

# TELEGRAM.

KUNGL. TELEGRAFVERKET.

gefle 1499 28 11 11 45 stats

generaldirektör Örne

Sthlm

Lagergren vägrar bestämt låta ostkustbanan

sköta poststationer mot reglerad ersättning däremot

har beträffande tågens uppehåll för postutväxling

nu träffats en nöjaktig överenskommelse

långe

Exp. nr

Form. nr 199  
(1917)

me ang 11 45

Iduna Tr. A.-B. Sthlm 2/18 1925 3.000.000.

Vänd!

Erik Lindgren

## Om posten vid **Ostkustbanans södra del** Söderhamn - Gävle

### Innehåll

	sid
Förord	1
Inledning	3
Stugsund	9
Sandarne	10
Ljusne	11
Vallvik	11
Axmar(sbruk)	12
Axmarby	13
Bergby	14
Hamrångefjärden	15
Norrsundet	16
Trödje	17
Oppala	17
Hillebyn	18
Strömsbro	19
Sätra	21

Förlagan tillverkad 1999

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 378

## Förord

När jag i all hast måste skicka mitt arkivmaterial till Postens centralarkiv i Stockholm på grund av uppgiven platsbrist i posthusets källare i Växjö fick jag tillfälle att överföra en mindre del till Öja hembygdsförenings arkiv i Gemla. Det var dels småländskt material, dels Orts- och namnregister samt personaluppgifter för vissa tidsperioder. Dit förde jag också alla de grundanteckningar som jag hade förberett för kommande skrifter på lång sikt.

De sistnämnda har jag hunnit bearbeta under de fyra år som gått sedan arkivet sändes till Stockholm. Det småländska materialet var däremot redan bearbetat. Kvar finns fragment av vissa handlingar som tyvärr inte kan ge någon helhet. Jag har ändå bestämt mig för att bearbeta även dem, då resultatet skulle kunna vara till nytta för åtminstone någon av mina läsare.

I detta häfte kan jag sålunda lämna några upplysningar om posten i förhållande till den sydligaste delen av Ostkustbanan.

För den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter förefaller förordet till häften om post vid järnvägslinjer tämligen sterila. Men jag hoppas alltid på någon enstaka nytillkommen vän i gruppen, som läser det mesta i varje nytt häfte. Jag anser det därför nödvändigt med en kort presentation inledningsvis, även om det blir fråga om upprepningar. De som känner till tidigare skrifter, hoppas kanske nu direkt in på inledningen.

Jag försöker liksom i andra skrifter 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 - för detta häfte tyvärr i alltför liten omfattning - lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. På grund av svårtolkade handstilar kan något namn vara felstavat.

De båda ändstationerna vid den järnväg, som behandlas i detta häfte, Söderhamn och Gävle har inte haft någon tjänst i förening med järnvägsgöromål. Jag lämnar inte några uppgifter om dem. De flesta övriga stationerna, som i flertalet fall kommit till 1926 eller senare, har inte heller varit förenade med järnvägsstationerna. Jag saknar ändå många uppgifter om personaluppsättningen.





En omständlig procedur med åtskilliga kontakter mellan post och järnväg föregick öppnandet. Särskilt besvärande var frågan om förening av post- och järnvägstjänst på de olika stationsorterna. Ur en promemoria från postdirektören i Gävle hämtas följande utdrag:

"Postdirektionen har alltid varit av den uppfattningen, att det är till fördel för såväl allmänheten som postverket, om förvaltning av poststation kan förenas med järnvägstjänst. I Sandarne är emellertid poströrelsen så stor, att en dylik förening är mindre lämplig; därtill kommer att poststationen ligger mycket lämpligt till, i omedelbar närhet av järnvägsstationen, och är väl skött. Anledning att göra någon ändring där föreligger sålunda ej för närvarande. Poststationen i Stugsund är redan förenad med Statens järnvägars trafikplats där. Beträffande förening av övriga poststationer utmed linjen Söderhamn-Gävle inledde postdirektionen redan på ett tidigt stadium förhandlingar med järnvägsförvaltningen, som först förklarade, att förening av post- och järnvägsgöromål ej kunde ifrågakomma, men sedermera jämkade denna ståndpunkt därhän, att förening vore tänkbar åtminstone vid några stationer. För att få definitivt besked i saken avlät postdirektionen den 10 maj 1926 till Ostkustbanans Aktiebolag en skrivelse av följande lydelse:

'Under återopande av muntliga förhandlingar har postdirektionen äran anhålla om ett uttalande, huruvida Ni har något att erinra mot att, från och med den dag då bandelen Gävle-Ljusne öppnas för trafik, postgöromålens skötande förenas med föreståndarskapet för följande trafikstationer och hållplatser:

Oppala, Trödje, Hamrångefjärden, Bergby och Axmarsby.  
Gävle den 10 maj 1926. Erik G Lange.'

På denna skrivelse erhöll postdirektionen följande svar:

'Med anledning av Eder skrivelse den 10 sistlidne maj angående postgöromålens skötande vid vissa av Ostkustbanans stationer få vi äran meddela, att vi på grund av postgöromålens sannolikt stora omfattning vid Hamrångefjärdens och Bergby stationer icke kunna medgiva, att personalen vid dessa stationer åtaga sig skötseln av nämnda göromål.

Beträffande stationerna vid Oppala, Trödje och Axmarby kunna vi däremot lämna dylikt medgivande under förutsättning att härför tillsvidare lämnas en ersättning till oss av 1.300 kronor per år och station, motsvarande enligt våra beräkningar kostnaden för lokalernas begagnande samt för belysning, uppvärmning, renhållning, städning, skrivmaterial och personal.

Vidare få vi meddela, att vi icke kunna åtaga oss att hålla ifrågavarande järnvägsstationer öppna för poständamål vid andra tider än som erfordras för järnvägstjänsten. Ej heller kan bolaget för sin del åtaga sig något ansvar för postgöromålens skötsel. Gävle den 21 juni 1926. Ostkustbanans Aktiebolag  
K.A.Lagergen'.

Då postdirektionen ej ansåg sig kunna föreslå förening av post- och järnvägsstationer på sådana villkor, inriktade postdirektionen

sig på att för de nya poststationerna anskaffa poststationsföreståndare på annat sätt och för de förutvarande behålla de gamla poststationsföreståndarna. Det förra har mött svårigheter med hänsyn till den låga ersättning, som kan bjudas.

De skäl järnvägsbolaget anfört mot förening av poststationen i Hamrångefjärden (föreningsstation med annan järnväg) anser postdirektionen bärande. Beträffande Oppala, Trödje, Bergby och Axmarby kan postdirektionen ej finna annat än att järnvägsbolagets vägran att åtaga sig postgöromålens skötsel kommer att åsamka statsverket onödigt ökade utgifter, särskilt för transporterande av posten mellan järnvägsstationerna och poststationerna. Postdirektionen har nämligen träffat preliminära avtal om handhavande av poststationerna å de olika platserna och om postens transporterande på följande villkor:

	avfönings- klass	sammanlagd ersättning för år, minst	avstånd mellan poststation och järnvägsstation
Axmarsbruk:	4	1.300 kr	1.100 m
Axmarby:	3	750 kr	800 m
Bergby:	9	2.430 kr	500 m
Trödje:	3	1.000 kr	1.100 m
Oppala:	3	810 kr	600 m

Gävle den 14 oktober 1926. Erik G Lanngé."

Denna sammanfattande promemoria följde med den 10 maskin-skrivna sidor långa slutframställning i ärendet som postdirektionen sände till poststyrelsen den 18 oktober 1926 (diarienummer 1 b 1524/1926). Efter uppgift om erhållet besked att tågstarten skulle infalla den 1 november 1926 redovisades beräknad omfattning av järnvägsbefordran av post, tidtabeller och personaldispositioner. Därefter gick postdirektionen in på erforderliga förändringar av postanordningarna utmed banan. Då jag sedan 1995 saknar möjlighet att ta del av arkivets uppgifter om de enskilda platserna, får varje sådan mycket litet utrymme i avsnitten efter denna inledning. Jag väljer att i stället förmedla tillgängliga uppgifter genom att här citera en del av postdirektionens redovisning av "förändringar i postanordningarna utmed banan".

"Anordnandet av posttrafik å bandelen Ljusne-Gävle måste medföra en del förändringar beträffande postanordningarna i de trakter, banan genomlöper. Vid Ostkustbanans trafikplatser synes inrättande av nya poststationer å sträckan Ljusne-Gävle erfordras endast ifråga om Axmarby, Trödje och Oppala. Vid Maråkersby och Sunnabruk, där för närvarande inga postanordningar finnas, torde



poströrelsen åtminstone till en början ej komma att bli av större omfattning än att därvarande korrespondenter böra kunna tills vidare tillfredsställande betjänas genom lösväskor, utväxlade med postexpeditionen i Ljusne. Trafikplatsernas Sättra och Ljusneverkens läge i omedelbar närhet av Gävle resp Ljusne torde göra särskilda postanordningar för dem tills vidare onödiga.

Då den blivande postanstalten i Axmarby anses böra benämnas lika med trafikanstalten på platsen, föreslås namnförändring av poststationen i Axmar till Axmarsbruk efter den där blivande trafikplatsen. Rörelsen vid poststationen är ej större än att postdirektionen varit betänkt på att i detta sammanhang föreslå poststationens indragande och korrespondenternas hänvisande till lösväskbefordring. Denna tanke har dock senare övergivits.

En poststation i Axmarby beräknas komma att betjäna en folkmängd av 536 personer i ålder över och 172 under 15 år. Verkställd räkning av den ankommande posten har givit vid handen, att den kan uppskattas till omkring 5 à 700 försändelser per vecka. Med anledning av nuvarande postanordnings ofullständighet är tidsningsposten jämförelsevis obetydlig. Trafikökning kan väntas.

Beträffande poststation i Bergby torde ingen förändring i rörelsen komma att inträda, än att posten till Axmarby och trakten däromkring ej längre kommer att transitera Bergby. Möjligt är, att poststationen i Bergby kommer att få betjäna en del av området mellan Åbydal och Bergby, vilket område nu får sin post genom av postföraren på linjen Åbydal-Bergby från poststationen i Åbydal medförda lösväskor.

Poststationen i Åbydal är för närvarande inrymd i Dala-Ockelbo-Norrsundets järnvägs stationshus. Den nuvarande poststationsföreståndaren kommer att på grund av ålderdomssvaghet avgå med utgången av innevarande månad. Det är avsett att poststationen från och med den 1 nästa november skall förläggas i närheten av Ostkustbanans station. Då postbefordringen till platsen anses böra ske med Ostkustbanan, föreslås att poststationen i Åbydal från den tidpunkt posttrafik införes å bandelen Ljusne-Gävle erhåller samma benämning som Ostkustbanans station eller Hamrångefjärden. Denna poststation kommer att med här förut nämnd inskränkning betjäna samma område som för närvarande. För gående lantbrevbäringen Åbydal-Katrineholm inträder ingen förändring.

Trödje by tillika med Hillevik, Iggön och Edskön samt Oppala och Björke byar få nu sin post med lantbrevbäringen Strömsbro-Trödje, vilken även betjänar Hillebyn och den tätbebyggda trakten mellan Strömsbro och Hillebyn. Att lägga en poststation i Hillebyn anses ej

lämpligt med hänsyn dels därtill att denna plats ligger så nära Strömsbro, dels att området utefter och å sidorna om landsvägen mellan Strömsbro och Hille kyrka har en sammanhängande bebyggelse, delvis av förstadskaraktär. Denna trakt anses bli bäst betjänad genom lådbrevbäring från Strömsbro.

För Oppala och Trödje byar föreslås inrättande av poststationer. En poststation i Oppala skulle komma att betjäna cirka 750 personer med en ankommande post av cirka 1000 försändelser per vecka. För Trödje bli motsvarande siffror cirka 650 och cirka 850.

Rörande skötseln av poststationerna utmed Ostkustbanan har postdirektionen förhandlat med järnvägsförvaltningen om deras förenande med trafikanstalterna å resp. platser. Järnvägsförvaltningen har förklarat sig villig åtaga sig skötseln endast för poststationerna i Oppala, Trödje och Axmarby och detta blott under förutsättning, att ersättningen komme att för var och en av dessa poststationer utgå med 1300 kronor för år, och att järnvägsbolaget ej ålades något ansvar för postgöromålens skötsel, samt att för poständamål ej påfordrades andra tider för öppethållande än de för järnvägstjänsten erforderliga.

Då dessa villkor anses oantagbara, torde någon förening av post- och järnvägsstationer vid Ostkustbanan ej kunna komma ifråga. Postdirektionen har därför inriktat sig på att för de nya poststationerna anskaffa poststationsföreståndare, som ej tillhöra järnvägen. Det har därvid visat sig omöjligt att få lämpliga personer att åtaga sig poststationsföreståndaresysslan i Oppala, Trödje och Axmarby med mindre än att ersättningen bestämmes utgå efter 3:e avlöningsklassen.

Nuvarande postföringar Åbydal-Bergby och Bergby-Axmar samt lantbrevbäring Strömsbro-Trödje kunna vid genomförande av här ifrågasatta förändringar indragas".

Postdirektionen fick bifall på sin framställning vid föredragning i poststyrelsen den 26 oktober 1926. Med den grundliga utredningen visade det sig också möjligt att så snart efter beslutet kunna hålla jämna steg med järnvägen och genomföra omorganisationen samma dag som järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 november 1926.

Berörda postanstalter upptas i följande redovisning i den ordning de kommer vid en tänkt färd från Söderhamn till Gävle. Den nordligaste delsträckan mellan Stugsund och Ljusne hade trafikrats sedan den 2 december 1923.



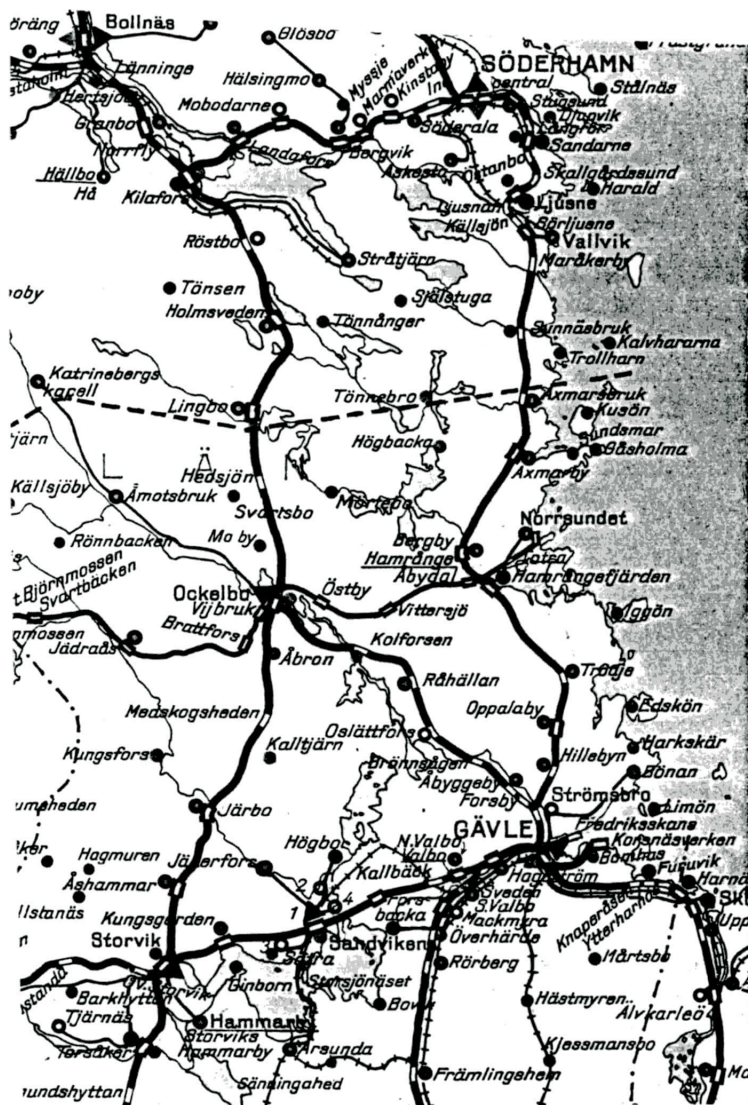
## Stugsund

Statsbanan Kilafors-Söderhamn öppnades för allmän trafik i två etapper, dels den 18 km långa sträckan Kilafors-Bergvik den 15 december 1885 och dels den lika långa sträckan vidare mot öster, Bergvik-Söderhamn-Stugsund den 17 maj 1886. Postverket utnyttjade järnvägen för postbefordran och lokalt samarbete i anslutning till att bandelarna öppnades. I vad gäller den östligaste bandelen startade detta samarbete den 1 juni 1886, vilket också markerar födelsedagen för poststationen i Stugsund i Söderhamns stad.

Bland de första stationsföreståndarna i Stugsund med ansvar för postgöromål fanns Axel Bernhard Wallin (1895-1898), Carl Oskar Krogh (1898-1913) och därefter Otto Julius Napoleon Lindberg. Som framgår av citatet i andra stycket på sid 4, gällde föreningen ännu 1926, när postdirektionen i Gävle redovisade det omfattande järnvägsärendet till poststyrelsen.

Trafiken blev emellertid senare så livlig att post och järnväg måste skiljas åt. När Hedda Birgit Persson anställdes som föreståndare den 1 november 1958, fick hon 23 kr per månad i ersättning för att fullgöra transporten av post mellan tågen och poststationen.

Den 1 april 1972 ändrades poststationens namn till Söderhamn 5 och i takt med samma årtiondes andra omorganisationer blev termen för poststationen postkontor. Detta hjälpte nu inte, för i takt med den omfattande rationaliseringen under seklets sista årtionde blev postkontoret indraget den 29 mars 1996.





## Sandarne

1876-01-01-

Från Stugsund byggdes Ostkustbanan söderut ungefär 45 år efter att statsbanan hade nått Stugsund från Kilafors via Söderhamn. Sträckan på 12 km mellan Stugsund och Ljusne öppnades för allmän trafik den 2 december 1923. För trafiken svarade SJ tills fortsättningen söderut blev färdig den 1 november 1926.

Den mellanliggande stationen var Sandarne, där en lantpoststation hade öppnats redan med 1876 års ingång. Det blev aldrig tal om att denna skulle förenas med järnvägsstationen.

Bokhållaren Herman Berg var föreståndare för lantpoststationen i Sandarne från starten men lämnade redan efter ett år över befattningen till hamnmästaren Johan Fredrik Pohlman. Hans årsarvode som inledningsvis var 400 kr, ökade efter hand och var vid hans frånfälle i augusti 1909 600 kr.

Då tog fröken Sally Amalia Pohlman över under en kortare tid. Hon efterträddes den 1 mars 1911 av Johanna Augusta Andersson. Årsarvodet höjdes den 1 oktober 1916 till 660 kr, vartill kom 400 kr för posttransporter mellan poststationen och postförande ångfartyg enligt beslut 1917.

Rörelse ökade kraftigt och poststationen höjdes till postexpedition redan den 1 juli 1933. Till chef med titeln stationsmästare utnämndes Gustaf Villehad Axell. Termen postexpedition byttes 1977 ut mot lokalpostkontor. Förleden lokal ströks med 1986 års ingång. Åtskilliga chefer har efterträtt Axell och någon samordning av post- och järnvägstjänst har inte förekommit i Sandarne. Med ett underlag på drygt 1000 hushåll finns postkontoret kvar när dessa rader skrivs.

## Ljusne

En lantpoststation öppnades i Ljusne med 1869 års ingång. Mamsell Selma Margaretha Anderson antogs till föreståndare. Hon var dotter till en lantbrukare i trakten och hade fått anställning som telegrafist i Ljusne. Med tjänsten som sådan förenades poststationsföreståndarebefattningen.

Fröken Andersson bevärdigades titeln tf postexpeditör med april månads ingång 1876. Det var titeln för föreståndare av den lägre klassens postkontor (postexpedition enligt den tidens terminologi). Det var ett kungligt brev den 12 november 1875 som medgav att ett förvaltningspostkontor skulle ersätta poststationen i Ljusne.

Detta hette postexpedition från början men blev även formellt ett postkontor från 1882 års ingång. Det var förenat med telegrafstationen till och med 1909. Under denna period var föreståndarna (telegrafisterna) endast tillförordnade postmästare.

När fröken Anderson beviljades avsked i maj 1902 uppehölls tjänsten till och med september 1902 av eo telegrafisten Thora Esselius. Hennes efterföljare blev Alfild Charlotta Virginia Brattström (1902-1916), Sofia Amanda Trolander (1917-1921) och Elin Alsterberg (1922-1925). I samband med dennes utnämning som postmästare i Avesta avvecklades postkontoret i Ljusne.

Det ersattes den 1 juli 1926 med en postexpedition (enligt år 1920 ändrad terminologi) och till föreståndare med titeln stationsmästare utnämndes Gustaf Emanuel Edwall.

Andra har följt honom och någon förening av post- och järnvägstjänst har inte förekommit i Ljusne. Postkontoret, som den formella benämningen är sedan 1986 års ingång, har drygt 1600 hushåll inom sitt betjäningsområde inklusive dem med postadress Vallvik.

1916-12-01-1994-03-31

## Vallvik

Inte minst sulfittfabrikens intressen låg bakom den ansökan om en poststation i Vallvik som behandlades 1916 (diarienummer 1 b 3735/1916). Vallvik låg vid änden av ett industrispår som under en tid utgick från hållplatsen Sörljusne. En av poststationens föreståndare var Ellen Maria Damström (från oktober 1959). Poststationen avvecklades med utgången av mars 1994.

Namn Axmar 1901-11-01–1926-1-31  
Axmarsbruk 1926-11-01–1963-10-01

## Axmarsbruk

På vår tänkta färd söderut kommer vi förbi hållplatserna Maråkersby och Sunnäsbruk, där det inte förekommit några fasta postanordningar, och passerar gränsen mellan Hälsingland och Gästrikland innan vi kommer fram till Axmarsbruk.

Här fanns en lantpoststation med namnet **Axmar** sedan november 1901, då kassören Bjarne Lagervall hade antagits till föreståndare med ett årsarvode på 60 kr. Han följdes i juni 1902 av ingenjör Y Lagerwall. Efter dennes död i mars 1903 anlätades under ett halvårs tid Hilmer Bergström som vikarie tills disponenten Albert Wård blev ordinarie innehavare den 1 oktober 1903, nu med ett till 120 kr höjt årsarvode.

Handelsföreståndaren Carl A Thorsburg tog över i juli 1905 och förhållandevis täta byten skedde fortlöpande på befattningen, med efter hand bättre avlöningsförmåner. När järnvägen öppnades för allmän trafik kunde man på grund av alltför höga krav från järnvägens sida inte förena poststationen med järnvägen.

Däremot ändrades poststationens namn från Axmar till Axmarsbruk vid tågstarten den 1 november 1926. Som motiv angavs följande: *"Då den blivande poststationen i Axmarby anses bära benämns lika med trafikanstalten på platsen, föreslås namn- förändring av poststationen i Axmar till Axmarsbruk efter den där blivande trafikplatsen"*.

Poststationen förblev utan samordning av befattningen med järnvägstjänst. I raden av föreståndare mot slutet finner vi från den 1 oktober 1936 Emma Teresa Sjöström. Poststationen drogs in med utgången av september 1963.

1926-1-01–1969-04-30

## Axmarby

Bland de utmed järnvägen nytillkommande poststationerna fanns den med namnet Axmarby. Det var det namn som järnvägen gav sin station och det namnet accepterade poststyrelsen som namn på lantpoststationen (motivering i fjärde stycket på föregående sida).

Av den i inledningsavsnittet delvis citerade promemorian från postdirektionen i Gävle framgår bl a *"att järnvägsbolagets vägran att åtaga sig postgöromålens skötsel kommer att åsamka statsverket onödigt ökade utgifter, särskilt för transporterande av posten mellan järnvägsstationerna och poststationerna"*.

Detta är ett förhållande som jag hittills inte funnit på andra håll vid min forskning i akterna. Andra järnvägsbolag var i allmänhet angelägna om att få mycket postarbete knutet till verksamheten.

I Axmarby förlades lantpoststationen på ett avstånd av 800 meter från järnvägsstationen. Dess sista ordinarie föreståndare blev Ruth Elisabeth Ljunggren. Poststationen drogs in med april månads utgång 1969.



Namn Berg 1865-07-01–1874-08-14  
 Bergby 1874-08-15–1969-04-30  
 Namn Norrsundet 2 1969-05-01–1985-06-30  
 Namn Bergby 1985-07-01–

## Bergby

Elva kilometer söder om Axmarby stöter vi på en poststation av gammalt datum, Bergby. Den öppnades som en lantpoststation redan den 1 juli 1865, då med namnet Berg. Stationsinspektör Laurentius Österberg blev föreståndare. Han efterträddes 1870 av änkefru Clara Eugenia Österberg, då med 400 kr i årsarvode. Hon fick vara med om att ändra poststationens namn.

Under den brådska som rådde vid kronobrevbäringsreformen hade man råkat ge det redan befintliga poststationsnamnet Berg till en ny poststation i Östergötland. Följden blev att poststationen i Gästrikland fick acceptera efterleden "by". Fru Österberg fick leverera sin datumstämpel till den nya poststationen i Berg och själv fick hon den 15 augusti 1874 börja använda en ny datumstämpel som postverkets persedelförråd levererade. Detta framgår av den tidigare vid postens centralarkiv förvarade journalen över leveranser från postverkets persedelförråd 1874. Jag vet inte om den journalen ingick i det material som år 1996 överlämnades till Riksarkivet. Om inte, ser jag Postmuseum som den bästa förvaringsplatsen, där tillgänglig för forskare som besöker museet.

Lantpoststationen i Bergby låg på ett avstånd av ca 500 meter från järnvägsstationen, något som innebar att postverket fick vidkännas en merkostnad för transporter från tågen till poststationen.

Änkefru Österberg fick från den 1 april 1910 sitt årsarvode höjt till 600 kr jämte ett biträdesanslag på 300 kr. Hon efterträddes i april 1913 av postbiträdet Lydia Katrina Österberg, då 50 år gammal. Från 1950 års ingång var Anna Maria Wiberg föreståndare för poststationen. Den ökade trafiken medförde att denna höjdes till postexpedition ("av det nyare slaget") den 1 oktober 1954.

Centralbyråkraternas slakt på ortnamn ledde till att postexpeditionen fick namnet Norrsundet 2 från den 1 maj 1969. När poststyrelsen så småningom började lyssna på hembygdsrörelsen, kunde namnet Bergby återinföras med juli månads ingång 1985.

Minskad användning av Postens tjänster har framtvingat företagets behov av partners för att minska kostnaderna. Med sådan rationalisering har man lyckats i mycket hög grad. Systemet med "post-i-butik" har sålunda också införts i Bergby, där man numera i postärenden får besöka Bergbyhallan AB/ICA.

1897-11-01-1899-09-30  
 Namn Åbydal 1899-10-01–1926-10-31  
 Namn Hamrångefjärden 1926-11-01–1960-04-30  
 Namn Norrsundet 3 1960-05-01–1985-06-28  
 Namn Hamrångefjärden 1985-07-01–1989-06-30

## Hamrångefjärden

Det fanns sedan nära 30 år en järnvägspoststation i Hamrånge när "vår järnväg" öppnades för allmän trafik den 1 november 1926. Med 180 kr i årsarvode för själva postsysslan antogs Axel Rosvall till föreståndare för poststationen, när den öppnades i Hamrånge järnvägsstation vid tågstarten på Dala-Ockelbo-Norrsundets järnväg den 1 november 1897. Han fick byta ut datumstämpel och sigill den 1 oktober 1899, då poststationens namn ändrades till Åbydal.

Efter 1903 års reglering av arvoden till föreståndare för järnvägspoststationer fick han 300 kr om året i ersättning för själva postarbetet, en summa som höjdes efter hand så att han efter 1924 års reglering kunde kvittera ut 420 kr jämte 240 kr i biträdesersättning.

Det lokala samarbetet mellan post och järnväg upphörde med april månads ingång 1917, varefter Åbydal blev en lantpoststation. Dess föreståndare avgick på grund av ålderdomssvaghet med oktober månads utgång 1926 och lantpoststationen flyttades till närheten av Ostkustbanans station, vars namn hade fastställts till Hamrångefjärden. I konsekvens därmed ändrades lantpoststationens namn vid flyttningen den 1 november 1926 från Åbydal till Hamrångefjärden (diarienummer 1 B 1926:771).

Den 1 juli 1947 anställdes Signe Margareta Hedin som föreståndare. Centralisering och poststyrelsens strävan efter att minska antalet adressenheter medförde att poststationen fick namnet Norrsundet 3 från den 1 maj 1960. Det var en egendomlighet som hann bli ett kvarts sekel gammal. Den 1 juli 1985 rättade man till misstaget genom att återge postkontoret (som dess rätta term blev med 1986 års ingång) namnet Hamrångefjärden.

Dålig lönsamhet ledde till postkontorets indragning med juni månads utgång 1989.



1897-11-01–  
Namn Norrsundet 1 1969-05-01–1985-06-29  
därefter åter utan tilläggsiffra

1926-11-01–1962-10-31

## Norrsundet

Det hör inte till ämnet, som man säger ibland, men jag vill ändå kasta en blick österut från Hamrångefjärden. Ändpunkten för Dala-Ockelbo-Norrsundets järnväg var, som väl framgår av namnet, stationen med namnet Norrsundet. När tillstånd hade lämnats för all trafik på järnvägen i sin helhet för tillämpning från den 1 november 1897, öppnades denna dag tre järnvägspoststationer och två lantpoststationer utmed banan. I Norrsundet var det Anders Rudolf Sevon, som fick ansvara för både post- och järnvägsärenden från starten. För själva postsysslan fick han inledningsvis ett årsarvode på 240 kr, vilket från 1901 års ingång höjdes till 360 kr och efter 1902 års allmänna reglering av arvodenas storlek till 420 kr.

Vid tågstarten lydde poststationen administrativt under postkontoret i Storvik. Den flyttades över till det nyinrättade förvaltningsområdet för Ockelbo, när poststationen där stathöjdes till ett postkontor den 1 november 1898.

Poststationens utveckling blev positiv, något som bl a framgår av att årsarvodet vid 1903 års allmänna reglering höjdes till 540 kr, vartill kom 360 kr i biträdesanslag. Det gick inte i längden att ha post och järnväg under en och samma persons ansvar. De båda sysslorna skildes åt den 1 april 1914 och Norrsundet fick en lantpoststation. Fru Anna Maria Sevon blev föreståndare med 600 kr i årsarvode samt 420 kr i anslag till biträdeshjälp. I arvodet ingick skyldighet att fullgöra transporter mellan tågen och poststationen.

Från den 1 april 1948 blev Thea Ingeborg Sevon (född Karlsson) poststationsföreståndare. När poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1954, antogs hon till chef för denna med den säregna posttiteln "stationsmästare" och fick därmed tjänstemannastatus. Britta H Ringefors tog över efter henne 1967 och fick uppleva 1970-talets omvälvande förändringar. Med ny terminologi blev postexpeditionen ett postkontor, som alla fasta postanordningar med kundbetjäning kallas sedan 1986 års ingång. Drygt 1700 hushåll betjänas från postkontoret i Norrsundet, inklusive dem med postadress Axmar, Bergby och Hamrångefjärden.

## Trödje

Postdirektionen lämnade i sitt brev den 18 oktober viss information om bl a förhållandena i trakten av Trödje, varav vi kan utläsa hur postgången då fungerade i detta område intill den framväxande järnvägen:

*"Trödje by tillika med Hillevik, Iggön och Edskön samt Oppala och Björke byar få nu sin post med lantbrevbäringen Strömsbro-Trödje, vilken även betjänar Hillebyn och den tätbebyggda trakten mellan Strömsbro och Hillebyn. --*

*För Oppala och Trödje byar föreslås inrättande av poststationer. En poststation i Oppala skulle komma att betjäna cirka 750 personer med en ankommande post av ca 1000 försändelser per vecka. För Trödje bli motsvarande siffror cirka 650 och cirka 850".*

Som uppgetts i flera avsnitt av denna skrift, var järnvägsföretaget helt ointresserat att enligt sedvanliga former åta sig skötandet av post i järnvägsstationerna. Postdirektionens kostnadsjämförelser utföll till fördel för lantpoststationer.

En sådan inrättades sålunda med namnet Trödje med november månads ingång 1926. Till föreståndare antogs Olga Maria Olsson. Hon blev den enda ordinarie föreståndaren och hann uppleva 36 tjänsteår, innan poststationen drogs in med oktober månads utgång 1962.

Namn Oppala 1926-11-01–1938-04-30  
Namn Oppalaby 1938-05-01–1969-09-30  
Namn Gävle 13 1969-10-01–1987-08-31-

## Oppala

För Oppala gällde samma villkor som relaterats i ovanstående avsnitt om Trödje. Poststationen öppnades sålunda vid tågstarten den 1 november 1926 på 600 meters avstånd från järnvägsstationen. Namnet ändrades den 1 maj 1938 till Oppalaby.

Föreståndaren från den 1 februari 1959 Birgit Elisabet Moberg fick vara med om att namnet ändrades ännu en gång, nämligen till Gävle 13 den 1 oktober 1969. Med ny terminologi och organisationsförändringar under 1970-talet hann poststationen förändras till (lokal)postkontor innan ökade befogenheter för lantbrevbäraren underlättade möjligheten att dra in detta med augusti månads utgång 1987.



Namn Hillebyn 1930-02-01–1949-06-30  
 Namn Hilleby 1949-07-01–1969-09-30  
 Namn Gävle 12 1969-10-01–1992-07-03

1884-10-15–  
 Namn Gävle 11 från 1967-05-02

## Hillebyn

I avsnittet om Strömsbro sist i denna skrift berättas om komplikationer med lantbrevbäringen till Hille. Den poststation, som öppnades med namnet Hille med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen, drogs in med juni månads utgång 1879. Föreståndaren, klockaren P Zimdahl, blev av med sitt arbete åt postverket. Ersättningen för poststationen blev lantbrevbäring.

Namnet Hille skulle inte återkomma som postnamn men däremot öppnades en poststation med namnet **Hillebyn** den 1 februari 1930, 3½ år efter tågstarten på Ostkustbanans sydligaste del.

Under arbetet med omorganisationen i anslutning till järnvägens tillkomst hade något beslut om denna poststation inte fattats. Postinspektionen i Gävle anförde i sitt brev den 18 oktober 1926 till poststyrelsen bl a följande:

*"Att lägga en poststation i Hillebyn anses ej lämpligt med hänsyn därtill, att denna plats ligger så nära Strömsbro, dels att området utefter och å sidorna om landsvägen mellan Strömsbro och Hille kyrka har en sammanhängande bebyggelse, delvis av förstads-karaktär. Denna trakt anses bliva bäst betjänad genom lådbrevbäring från Strömsbro.*

*Då området nu har förmånen av lantbrevbäring, och någon försämring ej synes böra åstadkommas, synes lådbrevbäraren böra få lantbrevbärarens befogenhet".*

Det skulle snart nog visa sig att den lösningen inte tilltalade postkunderna. Till poststyrelsen inkom i maj 1929 en framställning om att en poststation skulle få öppnas i Hillebyn (diarienummer 1 b 849/1929). Detta beviljade poststyrelsen för tillämpning från februari månads ingång 1930.

Sedan kyrkoherde Bengt Wallman i ett brev till poststyrelsen den 13 januari 1949 påpekat att namnet var felkonstruerat, beslöt poststyrelsen efter kontakt med bl a järnvägsstyrelsen, telegrafstyrelsen och ortnamnskommissionen att ändra namnet till **Hilleby** den 1 juli 1949. Poststationen fick namnet ändrat ännu en gång, den 1 oktober 1969, då till **Gävle 12**, med centralisering av postutdelningen till huvudpostkontoret i Gävle. Fortsatt rationalisering ledde emellertid till att även postkontoret Gävle 12 (termen var postkontor sedan 1986) blev indraget den 3 juli 1992.

## Strömsbro

Vi har nu, bortsett från anhalten med namnet Sätra, kommit till den sydligaste stationen vid banan innan vi når slutpunkten Gävle. Det är Strömsbro, där järnvägen mellan Ockelbo och Gävle tillstöter. Den järnvägen hade varit i funktion under drygt 40 år, när "vår järnväg" öppnades för allmän trafik. Men poststationen var inte förenad med järnvägsstationen då.

Med tågstarten på Gävle-Ockelbo järnväg fick stationsmästaren i Strömsbro Magnus Vilhelm Bergström ansvar för både post och järnväg från den 15 oktober 1884. Järnvägsbolaget hade under förbehåll fått acceptera poststyrelsens förslag att årsarvodet för postbestyren skulle utgå med standardbeloppet 240 kr, men sedan trafiksiffrorna visat på förhållandevis stor omsättning, höjdes beloppet genom beslut den 28 juni 1892 till 480 kr och från 1896 års ingång till 540 kr.

Utvecklingen var till och med så stark, att det inte gick att förena post- och järnvägsärenden under en och samma person. Det blev skilsmässa den 1 oktober 1900 och för den ersättande lantpoststationen blev änkefru Evelina Charlotta Kock föreståndare. Hon fick 540 kr om året i ersättning. Detta höjdes till 600 kr i oktober 1912, vartill kom ett biträdesanslag på 420 kr om året. Med transporter mellan tågen och poststationen behövde fru Kock inte ha några bekymmer. Lantbrevbäraren på linjen Strömsbro-Holmgatan svarade nämligen för dem och dessutom för brevlådtömning.

Efter änkefru Kocks död i december 1915 övertog Berta Maria Kock poststationen. Den utvecklades fortsatt gynnsamt och höjdes den 1 april 1950 till postexpedition. Ingrid Linnea Widmark, som hade varit poststationsföreståndare sedan oktober 1939, blev nu stationsmästare. Det var posttiteln för chefer vid postexpeditioner under perioden 1920-1977.

Med maj månads ingång 1967 ändrades namnet för postexpeditionen i Strömsbro till Gävle 11. 1970-talets generella förändringar medförde bland annat att postexpeditionen fick termen lokalpostkontor under perioden 1977-1985 och därefter enbart postkontor. Detta blev från 1986 års ingång beteckningen för allå fasta postanstalter med kundbetjäning, oavsett storleken. Beläget vid Forsbyvägen 2 finns postkontoret Gävle 11, även kallat Stigslund-Strömsbro, såvitt känt, kvar ännu när detta skrivs i maj 1999.



Låt oss för en stund återvända till förhållandena i Strömsbro vid järnvägens tillkomst. Det hade funnits en poststation i Hille under tiden januari 1874 - juni 1879. Den var sedan juli 1879 ersatt med en lantbrevbäringslinje från Gävle, i samband varmed föreståndaren, klockaren P Zimdahl, blev uppsagd från sin befattning.

Länsstyrelsen hade före poststationens indragning 1879 på förfrågan från poststyrelsen meddelat sin uppfattning om behövligheten av en poststation i Hille med följande ord:

*"Denna poststation synes utan olägenhet kunna indragas; dock under förbehåll att lantbrevbäring i stället anordnas mellan Hilleby och postkontoret i Gävle. I Hilleby, beläget 0.7 mil från Gävle invid allmänna landsvägen äro för närvarande kommunalstämmans ordförande, fjärdingsmannen och klockaren, vilken bör utväxla postförsändelser till och ifrån prästerskapet, bosatta, och länsman- nen ävensom kommunalnämndens ordförande hava sin postgång så ordnad, att lantbrevbäringen tills vidare kan inskränkas till den nu föreslagna korta väglängden".*

Under drygt fem år hade lantbrevbäringen till Hille fungerat enligt de förutsättningar som gällde vid dess inrättande. I folkmun kallades lantbrevbäringen för "gångposten". Med våra dagars ögon var det kanske inte heller så mycket mera, men det fanns redan då möjlighet att under vissa förutsättningar utväxla värdeförsändelser med lantbrevbärarna.

Efter hand som rallarna gjorde sitt vid järnvägen från Ockelbo, växte Hille-bornas önskan fram att få posten från Strömsbro i stället för från postkontoret i Gävle. Det var en tanke i sparsamhetens tecken som redan hade förts fram av postkontoret. Avståndet mellan postkontoret i Gävle och Hille var nära nog dubbelt så stort som mellan Strömsbro och Hille. Kommunalstämman i skolhuset vid Hille kyrka den 28 oktober 1884 tog upp frågan. Man begärde dock att frekvensen skulle ökas från två till tre turer i veckan, något som i så fall skulle sluka den beräknade vinsten för lantbrevbärarens kortare färdväg. Kommunalstämmans ordförande August Lundeberg skickade protokollsavskriften till poststyrelsen, som vid föredragning den 31 oktober 1884 inte ansåg ärendet "för närvarande böra till avseende föränleda".

Detta "för närvarande" gällde före tågstarten. Poststyrelsen hade emellertid i ett brev den 26 september 1884 anmodat postinspektionen att infordra anbud "å besörjande från nästinstundande års början av lantbrevbäring två gånger i veckan, fram och åter, mellan Strömsbro poststation och Hille kyrkoby".

Poststyrelsen hade dessförinnan rådgjort med länsstyrelsen i frågan om att förändra lantbrevbäringen.

Enligt postinspektionens brev till poststyrelsen den 25 november 1884 hade fyra "personer erbjudit sig att besörja omförmälda lantbrevbäring", däribland C G Heron som då fullgjorde lantbrevbäringen på linjen mellan Gävle och Hille.

Lantbrevbärare Heron hade fått teckna bevis om sin uppsägning med årets slut på grund av den förestående omorganisationen men trodde sig säker om att bli antagen på den förändrade linjen. Han hade troligen inte räknat med att bli underbjuden vid ett anbuds-förfarande och begärde kr 1:50 i ersättning för varje fullgjord tur fram och åter. Lika mycket begärde hans konkurrent, orgeltram- paren Hans Blomqvist i Hilleby. Däremot erbjöd sig L E Andersson i Fors att göra jobbet för en krona per dubbel tur, medan den fjärde sökanden, förre fabriksarbetaren Anders Kjellin bara begärde 80 öre för samma sak.

Postinspektören sände ett förslagskontrakt med Kjellin till poststyrelsen, som godkände detta. Med 1885 års ingång utgick sålunda lantbrevbäringen till Hille från Strömsbro, men alltså med bara två turer i veckan, nämligen onsdagar och lördagar.

I postens historia finner man otaliga exempel på hur kampen om brödfödan kunde leda till att grovarbete utfördes åt postverket mot ersättningar som var otroligt låga. I boken "Kommunikation i Allbo" har jag t ex visat hur det kunde förekomma postföring med så låg ersättning som 25 öre milen i slutet av 1800-talet.

1969-10-03-

## Sätra

Anhalten Sätra har i och för sig inte föranlett någon ändrad postorganisation. Postdirektionen i Gävle anförde i sitt brev till poststyrelsen den 18 oktober 1926, att "trafikplatsernas Sätra och Ljusneverken läge i omedelbar närhet av Gävle rep Ljusne torde göra särskilda postanordningar för dem tills vidare onödiga". Det bör kanske ändå nämnas att den berörda delen av Gävle stad begåvades med en poststation den 3 oktober 1969, då en poststation öppnades i Sätra centrum med namnet Gävle 10.