

EN FORSKNINGSTÄVLING I LOKAL POSTHISTORIA

Av Teodor Julin

Kungl. generalpoststyrelsens allmänna cirkulär av den 18 februari 1958 innehöll en notis med rubrik »Tävling i posthistoriska ämnen». Notisen hade följande lydelse:

»Postmusei Vänner har beslutat, att bland landets postfunktionärer av alla kategorier utlysa en tävlan i posthistoriska ämnen.

Avsikten med tävlingen är att söka utforska de enskilda postanstaltarnas historia i äldre tider, varvid emellertid i första hand ej avses studier, som kunna bedrivas centralt i redan ordnade arkiv. I stället åsyftas den forskning, som kan ske på vederbörande ort genom där bevarad tradition eller genom dokument av olika slag såsom brev, dagböcker, minnesanteckningar, tidningsartiklar o. d.

Insända förslag komma att bedömas av en prisnämnd.

För närmare upplysningar kunna intresserade vända sig till postmuseet, Box 2002, Stockholm 2.»

Denna strama notis kompletteras genom att postens personaltidning »PS» tog upp det av Postmusei Vänner utfärdade uppropet till tävlingen och gjorde ett fylligt sammandrag av detsamma under klämmig rubrik och dito teckning. Uppropet hade givetvis också tillställts fackorganen Postmästaren, Svensk Trafiktidning och Statsanställd. I marsnumret av Postmästaren och i nr 4 av Svensk Trafiktidning inflöt uppropet i sin helhet. Tidningen Statsanställd nöjde sig med en 14 raders notis med rubrik: Tävla i postforskning.

Tyvärr ansåg tävlingsanordnarna, att de kunde slå sig till ro med så mycken välvillig hjälp, ehuru man fram på året fick erfara, att uppropet gått många spårlöst förbi eller fallit i glömska. Man hoppades på att nog i alla fall intresserade forskare arbetade i det tysta och i tid

skulle låta höra av sig, och man avstod från tanken på att preparera marknaden genom påminnelse om pristävlingen annonsledes eller på annat sätt. Resultatet av det hela blev nedslående, i det att föreningen endast kunde räkna in 19 bidrag från 15 tävlande. Att prisenämnden fick ett jämförelsevis lätt arbete var en klen tröst.

Ett förslag framlades inom föreningen om publicering i Postmusei Årsbok av samtliga tävlingsbidrag som en provkarta på ett antal ämnen, vilka lätt borde kunna behandlas av intresserade postmän t. ex. vid en upprepad likartad tävling. Om anslutning till en sådan bleve stor, borde även korta bidrag kunna tillhoppa bilda ett värdefullt material för framtida tecknande av lokal posthistoria. Detta förslag förkastades såsom alltför dyrbart och ansågs i övrigt ej lämpligt med hänsyn till att flertalet av de inkomna 19 bidragen ej voro så utarbetade att de kunde anses motsvara årsbokens standard. I stället uppdrogs åt undertecknad att undersöka möjligheten att göra en essä över tävlingsbidragen att event. erbjudas årsboken.

Det kan vara lämpligt att här till en början återge det ovan omtalade uppropet i dess helhet, inte minst för att ge framtida initiativtagare till materialinsamling för lokal posthistoria tillfälle att rädda sig från det, som i uppropet kan anses vara överflödigt eller rent av farligt samt att tillägga det som fattas osv.

Dokumentet utsändes i följande lydelse:

UPPROP

När postverket 1636 ryckte in som den förste regelbundne trafikan-ten på våra vägar blev dess främsta uppgifter att med hjälp av s. k. postbönder ordna postföringen på huvudvägarna och att finnas till hands inom bestämda lokaler — först endast i städerna men längre fram i tiden även på en mängd andra platser — för mottagning, förvaring och utlämning av brev. Vidare blev det den lokale postchefens sak att utreda och planlägga möjligheterna för kringliggande bygd att dra fördel av posttrafiken.

Posten blev alltså tidigt en viktig del i en ords liv, och dess arbete har observerats, uppskattats eller nagelfarits genom tiderna. De enskilda postanstalterna har därför ofta en lång historia, och många en historia lika lång som postverkets. Denna lokala posthistoria är emellertid föga känd, men skulle säkerligen förtjäna att bli utforskad.

Man tänker därvid inte närmast på sådan forskning, som kan bedrivas centralt i redan ordnade arkiv utan på den forskning, som skulle kunna bedrivas lokalt på vederbörande ort genom där bevarad tradition eller genom dokument av olika slag: brev, dagböcker, minnesanteckningar, tidningsartiklar osv. Att rädda lokaltradition åt eftervärlden genom intervjuer borde också kunna vara en lämplig forskningsväg.

Föga troligt är att man genom här antydd lokal forskning skulle kunna få fram en fullständig posthistoria (ens för en begränsad tidsperiod) för en viss ort. Men det är mycket värt att kunna med belägg få klargjord en viss posthistorisk detalj i en ords liv, vilken sedan lagd till likartade från andra orter kan bli historisk forskning i allmänhet till hjälp eller intresserade till glädje och nytta. Därför bör även den som har att omförmäla endast någon enstaka detalj icke underlåta att meddela den.

Sporrad av det intresse från postpersonalens sida, vilket mötte uppslaget som resulterade i boken »Postman minns», har Föreningen Postmusei Vänner härigenom velat vädja till medlemmar av postkåren att ställa upp till tävlan i posthistorisk forskning av den art som ovan angivits.

Utan att vilja binda hugade tävlande vid bestämda ämnen vill föreningen som lämpliga sådana föreslå:

Postgången till och från orten

Postvägarna in i orten och genom densamma

Posttidtabeller förr för orten

Jämförelse mellan vinter- och sommarpostvägar

Personer som före postverket tagit sig an ortens post

Tidigare tjänstgörande postfunktionärer, data, minnen och anekdoter

Folktradition om post, postservice, postlåtar (minnesramsor)

Oordningar med ortens post och postverkets ingripande

Äldre postlokaler och deras inredning (Foto av äldre i posten använda föremål)

Topografisk användning av ordet »Post» (Postgården, Postgatan, Postkaféet etc.) och dess motivering

Skulpturverk eller andra konstverk med postala motiv eller där olika postala attribut förekommer.

Prisnämnd kommer att bedöma insända förslag varvid utdelas ett första pris om 500 kronor, minst ett andra pris om 300 kronor, minst ett tredje pris om 200 kronor och bokpriser.

Bidragen skola vara försedda med rubrik och åtföljda av förseglat kuvert innehållande namnsedel för den tävlande. (Kuvertpåskrift: »Namnsedel för forskningsbidrag under rubrik»). Bidragen skola vara föreningen tillhanda senast den 30 november 1958 under adress Postmusei Vänners forskningstävlan, Box 2002, Stockholm 2. Genom hänvändelse till samma adress kan den som så önskar få närmare uppgifter om tävlingen.

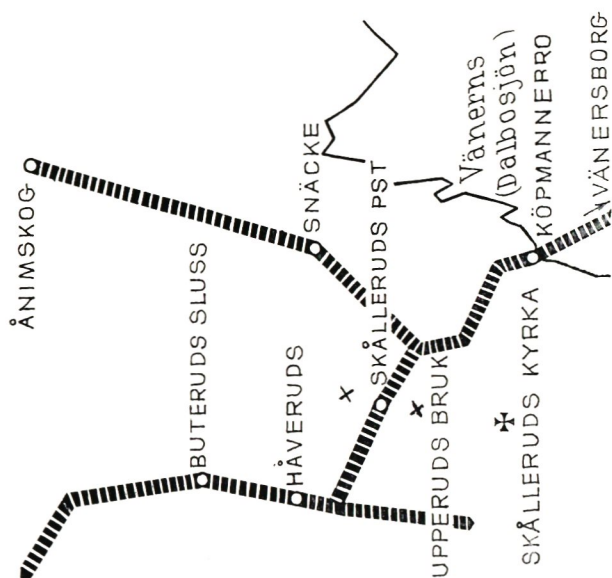
Det är avsett att efter prisbedömningen överlämna samtliga bidrag till Postmuseum för att där finnas tillgängliga för studier.

När jag nu låtit bidragen till »Postmusei Vänners forskningstävlan i lokal posthistoria» vila ett runt år och på nytt plöjer igenom skörden, har jag fått tillfälle dels att inse bidragens ojämnhet, men dels också att i dem alla finna ett intresse för ämnet hos bidragsgivarna, som rent av smittar av sig. Jag lägger tillsvidare undan förste pristagarens opus, som jag finner mönstergillt och som jag hoppas förr eller senare kommer att i sin helhet publiceras. Postmästare P. O. H. Tornée har där genom intervjuer och fotografier tecknat en livfull bild av postanordningar i norra Uppland, och han har bl. a. skissat en kartbild över det område han behandlat, som gör läsningen av bidraget till ett stort nöje genom möjligheten att med lätthet följa utvecklingen av postnätet i området kring Tierp. För att nu inte tala om hur han förstått att utfylla den tecknade ramen med personalia av både roande och intresseväckande natur.

När jag läser övriga bidrag, saknar jag kartskissen och tar därför kartboken som ständig kamrat bredvid mig, och jag kan ej motstå frestelsen att själv försöka göra den kartskiss, som man skulle önska ha åtföljt nästan samtliga bidrag.

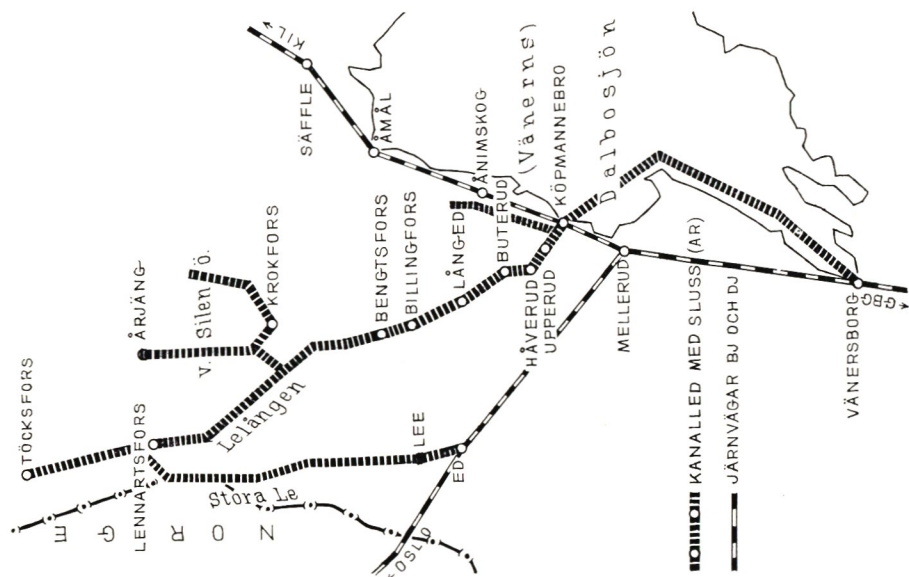
Om postkontoren i Malung och Storvik

Jag bör bekänna, att redan då jag tidigt år 1959 läste ett par rader i andre pristagarens tävlingsbidrag kände behov att ha en karta till hands. Postmästare Duncker berättar på antytt ställe, att Malungs socken i Västerdalarne före postkontorets tillkomst (1852) hade till postadress Gagnef, varifrån lösväska sändes 2 (två) gånger i månaden. Jag häpnade och tillgrep en karta från början av 1800-talet, som visade 1700-talets ståtliga anläggning »Väster-Dala-vägen», och där avstånden mellan skjutstationerna tydligt anges i »Fjerdedels-Mil». Efter den kunde jag notera följande: Gagnef—Djurmo (där de båda Dalälvarna



Karta över Dalslands kanal.

Detalj-karta som visar läget av poststationerna i Uppered.
(X-tecknen)



med jämnlöpande landsvägar stöta samman) — 10 — Floda — 9 — Nås — 6 — Järna — 11 1/2 — Äppelbo — 6 1/2 — Ytter Malung — 6 — Öfre Malung, tillhopa alltså 49 fjärdingsväg eller drygt 12 mil. Läger man här till vägens fortsättning från Malung till Transtrand, 23 fjärdingsväg, måste man nog säga, att Gagnef i medio av vårt närmaste sekel (bakåt) var ett postområde av Format, i varje fall för en såpass sydlig landsända som Dalarne.

Postmästare Duncker berättar först, att innan postverket ingrep, sköttes Malungsortens postangelägenheter av privatpersoner, av vilka särskilt en omnämnes, en löjtnant Engström i Grimsåker (tingsstället). Denne avled 1844, men först den 27 maj 1851 expedierades Kungl. Brev om en postexpedition i Malung fr. o. m. den 1 januari 1852.

Pristagaren fortsätter att berätta stort och smått från Malungs postliv, och han grupperar sina uppgifter under samtliga olika postmästares regementstid (à la Geijers tes: Sveriges historia är dess konungars).

Denna praktiska uppläggning av ämnet har bl. a. förtjänsten dels att vara överskådlig, dels att ha den oskattbara förmånen att kunna stödja sig på två officiella källor, som numera står oss till buds. Den ena är Ernst Grapes »Postkontor och Postmästare» (omfattande åren 1636—1951), den andra är Yngve Nylanders »Sveriges fasta postanstalter genom tiderna» (1636—1948), tryckt som »Meddelande från Postmuseum 25» och numera följt av stencilerade »Ändringar och tillägg avseende tiden t. o. m. den 1 juli 1953». Att märka är dock, att Nylanders verk, som upptar alla svenska postanstalter i bokstavsordning endast anger deras livslängd och deras belägenhet inom kommun och län, men ej deras inordning i postkontorsområden. — Här finns alltså för lokalposthistoriker ett rikt fält för framtida forskning!

Men åter till Malung och postmästare Dunckers tävlingsbidrag. Han följer 19 postmästare från 1852 till sin egen tid, då postkontoret kunde fira sitt 100-årsjubileum. Ända till år 1882 kallades postkontoret postexpedition och de första postmästarna postexpeditörer. Nr 1 i raden var E. G. Björk, som på grund av ohälsa sällan tjänstgjorde, men dock fick vara med om att Malung fick post — en gång i veckan. Björk avled 1854, då en ortsbo fick övertaga befattningen. Det var den färgstarke C. J. Asp (1854—1865), folkskollärare, kyrksångare och länsman, beivrare av lönnbränning och den förste kände förslagsställaren om — dyrortsgruppering. Asp blev sedermera postmästare, först i Borensberg och sedan i Kisa.

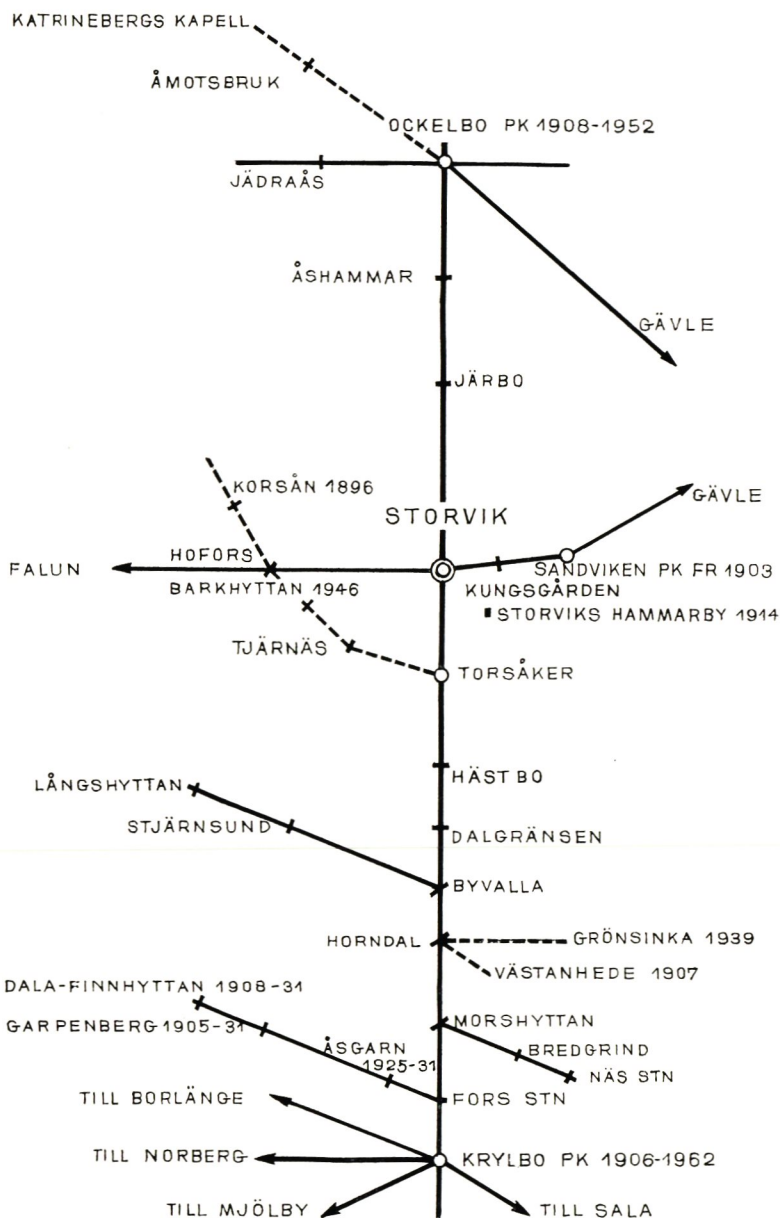
Under postmästaren nr 5 (i Dunckers regeringslängd) Bengt Larsson (1879—1900) bröt den nya tiden in, avspeglad i historien genom tillkomsten av en rad nya poststationer till de två befintliga, Lima från 1863 och Transtrand från 1887. De nya voro 8 st och bland dem den från Mora erövrade poststationen i Venjan, vilken omflyttning väl kan sättas i samband med att Malung från 1892 kunde utväxla post med Mora—Vänernsbanan. Postkontoret flyttade från det gamla tingstället till tätorten Grönland och ligger där alltjämt. Dess lokalförhållanden där synas rätt lång tid ej ha varit de bästa, utan tvärtom hälsovådliga. Experter tillkallades från Stockholm, men olägenheterna synas ej ha kunnat avhjälpas. Postmästare Duncker berättar, att man på sin tid ej ansåg uteslutet, att olägenheterna bidragit till att tre vid postkontoret tjänstgörande, vilka sökt sig därifrån, sedermera avledos vid så låg ålder som 44, 49 resp. 53 år.

Mindre tragisk är berättelsen om postkontorets försök att få hålla egen telefon. Det misslyckades t. o. m. för den energiske postmästaren Larsson, men lyckades för hans efterträdare 1900, ehuru det skedde på skruvar: »En fabriksidkare i Malung tillhandahöll telefonapparat, medan kommunen betalade inträdes- och årsavgifter samt ledningar. På postverkets bekostnad fick postkontoret telefon först 1915».

Den nya tiden bröt emellertid obönhörligt in med järnvägsbyggen, först Brintbodarna — Malung sedan utbytt mot ny linje Vansbro—Malung vidareförd till Limesforsen, där automobil-postföring vidtog norrut till dess järnvägen framdragits ända till Särna.

På 100-årsdagen 1952 räknade postkontoret under sig 2 postexpeditioner, 19 poststationer, 11 postombud och 26 andra postanordningar.

I sitt andra tävlingsbidrag *Storviks postkontor genom tiderna* använder postmästare Duncker samma metod: att följa postmästarlängden. Men han anser sig böra börja med tiden närmast före järnvägsanläggningarna, som skulle komma att skapa samhället Storvik, d. v. s. den tid, då postverket höll postexpedition i Torsåker, dåtidens centrum i dåtidens bruksbygd i Gästrikland. Fr. o. m. den 1/10 1873 flyttades denna postexpedition från Torsåker till Storvik och övertog där den rörelse, som alltsedan den 1/5 1863 skötts av en poststation Storvik, förenad med järnvägsstationen, vid den år 1858 öppnade Gävle—Dala Järnväg. Norra stambanan nådde Storvik 1875, och sedan första ruschen vid den nya knutpunkten lagt sig, fick Storvik under tiden 15/5 1876—31/5 1893 på nytt nöja sig med poststation.



Storviks postområden

Postmästare under ovan angivna postexpeditionstid var Samuel August Eckerman t. o. m. 1863, då han blev postmästare i Lindesberg, och Birger Johan Söderström t. o. m. 1876 då han vid postkontorets indragning förflyttades till Karlsborg (för att 1877 bli postmästare i Alingsås).

Fr. o. m. den 1/4 1893 blev Storvik för andra gången postkontor, och här börjar postmästare Duncker följa regentlängden med rappa besked om hur postområdet växlar och utvidgas. Här surrar en mängd okända eller bortglömda ortnamn och för att kunna hänga med gör jag själv upp den kartsniss, som borde ha följt med berättelsen. Skissen kan bli enkel nog, eftersom postkontorsområdet »hörbarligen» grupperar sig kring stambanan med nordligaste namn Ockelbo och sydligaste Krylbo. Jag kan alltså börja med en lodrät linje och på den måtta in Storvik mellan sagda ändpunkt i norr och söder (t. ex. efter en järnvägstidtabells kilometertal) och för att på rätta ställen antyda anslutande banor lär nog alla läsare finna utvägar. Nå, på denna skiss kan jag jaga hr Duncakers alla ortsnamn, pricka in dem och få en möjlighet att följa med i hans text och hans postkontorsområdes utveckling. Hade hr Duncker gjort skissen själv, skulle han genast märkt, var texten behövde förtydliganden, framför allt där postanstalterna fått nya namn, vilket ju av kända och okända skäl som bekant rätt ofta inträffar. På min skiss har jag fört in de orter och årtal som tävlingsbidragets text meddelar och får alltså på skissen stommen till områdets historia. I denna spelar tre tätorter en framträdande roll genom att själva skaffa sig postkontor och börja nagga storviksområdet i kanten. Jag talar här om Ockelbo, Sandviken och Krylbo, av vilka den förstnämnda dock fick återlämna sitt byte efter en ganska rundlig postkontorstid, 1898—1952. Krylbo däremot fortsatte att roffa åt sig. Detta betydde rubbningar i Storvikskontorets status, och detta i sin tur fordrade ombyten av postmästare såväl vid minskning som ökning av området.

Storvik hade emellertid en funktion, vilket föga växlade från tid till annan, nämligen som knutpunkt mellan två viktiga järnvägslinjer, vilket bl. a. medförde avsevärda administrativa arbetsuppgifter för att förse resepostpersonal med överliggningsrum. Detta framtvingade till slut byggande av eget posthus åren 1910—1911 och åtskilliga ombyggen sedermera därinom. Här vill jag sluta med ett citat ur berättelsen:

»I posthuset funnos (redan 1916) elva överliggningsrum inredda åt resande postpersonal. Där funnos också både bibliotek och samlingsrum. Postpersonalen i Storvik utgav t. o. m. en egen tidning, Näsbyggepilen. Den skrevs för hand och innehöll både text och illustrationer, de senare till stor del ritade av dåvarande postexpeditören Angberg. Tidningen, de nummer som kommo ut, förvaras nu i Posttjänstemännens Förenings arkiv i Stockholm!

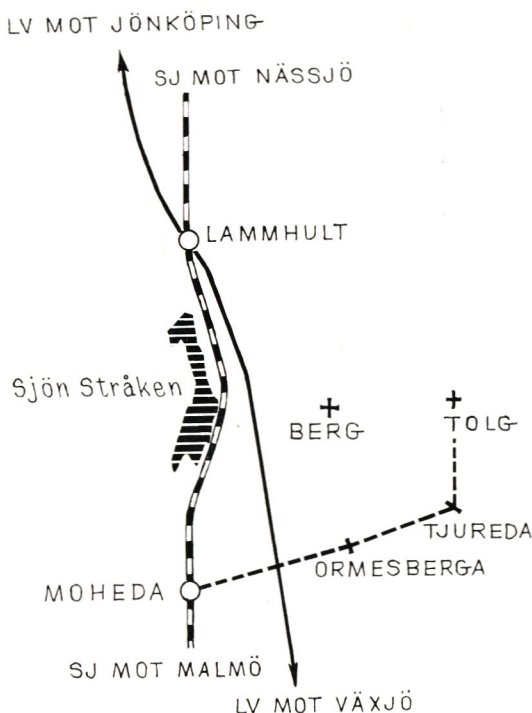
Posten i Berg

Berg är en socken i Kronobergs län (eller som det nu i vårt nyindelade och motoriserade land väl bör heta: »en förs. i Lammhults komm. i G»). Bergs bekymmer för sin post skildras av förre poststationsföreståndaren Erik Karlsson.

Bergs huvudförbindelse med yttervärlden var förr den »urgamla» landsvägen Jönköping—Växjö. Tävlingsbidraget skildrar ortens strävanden att få ordnad postförbindelse efter Södra Stambanans tillkomst.

Det är ogörligt att, åtminstone för en nordbo, följa innebörden av dessa strävanden utan att ha tillgång till en karta. Jag gör därför en skiss med de förtydliganden, som kan hämtas ur tävlingsbidraget. Jag orienterar mig från ett smalt jätte-X, representerande nyssnämnda landsväg och stambanan korsande varandra i Lammhult. Stambanan måste, påpekar hr Karlsson, göra en avböjning österut för att passera sjön Stråken. Därvid kommer den nära nog att snudda vid Berg, men tågen, som kilade förbi söderut, stannade först i Moheda. Närmaste socken blev här Ormesberga, som alltså fick posten först, och innanför (österut från Ormesberga) ligger socknen Tjureda, och dit fortsatte posten för att sedan gå norrut till Tolgs socken. Tolg ligger visserligen mittför Berg, men på 2 mils avstånd österut. Nu skulle alltså Berg finna sig i att, trots sitt förmånliga läge tätt inpå de stora vägarna i väster, nödgas resa österut till Tolg för att få sin post.

Med skissen framför sig måste man förstå hur det kändes i Berg, och att man inte kunde tåga stilla. Man framhöll i en rad skrivelser till generalpoststyrelsen, hur socknen led av den obekväma postgången. Det blev hela dussinet fullt av sådana skrivelser allt från den första av den 16/9 1860 till den sista av den 28/3 1893, efter vilken generalpoststyrelsen beslöt poststation i Berg med namnet Bergslund fr. o. m. den 1/7 1894. Men då hade i rätt många 10-tal år Berg-borna på egen bekostnad hållit sig med postbud bland vilka jag inte kan förbigå



Till förhistorien om Bergslunds poststation i Berg.

»Fader Andrias», som tog emot avgående post och delade ut ankommen post »vid högmässan på helgdagarna». — Synd bara, att man inte får veta något om detaljerna i Fader Andrias arbetsmetoder.

Efter uppgifterna om tillkomsten av den nya poststationen följer i tävlingsskriften en beskrivning av arbetet inom den nya postanstaltens eget område, där pretentionerna efter hand stiger samt också i stor utsträckning tillgodoses.

Bidraget är i sin livfullhet charmerande, och när man med kartans hjälp orienterat sig, följer man med spänning det stycke svensk landsbygdshistoria, som författaren här har målat. Om man, över stridsläget och de olika fältslagen, dvs. sockenstämmorna i Berg där argumentens arsenal fick visa sina blanka vapen, också bara gör en torr rubriklista, har den förmågan att sätta fantasi och intresse i rörelse.

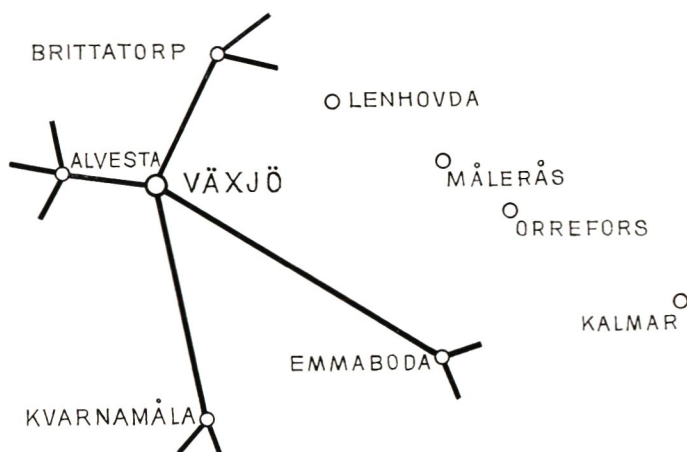
Låt oss se . . .

- 1860 16/9 Postföring Moheda—Ormesberga—Tjureda—Tolg.
1875 25/1 Stämman beslutar privat postavhämtning för Berg i Tolg.
14/5 Stämman begär postlinje Moheda—Berg—Tolg.
28/8 Extra stämman beslutar hänvändelse till KB i Växjö
1876 13/1 Stämman beslutar ändra socknens postadress till Tjureda och att där hämta post.
okt Ord. oktoberstämma begär poststation i Berg.
1877 29/6 Extrastämman, sedan poststationen i Tjureda bestämts skola indragas. Ny postavhämtare anställes för att ånyo hämta post i Tolg (vilket fortgår till 1892).
1892 2/10 »Postukas» om tvång att anskaffa postväska (Aj. . . .)
26/10 Argt förslag om att genast begära poststation i Berg.
1893 28/3 Stämman antager förslaget. Med förbindelse att under tre år avlöna postföreståndare!
28/12 Bestämde KGps att fr. o. m. den 1/7 1894 poststation skulle öppnas i Berg och kallas Bergslund, liggande på ny postlinje Moheda—Bergslund—Tolg.
1900 Tillkom den mer närbelägna järnvägsstationen Lidnäs och postlinje öppnades Lidnäs—Bergslund.

Som ett ytterligare tävlingsbidrag har hr Karlsson insänt en berättelse om ett mera idylliskt inslag i postlivet. Det är skildringen av *en medalj-utdelning*, som har det upplevdas hela tydlighet och en känslostämning, vars äkthet man inte kan betvivla.

Postförare i Lenhovda på 1800-talet

Lenhovda var på min postsorterartid en lantpoststation under Växjö. Nu är orten köping och inte en köping vem som helst, utan Götalands största köping (4 ggr Malmö, 2 1/2 ggr Göteborg och nära 2 ggr Stockholm, allt förstås till ytinnehållet). Lenhovda har nu postexpedition och måste vara infångad i järnvägsnätet och naturligtvis det nät, som Växjö med sådan energi spunnit runt omkring sig. Som ni minns från järnvägskartan ser Växjö-spindeln ut såhär med sina fyra klor.



Klon i Alversta kan gripa — — —

Klon i Alvesta kan gripa efter Stockholm, Göteborg och Malmö.
 Klon i Kvarnamåla hugger efter Karlshamn och Ronneby.
 Klon i Emmaboda är riktad mot Karlskrona och Kalmar.
 Klon i Brittatorp når dels Hultsfred, dels Oskarshamn.

Redan i början på vägen till Oskarshamn ligger Lenhovda, men det är inte de här geografiska spekulationer, som sysselsätter tävlingsbidraget »Postförare i Lenhovda på 1800-talet». Där uppehåller man sig vid ett postföringskontrakt från början av 1800-talet, och vi får tillgripa en annan karta. Där får vi besked, att Lenhovda 1810 hade 15 fjärdingsväg till Växjö och 17 till Kråksmåla, den senare orten den punkt, där de stora vägarna från Stockholm och Jönköping till Kalmar löpte samman. Vilken väg kom posten till Lenhovda, österifrån eller västerifrån eller som nu över Växjö? Tävlingsbidraget ger sig inte direkt in på dessa frågor, men det postföringskontrakt, som bidraget sysslar med talar om linjer mellan »Sugande och Långaskruv i Hälleberga socken och mellan Långaskruv och Rämshult i Lenhofda socken», och där får man börja orientera sig. Sedan man lyckats finna Sugande vara ungefär det, som vi nu kalla Orrefors, och Långaskruv detsamma som vårt Målerås, tycks tävlingsbidraget peka på postförbindelser österut (eller från), varför här finns uppgifter att lösa för den, som vill fördjupa sig i gamla Värends historia.

Bidragets författare har tagit på sig en helt annan uppgift. Han vill visa att inte bara lantbrevbäraren med poesins air över sig som han säger, utan att även den föga uppmärksammade postföraren, vilken i maktpåliggande uppdrag hade att tidtabellsenligt befara de stora stråkvägarna och överbrygga de stora avstånden mellan bygderna, är värd vår uppskattning.

Som illustration till vikten av hans postförararbete återges en gammal postförare-revers från Lenhovda i början av 1800-talet, upptagande de kända fordringarna på snabb postföring i alla väder. En egendomlighet för denna revers är att den är undertecknad av ett flertal postförare, varför slutet av reversen, där man kommer in på det fall att posten skulle vara försummad, har fått följande lydelse: . . . så veta vi till hwad straff wi oss dymedels skyldigegjort nemligen att för hwar timme, som Posten försummats, böta en riksdaler banco, och att samtliga, hvilka i postföringen deltagit, för betalning böra ansvara, dock med förbehåll att när den försumlige kan igenfinnas, skall han allena böta och ej samtliga. För övrigt skola vi rätta oss efter det som vårt Beställningsbrev innehåller och i alla delar fullgöra vår skyldighet såsom sig bör.»

Om själva arbetet hade postförarne att läsa in sina detaljerade beställningsbrev, och vi kunna alltså se hur dessa reverser och beställningsbrev äro förelöpare till våra dagars kontrakt resp. reglementen.

Skållerud, en poststation på Dal

Då man först läser tävlingsbidraget med ovan angiven titel tror man sej, litet förströdd, ha kommit in i en ingalunda ovanlig sockentvist om rätta läget för hemortens postanstalt. Plötsligt stöter man på en notis, som upplyser om att Skålleruds nya poststation fick sin post, först 2 gånger i veckan, sedan 3 gånger från — Vänersborg med s/s Laxen.

Nu måste kartan fram. Skålleruds socken ligger i sjömarken innanför Vänerns västra kust. Posten dit skulle alltså fått från länsresidensstaden stäva ut på Vänern upp mot Hjortens udde och därifrån gira över den del av innanhavet, som heter Dalbosjön, för att sedan falla av mot Köpmannebro. Här når man Upperudsälvens vattensystem, vilket Nils Ericson åren 1864—68 gjorde om till farled genom sin »Dalslands kanal», 8 km grävd kanal och drygt 30 gånger fler km sjöleder. Kanalen blev och är bl. a. ett sammanhängande band för de legendariska »bruken på Dal»: Upperud, Åsens bruk, Håverud, Mustadfors, Långed, Billingsfors, Skåpafors, Bengtsfors, Krokfors, Gustafsfors, (för att nu inte nämna bruken, där kanalen tränger in i Värmland vid Lennartsfors och längst i norr Töcksfors).

Vi går tillbaka till tävlingsbidraget. Där berättas, hur korrespondenter i Upperud tröttnat på att ha postadress Vänersborg, och hur man på en stämma den 12 mars 1871 begärde att få poststation vid Upperudsbruk. Det fick man från nyåret 1875. Poststationens namn blev dock Skållerud och dess föreståndare blev kamreraren vid kanal-kontoret.

Man var inte nöjd med postanstaltens namn och begärde att få stationen flyttad till bruket och namnförändrad till Upperud, ett inarbetat namn i affärskretsar. Generalpoststyrelsen gick med på namnförändringen fr. o. m. den 1/7 1890, men i övrigt blev allt vid det gamla, ända till början av 1900-talet, då ny poststationsföreståndare tog med sig stationen 400 m närmare bruket.

Allt detta är ju av intresse för orten, men vida intresantare för dessa trakters posthistoria är, att bidragsgivaren kan meddela, att posttrafiken här gick kanalleden. Det var tydligen ett (sommartid) högst förgrenat postlinjenät, som man kan drömma sig tillbaka till t. ex. framför bifogade kartsnitt, där enkla krusade linjer avser trafik i öppen sjö, medan slussar och grävda kanaler antydast med rutor. Här lever posten i ångans tid, redan före järnvägstågens. Det blev som bekant så småningom många järnvägar i dessa trakter, innan bilen började äta ut dem. Och det i sin tur blir en annan lokal posthistoria. Men just nu skulle man önska, att Postmuseum kunde driva upp den gamla skylten för ångbåtspostexpeditionen nr 20, som skulle kunna berätta om hur posten förstod utnyttja den avsevärt långa trafikleden Göteborg—Töcksfors.

Bidragsgivaren återger ett antal inlagor i poststriden, i Skållerud. Jag vill här citera den kortaste, som onekligen i all sin korrekthet tecknar en fjärran bild av svenska ämbetsverks umgängelse. Aktstycket lyder:

Till Herr Kamreraren A. Ahlin

Härmed varder I underrättad derom, att Kongl. Generalpoststyrelsen ifrån detta års början antagit Eder till Poststationsföreståndare i Skålleruds socken, kommande frimärken, effekter m. m. som erfordras, att till Eder från postkontoret i Vänersborg, under hvilket poststationen skall lyda, öfversändas. Linneryd, i Nordals kronolänsmanskonto, den 2 januari 1875

T. Torbiörnsson.

Östmark och Carlstad

Tävlingsbidraget från Östmark är högst originellt. Det består av ett meddelande, att bidragsgivaren samlat uppgifter om postgången upp genom Fryksdalen alltsedan 1765, men att han inte haft tid att sammanställa dessa själv utan låtit »en konstnär måla de olika avsnitten på poststationens väggar.»

Han ökar sitt bidrag genom att medsända ett utdrag ur ett protokoll från en sockenstämma i Östmark den 28/1 1816, där man uppdrar åt *sockenmagasinet* att inköpa och underhålla 2 postväskor »av läder med lås».

Postmuseum har redan foton av den turistknipande dekorationen i poststationen . . .

Tävlingsbidraget från Karlstad består av ett korrekturavdrag av en 1958 under tryckning varande bok »Det gamla Carlstad». Härtill är fogat dels en förteckning över postmästare i Karlstad från år 1644, dels en karta över postkontorets belägenheter i staden 1657—1910.

Förteckningen stannar, med hänvisning till Grapes verk, vid året för den stora branden i Karlstad 1865.

Kartan är synnerligen intressant, inte endast för Karlstadskännare, ty den visar överskådligt, hur en svensk länsresidensstad fått söka sitt postkontor över hela sin yta, innan kontoret fått varaktig stad i centrum. Här skedde detta dock rätt tidigt, nämligen 1863, då kontoret erövrade rådhusets bottenvåning vid Stora torget och inte lämnade den, förrän man 1910 erbjöds lokal i ett nybygge invid domkyrkan på Tingvallaöns topp i Klarälvens delta. Postverket köpte bygget 1919.

Här bör lämpligen tilläggas, att såväl Postmuseum som Generalpoststyrelsen anskaffat bokverket »Det gamla Carlstad» för sina bibliotek.

Postbåtar och Båtposter

Under denna rubrik har f d postmästare Nils Landgren deltagit i tävlingen och vunnit pris med en välskriven stor artikel — 12 helsidor text och 10 bilagor (foton och andra bilder, en hel tidning och tidningsurklipp).

Han utgår kan man säga från en sen pojkåren bevarad dyrgrip, bestående av ett originalkvitto på ett brev från Stralsund till Linköping. Det lilla dokumentet, nr 1 bland bilagorna, lyder såhär:

Dass Dato ein Brief (worin — — — seyn soll), an Bar:in Stockenstrom in Linkiöpg gemerkt in hiesigen Königl Post-Contoir eingeliefert worden: Solches wird hiemit bescheiniget. Stralsund den 18 Jan Ao 1772

Königl Post-Contoir
S C Harenberg

Här möter oss den tid, då vår kontinentalpost kom och gick med seglande fartyg på linjen Stralsund—Ystad. Routen var historiskt given som förbindelse mellan två, båda en gång svenska orter. Ingen av dem kunde erbjuda öppen hamn hela året, inte ens sedan man så tidigt som 1824 satt in ångbåt på traden. Stralsund fick också direkt förbindelse med *Malmö*, tack vare ett tyskt statsunderstött ångbåtsbolag, och 1882 vågade en svensk redare sätta in sin båt som behövlig förstärkning av den trafiken.

Men Ystad fick en än svårare konkurrent, då man började lansera »Malmös vinterhamn» Trelleborg som rätt ytterport för Sverige att tas i bruk, så snart det tyska hamnbygget på Rügen blev färdigt. Svenska regeringen gick in för saken med proposition till riksdagen 1892, men riksdagen sade nej. Man kan säga att naturen själv sedan avgjorde frågan genom att sätta in den hårda vintern 1893, och därvid låta Sassnitz briljera med att vara fullständigt oberörd av ishinder. Riksdagen fick ge med sig och direkt posttrafik Trelleborg—Sassnitz kom till stånd, sedan svenska redare satt in två båtar, en gammal Sundsvallsbåt, Nordstjernen, och en nyköpt, Rex, medan tyskarna mötte upp med Imperator och Odin. Sedan 1897 har vi denna direkta förbindelse med Tyskland med dagliga turer året runt. Med de korta avbrott man ju har att räkna med i all sjötrafik.

Jag plockar detta ur olika ställen i bidraget och dess bilagor, men måste nu släppa Trelleborg för att till en början följa bidragsgivaren under hans första år som resande postman, då han expedierade post på linjen Köpenhamn—Malmö—Nässjö och där fick vara med om att rensa upp den flaskhals, som ankommande utlandspost ofta hade kännning av på denna linje. Här blir hans berättelse mest egna upplevelser, men det är tillräckligt för att göra läsaren bekant med alla Öresunds postbåtar och deras kaptener, med alla postkupéer och deras arbetslag, som på ett minimum av utrymme gnodde med maximala mängder instörtande dubbla USA-poster eller danska lotteriförsändelser, ett arbete ofta nog på övertid och alltid *utan* övertidsersättning.

Här kan jag fiska upp en arbetsdetalj, som i sin enkelhet kanske var effektiv. Jag syftar på det veckokort, som arbetslagen fick från postinspektionen med uppgift på alla under föregående vecka avgångna postbåtar från New York, deras namn och faktiska avgångstid. Detta kort medgav för den tränade postkupechefen att beräkna storposternas ankomsttid i Köpenhamn och vilket arbetslag, som skulle komma att i första hand drabbas.

År 1907 överflyttas vår berättare till den alltmer anlitade nya utlandsförbindelsen Trelleborg—Sassnitz och går in i ett av de arbetslag, som turade på de nya båtarna där.

De gamla båtarna var borta. Nordstjernen hade försålts till finsk trad, Rex hade förlist (5 personer drunknade, men posten hade räddats). Rex hade ersatts av hjulångaren Svea, en gengångare på denna nya route. Av de nya båtarna var en svenskbyggd, »Prinsessan Margareta», den andra var en kanadensisk snabbseglare »Prins Gustaf Adolf». De voro goda sjöbåtar, men med posthytt längst fram i fören kunde mot-sjö göra sättningarna svårbemästrade både för den arbetandes hälsa och för posten. Man tröstade sig med skepparhistorier från gamla »Svea» som inte hade varit något extra i grov sjö.

En av dessa historier handlade om en postis, som blev sjösjuk strax efter Sveas avgång från Trelleborg och i förtvivlan över sin nedsmutsade nya dammrock, slängde den i Östersjön. När Svea slog back med sina skovelhjul i Sassnitz hamn, flöt dammrocken upp och kunde bärgas av en båtsman. Den hade legat i hjulhuset under hela färden över Östersjön och där skrubbats alldeles ren . . .

Den nyckfulla naturen kostade på sig en ny hård vinter i januari 1909 med pinande ostvind, som klämde in isen i Sassnitz och satte fast berättarens arbetslag ett helt dygn. En tillfällig vindkantring gav dem en rädda som släppte ut dem. I den räddan gick andra arbetslaget in till Sassnitz — och satt sedan fast där *i tre veckor*.

Det blev sommar också det året, och vilken sommar! Kung Gustav V och kejsar Wilhelm II kunde möta varandra i Trelleborg och inviga sina nya ångfärjor för frakt av hela tågsätt på linjen Sassnitz—Trelleborg. Direkta postvagnar Stockholm—Berlin i dessa tågsätt underlättade givetvis sorteringsarbete och lastningsplanering i hög grad.

Första världskrigets utbrott förändrade utlandsposternas dirigerings och gav väldiga arbetsuppgifter åt Öresundslinjerna. Berättaren överflyttades dit och fick nu uppleva, hur det kändes att arbeta i minerade

farvatten, där Öresundsfärjorna måste gå fram på långa omvägar. Ena färjan, »Malmö», minsprängdes en gång, men kom in på grunt vatten och kunde räddas.

Färjan Malmö får ge slutvignetten till berättelsen om Öresundsposterna. Hon rände en natt i dåligt väder rakt på Middelsgrundfortet i inloppet till Köpenhamn. »Färjan höll, men fortet raserades betydligt. Bra betyg för Kockums varv i Malmö, som byggt henne,» säger den lokalpatriotiske berättaren.

Hälsingborg

Andra världskriget fick berättaren uppleva på ganska nära håll som postmästare i Hälsingborg.

Dit återvänder han som pensionär en solig sommardag för att i pensionärskamraters sällskap besöka den stora utställningen »H55». Här kommer man av sig själv in på svenska postens äldsta historia, och vi får veta, att man kan peka ut platsen för den brygga, från vilken skånska posten redan från början av 1600-talet fördes över till Hälsingör i öppna båtar. Roddare voro de s. k. Färjemännen med en Älderman som chef. Efter dem är två gator i Hälsingborg uppkallade, och det var deras tjänster man tog i anspråk då svenska postverket efter sin tillkomst 1636 omsider fick regelbundet dirigera sin utlandspost över Öresund.

Här drar jag fram ur tävlingsskriftens bilagor ett klipp ur en Malmö-tidning, som talar om en av Christian IV redan 1624, utfärdad förordning »Om Post-Budde» och ur dess § 21 hämtar följande:

Blekingske Buddes Breffue-Pendinge

Fra Kiöbenhaffn	till Malmö	4 skill
	» Lund	6 »
	» Christianstad	8 »
	» Sölffvidsborg	10 »
	» Rundebye	12 »
	» Christianopel	16 »

En annan taxa får vi också till livs, då postmästaren kan berätta, att färjemännen ersattes först med 138 daler silvermynt per år. »Sedan höjdes ersättningen till 450 riksdaler och på slutet — sedan den norska posten efter 1815 också börjat sändas över denna linje — till 1 200

riksdaler per år», och han fortsätter: »Även sedan ångbåtarna (på 1850-talet) börjat trafikera linjen, kunde det vintertid hända, att det blev rent stopp för dem — och man fick ta färjemännen till hjälp. De kunde dra sin båt över isblocken.»

Ja, istiden återvänder då och då till Skåne, och från åren 1909 och 1929 har tävlingsbidraget genom sina bilagor räddat åt vår trafikhistoria ett par berättelser, som man helst läser med neddragen skinnmössa och med vantar på.

TRE BREVBÄRAR-BREV.

Ett brev handlar om Borås förste brevbärare, ett om brevbärarna i Norrtälje och deras postmästare och ett tredje kommer från en brevbärare i Stockholm. Alla breven äro korta, men uppskattade bidrag till den lokala posthistorien var på sitt håll.

Borås

Brevskrivaren från Borås är en ivrig forskare på sitt område. Han fastnar en dag för följande rad i en Boråstidning: »Länge bars posten ut av en gumma, och ännu på Dahlgrens tid fanns endast en brevbärare, Sandberg.»

Forskaren får här tre problem att lösa. »Dahlgren» finner han strax. Det måste avse postmästare Peter Anders Dahlgren, postkontorets chef 1856—66. — Men »gumman»? Okänd, tycks det, av alla, kanske något i stil med en tidningsgumma, inte anställd direkt i posten, men kanske avlönad av postmästaren. (Här skulle jag nog gissa på att gumman, liksom postutbäraren i min födelsestad, fick ta ut 2 öre pr brev av adressaterna). Vår tävlingsskrivare fortsätter: »Även om hennes distrikt omfattade hela staden, så var nog brevbäringsturen inte särskilt betungande. Små låga trähus dominerade totalt, och tvärs genom denna lilla stad var endast ett par minuters promenad.» — Men en pionjär var hon, och »som sådan bör hon, ehuru okänd, hedras».

Återstår »Sandberg». Postkontorets arkiv från 1860-talet säger ingenting. 100 år är långt borta, men om det, som hände för 50 år sedan, har bidragsgivaren kunnat berätta en hel del i en tidningsartikel. Detta ledde till att en kamrat till honom meddelade från sitt distrikt, att där bodde en dam, som sagt att hennes far varit Borås första brevbärare. Hon var änka och hade alltså annat namn än fadern.

Forskaren skyndade till uppgiven adress. En 80-års dam tog emot och kunde uppvisa en annons, som meddelade att brevbärare P. G. Sandberg år 1880 gått ur tiden i en ålder av 40 år.

Den gamla damen var Sandbergs dotter. Hon var endast fem år, då både far och mor dogo med endast ett par dagars mellanrum. »Att fadern varit brevbärare, och att han en tid varit ende utdelare av boråsarnas post, kände hon dock till. Uniform hade han. Och en ståtlig funktionär var han också». Av de postmästare, under vilka fadern arbetat, kände hon bara en, nämligen Öijer.

Brevbärare Sandberg hade emellertid under sin korta tid som brevbärare haft 5 postmästare: P. A. Dahlgren (med postkontor i sin bostad på Sandgårdsgatan), major M. C. Kjerrulf von Wolffén, P. Chr. Billing, P. E. O. Ennes och J. F. Öijer, i tjänst 1878—81, då postlokalen var Skolgatan 8, där postverket hyrde ända till 1895.

(Till ett större bidrag från samme författare återkommer jag senare.)

Norrtälje

Tävlingsbidraget från Norrtälje är en hyllningsgård till postmästare Hugo S. Wennerstens minne.

Postmästare Wennersten beskrivs som en duktig och energisk postman, som höll sträng disciplin på sitt kontor och satt kvar till uppnådda 67 år. »En del av den nya tidens påfund hade han svårt att förlika sig med de sista åren, men brevbärarna var ända till slutet hans stora intresse».

Berättaren återger fyra händelser, där postmästare Wennersten avgjort tog brevbärarnas parti både mot andra tjänstemän och mot allmänheten.

Det lyser igenom berättelsen, hur brevbärarna bemödade sig att motsvara postmästarens uppskattning. De flesta hade egen position i staden som husägare, för att inte tala om hur äldste brevbäraren F. L. Bergström lydde sitt roslagsblod och blev framgångsrik skeppsredare.

I ett särskilt tävlingsbidrag drar berättaren tre postanekdoter.

En av dem handlar om gnisslet i början av tiden för postföring med linjebuss. Föraren på en Norrtälje-linje var besvärad av det nya pålägget och demonstrerade sitt missnöje genom att, sedan han öppnat dörren, ge postbunten en spark »så att bunten flög ut i periferin». En passagerare kunde berätta, att en gång flög bunten rätt in i gapet på en betande ko. »Hade jag inte skyndat till illa kvickt, hade kossan ätit upp hela posten», tillade han.

Han räddade på så vis posten och — bussföraren, säger berättaren. Och kanske också kon, skulle jag vilja tillägga.

Stockholm

I ett helt kort bidrag berättar en brevbärare om ett uppdrag i tjänsten något av åren 1919—21, som tydligen givit honom en chock, vilken sedan aldrig helt velat släppa honom.

Han hade skickats till riksbanken för att hämta en brådiskande leverans till överpostmästarens kassa. Det visade sig sedan i banken att beloppet var uppmot halva miljonen. Och med sig hade han bara fått en liten handväska, som visade sig knappt rymma sedlarna. För allt silvret fick han på banken låna en säck.

Det blev en tung börda, och tanken på ansvaret gjorde den inte lättare. Vägen hem var inte så lång — tio kvarter på Drottninggatan och två på Bryggargatan — men trafiken och brådskan och den hindersamma väskan plus påsens tyngd och så därtill känslan av det orimliga ansvaret! Allt detta tog ut hans krafter, så att han flera gånger måste sätta ner säcken för att vila under oavslätlig tanke på överfall.

Han kom i alla fall till sist in i kassan, och »notarien» som räknade upp pengarna fick del av hans skräck. Det blev inte bättre, när notarien tog sådant intryck av vad han fick höra, att han plockade fram två revolverar och lade dem framför sig och sade: »Man kan aldrig vara nog försiktig».

Det är tydligt att berättaren många, många gånger med obehag tänkt på denna ansvarslost organiserade leverans.

Postkontoret i Mjölнарstugan

Vår berättare från Borås har satt rubriken härovan på sitt andra tävlingsbidrag.

Han börjar med de två jätte-eldsvådorna i Borås år 1822 och 1827. Av Borås återstod efter den senare endast kyrkan, prästgården, skolhuset och fattighuset samt 46 oansenliga stugor. Staden räknade då 2.200 invånare.

Postmästare Lars Luth upplevde båda eldsvådorna. Han lyckades rädda postkontoret i sitt hus vid torget 1822, men fick se detta gå till spillo 1827. Han byggde inte upp sitt hus vid torget, antagligen i skräck för eldfaran, utan han flyttade utanför staden, där han ägde ett område med en liten mjölнарstuga. Här inredde han bostad och post-

kontor. Stugan, som står kvar än i dag, består av ett rum $3,5 \times 2$ m och ett kök $2,5 \times 1,5$ m samt ett vindfång, som knappt ger plats för 2 personer.

Hur länge stugan fick tjänstgöra som postkontor har ej kunnat utredas, men man vet, att postmästare Luth lät uppföra en fastighet alldeles i stugans närhet, och den bör ha givit större utrymmen.



Mjölmarstugan i Borås fick tjänstgöra som tillfälligt postkontor 1827—31 efter den andra stora stadsbranden.

Ännu år 1949 tjänstgjorde stugan som bostad, men nu verkar den så ålderdomlig att en nyfiken besökare, som stirrade in genom dess fönster, inte drömde om att en människa kunde finnas därinne. Det som rörde sig där, måste vara ett spöke, kanske en gengångare av den siste postmästaren Luth, som fortsatte grubbla på sitt öde.

Nedtyngd av bekymmer hade postmästare Luth tagit avsked och efterträddes 1831 av överstelöjtnant Lorenz Graf.

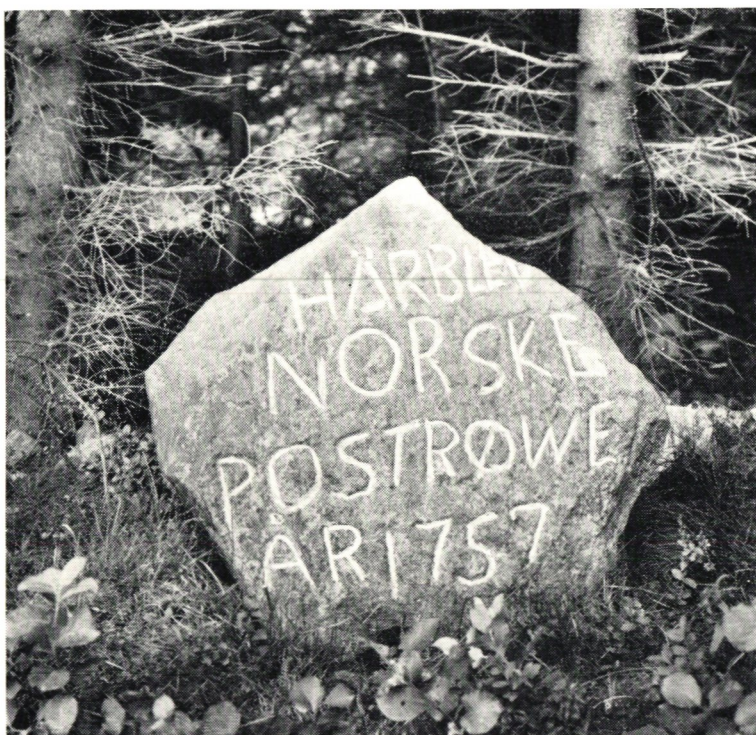
Lars Luth blev en enstöring och i någon mån en driftkucku, men det är mycket som tyder på, att han ingalunda var obegåvad.

I tävlingsbidraget berättas, att förre postchefen en dag infann sig på en rådhusfest, och att då en glad skämtare fattade sitt glas och föreslog i högtidliga vändningar en skål för »överstelöjtnant Lars Luth». —

»Sedan de rungande skrattsalvorna tystnat, reste sig föremålet stilla och besvarade skålen med att förklara, att han rakt inte kunde se någon omöjlighet för Vår Herre att göra en överstelöjtnant av en postmästare, då han lyckats med konststycket att förvandla en överstelöjtnant till postmästare.»

HALLANDSÅSEN OCH TJÄLLMO SKOG.

Det gäller här två tävlingsbidrag, som kommer från rätt skilda håll, men som har en del gemensamt. Båda kommer från postort med berömd gästgivargård på gränsen mellan skogsbygd i norr och slättbygd i söder. Båda bära på minnet av tid, då det ingalunda var så säkert att »ingen rövare finns i denna skog», och båda snudda vid ett verkligt stort lokalpost-historiskt fält, nämligen postens utdelning till enskilda



Minnessten över ett postrån år 1757 vid Margretetorp.

adressater i de fall, då den fasta postanstalten endast grovsorterade ankommen post på vissa adressenheter såsom byar, brukskontor, herrgårdar osv. Enligt bidraget från Skåne grovsorterade man på byar, som sedan kooperativt turvis hämtade och distribuerade buntarna. Bidraget från Östergötland tror, att man mest grovsorterade på herrgårdar, som för egen och »folkets» räkning höll postväska, vars befordran kunde bli både tät och regelbunden, tack vare mjölkskjutsarnas ofrånkomlighet. Jag vågar också tillägga att båda tävlingsbidragen kommer från damer, som förfoga över omisskännlig berättartalang.

Hallandsåsen och Margretetorp

Där gamla postvägen från Norge till Danmark passerat Hallandsåsen ligger Margretetorps gästgivargård och poststation. Norrom har man alltså åsen, som i sin famn bl. a. gömmer det stenblock, på vilket står inhugget: »Här blev Norske Postrøwe år 1757».



Hjärnarps poststation och Margretetorps gästgivaregård efter en teckning från 1902 av Helen Larsson. Enligt legenden har gården fått sitt namn efter unionsdrottningen Margareta som på sina resor »bidade en tid» på denna plats.

Vi befinner oss här i Hjärnarps kommun, som har klara postförbindelser bakåt i tiden, eftersom berättarinnans mans morfars farfar var den, som fick övertaga postiljonens tjänst efter rövarnas framfart och därmed vakthållningen på sträckan Hälsingborg—Varberg. Från diligenstiden kunde författarinnans man berätta, hur han som pojke var mäktligt imponerad av att åse, hur postiljonerna före avresan norrut tog fram sina malmpistolet och gjorde dem skjutfärdiga genom att sätta på färsk knallhatt.

Margretetorp har fått namn efter unionsdrottningen, som säges gärna ha »bidat» på stället vid sina resor. Vår berättarinna slutar också med solskenshistorier. Låt oss välja den om sommargästen, skalden Erik Lindorm och »Gumman Tilda», som hälsade så artigt, när hon skulle hämta sin folkpension, att biträdet på poststationen inte vågade expediera själv, utan måste hämta chefen, sin mor. Vid ett sådant tillfälle var skalden där på besök, och han bad att få bjuda in gumman Tilda, i vilken han blev så förtjust, att han sedan, så länge han levde, sände en sedel till poststationen för att förstärka gummans folkpension.

Husbyfjöl nedom Tjällmo skogar

Borensbergs postexpedition ligger i grannskapet av förra tingsstället Husbyfjöl. Här hade vägarna överfartsställe över Motala ström. På norra sidan förenade sig de stora vägarna från Sörmland och Närke redan uppe i Tjällmo skogar för gemensam strömöverfart. Det var i den skogstrakten, som de legendariska Hjert och Tektor övermannade posten en natt i förra hälften av 1800-talet.

När Göta Kanal hann dessa trakter 1832, anlades här kanalstation och ett samhälle, som fick namnet Borensberg. Först 1861 blev här poststation, men den fick själve slussinspektören Christian Bergström som föreståndare. Han beskrivs som särskilt driftig, till egen och samhällets framgång. Redan år 1865 behövdes i Borensberg postkontor och hit flyttades Carl Johan Asp (som vi lärt känna i Malung och som sedan blev postmästare i Kisa 1869). Han efterträddes av Johan Victorin (från 1886 postmästare i Arboga) och J. A. W. Brohlin åren 1887—1893. Åren 1894—1940 blev Borensberg poststation och från 1940 postexpedition.

Sista poststationsföreståndare var innehavaren av samhällets pappershandel, fröken Grevillius, som under 46 tjänsteår höll noggrann skillnad mellan sina sysslor, med bestämda öppethållandetider för vardera, åtminstone för posten, ehuru de sköttes i samma lokal.

Tävlingskriften roar oss med att berätta om två adressgåtor. Den ena gåtan var en taxikund, som bara visste att hon skulle till »låda 499» och den andra ett brev med adress: »Två äpplesorter, Borensberg.» Den första gåtan löstes förstås lätt, men den andra föranledde en del grubbel, tills man kom att tänka på, att fröken Signe Tilly bodde på Åkerö.

ORIGINALHANDLINGAR OCH KLIPP

Originalen

En deltagare i tävlingen har sänt in 8 originalhandlingar, daterade under tiden 1703—1809. De synas samtliga vara utgallrade ur något militärt arkiv.

Av de åtta handlingarna äro 2 verkliga brev, som befordrats, dock ej av postverket. Det ena är en fullmakt för en från fältläger i Ryssland hemresande kapten att hämta ut fältprästens i Sverige inestående lön. Kaptenen skulle alltså sköta transporten av värdehandling *in* och valuta *ut*, prestationer, som postverket ifrågavarande tid inte måktade utföra.

Det andra brevet är en beräkning av kostnaderna för tillbygge å ett fänrikboställe i Västmanland. Dess befordran skulle ske enligt anteckning på brevet, så lydande: »Fortscaffas af Soldaterne oförsenligt».

Handlingarna torde samtliga vara av intresse att få införliva med Postmusei samlingar. Men de beröra knappast vår tävlings ämne.

Klipp.

En tävlingsdeltagare slutligen har insänt ett odaterat klipp ur en serie »Glimtar från gamla Malmö» införd i icke angiven tidning under signatur Md. M-hlt. Signaturen har uppehållit sig bl. a. vid brev-

bäring och postkontor allt sedan danska tiden, vidare vid en postmästarlön pr år på 400 riksdaler plus 38 tunnor spannmål. En meddelad diligensturlista vill jag återge här, i hopp att diligensen medförde post:

Ur diligens-turlista för Malmö 1831

Stockholm och andra NO-orter	{	från Malmö S och O: 03.00
		till » S och O: em
Norge och Vestorter	{	från Malmö M och F: 09.00
		till » M och F: em

Här slutar jag min essä med förhoppningen att kanske någon, som följt mig ända hit, skall börja minnas och nedteckna ett och annat, som kan passa in i och — varför inte — berika ämnet: Lokal posthistoria.

Teodor Julin.