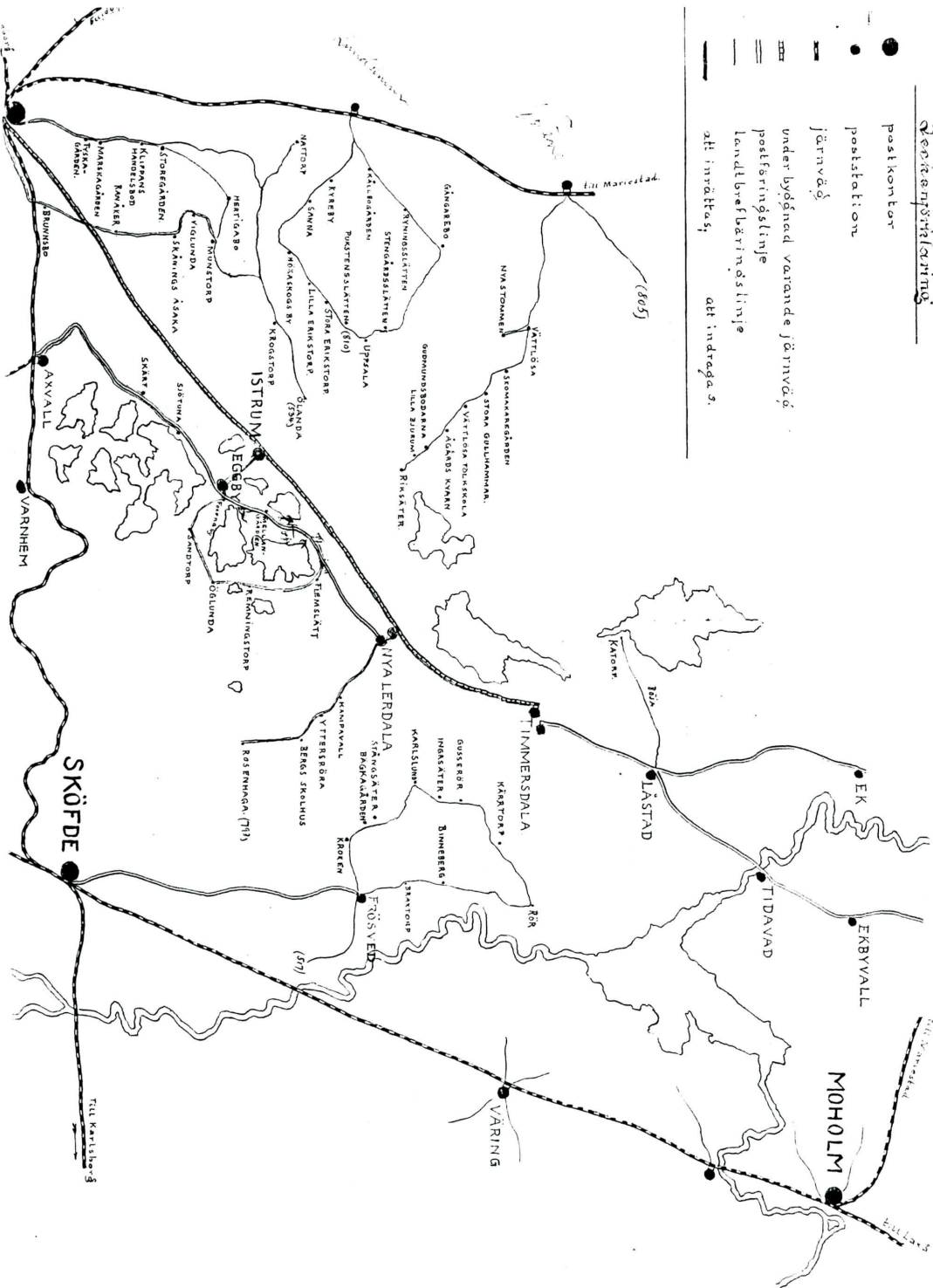


Överensstämmelse

- postkontor
- poststation
- järnväg
- under byggnad varande järnväg
- postfästningslinje
- landtjänstlinje
- att inrättas, att indragas



Erik Lindgren

Om posten vid Skara- Timmersdala järnväg

Innehåll

	sid
Förord	1
Inledning	4
Istrum (Eggby)	10
Lerdala	11
Timmersdala	12

Förlagan tillverkad i juli 1999
 Detta är kopia nr

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 383

Förord

Bland snart glömda smalspårsjärnvägar i vårt land finner jag anledning att ägna uppmärksamhet åt en sådan som inte kom till förrän under 1900-talets första decennium men som inte ens blev 50 år gammal. En liten stump av denna finns ännu i Skara. Ändå är det troligen till och med bland ortsbefolkningen få, som förknippar denna med minnet av en längesedan nedlagd järnväg. På den stumpen färdas intresserade tågvänner under den årligen återkommande "Ostmässan".

Den i september 1906 givna koncessionen för en järnväg mellan Skara och Gullspång via Timmersdala ersattes med en ny två månader senare för sträckan Skara-Timmersdala. Denna kunde öppnas för allmän trafik den 24 oktober 1909, men persontrafiken lades ner redan med september månads ingång 1932.

Mina noteringar om postens engagemang i denna lilla järnväg är sparsamma. Jag tror ändå att de täcker det viktigaste, även om jag saknar tillgång till handlingarna i det arkiv som jag på grund av platsbrist vid posten i Växjö måste låta sända till postens centralarkiv i Stockholm. Detta kommer troligen att senare i höst finnas tillgängligt för seriösa forskare vid besök på Postmuseum.

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 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.

Under den tid poststationerna varit förenade med järnväg lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Järnvägens postbiträden är anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personalkort.

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.

Stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Skara till Timmersdala. Vid förvaltningspostkontor har med få undantag inte förekommit expeditionellt samarbete mellan post och järnväg. Jag lämnar bl a därför postkontoret i Skara därhän.

Växjö i juli 1999

Erik Lindgren

125.

Timmersdala—Skara.

(Från och med den 5 juni 1910.)

Tåg 1.	Plk. 378 Tåg 3.		Km.			
	Skd.	Hd.				
6 ²⁵	5 ¹⁵	7 ³⁰	—	Timmersdala	2 ⁴⁰	10 ²⁰
6 ⁵⁰	5 ⁵⁰	7 ⁴⁶	6	Lerdala	2 ²⁵	10 ⁵
7 ¹⁵	6 ¹⁵	8 ⁷	14	Istrum	1 ⁵⁵	9 ⁴²
7 ⁴⁵	6 ⁴⁵	8 ³⁷	26	Skara 102, 120.....	1 ²⁵	9 ¹⁵
					Tåg 2.	Tåg 4.
					Plk. 378	Plk. 378

Inledning

Postens terminologi har flera benämningar för postanstalter av skilda slag, ofta baserade på storleksordningen. Differentieringen gällde fram till 1986, då beteckningen postkontor infördes för alla fasta postanstalter med kundbetjäning. Tidigare kunde man bl a tala om postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud samt ytterligare några mera sparsamt förekommande kundbetjäningställen. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägsstationer.

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest mer än 1400. Gruppen existerade under omkring 110 år. Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

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

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägsstationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda). I Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man t ex den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer.

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 – 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 – 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 – 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 – 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 – 1864-12-01

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

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemannning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Men för "vår" järnväg blev detta aldrig aktuellt, för den avvecklades mycket tidigare. Persontrafiken lades ner redan den 1 september 1932.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 24 oktober 1909, som nämns i förordet. Den 27 km långa banan byggdes smalspårig (891 mm). Under byggnadstiden tog man bl a ställning till frågan om namn på de olika stationerna. Som framgår av kopian på vidstående sida, fastställde regeringen den 4 september 1908 stationernas namn i riktning från Skara till Bråneke, Istrum, Lerdala, Melldala och Timmersdala.

Dessförinnan hade bl a namnet på den näst sista stationen varit föremål för diskussion (illustration på sid 13). Ursprungligen föreslog järnvägsbolaget namnet *Karlsfors*, men det tyckte Järnvägsstyrelsen vara mindre lämpligt och föreslog i stället namnet *Lången*. Under den följande remissbehandlingen skrev sekreteraren i poststyrelsens trafikbyrå Erik Lanngé till bankdirektör Tor Bergqvist i Skara, en av företagets huvudintressenter, att poststyrelsen inte kunde förorda namnet *Lången*. Det namnet skulle lätt kunna förväxlas med den befintliga poststationen *Lången* i Älvsborgs län.

I stället föreslogs från postverkets sida namnet *Melldala*, vilket järnvägsbolaget godkände, ehuru namnen *Sjöhaga* eller *Sjölången* skulle ha föredragits för bolaget del.

Afskrift af afskrift.

II, 2131

✓ Bil. II, 424/09.

Öfverlämnas till Kungl. Generalpoststyrelsen till kännedom.

Kungl. Civildepartementet

✓ 1908 den 11 Sept. exp. gkr. till p.insp. i V.D.

Afskrift af Kungl. Maj:ts nådiga resolution angående benämning å stationer vid Skara- Timmersdala järnväg.

Kungl. Maj:ts

nådiga resolution på en af Skara-Timmersdala järnvägsaktiebolag gjord underdånig ansökning i fråga om benämning å stationerna vid bolagets järnväg;

i anledning af hvilken ansökning, till följd af särskilda nådiga remisser, dels kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 25 juni 1908 sig yttrat, dels ock kungl. järnvägsstyrelsen, efter samråd med kungl. generalpoststyrelsen och kungl. telegrafstyrelsen, afgifvit underdånigt utlåtande af den 18 augusti 1908; gifven Stockholms slett den 4 september 1908.

Kungl. Maj:t har låtit detta ärende sig föredragas och finner, med anledning af förevarande ansökning, godt förklara, att stationerna vid Skara- Timmersdala järnvägsaktiebolags järnväg skola benämnas Bråneke, Istrum, Lerdala, Melldala och Timmersdala. Hvilket vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

[L.S.]

Under Hans Maj:ts

Vår allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

Dess tillförordnade Regering:

Albert Petersson Gustaf W. Roos

Carl Swartz C.A. Ehrensward

Wilh. F. Schälén.

Bestyrkes å tjänstens vägnar:

Nils Adélgren.

V. J. J. J. J.
Ex officio
Abel Wadström

I ett brev till poststyrelsen den 18 februari 1909 redovisade postinspektör Otto Schütz i Göteborg sina synpunkter på erforderlig omorganisation av postnätet i anslutning till att järnvägen skulle tas i bruk. Han föreslog att poststationer skulle inrättas i de blivande trafikstationerna Istrum, Lerdala och Timmersdala med samtidig indragning av de redan befintliga lantpoststationerna Nya Lerdala och Timmersdala. Beträffande ifrågasatt indragning av lantpoststationen i Eggby på något avstånd från den blivande trafikstationen Istrum ville postinspektören inta då ta ställning utan tillåt sig att återkomma efter utredning. Melldala, om vars namn man diskuterat så mycket, kom inte in i bilden för postverkets del, när det kom till kritan, som man säger ibland.

Poststyrelsen biföll postinspektörens önskan att "underrätta poststationsföreståndarna i Nya Lerdala och Timmersdala, att deras kontrakt utan föregående uppsägning på grund av kontraktens ordalydelse upphöra att gälla samtidigt med posttrafiks vidtagande å omnämnda järnvägslinje".

Kontraktet upphör att vara gällande med slutet af kvartalet näst efter det, under hvilket detsamma blifvit ä någondera sidan uppsagdt, men skall dock, därest beslut blifvit fattadt om landt-brevföreläringens omreglering eller indragning, kunna upphöra tre månader efter det kontraktet blifvit af Kungl. Generalpoststyrelsen uppsagdt; hvarjämte kontraktet skall, efter Generalpoststyrelsens bestämmande, utan föregående uppsägning upphöra, om och när, i följd af järnvägsanläggning antingen å själfva postlinjen eller i dess närhet, tillfälle beredes att få ifrågavarande post, vare sig i dess helhet eller delvis, befordrad å för allmän trafik öppnad järnbana.

Af detta kontrakt, som icke är å Kungl. Generalpoststyrelsens sida bindande förr, än detsamma blifvit försedd med dess påskrift om godkännande, varda två lika lydande exemplar upprättade och utvärlade. Skara den 28 oktober 1909.

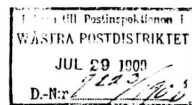
Othmar

Utredningen om ev indragning av lantpoststationen i Istrum började ljusna genom att företrädare för bygden den 5 april 1909 brevledes underrättade postinspektionen om att de bad att "på det bestämdaste få framhålla som vår absoluta övertygelse, att det bästa för såväl Istrums, Eggby och Öglunda kommuner vore att poststation upprättades vid Istrums järnvägsstation i enlighet med Herr Postmästarens i Skara förslag av 18 sistlidne januari".

Därmed var frågan dock inte avgjord och järnvägsbolaget väntade på besked. Därför sändes nedan återgivet brev till postinspektör Schütz. Efter kontakt med poststyrelsen kunde denne meddela att en poststation var avsedd att inrättas i Istrums järnvägsstation. Som framgår av illustrationen på häftets sista omslagssida, blev denna också markerad som poststation i den karts-kiss som låg till grund för poststyrelsens slutliga ställningstagande i frågan.

Skara-Timmersdala
Järnvägsaktiebolag
verkst. direktör Cor Bergqvist, Skara.

TEL. 12.



Skara den 27 Juli 1909.

Postinspektören & Riddaren
Herr O. S. Schütz.
Göteborg.

I eder värda skrifvelse af 8 mars omnämnes, att Kungl. Generalpoststyrelsen främdeles skulle komma att fatta beslut i frågan om poststations öppnande i förening med trafikstationen Istrum. Då nu järnvägen är färdig att öppnas för allmän trafik, och då innevärnarna i socknerne omkring Istrums station samt äfven vi helt naturligt äro mycket intresserade af denna fråga, vore vi mycket tackssamma för upplysning, huruvida vi skulle få tillfälle yttra oss innan frågan afgöres och i så fall få del af de handlingar, som i ärendet ingifvits.

Vi hafva äran teckna

Med största högaktning

Skara-Timmersdala Järnvägsaktiebolag

Othmar

Som vanligt var järnvägsbolaget optimistiskt när det gällde datum för trafikstarten. I ett brev till postinspektionen den 30 juli 1909 skrev Tor Bergqvist: "Järnvägen kommer antagligen att öppnas för allmän trafik under senare hälften av nästa månad dock senast den 1 september". I själva verket blev det först den 24 oktober som tågen började gå regelbundet. Postverket var nu så väl förberett att den postala omorganisationen kunde ske samtidigt. Detta redovisades i poststyrelsens cirkulär på sätt som framgår av nedanstående reproduktion.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS
1909. CIRKULÄR. N^o XLV.

58.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer, m. m.

Den 24 innevarande oktober, då järnvägslinjen Skara—Timmersdala upplåtes för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af trafikstationerna *Istrum*, *Lerdala* och *Timmersdala* inom Skaraborgs län.

Samtidigt indragas nuvarande poststationerna *Eggby*, *Nya Lerdala* och *Timmersdala* inom samma län. Stockholm den 23 oktober 1909.

JULIUS JUHLIN.

o. f.

Erik G. Lannge.

Postinspektör Otto Schütz sände den 7 september 1909 ett förslag till posttidtabell, vilket återges på nästa sida. Beträffande det utrymme som behövdes, anhöll han i sitt brev om poststyrelsens beslut "att postbefordringen å järnvägslinjen i fråga skall äga rum med postkupé om högst 4 kvadratmeters golvyta i två tåg om dagen i vardera riktningen, samt att postiljonskupé med beteckning nr 378 skall vara i verksamhet å linjen, allt i överensstämmelse med bifogade tidtabell".

1909. *Till M*
(dagen bestämmas senare)

Timmersdala - Skara.
(Från och med den 24 oktober 1909.)

Pkt 378	Pkt 378	km			
Dag 1	Dag 3				
6 25	7 5	—	Timmersdala	12 10	10 20
6 50	7 30	6	Lerdala	11 55	10 5
7 15	7 55	14	Vättern	11 32	9 42
7 45	8 25	26	Skara 102, 120, 124	11 0	9 10
				Dag 2.	Dag 4.
				Pkt 378.	Pkt 378

Tidtabellen hann under årens lopp bli föremål för åtskilliga ändringar efter hand som man måste inskränka turerna på grund av mindre resandeunderlag än beräknat. Som nämnts i förordet blev järnvägen inte så gammal, jämfört med många andra som också kom till under det nya seklets första decennium.

På följande sidor berörs posten vid stationerna utmed banan i den ordning de kommer vid en tänkt resa i riktning från Skara.

Eggby 1875-01-01–1909-10-23
Istrum 1909-10-24–1932-08-31–1934-03-31
Eggby 1934-04-01-1971-05-29

Istrum (Eggby)

Den lantpoststation som fanns med namnet Eggby sedan 1875 års ingång hade varit på tapeten för indragning vid flera tillfällen innan järnvägen byggdes. En bidragande orsak till detta var uppfattningen om att den låg på fel plats.

Redan dess förste innehavare, länsmanen Adolf Mogren, som bodde i Sandtorp en kvarts mil från vardera Eggby och Öglunda kyrkor, fick lämna ifrån sig poststationen till lantbrukaren C U Wetterman i Erasamugården. När denne förgäves bad om höjning av årsarvodet från 200 till 400 kr återtog länsmanen poststationen (poststyrelsens beslut 29 maj 1878). Han fick emellertid fyra år senare yttra sig med anledning av att postmästaren i Stenstorp föreslog att poststationen skulle dras in på grund av att den utnyttjades för dåligt. Poststyrelsen biföll inte förslaget utan lät anteckna på postmästarens brev att det inte ansågs föranleda vidare åtgärd.

Poststationen flyttades igen med 1887 års ingång till handlanden Johan Larssons affär, där Anders Gustaf Karlman tog över vid halvårsskiftet 1900.

Det var denne som fick lämna ifrån sig befattningen den 24 oktober 1909, när en järnvägsstation öppnades i Istrum. Bland de järnvägsmän som ansvarade för posten i Istrum fanns Viktor Pettersson från maj månads ingång 1917. Vid nedläggning av järnvägstrafiken med utgången av augusti 1932, fick denne fortsätta att vara föreståndare. Poststationen flyttades med bibehållet namn Istrum till dess ursprungliga plats i Eggby, men dess namn ändrades från Istrum till Eggby den 1 april 1934.

Som lantpoststation fanns den kvar till maj månads utgång 1971. Flera uppgifter om Eggby finns i posthistorisk skrift 132 (*Landsbygdspost i Skara kommun*).

Namn Nya Lerdala 1861-05-01–1909-10-23
Namn Lerdala 2909-20-24–1979-09-29
Därefter lantbrevbäring

Lerdala

En av vårt lands äldsta poststationer efter regeringsbemyndigandet för poststyrelsen att själv besluta om inrättande av poststationer på landsbygden var den med namnet Nya Lerdala. När järnvägen byggdes, hade den funnits i nära nog ett halvt sekel. Vid förhandlingar om poststationens läge hade valet stått mellan Nya Lerdala och Högsböla kronogård. Nya Lerdalas läge "bredvid stora landsvägen" torde ha avgjort dess plats enligt önskemål vid Gällstämman i Lerdala kyrka den 10 februari 1861.

I samband med flyttning av poststationen i augusti 1892 föreslog landskansliet att poststationens namn skulle ändras till Lerdala, något som poststyrelsen dock inte accepterade. Frågan blev emellertid aktuell i samband med järnvägens tillkomst. Då var handlanden Johan Emil Sandell föreståndare, den tredje i raden efter poststationens tillkomst.

Denne hade tillträtt som föreståndare i januari 1903 och hade poststationen i sin affär blott 500 meter från järnvägsstationen. I hans kontrakt fanns klausulen att kontraktet efter Generalpoststyrelsens bestämmande kunde upphöra utan föregående uppsägning när en järnvägsstation kunde användas som poststation. Sandell fick sålunda finna sig i detta från den 24 oktober 1909.

Prefixet "Nya" i poststationens namn togs bort vid detta tillfälle. Järnvägens stationsföreståndare Ernst Julius Birger Malmström fick ta ansvar för posten. Han fick uppleva att järnvägstrafiken upphörde och blev direktanställd av postverket som föreståndare för lantpoststationen. Efter hans död i februari 1937 blev Tore Valdemar Malmström hans efterträdare (1937-1944), följd av Elsa Ulrika Malmström (1944-1951).

Flera andra svarade för postservicen och poststationen förvandlades till ett sk postställe 1977. Detta drogs in med oktober månads ingång 1979. En enklare postanordning enligt kontrakt med Lerdala Handel förstärkte lantbrevbäringens service under en övergångstid. Det var ett tidigt exempel på att Posten i sitt nätverk började anlita entreprenörer även för kassaservice.

1875-01-01-

Timmersdala

En lantpoststation öppnades i Timmersdala med 1875 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Hemmansägaren Gustaf Larsson var dess andra föreståndare, när järnvägen byggdes. Han måste på grund av ordalydelsen i sitt kontrakt lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationens föreståndare den 24 oktober 1909.

Stationsmästaren Oskar Rickard Nyström fick därmed ta ansvar för postgöromålen. Han var tjänst till juni 1921. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Timmersdala: Henning Skoglund (1921-1925), Knut Albin Andersson (1925-1931), Johan Wilhelm Georg Lindahl (1931-1932) och Karl Albert Skallberg (juli-augusti 1932).

Den sistnämnde var ursprungligen rallare. Han hade varit med om att bygga järnvägen, vars nedläggning han också fick uppleva. När järnvägsbygget var färdigt, blev han anställd som bromsare på tåget och senare som konduktör.

När persontrafiken lades ner, ersattes järnvägspostföringen med buss från Skara. Poststationen blev kvar och Karl Albert Skallberg blev direktanställd av postverket. Han valde att bli busschaufför på linjen från Skara efter några år och formellt tog hans hustru Märta över befattningen som poststationsföreståndare den 1 juli 1939.

Efter hennes pensionering den 1 november 1963 var befattningen vakant under drygt ett år. Hennes ordinarie efterträdare Ingegerd Larsson fick uppleva att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 oktober 1966 men också dess förändring i ny organisation och med ny terminologi 1977.

På sikt var verksamheten inte lönsam för Posten AB. Enligt "projekt 92", samverkan med olika företag för att säkerställa att mindre orter får behålla lokal postservice, lämnades postkontoret på entreprenad enligt avtal med ICA Perssons Livs och blev en av många "Post-i-butik".

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Trafikbyrån

D-Nr Tbr 1042

Anhålls att i svarskrivelse angifvas
ofranstående diarienummer och i adressen
byråns namn.

1908 den 18 juli
Generalpoststyrelsen och

anm. i Kungl.

Generalpoststyrelsen och

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Kungl. Maj:t har genom nådig remiss anbefallt Kungl.

Järnvägsstyrelsen att, efter samråd med Uder och Kungl. Telegrafstyrelsen, afgifva underdånigt utlåtande öfver en af Skara-Timmersdala järnvägsaktiebolag hos Kungl. Maj:t gjord anhållan, att stationerna vid berörda järnväg måtte få benämnas Brånseke, Istrum, Lerdala, Karlsfors och Timmersdala. Kungl. Styrelsen, som för sin del ansåg det föreslagna namnet Karlsfors mindre lämpligt såsom ledande till förväxling med en invid Hörle station å Halmstad-Mässjö järnvägar belägen, för enskild trafik öppnad lastplats med samma namn, har anmodat sökandebolaget att inkomma med förslag till annan benämning å ifrågasvarande station, och har bolaget på grund häraf hemställt, att samma station måtte få benämnas Lången.

Med anledning häraf får Kungl. Styrelsen, som för sin del icke har något att invända emot det sålunda ändrade namnförslaget, härigenom äran anhålla om edert yttrande i ärendet. Stockholm den 10 juli 1908.

Carl M.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Carl M. Persson

skrift 38213

Kungl. Generalpoststyrelsen
Inkom den 14 JUL 1908