan säga vad som finns ledigt. Men annars gäller det att slå i taxor och avståndstabeller och hjälpa resenärer tillrätta. Och biljettslagen är minst lika många som kontolyperna man har att er-

bjuda i kassan.

— Biljettköpen är inga snabba ärenden i kassan, berättar lokalpostmästare Ulf Bohlin. När det köar till sig måste jag själv rycka in och ta hand om biljettkunden så visst har det blivit mer att göra förutom att redovisa och hålla reda på biljettagret.

Avtalet med SJ gäller på försök än så länge. Posten får en fast månadsersättning samt fem procent på säljsumman.



*Gerda Norberg säljer SJ-biljetter på posten i Delsbo. (Foto: Tore Nilsson)*



1908-05-01—1953-03-31  
Postombud 1953-04-01—1953-12-31

## Långbacka

När Långbacka stationshus hade byggts 1907 fick postmästaren i Ljusdal en förfrågan från postdirektionen, om det fanns skäl att föreslå att en poststation skulle öppnas där. Denne förklarade att det fanns behov för detta. Postdirektionen underrättade poststyrelsen i ett brev den 3 april 1908 "att vederbörande trafikdirektör förklarar hinder icke möta för överlämnandet åt järnvägsstationsföreståndaren i Långbacka av poststationens skötande" och hemställde om poststyrelsens beslut att från den 1 maj 1908 öppna poststationen. Den skulle i huvudsak betjäna byarna Edsåäng och Norrvåna. Postdirektören beräknade en årlig frimärksförbrukning av minst 300 kr. Poststyrelsen biföll framställningen och poststationen i Långbacka fungerade från den 1 maj 1908. Öppnandet presenterades i cirkulär som visas nedan.

### Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 1 nästinstundande maj öppnas poststation i *Åskerjals kyrkby* inom Jönköpings län, i *Emeryda* inom Kronobergs län, i *Spekeröd* inom Göteborgs och Bohus län, i *Bjällervevad* och *Värmlands Brattfors* inom Värmlands län, samt vid den & järnvägslinjen Ljusdal—Hudiksvall belägna trafikstationen *Långbacka* inom Gäfleborgs län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 24 april 1908.

JULIUS JUHLIN.

*Gustaf Kihlmarck.*

Efter indragningen den 31 mars 1953 av poststationen i Långbacka fick kunderna viss kompensations under en kort tid genom att ett postombud, lydande under Delsbo-posten, fanns tillgängligt till 1953 års utgång. Postombudets korta existensperiod har bidragit till att frimärken stämpelade där har blivit svåra objekt för hembygds-samlande filatelister. (Illustration till Långbacka på vidstående sida).

## Gryttjesbo anhalt

Det uppbyggda tåget passerar efter Långbacka på sin färd västerut Gryttjesbo, där det för länge sedan har funnits en hållplats. Något tal om att inrätta postanordning där förefaller inte ha förts på tal. I trakten finns bara ett fåtal lantbrukarfamiljer.

Utöver hållplatsen i Gryttjesbo lär det bara ha funnits en enda hållplats på hela sträckan mellan Hudiksvall och Ljusdal. Den låg i Hedsta ett par kilometer öster om Forsa station. Inte heller kring den förefaller det ha funnits behov av någon form av postanordning. Under min forskning har jag eljest ofta funnit framställningar om poststationer på hållplatser, till och med på sådana, där tågen inte gjort tidtabellsbundna uppehåll.

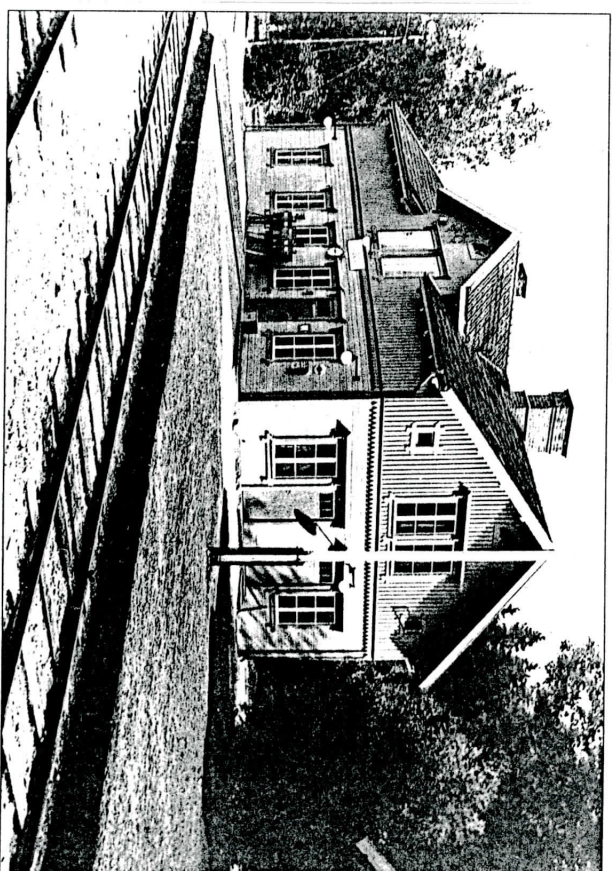


Illustration till vidstående sida: Långbacka station med postskylt och brevlåda vid närmaste hörn.



1897-10-01--1970-09-30

## Hybo

Det var den 1 oktober 1887 som postbefordran började på delsträckan Ljusdal-Delsbo, samtidigt som denna öppnades för allmän trafik. Detta presenterades i poststyrelsens cirkulärsamling på sätt som framgår av nedanstående två urklipp.

### Ljusdal—Delsbo.

(N. D.)

(Från den 1 oktober 1887.)

Fk. Brl. Nr 291.	<table border="1"> <tr> <td>9,15</td> <td>Ljusdal</td> <td>5,42</td> </tr> <tr> <td>9,35</td> <td>Hybo</td> <td>5,27</td> </tr> <tr> <td>10,27</td> <td>Delsbo</td> <td>4,50</td> </tr> </table>	9,15	Ljusdal	5,42	9,35	Hybo	5,27	10,27	Delsbo	4,50	Denna spalt läses nedifrån och uppåt. Nr 292. Fk. Brl.
9,15	Ljusdal	5,42									
9,35	Hybo	5,27									
10,27	Delsbo	4,50									

### Jernvägspostbefordran:

Från och med den 1 nästnästnundade oktober, då postbefordran vidtog å den nya bandelen *Ljusdal—Delsbo*, befordras å segde bandel post i afsänt, läst fack jemte breffäda, med ett tåg om dagen i hvardera riktningen.

### Poststationer:

*Delsbo* och *Hybo* poststationer (nya), tillhörande första klassens lägre afdelning, skola lyda under postinspektionen i Norra jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkuplexpeditionen nr: XLVI samt postkontoren i Ljusdal och Hudiksvall.

### Postföring:

#### Indragen:

Landsvägspostföringen två gånger i veckan, fram och åter, mellan *Delsbo* och *Ljusdal* (346) indrages med innevarande månads utgång.

Befattningen som föreståndare för poststationen i Hybo uppehölls till en början på vakans men från den 1 juni 1888 var jernvägens stationsföreståndare Julius Paulus Victor Wahlgren anställd på befattningen. Sedan han fått förflytning till Arvika blev Curry Wilhelm Johnsson från 1897 års ingång hans efterträdare, närmast kommen från Delsbo. Redan med 1902 års ingång blev det ändring då J A Lagerkvist ryckte in under tre månader tills nästa ordinarie innehavare tog över den 1 april 1902, Ernst Wilhelm Mauritz Hellborn.

Denne fick efter 1903 års allmänna reglering ett årsarvode för själva postsysslan på 540 kr jämte 360 kr i biträdesanslag. 1909 års allmänna reglering gav honom dessutom ett tillfälligt biträdesanslag på 60 kr, åt vars fördubbling till 120 kr han kunde glädja sig efter 1914 års reglering.

Andra tog vid efter honom. Efter den stora postrevolutionen i maj 1968 minskade samarbetet mellan posten och jernvägen snabbt. Man siktade bl a på att avveckla de förenade poststationerna, ett mål som dock inte klarades av förrän i mitten på 1970-talet. Den i Hybo drogs in den 30 september 1970.



## Ljusdal



1831-01-01-

Ett postkontor inrättades i Delsbo den 1 november 1756, men som framgår av avsnittet om Delsbo, flyttades detta med 1831 års ingång till Ljusdal. Arbetet vid Ljusdals-posten var aldrig förenat med järnvägsområdet och bortsett från planeringsarbeten i anslutning till järnvägens framväxt har samarbetet med järnvägen varit begränsat till organisation av transporter till och från tågen. Jag har ändå funnit anledning att i denna skrift kort beröra postkontoret i Ljusdal, även om det i stort sett bara var postmästare Johan Petter Folcker (1875-1887), Carl Christian Lindbom (1887-1888) och August Jakob Mellin (1888-1892), som fick vara med om de omorganisationer av postanordningarna som följde på att järnvägarna kunde användas för posttransporter.

En utökning av det svenska postnätet genomfördes i tämligen stor utsträckning vid 1830-talets början. Flera postkontor öppnades den 1 januari 1831, bland dessa de i Ljusdal och Ljungby (posthistorisk skrift nr 1). För Ljusdals del var behovet av en stödjepunkt längre västerut för postföringsnätet den främsta orsaken till att det då 74 år gamla postkontoret i Delsbo flyttades till Ljusdal tillsammans med dess chef Olof Dahlberg. Han efterträddes av Carl Ludvig Blomberg (1835-1844) och därefter ansvarade Carl Erik Wallberg (1845-1858) och Carl Ludvig Glertz (1859-1875) för postkontoret, innan ovannämnde Johan Petter Folcker tog över.

Några av vårt lands postkontor har haft förmånen att bland personalen funnits historiskt intresserade tjänstemän som med nit och intresse för den egna bygden genomfört värdfull forskning i arkiv. Till dem hör Niils-Johan Borrsjö. Det skulle vara förmåtet av mig att försöka komplettera hans arbete och jag har endast att hänvisa till honom för dem som önskar uppgifter om Ljusdals eller till och med hela Hälsinglands posthistoria. Landskapet överraskar med flera andra posthistoriker och filatelister av hög rang, t ex Sune Hedblom och Ake Persson i Bollnäs.

Ur ett äldre nummer av Sveriges Filatelist-Förbunds tidskrift kan jag inte underlåta att på omslaget insida till höger återge texten i en artikel om hur Ljusdals Filatel-Förening anordnade en träff i Ljusdal den 17 oktober 1981.

## Hälsingeträff i Ljusdal

Ljusdals Filatel-Förening anordnade den 17 oktober 1981 en Hälsingeträff i Ljusdal. Träffen öppnades med en ljudig fanfar från ett gammalt hederligt posthorn. Postområdeschefen Olle Lindqvist, Hudiks-vall berättade posthistoria och om hur postkontoret i Ljusdal kom till.

När Ljusdal fick sitt första postkontor den 1 januari 1831 skedde detta på bekostnad av postkontoret i Delsbo som funnits sedan 1757. Tillkomsten av postkontoret i Ljusdal hängde samman med att man skulle inrätta postgång från Bollnäs över Järsö till Ljusdal. Tidigare hade Ljusdal utväxlat post endast med Hudiksvall och Farila-Kårbole samt Sveg och Östersund. Ljusdal kom nu att bli en viktig postal knutpunkt. Sveriges postverk tillkom redan 1636. Man inrättade då posthemman med postbörder på varannan eller var tredje mil. Postbönderna skulle frakta post mellan hemmanen och avlösa varandra. Till sin hjälp skulle varje postbonde ha två postdrängar. Man fraktade posten till förs. Postbönderna och drängarna skulle bära postvapen på bröstet och vara försedda med posthorn och ett spjut till sitt försvar. Befordringshastigheten skulle vara två timmar per mil. I varje stad fanns en postförvaltare som var läskrivning. Till en början skulle endast brev-förändelser befordras men 1645 tillkom också befordran av tidningar. Postbönderna fick inte särskilt mycket i ersättning för sitt arbete. De befriades i stället från vissa skatteprestationer. Redan 1645 tog man häst till hjälp vid postbefordran. Man red då med posten. På 1800-talet började det att inrättas fler postkontor. Vid poststaden 1636 fanns det bara 29 postkontor i landet och 200 år senare var antalet 124. I vissa delar av landet fraktades posten per ångbåt och

på andra håll kördes också hästanspända postdilligensser under åren 1830—1888.

En ny form av postutdelning infördes 1877, nämligen lantbrevbärningen. Ljusdal fick sin första lantbrevbärare den 1 september 1897 på linjen Ljusdal-Gunnarbo. Med anledning av Ljusdals första lantbrevbärarinje har medlemmar ur Ljusdals Filateli-Förening sammanställt ett häfte om uppgifter om Ljusdals första lantbrevbärare.

Vid Hälsingeträffen deltog även Ljusdals postkontor med anledning av kontorets verksamhet i 150 år. En utställning visades som dokumenterade Ljusdals egen posthistoria och då framför allt den första lantbrevbärarinjen.

Sune Hedblom, Bollnäs Filatelist-Förening visade sin prispelbota samling Hälsingepost. En annan medlem i Bollnäs-föreningen, Ake Persson, visade för första gången en uppsattad samling stämpeldokumentation på Hälsingestämplat.

Från hemmaföreningen deltog Rune Hansson med sin stämpeldokumentation på Ljusdals postdistrikt.

Dagen till ära hade postkontoret upprättat ett postkontor i utställningslokalen. "Postfrikten" var elegant klädd i långkjöl och gammaldags hatt. Föreningen hade naturligtvis egen specialstämpel. När postlådorna tömdes skedde transporten till det "riktiga" postkontoret med en hästanspänd postföra. Stora mängder post transporterades på gammalt vis i en bastant träkista med dubbla lås. Kuskerna var klädda i gamla kläder, postmännen i gammal uniform och blåsar i posthorn med följde.