

Nordvästra Stambanan.

	Snälltåg.	Blandadt tåg.		Snälltåg.	Blandadt tåg.
Från Lardå.....	12,10 e. m.	6,40 e. m.	Från Charlottenberg.....	10,0 e. m.	
» Hasselfors.....		7,3 »	» Åmot.....	10,20 »	
» Svartå.....		7,27 »	» Ottebol.....	10,36 »	
» Degerfors.....	12,57 e. m.	8,1 »	» Arvika.....	6,50 f. m.	
» Björneborg.....		8,30 »	» Edane.....	7,16 »	
» Kristinehamn.....	1,37 e. m.	9,2 »	» Brunsberg.....	7,30 »	
» Ölme.....	1,50 »	9,21 »	» Boda.....	7,49 »	
» Wåse.....	2,3 »	9,42 »	» Fagerås.....	8,0 »	
» Skattkärr.....		10,10 »	» Kil.....	8,23 »	
» Karlstad.....	2,53 e. m.	10,30 »	» Skåre.....	8,42 »	
» Skåre.....	3,7 »		» Karlstad.....	9,6 »	5,0 f. m.
» Kil.....	3,26 »		» Skattkärr.....		5,24 »
» Fagerås.....	3,40 »		» Wåse.....	9,38 f. m.	5,53 »
» Boda.....	3,59 »		» Ölme.....	9,51 »	6,12 »
» Brunsberg.....	4,19 »		» Kristinehamn.....	10,9 »	6,38 »
» Edane.....	4,32 »		» Björneborg.....		7,3 »
» Arvika.....	5,0 »		» Degerfors.....	10,45 f. m.	7,39 »
» Ottebol.....	5,15 »		» Svartå.....		8,7 »
» Åmot.....	5,31 »		» Hasselfors.....		8,30 »
Till Charlottenberg.....	5,50 »		Till Lardå.....	11,30 f. m.	8,50 »

Förlagan tillverkad år 1992
 Detta är kopia nr

Posttidtabell som gällde fr o m 19 juni 1871

Erik Lindgren

Poststationer
 vid Nordvästra Stambanan



Posthistorisk skriftserie nr 84

Uppdaterad 1996

Uppdatering

Manuskripten till de 300 första häftena i posthistorisk skriftserie har skrivits under åren 1988 -1995, d v s under en mycket händelserik period i postens historia. Under mellantiden har ganska avsevärda förändringar inträffat, även för de fasta postanstalterna. Jag har därför funnit det angeläget att komplettera häftena med uppgift om de fasta postanstalter, som på något sätt fått status förändrat sedan jag arbetade med manuskripten om dem. Det rör sig i några fall om genomförda indragningar men i de flesta fall om övergång till entreprenad enligt de planer som omfattades av projekt "Nät 92". Oftast är det fråga om "Post-i-butik" med dess variationer, t ex i bibliotek, i livsmedelsaffär, i bensinmack osv. Ibland anges i mina källor blott "Pib" eller "Entreprenad", varför jag i sådana fall inte kan precisera entreprenörens verksamhet.

I några skrifter har jag inarbetat sådana ändringar under respektive ortsavsnitt i förlagorna men ibland har det visat sig vara lämpligare att ange ändringarna samlade i en särskild sammanställning, som denna nedan.

Enligt projekt "Nät 92", som bland annat gick ut på samverkan med olika företag för att säkerställa att mindre orter får behålla någon form av lokal postservice, ersattes postkontoren i Edane och Hasselfors med entreprenad och ingår därmed i den stora gruppen "Post-i-butik".

Konsum Värmland sköter postservice

● Konsum Värmland tar om en vecka över Postens verksamhet i Björneborg. I dagarna utbildas personalen för att kunna ta över efter postpersonalen som flyttas till postkontoret i Kristinehamn.

– Utvecklingen har gått dit-hän att Posten ser över sina postkontor på mindre orter och det blir allt vanligare att vi skriver avtal med lokala handlare, säger Bo Widoff, Posten Kristinehamn.

Karlskoga-Kuriren,
1999-01-29

Förord

Redan den 16 februari 1863 började man tillämpa en generell överenskommelse mellan styrelsen för Statens Järnvägsbyggnader och postverket om att vid varje järnvägsstation med vissa preciserade undantag skulle stationsföreståndaren också ansvara för postgöromålen. Överenskommelsen kungjordes i ett cirkulär, där en del av texten fick följande lydelse:

"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 annorhunda 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 järnvägspoststationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man t ex den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer.

Efter hand som Nordvästra stambanan nådde sin fullbordning var det därför inte något unikt att stationsföreståndarna blev utnämnda till poststationsföreståndare. Sträckan Karlstad - Arvika uppläts för allmän trafik den 19 juni 1871 medan delsträckorna Laxå - Kristinehamn hade öppnats 1866 och Kristinehamn - Karlstad 1869. Den lilla biten mellan Charlottenberg och norska gränsen stod färdig redan 1865 och sträckan mellan Arvika och Charlottenberg 1867. De båda förenade poststationerna i Åmot och Ottebol på den sistnämnda nordliga sträckan är sålunda närmare fyra år äldre än de mellan Karlstad och Arvika.

Järnvägens hela sträckning mellan Laxå och Charlottenberg berör även några orter på vilka det funnits förvaltningspostkontor (postkontor eller postexpedition). Dessa var inte förenade med järnvägen, som framgår av det kursiverade citatet ovan, och de redovisas inte i detta häfte. De poststationer som varit förenade med järnvägen och haft järnvägsbefäl som föreståndare berörs däremot i större eller mindre omfattning, ibland även för de tidsperioder då de inte varit förenade med järnvägsstationen. De presenteras i riktning från söder mot norr, således med början i Haselfors, den första järnvägsstationen efter Laxå, när färden startat mot norr.

Det har varit omöjligt för mig att finna fram namnen på alla dem som ansvarat för de olika postanstalterna. Åtskilliga namn har jag dock lyckats få med. De har hämtats från olika källor, ofta handskrivna s k poststationskort som många gånger är svårtolkade. Jag reserverar mig därför för att ett och annat namn kan vara felstavat eller till och med feltolkat.

Erik Lindegren

Hasselfors

I Skagershults socken i Örebro län öppnades den 1 december 1866 en poststation med järnvägsstationens föreståndare Anders Albert Bergman som ansvarig för postgöromålen. Han följdes 1872 av Carl Johan Victorin, som i anslutning till att ansvaret för kronobrevbäringen i Örebro län överfördes på postverket fick vara med om att en landsvägspostlinje öppnades mellan Hasselfors och Vretstorp för befordran med häst och vagn två gånger i veckan från 1875 års ingång. Hemmansägaren Per Johan Nilsson fick kontrakt om forsling på den linjen med en ersättning av kr 1:17 per mil. Det ojämna beloppet härrör sig av att linjen bjöds ut på auktion, varvid Nilsson blev den lägstbjudande. Linjen torde ha haft ringa betydelse för dem som bodde i dess närhet.

I samband med förberedelserna för omorganisation i Örebro län i anslutning till att kronobrevbäringsansvaret överfördes på postverket hade landskansliet i Örebro bland annat föreslagit att en poststation skulle inrättas i Skagershult på en linje mellan Hasselfors och Gunnilbo. Detta godkände emellertid inte poststyrelsen som i sitt brev till landskansliet den 7 december 1874 bl a anförde följande:

"Vad beträffar de till inrättande föreslagna poststationerna i Skagershult å linjen Hasselfors-Gunnilbo och Hasselfors-Gunnilbo och i Gammelbo å linjen Ramsberg-Uttersberg, har, i betraktande av ej mindre att för Skagershults socken finnes postanstalt i Hasselfors och att Gammelbo är beläget inom Ramsbergs socken, än även att till och från Skagershult och Gammelbo lösväskor kunna med allmän post vinna befordran, Generalpoststyrelsen ansett inrättande av poststationer på nämnda platser icke för närvarande böra ifrågakomma".

Riksdagsbeslutet i december 1873 om anordningar vid kronobrevbärings inlemmande i postverkets nät innehöll bland annat målsättningen om "en poststation i var socken" med en brasklapp som tillägg: *"där så behöves"*. Målsättningen var dock redan uppfylld genom att en poststation fanns inom Skagershults socken sedan åtta år, nämligen den i Hasselfors.

Det nyss gjorda citatet ur poststyrelsens brev den 7 december 1874 hänvisade bl a till möjligheten för dem som bodde utmed postlinjen att använda sig av lösväskor. Med lösväska avses en sådan väska som man enligt en bestämmelse redan 1824 kunde träffa avtal med postförvaltaren om att utväxla med dennes postkontor. Den som höll lösväskan skulle betala från 6 till 18 kr om året "allt efter brevväxlingens större eller mindre betydelse samt med avseende på väskans mottagande och avsändande en eller flera gånger i veckan". Dessutom utgick en mindre befordringsavgift, som enligt en bestämmelse 1862 inte skulle betalas om posten åtföljdes av en postiljon.

Vissa andra särbestämmelser utfärdades från tid till annan om lösväskor. Lösväska är termen för själva företeelsen. Det konkreta ordet för lösväska kan sägas vara

postväska, om vars utformning det fanns särskilda bestämmelser. Jag har dock inte funnit någon bestämmelse om att en postväska nödvändigtvis måste anskaffas för att användas som lösväska. Den kunde möjligen ha annan utformning än postväskan och kanske anskaffas på den blivande lösväskägarens initiativ utan rekvisition från posten. Att det antagandet är riktigt får näring vid läsning av en text som finns i poststyrelsens cirkulär den 26 april 1869:

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

Victorins efterträdare Anders Jacobsson fick vara med om en annan stor omorganisation, nämligen lantbrevbärings införande. Mellan Hasselfors och den poststation som öppnades den 1 augusti 1886 i Mullhyttan inrättades en lantbrevbäringslinje. Johan August Nilsson som vandrade på den sträckan fick uppleva hur det allt mera uppväxande järnvägsnätet inverkade på anställningsförhållandena. Han blev nämligen liksom poststationsföreståndaren och folkskolläraren A Kjellander i Mullhyttan uppsagd från sin befattning från den 1 oktober 1897, då postbefordring började på järnvägslinjen Örebro-Svartå.

Ungefär samtidigt efterträddes Anders Jacobsson som föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Hasselfors av Gustaf Lundh. De närmast följande järnvägsmännen med detta ansvar i Hasselfors var Otto William Åkerman (1914-1916) och Lars Larsson (från 1917 efter ett kontorsbiträdes vikarieperiod).

Poststationen utvecklades positivt men följde det system som innebar skilsmässa från järnvägen. När detta skrivs (september 1992) har den nuvarande postmästaren i Hasselfors fått överta ansvar för service till omkring 320 hushåll. I projekt "Nät 92" vidtogs åtgärder för att överföra postservicen till systemet "Post i butik".

Svartå

Även i Svartå (i Kvistbro socken) öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 1 december 1866. Järnvägens stationsföreståndare Claes Adolf Ugglå fick ansvar för postsysslan. Rudolf Rundberg, Ernst Hagander, Per Wilhelm Hydén, Gustaf Sjövall och Johan Hjalmar Thelander blev några av hans efterträdare innan post och järnväg skildes åt i modern tid och poststationen började kallas postkontor (1977) och postutdelningen ändrades att utgå från Degerfors.

Stinsen Ernst Hagander fick uppleva byggnationen av järnvägen mellan Svartå och Örebro, vilken ledde till att Svartå den 1 oktober 1897 blev en fungerande järnvägsknutpunkt, då sju nya förenade post- och järnvägsstationer öppnades inom Örebro län. Samtidigt blev sex lantpoststationer indragna, vilka låg i den nya järnvägens omedelbara eller relativa närhet.

Degerfors

Med järnvägens vidare utbyggnad öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Degerfors. Det stora antalet tillkommande poststationer i närområdet gjorde det nödvändigt att förstärka administrationen och efter framställning av poststyrelsen medgav regeringen den 29 november 1867 att ett postkontor fick inrättas i Degerfors. Det öppnades den 1 januari 1868 med samtidig indragning inte bara av den förenade post- och järnvägsstationen i Degerfors utan också av det sedan 1837 befintliga postkontoret i Åtorp. Perioden för den förenade post- och järnvägsstationen i Degerfors blev således mycket kort, från den 1 december 1866 till och med 1867 års utgång, eller 13 månader. Som järnvägsstation hade den inte någon riktig datumstämpel utan blott en s k strålstämpel. Det torde inte finnas många brev eller frimärken med äkta avtryck av denna.

Björneborg (Björneborgs station, Värmlands Björneborg)

Med järnvägens tillkomst öppnades också en förenad post- och järnvägsstation i Björneborg. Där blev stinsen Carl Hallblom ansvarig för posten, följd av Johannes Andersson (1871-1873), Carl Oskar Krogh (1873-1898), Carl August Filip Åberg (1898-1913) och E Ljungberg (från november 1913).

Flera andra järnvägsmän svingade datumstämpeln innan trafikökningen blev så stor att post och järnväg måste skiljas åt. Den 1 mars 1948 blev poststationen upphöjd till postexpedition men i takt med ökade krav på hushållsunderlag för postanstalternas lönsamhet övervägde man utbyte mot en enklare postanordning på hösten 1971 i samband med indragning av poststationen i Ölme.

Det blev ingen sådan ändring då och från juli 1977 blev postexpeditionens term postkontor, vars postmästare har fått ta över ansvaret för service till mer än 800 hushåll.

Den med järnväg förenade poststationen har hunnit ha tre namn genom tiderna. Vid 1876 års ingång fick den suffixet "station" och den 1 juni 1894 ändrades namnet från Björneborgs station till Värmlands Björneborg (även stavat Värmlands Björneborg). Den 1 april 1940 återgick man till det ursprungliga namnet Björneborg.

Uppmärksamheten på felsortering av post till Björneborg hade fästs tidigt, men det skulle alltså dröja ända till årsskiftet 1875/76 innan man gjorde något åt det. En stackars postmästare (dock inte namngiven) fick i början av 1869 klä skott för att han eller hans medarbetare inte sett upp vid sorteringen av ett brev till Björneborg, något som framgår av den här återgivna kopian ur poststyrelsens cirkulär i januari 1869.

Till postkontoret i N. N.,

om ett felsändt brev med adressen Björneborg.

Ett till bruksförvaltaren P. G. Lagerstedt, Björneborg & Krontorp, adresserat brev, som den 20 sistlidna oktober blifvit å Postkontoret [inlemningsortens postanstalt] afstämplat samt finnes försedt med frimärken till belopp af 28 öre och fördenskull blifvit [af vederbörande omkarteringskontor] försändt till Finland, derifrån detsamma nu återkommit såsom obeställbart, varder — — —

Då auledning är antaga, att detta brev varit ämnadt till svenska postorten Björneborg och att sålunda, genom den behandling detsamma vid Postkontoret undergått, icke blott brefvet icke behörigen framkommit till dess bestämmelse, utan äfven afsändaren blifvit affordrad högre afgift derför än som vederbort,

har Kongl Generalpoststyrelsen funnit sig böra härigenom fästa Postkontorets uppmärksamhet å den underlåtenhet Postkontoret begått derigenom att, då brefvets rätta adressland var tvifvelaktigt, Postkontoret icke vid emottagandet gjorde sig härin förvissadt eller sedermera på försök överlemnade försändelsen till den i Wernland belägna poststationen Björneborg.

— — — Stockholm den 28 januari 1869.

Under Herr Generalpostdirektörens frånvaro,

P. F. T. WINROTH.

L. HÜBNER.

Frans Broberg.

Mellan Björneborg och den i augusti 1862 inrättade poststationen i Wall öppnades en postlinje med fyra turer i veckan i vardera riktningen. Den gjorde förbindelserna för Wall med omvärlden tätare tack vare järnvägen. Enligt poststationsföreståndare Johannes Anderssons uppgift den 4 augusti 1873 i ett tidtabellsärende expedierade han fyra lösväskor via landsvägslinjen till Wall. På en samtidig linje mellan Wall och Åtorp fanns däremot inga lösväskor att expediera. Detta faktum bidrog för övrigt till att postinspektören för Västra Stambanan i ett brev till poststyrelsen föreslog att inskränka postföringen mellan Wall och Åtorp till två turer i veckan, något som poststyrelsen tog fasta på. Jag finner anledning att här återge postinspektör Bergmans argument:

"Stort skäl synes vara att i övertvägande tagas huruvida icke posten emellan Åtorp och Wall borde inskränkas till tvenne dagar i veckan, helst ingen enda lösväska befördras å denna linje, ty att en så obetydlig ort som Walls poststation förbindes med Nordvästra Stambanan 8 gånger och med Västra Stambanan 2 gånger i veckan, torde endast kunna ske på bekostnad av andra orters ouppfyllda behov av postförbindelser".

Det gällde att prioritera och fördela gracerna rättvist också när det gällde postförbindelserna.



Ölme

Efter Björneborg har järnvägen passerat Kristinehamn, där det fanns ett förvaltningspostkontor sedan omkring 1645. Som antyds i förordet, var det här aldrig fråga om förening av post- och järnvägs göromål. Vi får således vidare norr ut och kommer till Ölme. Där fick stationsförmannen Gustaf Johansson ansvaret också för postsysslan när den förenade post- och järnvägsstationen öppnades den 1 oktober 1869 i samband med att delsträckan mellan Kristinehamn och Karlstad togs i bruk för allmän trafik.

Poststyrelsen informerade postförvaltarna om detta tillskott i ett cirkulär som omtalade att *"vid samma tid öppnas poststationer även vid de å Nordvästra Stambanan inom Värmlands län belägna nya järnvägsstationerna Ölme, Väse och Skattkärr. Dessa postanstalter skola lyda under postinspektionen å Västra Stambanan och utväxla post direkt med postkuéexpeditionen n:r 7 (Laxå-Karlstad)."*

Några av Gustaf Johanssons efterträdare som postansvariga i Ölme blev Johan Elias Landin (1887-1912), C O E Käll (vikarie 1912), C G Berglund (1813-1917) och Sven Adolf Svärdström (från maj 1917).

Poststationen i Ölme drogs in med oktober månads utgång 1971. Ersättningen blev lantbrevbäring från Kristinehamn. Poststationen var då redan skild från järnvägen och Ingrid Rosenblad hade i mer än 20 år betjänat postkunderna i Ölme. Hon blev nu övrflyttad till Bäckhammars poststation som samtidigt namnändrades till Kristinehamn 4.

En aktiv hembygdsförening med Alice Sjökvist-Karlsson i Ölme som en drivande kraft ordnade med ett kombinerat skol- och postmuseum i Ölme ett par år efter poststationens indragning. Det inrymdes i Sunnäs gamla skola. Vid invigningen den 2 september 1973 fick museet en s k bredvidstämpel med gravyren ÖLME HEMBYGDSFÖRENING SUNNÄS POST- & SKOLMUSEUM.

I häftet "Kortlivade poststationer i Värmland" har jag bl a berättat om poststationen i Kungsskog som fanns under tiden 1 januari 1875-31 mars 1876. I juni 1881 gjorde disponeneten för Kungsskogs egendom en framställning till poststyrelsen om att en gångpost skulle inrättas mellan denna egendom och Ölme poststation. Under den följande remissbehandlingen tillstyrkte länsstyrelsen. Resultatet blev att poststyrelsen beslutade inrätta en lantbrevbäringslinje på sträckan med två turer i veckan med 1882 års början. Ett kontrakt uppgjordes med förvaltaren Fingal Nordstedt. Det framgår inte av handlingarna vem som på hans ansvar fullgjorde lantbrevbäringen, men hans avlämningsställen var, från Ölme räknat, Fageråsen, Rävtorp, Hästås, Myromstorp, Börtan och Persbols skolhus förutom Kungsskogen.

Väse

Ansvarig för posten i Väse blev från öppnandet av poststationen den 1 oktober 1869 järnvägens stationsföreståndare Efraim Svensson. Han efterträddes 1897 av Per Erik Andersson Englund. Det nya seklets postansvarige i Väse blev Carl Fredrik Malmqvist (1910-1913), som fick förflyttning till Boda när fröken Maria Lydia Lind kom till Väse från Trossnäs. Därmed var det slut på perioden med förening av post och järnväg i Väse. Eva Johansson efterträdde fröken Lind 1917 och flera andra fick vara med om den rivande utvecklingen, som bland annat innebar stathöjning av poststationen till postexpedition den 1 mars 1947 och ändring av termen postexpedition till postkontor 1977. Postmästaren i Väse har fått ta över ansvaret för postservice till närmare 800 hushåll.

I februari 1884 begärde ett antal av stationsföreståndare Efraim Svenssons postkunder att få lantbrevbäring från Väse genom den tämligen tätbefolkade trakten fram till hemmanet Mo. De önskade också få en poststation i skolhuset i Mo med läraren som föreståndare.

Efter postinspektionens avstyrkande beviljade poststyrelsen inte någon poststation i Mo, men lantbrevbäringslinjen kom till stånd. För lantbrevbäringen fick Anders Fredric Larsson ett kontrakt i juli 1885. Detta tillförsäkrade honom kr 1:50 per tur fram och åter på den 18 km långa sträckan. Snart nog fann han att posten var av större omfattning än han hade räknat med och sade därför upp sig i december villkorligt. Han förklarade sig beredd att fortsätta med uppdraget, om hans ersättning höjdes till kr 3:60 per tur.

Anbudsförfarande gällde och postinspektionen i Göteborg sökte få ett lägre anbud men förgäves. Länsmannen vidtalade emellertid lantbrevbäraren att jämka sina anspråk och fick honom att skriva på en handling om att han var villig gå med på en prutning till jämnt 3 kr per tur. Landskansliet i Karlstad framhöll i ett brev till poststyrelsen i juni 1886 att lantbrevbäringen "icke utan avsevärd olägenhet kunde dras in". Anders Fredric fick från den 1 oktober 1886 tre kronor per tur för sitt arbete. Till skillnad från många andra håll i landet var vid denna tid arbetsstillfällena i hans hemtrakt inte så sällsynta att han riskerade att förlora sin anställning till en konkurrent som hade kunnat underbjuda honom.

Från Väse inrättades också en lantbrevbäring till Lövhöjden, för vilken ett kontrakt tecknades 1892 med E J Jansson. En modern tids lantbrevbärare i Väse var Ingrid Andersson, som i personaltidningen PS i juni 1952 uppgavs vara landets första kvinnliga postiljon. Med sin bil Dyna Panhard ansvarade hon för den 73,3 km långa lantbrevbäringen Väse-Viberg-Väse.

Skattkärr

Den tredje förenade post- och järnvägsstationen på delsträckan mellan Kristinehamn och Karlstad blev Skattkärr. Där blev stationsinspektör Johan Alfred Wikström ansvarig för postservice från tågstarten den 1 oktober 1869. Han efterträddes av Victor Carl Hjalmar Holmström, Johan Edvard Andersson Setterberg och Jan Petter Magnusson samt några vikarier, innan G O A Eriksson tog över ansvaret den 1 december 1913, närmast kommen från Boda.

Efter trafikökning skildes post och järnväg åt och poststationen statushöjdes den 1 oktober 1949 till postexpedition. Med september månads ingång 1972 ändrades dess namn till Karlstad 10.

Vid hållplatsen **Stavnäs** öster om Skattkärr gjordes år 1932 framställning om att få ett postombud (diarienummer Ib 1932:584). Efter utredning gick önskemålet hem, som man säger, och ett postombud fanns vid hållplatsen under tiden 1 juli 1934 - 31 mars 1952. I dess datumstämpel graverades SKATKÄRR POSTOMB 1.

Alsters station (Alster)

I Alsters kyrkby omkring en mil norr om järnvägsstationen i Alster öppnades en poststation med 1875 års ingång i anslutning till att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen. Handlanden A P Nylander blev föreståndare och fick uppleva poststationens indragning när lantbrevbäring infördes med april månads ingång 1879.

När järnvägen drogs fram inrättades inte någon poststation i Alster, men från och med juni 1883 blev järnvägens stationsföreståndare Lars Petter Johansson också ansvarig för den poststation som inrättades i stationshuset med namnet Alsters station. Han avgick den 30 juni 1915 och efter en månads vakans tog stationsmästaren J E Appellgren över ansvaret. Han hade tidigare varit föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Fagerås. Den 1 juni 1929 tog Oskar Urbanus Söderholm över ansvaret, följd den 1 juni 1939 av John Edvard Engvall.

Suffixet "station" togs bort från poststationens namn den 15 maj 1939, då ett mycket stort antal poststationer ändrade namn. Efter Engvall ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Alster till dess att post och järnväg skildes åt den 1 juni 1960: John Edvard Sjöström (1942-1945), Herman Konrad Heine (1945-1946), Gustaf Emil Juhlin (1946-1950), Fritz Olof Reinhold Roséen (1950-1951), Johan Einar Johansson (1951-1954), John Algot Oscarsson (1954-1960) och Sven Eskel Andersson (1960). Under elva år därefter fanns det en lantpoststation i Alster, indragen den 29 maj 1971. Lantpoststationen med namnet Alster (Alström vid återinrättandet) låg långt från järnvägen. Den behandlas i posthistorisk skriftserie 191.

Nästa station efter Skattkärr på vägen mot Norge med nordvästra stambanans tåg blev den i Karlstad. Staden hade ett postkontor sedan omkring 1645. Som nämnt flera gånger i detta häfte inrättades inte några poststationer i järnvägsstationerna på orter där det redan fanns ett postkontor eller postexpedition. Den fortsatta järnvägssträckan fram till Arvika blev färdig för allmän trafik den 19 juni 1871, då postanstaltsförteckningen fick ett tillskott på sex poststationer, vilka presenterades i poststyrelsens cirkulär på det sätt som framgår av följande kopia av en del av sid 161 för år 1871.

161

Jernvägspostbefordring. Från och med den 19 juni då Nordvestra Stambanan mellan Karlstad och Arvika för allmän trafik upplättes, kommer den postutvexling å nämnda stambana, som nu besörjes medelst postkupéexpedition å linien Laxå—Karlstad att utsträckas till hela Nordvestra Stambanan eller linien *Laxå—Charlottenberg*.

Poststationer. Sådane postanstalter öppnas den 19 innevarande juni vid de å Nordvestra Stambanan inom Wermlands län belägna nya jernvägsstationerna *Skåre, Kil, Fagerås, Boda, Brunsberg* och *Edane*; hvilka skola lyda under postinspektionen å Westra Stambanan och utvexla post direkt med postkupéexpeditionen nr 7 (Laxå—Charlottenberg);

Skåre

Till postansvarig vid den förenade post- och järnvägsstationen i Skåre antogs från den 19 juni 1871 stationsmästaren Carl Ludvig Öfwerström. När han efter kort tid flyttade till Lilla Åby i Östergötland 1874, efterträddes han av Anders Lundh. Från augusti 1894 vilade ansvaret för poststationen på Nils Malmström. Denne följdes 1909 av Johan Fredrik Pettersson. Andra järnvägsanställda hade ansvar för postservice i samhället till dess att poststationen flyttades till Skåre centrum 1969. Den hann dessförinnan namnändras till Karlstad 8 från och med oktober 1968.

Kil

Även Kil fick en förenad post- och järnvägsstation den 19 juni 1871. Stationsmästare Erik Albert Eklund blev ansvarig för postsysslan, följd av August Pettersson. Denne blev av med postgöromålen med mars månads utgång 1876. På grund av ett kungligt brev den 12 november 1875 öppnades nämligen en postexpedition den 1 april 1876

med postexpeditören Daniel Brisman som chef. Samarbetet mellan post och järnväg i Kil upphörde därmed i den form som förenade poststationer innebar, även om postexpeditionslokalen (postkontor från 1882) var inrymd i järnvägsstationen ända till 1909.

En bidrande orsak till att det blev en postexpedition (förvaltningspostkontor) i Kil var det faktum att orten blev en viktig järnvägsknutpunkt. Järnvägen Falun - Göteborg korsade nordvästra stambanan i Kil. Det behövdes ett administrativt centrum för poststationerna i området. Den framväxande postanvningsrörelsen med dess speciella redovisningssystem under en lång inledningsperiod bidrog dessutom till behovet av flera förvaltningspostkontor.

Om Postens terminologi

Jag finner anledning att här något beröra Postens terminologi, eftersom jag vid flera tillfällen i detta häfte talar om postkontor, postsexpeditioner och poststationer. De båda förstnämnda var under perioden 1849-1881 förvaltningspostkontor. Som framgår av det följande har det funnits två ganska skilda slag av postanstalter med benämningen postexpedition, av vilka det moderna slaget inte hade något förvaltningsområde med underlydande poststationer.

Jag börjar med situationen som den är i september 1992 när jag skriver detta manus. Då är det hela något flytande, kan man säga, genom den beslutade strukturförändringen med beteckningen "Nät 92". Beslutet innebär i korthet att Posten även i fortsättningen kommer att ha ca 2000 serviceställen, men *formerna* för denna service förändras successivt. På mindre orter (med färre än 1000 hushåll) planeras samverkan med bank på 300 platser och postkontor skall etableras i butiker på 350 ställen. På större orter kommer 250 av totalt 700 postkontor att ersättas med vad som kallas Närpost.

För skrivande posthistoriker blir det svårare att för framtiden redovisa organisationsförändringarna. Framför allt blir det svårt att, som jag hittills gjort i min posthistoria, namngiva cheferna för respektive postkontor. Genom divisionalisering finns det nämligen två eller flera chefer på många håll.

Den 9 mars 1860 bemyndigade regeringen generalpoststyrelsen att "*å lämplige ställen inrätta ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditjonskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition*".

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Kungörelser från länsstyrelserna 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 brevlådor 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 tömning på behöriga tider av brevlådan. Det reglerades genom ett kungligt

brev den 9 mars 1855 och av postmedel betalades 15 kr om året för bestyret med brevlådan. Men så skriver Roos följande:

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

Innan verkningarna av kungabrevet den 9 mars 1860 var synliga, fanns det i vårt land i stort sett inga andra fasta postanstalter än postkontor, vid denna tidpunkt 175 stycken. Av dessa var 48 **postexpeditioner**, en benämning som kan skapa problem för dem som inte sysslat med posthistoria. Låt oss kalla även dem för postkontor. De var i praktiken en lägre klass av postkontor. De högsta klasserna var enligt vokabulären postkontor och de lägsta klasserna var postexpeditioner. Båda slagen var med få undantag förlagda till städer. Flertalet av dem hade ett större eller mindre förvaltningsområde med underlydande poststationer.

Beteckningen postexpedition kom till 1849 som resultatet av en form av löneroglering till postcheferna. Med vissa ändringar under de följande 25 åren upptog 1874 års normalstat sju klassers postkontor, av vilka klasserna I - IV avsåg postkontoren och klasserna V-VII postexpeditioner. Postkontorens chefer kallades postmästare, tillsatta med kunglig fullmakt, medan postexpeditionernas chefer var postexpeditörer, tillsatta av poststyrelsen. Gentemot kunderna hade de samma befogenhet. Från och med 1882 kallades postexpeditionerna för postkontor. Termen postexpedition skulle återuppträffa fyra decennier senare i en helt annan betydelse som framgår av det följande.

Utöver postmästare fanns det med början 1830 ett litet antal s k postuppsyningsmän. De tillsattes i glest befolkade delar av landet, huvudsakligen i Norrland. De fasta postanstalter som därigenom kom till stånd, kallades postuppsyningsmansplatser. Deras totala antal översteg aldrig samtidigt 21, det antal som fanns 1860, när regeringsbeslutet om poststationer på landsbygden kom. De flesta postuppsyningsmansplatserna ersattes under den följande femårsperioden med poststationer.

Det dröjde nära nog ett helt år efter att regeringen bemyndigat poststyrelsen att inrätta poststationer, innan de första kom till stånd. Inom ämnet för denna uppsats inrättades inga sådana. Andra senare tillkomna former av postanstalter med kundbetjäning var filialpostkontor och brevsamlingsställen, från vilka vi kan bortse i detta sammanhang. Dessutom tillkom 1920 ett mellanting mellan postkontor och poststationer med termen *postexpedition* (ej att förväxla med de postexpeditioner som fanns under åren 1849-1871). Senare tidens postexpeditioner hade inte några underlydande poststationer men avgav sina redovisningar direkt till poststyrelsen. Poststationerna däremot redovisade till de överordnade postkontoren. Cheferna vid "den moderna tidens postexpeditioner" titulerades stationsmästare.

I slutet av 1920-talet inrättades stationära lantbrevbärare, snart nog kallade *postombud*. På slutet av 1960-talet användes sådana i viss utsträckning för att underlätta indragning av poststationer. De underlättade övergången till lantbrevbäring för dem som bodde närmast den indragna poststationen. Skälet för

deras tillkomst var ett helt annat. De öppnades på platser där underlaget var för litet för en poststation.

Termen *postställe* fanns under en övergångstid från mitten på 1970-talet för mycket små poststationer, men från och med 1986 kallades även dessa för postkontor. De dittillsvarande poststationerna hade då hunnit dras in eller organiseras om och fått benämningen postkontor (med prefixet "lokal" under en övergångstid fram till och med 1985).

Omkring 1990 började man anlita entreprenader för mindre postkontor på så sätt att befintliga postlokaler avvecklades och rörelsen överläts på en bank eller en butik. Som jag redan nämnt ligger målsättningen på ca 650 entreprenadkontor och det kommer troligen att vara genomfört före sekelskiftet.

Fagerås

Hjalmar August Nettelbladt blev postansvarig i Fagerås, när den förenade post- och järnvägsstationen öppnades där den 19 juni 1871. Erik Albert Eklundh tog över efter honom 1874. Under dennes tjänstperiod inrättades en kärppostlinje mellan Bäckebo och Sunne över Fagerås och Västra Ämtervik med 1875 års ingång, då postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Värmland. Från Sunne öppnades då också kärppostlinjer till Torsby och till Gunnarsby.

Stationsmästaren Harald Friberg blev ansvarig för posten i Fagerås den 1 maj 1897, följd av Carl Gustaf Lindström, Petter Anton P:son Wennerbärg och Johan Edvin Appelgren. Sedan denne flyttat till Alsters station den 1 augusti 1915, blev efter en vakansperiod Olof Axel Bergqvist föreståndare för post- och järnvägsstationen i Fagerås. Denne hade varit poststationsföreståndare i Krokvik under fyra år men fick nu en betydligt längre vistelse i Fagerås. Han efterträddes den 1 oktober 1938 av Johan Alfred Rämfelt, som i maj 1941 avlöstes av Ernst Hiljard Lindeås.

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Fagerås: Ragnar Folke Alm (1944-1947), Carl Magni Pettersson (1947-1950), Elof Harald André (1950-1953) och därefter Bo Sigurd Andersson. I princip skulle poststationerna ha upphört under 1970-talet och ersatts med antingen lantbrevbäring eller postkontor (postställen). Med SJ tecknades emellertid ett specialavtal från den 1 februari 1976 när poststationen organiserades som ett postställe. Från och med 1986 kallades det för postkontor. En bidragande orsak till att en fast postanordning tills vidare fick behållas i Fagerås torde ha varit det faktum att folkmängden ökade genom tillkomsten av bostadsområdet vid Lund. Men det var ändå inte tillräckligt för att behålla posten på sikt.

Föreningen post/järnväg bestod och blev ännu mera unik från den 1 augusti 1982, då Posten blev huvudman och fick ta över biljettförsäljningen till tågen. Denna anordning upphörde med mars månads utgång 1992. Då drogs postkontoret in och en lantbrevbärare fick klara rulljängsen. Posten lät ortsadressen Fagerås bli kvar enligt den nya policy som börjat tillämpas.

Samarbetet mellan post och järnväg bestod således i Fagerås från den 18 juni 1871 till och med den 31 mars 1992, även om formerna för detta var olika. Det torde ändå vara rekord för vårt land med ett så långvarigt lokalt samarbete, närmare 122 år.

		Fagerås—Sunne.				Fagerås—Sunne.			
		(från den 2 december 1873).				Vintermånaderna.			
S. Th.	—	12 ^h	midd.	3 ^g	Fagerås poststation.....	T. F.	2	—	e. m.
S. Tu.	7	—	e. m.	4 ^g	Sunne postexpedition.....	T. F.	—	7	f. m.



Boda (Högboda)

Järnvägens stationsföreståndare Anders Johansson Lundh blev ansvarig för den poststation som öppnades den 19 juni 1871 i Boda. Han hade dessförinnan fått sköta enbart järnvägstrafiken som började tre dagar innan poststationen öppnades.

Redan tidigt märktes att det var risk för förväxling av post till Boda, men någon namnändring genomfördes inte förrän långt senare. I ett cirkulär den 14 augusti 1871 nöjde sig poststyrelsen med att påtala risken för "missändring" av brev till Boden, Boda och Böda. I cirkuläret fäste poststyrelsen

"samtliga postförvaltares uppmärksamhet härå på det att genom såväl dem själva som andra vid posternas expedierande biträdande tjänstemän hädanefter måtte iakttagas all möjlig noggrannhet vid försändelsers dirigerering till ovanberörde postorter".

Anders Gustaf Pettersson tog över ansvaret för post och järnväg i Boda 1873, följd av Gustaf Oskar Adolf Eriksson den 1 februari 1909. När denne flyttade till Skattkärr den 1 december 1913, övertogs ansvaret av C F Malmqvist, som tidigare varit poststationsföreståndare i Väse. Lars August Lindgren tog över efter honom den 1 december 1916 och fick ett halvår senare uppleva poststationens namnändring med maj månads ingång 1917 från Boda till Högboda (Diarienummer Ib 1917:355).

Trafikökning framtvingade skilsmässa från post och järnväg den 1 september 1918, då poststationen flyttades 60 meter från järnvägsstationen till Lerboda. Där fick förre stationsmästaren M Gotthard Hellman ta över. Han avgick den 15 augusti 1922 och följdes av Agnes Dorotea Carlsson, som var i tjänst till och med april 1928. Från Jonsered kom nu Kerstin Maria Nordqvist, också hon för en relativt kort tid som postchef i Högboda. Doris Dixner, som haft hand om poststationen i Värmlands Säby sedan oktober 1927, tog nämligen över i Högboda den 1 oktober 1930 och blev kvar i drygt tolv år. Hon blev utnämnd till föreståndare för den relativt unga poststationen i Svaneholm den 1 december 1942 och fröken Hanna Namei Lindskog blev Högboda poststations nya föreståndare. Hon hade svarat för poststationen i Södra Ny sedan 1934.

Det blev den vikarierande poststationsföreståndaren Astrid Johansson som fick uppleva stormen sedan poststyrelsen beslutat dra in poststationen med september månads utgång 1975. Protester hjälpte inte gentemot poststyrelsen, som inte heller lyssnade till kraven från Kils kommun om att ett postställe skulle inrättas i Konsums lokaler i Högboda.

Brunsborg

Järnvägens stationsföreståndare Harald Friberg blev ansvarig för postservicen i Brunsberg den 19 januari 1871. Han följdes 1875 av Johan Edvard Setterberg, varefter med relativt täta byten följande järnvägsmän hade detta ansvar: Bengt Hydén, Carl Edvard Carlsson och från 1903 Adolf Fredrik Aspén. Den sistnämnde flyttade 1910 till Gistad, varefter följande ordinarie järnvägsanställda finns antecknade som föreståndare för poststationen i Brunsberg: Knut Oscar Jansson (1910-1915), Emil Peter Hellman (1915), Hans Otto Lind (1915), S L Thorstensson (1915-1923), Carl Oskar Rickard Engvall (1923-1936), Axel Einar Persson (1936-1938), Nils Emil Bäckman (1938-1948), Levi Reinhold Gustafsson (1948-1949), Per Viktor Eriksson (1949-1951), Carl Otto Halle Grönberg (1951-1959), Elvy Grönberg (1960) och Ulla Irene Hansson (1960-1963). Poststationen drogs in den 31 mars 1963.

Edane

Anders Johansson fick ansvaret för posten vid järnvägsstationen i Edane, när poststationen öppnades där den 19 juni 1871. En utbyggnad 1874 av postnätet med två kärtpostlinjer från Edane till Sunne, Lekvattnet och Rådom resp Norra Fjöle och Gillberga bidrog till att han fick gehör för bättre ersättning för själva postsysslan.

Stationsmästaren Anders Blomqvist tog över i Edane i juni 1888. När han flyttade till Åmot den 1 april 1915 tjänstgjorde under var sitt kvartal stationsförmannen Emil Petrus Hellman och kontorsbiträdet J A Adelin som poststationsföreståndare tills poststationen skildes från järnvägen den 1 oktober 1915.

Från Backamo flyttade då fröken Anna Maria Forsman och tog hand om poststationen utan samröre med järnvägen. Efter hennes död i augusti 1932 vid 71 års ålder blev Emma Charlotta Söderberg föreståndare, följd 1950 av Märta Anna Elisabet Björnsson. Samhällets tillväxt speglas bland annat i det faktum att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 april 1951. Den följde sedan med i 1970-talets ändringar av terminologin och kallas numera postkontor. Postutdelningen utgår från Arvika sedan den 1 juni 1984. Detta har bidragit till sänkning av postkontorets klass från den 1 oktober 1985.

Sommararrangemang av Brunsborgs hembygdsförening har många gånger hågkommit med minnespoststämplat.

Över Edane expedierades posten till postombudet i **Vikene** som fanns under tiden 1 november 1938 - 31 oktober 1965. Dess datumstämpel hade gravyren EDANE POSTOMB 1.

Vår resa med tåget har efter Edane nått fram till Arvika. Där inrättades ett postkontor 1839. Någon förening med järnvägsstationen har inte varit aktuell.

Ottebol

Som tidigare nämnts blev järnvägssträckan mellan Arvika och Charlottenberg färdig tidigare än sträckan mellan Karlstad och Arvika. I Ottebol inrättades sålunda redan den 1 oktober 1867 en förenad post- och järnvägsstation. Hjalmar August Nettelbladt blev föreståndare för denna. Han följdes 1871 av Gustaf Carlsson. Några av dennes efterträdare har varit Carl Filip August Åberg (1895-1898), Johan Filip Lexell (1898-1903), Lars Nilsson Blom (1903-1916) och Otto William Åkerman som kom från Hasselfors till Ottebol vid 1917 års ingång. Poststationen i Ottebol drogs in med oktober månads utgång 1971.



Åmot (Åmotsfors)

Stationsföreståndaren Fridolf Leonard Schaumann blev ansvarig för posten i Åmot när poststationen öppnades i järnvägsstationen den 1 oktober 1867. Han följdes 1869 av Johan Melcher Billström, som den 29 juni 1875 skrev bl a följande till poststyrelsen:

"Hos Kungl.Gen.Poststyrelsen får jag vördsamt anhålla om en lönetillökning i någon mån motsvarande den förhast som mig drabbats genom de nya poststationernas inrättande i närheten av Åmot.

Jag vågar vördsamt framställa detta på den grund att postgöromålen vid Åmot genom den nya förändringen icke blott blivit förökade utan ansvaret därvid betydligt förstorat genom insamlande, förvaring och fördelning av den betydliga post, som numera av poststationen i Åmot fortskaffas.

Förminskningen av mina inkomster genom lösväskornas upphörande uppgår till mer än 400 kronor per år och detta så mycket mer kännbart som jag måste hava ett biträde hos mig inackorderat, mest till följd av de betydliga postgöromålen".

De nytillkomna poststationer som Billström återopade var Eda, Köla och Gunnarskog. De öppnades med 1875 års ingång, då postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Värmland. Postkunderna i de områdena hade tidigare anlitat poststationen i Åmot, många genom lösväskor, för vars expedierande Billström fick arvoden. Efter remissbehandling höjdes arvodet för postgöromålen i Åmot från 420 till 540 kr.

Georg Gerhard Ekendal tog över ansvaret för posten i Åmot 1892, följd 1896 av Johan Albert Halvor Ullman. Därefter har följande järnvägsmän antecknats som ansvariga för posten i Åmot till dess att post och järnväg skildes åt den 1 oktober 1915: Carl Gustaf Hedqvist (1909-1912), K A W Hagström (1912-1915) och Anders J Blomqvist (april-september 1915).

Vid skilsmässan från järnvägen tog Ester Sofia Petersson över poststationen i Åmot den 1 oktober 1915 och fick uppleva dess namnförändring till Åmotsfors den 1 november 1917. Trafiken har ökat efter hand och postmästaren i Åmotsfors har fått ta över ansvaret för service till drygt 1700 hushåll.



Charlottenberg

En postexpedition inrättades i Charlottenberg den 4 november 1865 enligt ett kungligt brev den 9 september samma år. När dess förste chef Carl Gustaf Hellqvist flyttade till Sävsjö med 1872 års ingång, degraderades postexpeditionen till poststation och förenades med järnvägsstationen. Där blev stationsföreståndaren Filip Gröndal ansvarig för postgöromålen. Trafikökningen motiverade emellertid att ett förvaltningspostkontor fanns i Charlottenberg och poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1877. Ändå förenades postgöromålen med järnvägs-göromålen (ett undantag från vad jag nämnt i inledningen) och stationsinspektör August Edvard Pahnke blev tf postmästare. Föreningen av ett förvaltningspostkontor med en järnvägsstation följde inte praxis. Hybriden får ses mot bakgrunden av svårigheten för postverket att skaffa lämplig postkontorslokal. Pahnkes förordnande återkallades för tillämpning vid årsskiftet 1881/82, då postexpeditionerna fick beteckningen postkontor. Lokalfrågan var löst och därmed var det slut med förening av post och järnväg i Charlottenberg.

Postmästaren i Charlottenberg har när detta skrivs i september 1992 ansvar för postservice till i det närmaste 2 000 hushåll.

Häftet i den posthistoriska serien skrivs på ordbehandlare och tillverkas i ett litet antal exemplar (10-20 ex) på en bordskopiator. Det är fråga om ett rent hantverk. Sinsemellan kan exemplaren bli något olika och skönhetsfel kan förekomma. Om det är fel på det häfte Du läser i nu, ber jag Dig skicka mig det för utbyte mot ett annat.

Copyright Erik Lindgren

Ur Postens personaltidning PS nr 18/1980 hämtas denna artikel

100 år tillbaka med Gammelvala



En dryg vecka varje sommar drar Brunskogsborna tillbaka klockan 100 år och bjuder på Gammelvala. Gammelvala betyder gamla värden och många gamla hantverk visas på Gammelvala. På ett gammaldags postkontor såldes emellertid pinfärska frimärken och andra postala ting.

Varje år lockas turisterna i Värmland till Brunskog i Edane där man under en dryg vecka bjuder på Gammelvala. Klockan dras tillbaka 100 år i tiden, gamla hantverk visas och det är uppträdanden av olika slag med t ex världskändisar som Håkan Hagegård.

Vid åttatiden varje kväll tog Cronje Dahlberg (Cronje efter en boergeneral som hans pappa beundrade) plats på postdiligensens kuskbock för att jämte den stilige kusken svara för postväskans och några väl valda passagerares säkra framkomst till huvudstaden. Postväskan överlämnades till Cronje med uppmaning att med hänsyn till förekommande stråtrövare bortåt Närke (i Värmland är naturligtvis sådana otänkbara) hålla krutet torrt. Illistiga försök av Cronje att i stället få höra postchefen säga: "Håll truten kort", misslyckades naturligtvis.

Populära rabattmärken

I det lilla trivsamma postkontoret, försett med utensilier från gamla tider, såldes också vykort och frimärken som stämp-

lades med tillfällig datumstämpel. Efter nio svettiga dagar kunde "lille postmästaren" konstatera att försäljningen uppgått till nästan 82 000 kronor, varav hälften i vykort. En intressant upplysning är kanske att 21 procent av 17 000 inlämnade kort var frankerade med rabattmärken (några av 1979 års modell). Stålpennan på skrivpulpeten var mycket populär och man stod villigt i kö för att få använda den.

1980 års Gammelvala-stämpel föreställde en nävgrötsgjutjärnsgröta med tillhörande stamp. Personer med uttals-svårigheter må säga en gjutjärnsgröta i vilken man kokar nävgröt, jämte klengås, alla trängna Gammelvala-arbetares livrätt. Stämpeln hade som vanligt ritats av Sigurd Hagegård, pappa till Håkan. Håkan framträdde flera gånger på scenen och var följaktligen jämte ackompanjatören Tomas Schuback en uppskattad postdiligenspassagerare.

Text

Gammelvalapostmästaren