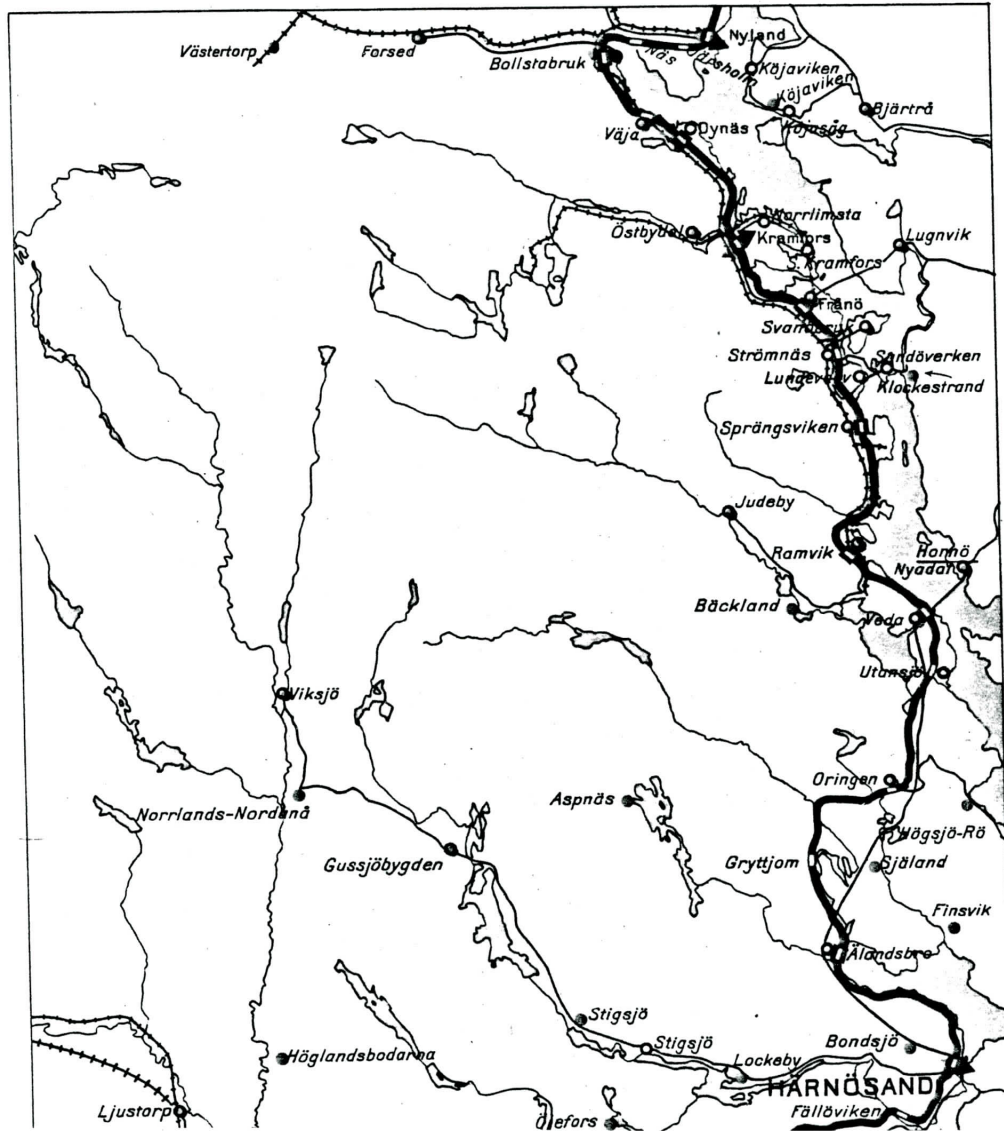


Erik Lindgren



Något om posten utmed

Härnösand - Sollefteå järnväg

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Kramfors	16
Förenade post- stationer	3	Norrlimsta	16
Inledning	5	Dynäs	17
Ålandsbro	11	Väja	17
Oringen	11	Bollstabruk	17
Utansjö	13	Nyland	18
Veda	14	Prästmon	18
Ramvik	14	Lökom	19
Sprängsviken	15	Gårdnäs	19
Strömnäs	15	Multrä	20
Frånö	15	Övergård	21

Förord

Härnösand-Sollefteå järnväg fick koncession i maj 1888 för en normalspårig bana (1435 mm spårvidd). Den alltså levande banan har beskrivits i flera uppsatser från järnvägshistorisk synpunkt, men såvitt jag känner till har dess koppling till posten inte varit föremål för några studier.

I detta häfte försöker jag ge exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och järnvägen, Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller också de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och om vilka jag funnit anledning att skriva något även under deras tidigare period.

På grund av påstådd platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har ca 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till Stockholm i oktober 1995. Jag har tyvärr därför bara tillgång till sparsamma anteckningar i mitt hem i Växjö och kan bara fregmentariskt beröra området utöver de uppgifter jag lämnar om skriftväxlingen mellan järnvägsföretaget och postens olika instanser i häftets inledningsavsnitt.

I den mån jag därutöver lyckats få fram namn på poststationernas förestandare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. I nära nog samtliga fall har jag redovisat hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns även nämnt något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns avskrifter eller kopior i Växjö till oktober 1995. Jag har inte tillräckliga resurser för att besöka Stockholm för komplettering av de delar som skulle ge mera värde åt denna skrift, men jag hoppas ändå att den skall ge mina läsarna tillräcklig information.

Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Härnösand till Sollefteå.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren

Förenade post- och järnvägsstationer

I Postens terminologi förekommer olika benämningar på de fasta postanstalterna. Det fanns bl a postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägsstationer.

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest omkring 1400 s k förenade post- och järnvägsstationer. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns mycket få sådana efter 1968. Man började den 16 februari 1863 tillämpa en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

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

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

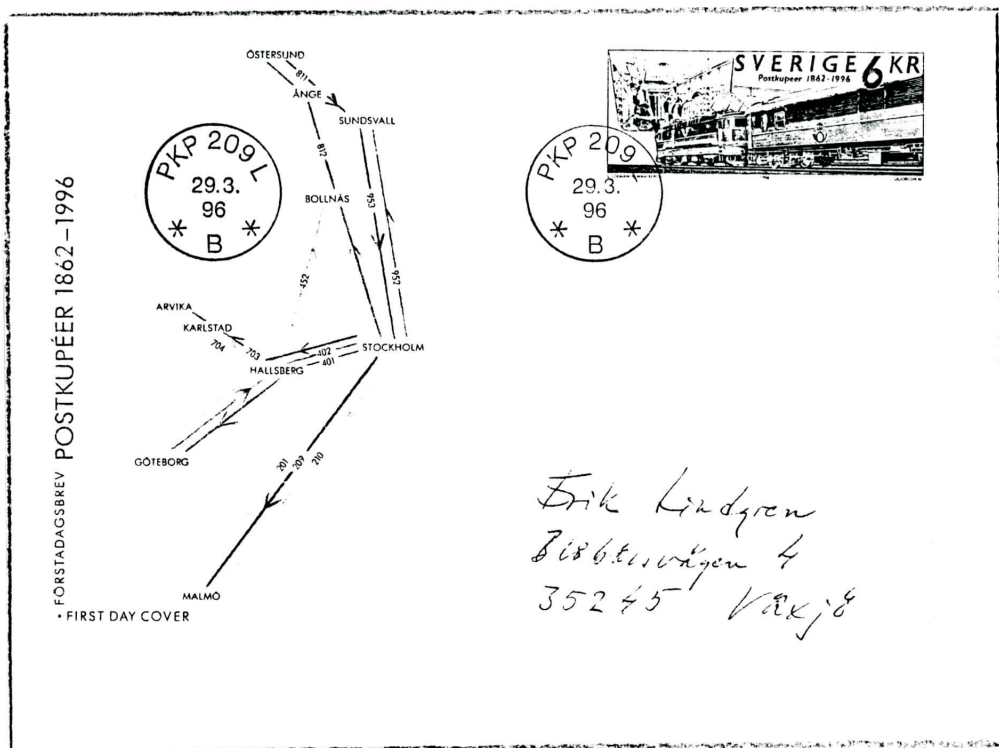
Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges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

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

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

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemanning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Det fanns några järnvägsstationer i vilka det övergångsvis organiserades postställen i stället för poststationer. På en station tillämpades en ovanlig anordning, nämligen biljettförsäljning till tågen av funktionären vid poststället (rätt term är "postkontoret" från 1986). Det var i värmländska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31 mars 1992.

Användandet av postkupéer upphörde efter de sista turerna på ett par huvudlinjer den 29 mars 1996. Post befordras fortsättningsvis i viss utsträckning på järnväg men för sortering under färd med tåg är sagan all.



Den 29 mars 1996 var den dag då postkupéverksamheten upphörde i vårt land. På kuvertet anges sträckningen för de sista postkupéerna. Redan den 12 maj 1968 hade ett stort antal postkupéer blivit ersatta med landsvägspostföring efter sortering av motsvarande post på en fast postanstalt.

Inledning

I poststyrelsens cirkulärsamling för 1893 kan man på sid 177 läsa den kungörelse som återges nedan. Den visade på ett tillskott av inte mindre än tio nya svenska poststationer men också på indragning av två. Det betyder ett netto på åtta poststationer. De två indragnas namn, Ramvik och Multrä, återfinns bland de tio nyinrättade. I praktiken innebar detta, trots formuleringen, att dessa två, några år gamla poststationer flyttades till järnvägsstationerna och att deras ursprungliga föreståndare blev av med sina kontrakt.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 12 innevarande månad öppnas poststation vid en hvar af de invid järnvägslinjen Hernösand—Sollefteå belägna trafikstationerna *Ålandsbro, Veda, Ramvik, Sprängsviken, Kranfors, Dynäs, Bollstabruk, Prestmon, Lökom* och *Multrä* inom Vesternorrlands län.

Samtidigt härmed indragas de nuvarande poststationerna *Ramvik* och *Multrä* inom samma län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 5 december 1893.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Cirkulärnotisen följdes upp av en posttidtabell som publicerades i ett bihang till cirkulärsamlingen. Den återges på nästa sida. I den förekommer utöver de namn som nämns i notisen ovan också namnet Frånö, tryckt i petit-stil och med tillägg av en asterisk. Det är i detta fall det enda exemplet på en lantpoststation som inte "drabbades" av indragning vid järnvägens tillkomst. Den fick sålunda trots sin relativa närhet till järnvägsstationen vara kvar, något som motiverades särskilt i en av de många redovisningar som postinspektionen i norra distriktet efter hand lämnade till poststyrelsen som underlag för ett beslut om hur postanordningarna skulle organiseras i anslutning till järnvägens tillkomst.

I detta inledningsavsnitt gör jag vissa utdrag ur sådana redovisningar, varvid jag berör dem huvudsakligen i kronologisk ordning efter deras tillkomst. Min avsikt är att på det sätt spegla några av de många ställningstaganden som poststyrelsen tvingades göra för att med minsta möjliga kostnad ge den förbättring av postservicen som den nya järnvägen motiverade.

Hernösand—Sollefteå—Långsele.

(N. D.)

(Från den 12 december 1893.)

Pkxp. 85.	Fkmp. Brl.	Brl.	Denna spalt läses nedifrån och uppåt.			
Tåg ..	Tåg .	Tåg 496.				
10,57	4,42	9,27	Långsele	6,30	4,8	10,18
11,25	5,10	10,0	Sollefteå	6,0	3,40	9,50
Tåg 2.	Tåg 6.			Tåg 495.	Tåg	Tåg
11,45	5,35		Sollefteå	Brl.	3,24	9,21
12,3	5,57		Multrå		3,7	9,4
12,31	6,32		Lökom		2,39	8,29
1,8	7,14		Prestmon		2,2	7,45
1,30	7,36		Nyland		1,39	7,20
	Tåg 4.					Tåg 5.
1,35	6,0		Nyland		1,34	9,16
1,56	6,23		Bollstabruk		1,16	8,58
2,9	6,38		Dynäs		1,1	8,41
2,28	7,1		Kramfors		12,48	8,26
2,41	7,19		Frånö*)		12,32	8,4
3,0	7,39		Sprängsviken		12,13	7,43
3,23	8,4		Ramvik		11,57	7,23
3,34	8,17		Veda		11,39	7,3
4,26	9,12		Ålandsbro		10,50	6,9
4,45	9,31		Hernösand		10,30	5,45
				Tåg 1.	Tåg 3.	
				Pkxp. 85.	Fkmp. Brl.	

*) Mellan Frånö järnvägsstation och Frånö poststation transporteras posten med särskildt bud.

En av de inledande skrivelser som kan sägas vara ett startskott till förberedelserna för den stora postala omorganisationen återges på nästa sida. Det behövdes god framförhållning för att erforderlig vagnpark skulle hinna anskaffas i tid. Innan poststyrelsen fick det avbildade brevet från järnvägsbolaget hade en preliminär överenskommelse träffats om att postverket skulle anlita järnvägen i sedvanlig utsträckning. Här gällde för privata järnvägsbolag i stort sett den scablonmässiga överenskommelsen med statens järnvägar från februari 1862, vilken återges i tredje stycket på sid 3.

Efter ytterligare skriftväxling avseende vissa detaljer i postkupéernas utformning underställde postinspektören problemen för poststyrelsens prövning i ett brev den 2 mars 1893. En av frågorna gällde den blivande postkupéns längd, i vilket fall postinspektionen mot järnvägsbolagets åsikt ansåg "densamma kunna inskränkas till 3,965 meter, i vilket fall golvytan kommer att utgöra 8,842 kvadratmeter med ett utrymme av 19,267 kubikmeter.

Hernösand—Sollefteå

Jernvägs-Äktiebolag.

Inkom till



DN: 203. Tii

M 1387

Kongl. Generalpoststyrelsen
Stockholm

Remitteras till utlands af Postinspektören i
Norra Distriktet. Seu ofvan.

På befäring,
Y. Ericson

Acudenstand Hernösand. Sæuften jernvägsaktiebolags
Styrelse skal i begrepp at anskaffe et vistænde
til banen behøflig rullende materiel, jao jeg har med
vordent bedja Eder om denne oplysning om hvor
mycket utrymme som Kongl. Generalpoststyrelsen anser sig
behøflig i den eller de Postvagnar, som af Hernösand be-
oran komme at bestalles, samt hvor videre kumlige
for Hernösands banen kan være et indtægts

Hernösand som ofvan
Rugo Swarthling

Naturligtvis fanns det en motivering för att postinspektionen gick emot järnvägsbolagets förslag om vagnstorleken. Att det rörde sig om kostnadsjakt är lätt förstäeligt, vilket framgår av följande fortsättning på citatet:

"Denna storlek har synts mig så mycket lämpligare, som enligt de genom nådiga kungörelsen den 21 december 1888 stadgade grunder angående ersättningen för postbefordran å enskilda järnvägar denna ersättning för här ifrågavarande postkupés befordran sålunda borde kunna inskränkas till femton öre per kilometer".

Sedan poststyrelsen beslutat enligt postinspektionens framställning och priset för postkupéernas inredning diskuterats, påbörjades inredningsarbetet vid Kockums mekaniska verkstad i juni 1893. En månad senare företog postinspektör Uddo Zachrisson i Sundsvall en tjänsteresa *"till Härnösand och därifrån uppåt Ångermanälven till Sollefteå för inhämtande av upplysningar rörande Härnösand-Sollefteå järnvägs upplåtande för trafik och i samband därmed stående frågor om öppnande av nya och indragning av redan befintliga poststationer samt omreglering av postgångar"*

lakttagelserna redovisade han jämte förslag på lösningar i ett sju foliosidor långt brev till poststyrelsen den 22 juli 1893. Han hade informerats om att förutom ändstationerna skulle följande fullständiga trafikstationer öppnas: **Multrå, Mellby, Prestbäcken, Nyland, Bollsta, Dynäs, Kramfors, Frånö, Sprängsviken, Ramvik, Veda, Oringen och Åland.** Han tillade: *"till följd av namnlighet med förefintliga postanstalter torde det bli nödigt att stationerna i Mellby, Prestbäcken, Bollsta och Åland erhålla andra namn"*. Hans farhågor för förväxling berodde på att det redan fanns poststationer med namnen Mjällby, Prestbacken (i Norge, ännu i union med Sverige), Bålsta och Åland.

En sådan förändring kunde inte göras enkelt. Man måste gå via järnvägsbolaget, länsstyrelsen, järnvägsstyrelsen och regeringen. Sedan de tre förstnämnda instanserna var överens med poststyrelsen, beslöt regeringen enligt ett brev från Civildepartementet den 20 oktober 1893 att för järnvägsstationerna fastställa namnen Ålandsbro, Oringen, Veda, Ramvik, Sprängsviken, Frånö, Kramfors, Dynäs, Bollstabruk, Nyland, Prästmon, Lökom, Kläpp, Gårdnäs och Multrå. I den mån postverket skulle inrätta poststationer i järnvägsstationerna skulle deras namn också gälla för poststationerna. Som vi finner i det följande blev det inte omedelbart poststationer i samtliga stationshus. För någon blev det en tids väntan och för andra blev det inte någon poststation alls. Men det finns också ett exempel på att en ofullständig järnvägsstation (hållplats) fick en poststation från tågstart.

Ett exempel på en järnvägsstation, som inte fick någon poststation, utgör Frånö. Detta berörde postinspektören i redovisningen den 22 juli 1893 med följande ord:

"Av de nuvarande poststationerna anses Multrå och Ramvik böra förflyttas till järnvägsstationerna med samma namn, men däremot Frånö bibehållas på samma plats som för närvarande och med sin nuvarande föreståndare, som utan särskild kostnad ombesörjer förekommande posttransporter mellan post- och järnvägsstationen. Vid de övriga trafikstationerna med undantag av Oringen, vid vilken icke för närvarande poststation anses vara behövlig, anses förhållandena påkalla inrättandet av poststation".

Det förhållandet att järnvägen byggdes längs Ångermanälven och på dess västra sida tvingade posten att också ta hänsyn till bebyggelsen och kommunikationerna öster om älven. Han anmälde därför att poststationerna Björkä bruk och Undrom inte ansågs kunna undvaras.

Det fanns däremot landsvägspostlinjer som skulle kunna undvaras, eftersom de nära nog löpte längs samma sträckor som skulle täckas av järnvägsbefordran. Det fanns sålunda avtal om postföring mellan Sollefteå och Nyland, mellan Nyland och Frånö samt mellan Frånö och Härnösand. Entreprenörernas kontrakt hade sådan ordalydelse, att de *"utan vidare kunde upphöra"* och postinspektionen utbad sig därför styrelsens bemyndigande att underrätta entreprenörerna om att de skulle upphöra vid tågstarten. I ett brev den 19 oktober meddelade postinspektionen bevis till poststyrelsen om att denna information hade lämnats. Många andra entreprenörer berördes i olika avseenden, av vilka jag lämnar de flesta därhän som ointressanta i det sammanhang som denna skrift berör. Däremot är det för järnvägsstationernas tillkomst av vikt att veta, att postinspektionen med brevet den 19 oktober sände *"två bevis därom, att kontrakten med handlanden Johan Fahlén om bestridandet av befattningen som poststationsföreståndare i Multrå och med fröken H R A Sundling om enahanda befattning i Ramvik blivit uppsagda till upphörande, det förra den 20 nästa november och det senare den 20 innevarande månad"*.

Det var vid detta tillfälle inte känt när järnvägen skulle tas i bruk, men man hade efter förfrågan från järnvägsbolaget fått preliminärbeskedet "slutet av instundande november". För säkerhets skull hade postinspektionen garderat sig och skrev följande i sin redovisning till poststyrelsen:

"Därjämte får postinspektionen vördsamt meddela, att bemälda handlanden Fahlén och fröken Sundling på begäran förbundit sig att även efter de respektive kontraktens upphörande, i den mån så ifrågakommer, tillsvidare fullgöra förberörda bestyr mot den ersättning, som de kontraktens enligt åtnjuit".

I ett mer än nio sidor långt brev till poststyrelsen den 3 november 1893 förde postinspektionen fram detaljerade förslag avseende postutväxlingen mellan de nya och närliggande poststationer, om lönesättningen till berörda poststationsföreståndare samt utnyttjandet av beställda postvagnar och ordnandet av järnvägspostbefordringen.

Enligt då tillgängligt tidtabellsförslag skulle *"trafiken uppehållas med två tåg om dagen i vardera riktningen. Det ena av dessa tåg, som utgår från Härnösand klockan 11.20 fm med framkomst till Sollefteå klockan 3.40 em kommer att med Härnösandsbanans vagnar framgå även å sträckan Sollefteå-Långsele och vid sistnämnda station stå i samband med postkupéförande tåget till och från Bräcke"*.

Detta betydde mycket för postgången från orterna i området mellan Härnösand och Sollefteå till övre Norrland. Stambanan genom övre Norrland, som man sålunda nådde i Bräcke, hade i oktober 1891 öppnats för allmän trafik fram till Vännäs och kom att öppnas för allmän trafik ända fram till Boden i augusti 1894.

Många andra detaljer berördes i fortsatt skriftväxling, däribland en ganska omfattande ändring av postföringen öster om Ångermanälven med erforderliga överfarter med roddbåt eller färja på flera ställen. Jag har lämnat dessa problem därhän för att inte förlänga inledningsavsnittet. Tidpunkten för att öppna järnvägen för allmän trafik närmade sig, men exakt datum var länge oviss. Så sent som eftermiddagen den 4 december sände postinspektionen till poststyrelsen det telegram som återges på nästa sida.

Journ. Nr App. Nr wh		TELEGRAM. 1199		Kongl. Generalpoststyrelsen. Lördag den 4 DEC. 1893				
1387		Generalpoststyrelsen		KONGL. TELEGRAFVERKET.				
Stockholm				Lit. B.				
Inlämnad i		Nr	Ord	Cl.	Datum	St.	Från eller	Sm.
1893 28 dec. amn. K. P. P.		47252	6/6	1893	4/12	15		
<p>Härnösandsbanans styrelse beslutat öppna banan 11 denna, derest ej oförutredda hinder. Tåghastigheten för genomgående tåge minskad, kvadan antages vägfång Härnösand 10,30, ankomst dit 4,30. — Tågen sålunda Härnösand till Bräcke 10/12, motriktning 10 1/4 timmar. Uppskall Härnösand numera vägradt, hvar för uppdraget post- mästaren Rydland uppgöra aftal Undroms postens anslutning Prestman. Att tjänstgöra samman Hallnäs Lycksele försäls Bergsten, Wänås-jörn, Carlsson</p>								
Tel. af		Exp. af		Postinspektören				
1387								

Detta telegrafledes meddelade besked visade sig också slå fel på en dag. Den 5 december kl 15 sände sålunda järnvägsbolagsstyrelsens ordförande, landshövding Ryding i Härnösand, ett telegram till poststyrelsen med det kortfattade beskedet "Härnösandsbanan öppnas för allmän trafik nästa tisdag". En skriftlig bekräftelse på detta skickade postinspektör Uddo Zachrisson till poststyrelsen den 7 december 1893. Detta var ändå en förhållandevis lång framförhållning. Det finns, som jag påvisat i flera skrifter med järnvägshistorisk anknytning, exempel på att motsvarande bekräftelser kommit berörda instanser tillhanda dagen före tågstarten.

Den beslutade omorganisationen kunde i stort sett träda i kraft i området mellan Härnösand och Sollefteå vid avsedd tidpunkt, Vissa justeringar gjordes efter hand och några järnvägspoststationer kom till efter särskilda framställningar. Turerna kring detta redovisas kortfattat i avsnitten för respektive stationer som i det följande berörs i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Härnösand och norrut.

1893-12-12--

Älandsbro

Stationsföreståndaren Jonas Fjellgren fick ansvar för postservice i Älandsbro från tågstarten den 12 december 1893. Han följdes i maj 1909 av Frej Adolf Björkstrand. Det skulle snart nog visa sig att samhället fick stort uppsving och det gick inte i längden att förena post och järnvägsgröromål under samma person. Som en följd därav skildes post och järnväg åt den 1 februari 1918 (diarienummer 1 b 2772/17).

Till föreståndare för den ersättande lantpoststationen antogs fru Ida Sofia Björkstrand med ett årsarvode på 600 kr. Detta inkluderade också ersättning för transporten av post mellan tågen och poststationen. Dessutom tillkom ett biträdesanslag på 600 kr om året.

Chefskapet för poststationen förblev i släkten, kan man säga. Den 1 juli 1932 övertogs det av Ida Fredrika Kristina Hillbom, född Björkstrand. Hon fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition den 1 mars 1948. Bland hennes efterträdare finner vi Roland Stenberg, som verkade under en tid då postverket genomgick åtskilliga organisationsförändringar och därmed följande ny terminologi. Under en övergångstid efter 1977 kallades postexpeditionen för lokalpostkontor, för att från och med 1986 benämnas blott postkontor liksom alla fasta postanstalter med kundbetjäning.

Enligt nu tillgängliga uppgifter är postmästare Majvor Pettersson ansvarig för service till de drygt 1000 hushåll som har postadress Älandsbro.

1896-03-01--1950-06-09

Oringen

Någon poststation i Oringen fördes inte på tal i den omfattande skriftväxling som föregick öppnandet av järnvägen för allmän trafik. Detta fördes på tal vid den ordinarie kommunalstämman med Högsjö församling i sockenstugan den 30 december 1893. En till poststyrelsen insänd avskrift av det därvid förda protokollet återges på nästa sida. Lantbrukaren August Omberg tog god tid på sig att fullgöra det åt honom meddelade uppdraget. Han daterade sålunda sitt brev till poststyrelsen den 2 april 1894. Ur hans motivering kan följande citeras såsom exempel på lokala skäl till behov av en poststation:

"Emedan nedre delen av Högsjö socken, som inom sig innesluter flera industriella verk, med handlande och hantverkare och i övrigt en livlig korresponderande allmänhet skulle en poststation vid Oringen ej allenast gagna samhället utan även genom försäljning av frimärken fullt betäcka omkostnaderna för poststationens inrättande. Dessutom vill jag även påpeka de stora fördelar som Hemsö församling skulle erhålla genom poststation vid Oringen, varifrån deras post skulle minst erhållas tre gånger varje vecka".

Utdrag ur protokollet förut vid lagligen utlyst
ordinarie Kommunaltämman med Högsjö församling
uti dess sockenstuga, torsdagen den 30 December 1893.

§ 4

Angående ifrågasatt poststation vid Oringens
járnvägsstation upptogs sockenmännen i lantb-
brukom Aug. Omberg i Skog, att till Kongliga
poststyrelsen ingå med ansökan derom då
sockenmännen ansågo en station vid Oringen
vara af behörlig påhållnad, och skulle utdrag
af protokollet Omberg som huvudsak med-
delas.

Se och dag som ovan.

Gustav af genast
Chr. Lindberg
Per Savin

L. E. Hilden

Utgjort i Högsjö kyrka söndagen
den 31 December 1893 intygas af
Per Savin.

Per Savin

L. E. Hilden
Per Savin

Poststyrelsen remitterade framställningen till postinspektionen, som infor-
rade ett yttrande från postkontoret i Härnösand. Därifrån uppgavs bl a, att
endast ett fåtal personer "skulle komma att draga nytta av en blivande post-
station i Oringen, nämligen byarna Vålånger, Skog och Rö med tillsammans
12 hemmansägare och en handlande förutom torpare och arbetare". T f
postmästaren uppgav sig vid samtal med lantbrevbäraren på linjen Härnö-
sand-Hemsö och personer boende inom Hemsö församling ha fått "det sam-
stämmiga svaret, att en lantbrevbäring Hemsö-Oringen skulle ställa sig betyd-
ligt dyrare och mera besvärlig än den nuvarande linjen Härnösand-Hemsö".

Sedan postinspektionen i sitt svar till poststyrelsen pekat på de förhållande-
vis korta avstånden från Oringen till Ålandsbro och Veda poststationer, fann
poststyrelsen vid föredragning den 22 maj 1894 att framställningen inte borde
föranleda till vidare åtgärd. Men postfrågan togs åter upp vid kommunal-
stämman med Högsjö församling den 17 oktober 1895. Även denna gång
utsågs August Omberg att föra önskemålen om en poststation vidare till post-
styrelsen. Till hans framställning, som daterades den 21 december 1895,
fogades en särskild petition underskriven av företrädare för Oringen.

Omberg påpekade särskilt att "den nuvarande postgången med lösväskor i
alla avseenden är för traktens korresponderande allmänhet både dyrbar och
obekväm samt därjämte ej lämnas säkerhet för värdepost och för att få dylika
försändelser postbehandlade tvingas man resa till avlägsna postkontor".

Denna gång lät Omberg skicka framställningen via postkontoret i Härnösand,
vars postmästare Carl Otto Ulfsparré varit tjänstledig vid förra handlägg-
ningen av den förra framställningen. Han framhöll att den tidigare nedlagda
verksamheten vid Rö sågverk hade återupptagits och ansåg sig kunna
förtutse en tämligen hög frimärksåtgång vid Oringen. Efter postinspektionens
tillstyrkan beslöt poststyrelsen den 28 januari 1896, att en poststation skulle
öppnas i Oringens järnvägsstation den 1 mars.

Järnvägsstationens föreståndare Per Erik Eklund fick sålunda ta ansvar
även för postärenden från denna dag. Befattningen präglas av tämligen täta
byten, från september 1896 med Carl Gustaf Grass som föreståndare, från
maj 1897 Olof Olsson och från mars 1902 av Carl Axel Carlsson. Årsarvodet
för själva postsysslan, som från början var 120 kr, höjdes från 1899 års
ingång till 300 kr. Carl Robert Ankarstrand blev föreståndare i juli 1909,
varefter en mera stabil tidsperiod följde i Oringen. Dess verksamhet var ändå
inte tillräcklig för att kunna motivera poststationens bibehållande i längden
och från den 10 juni 1950 ersattes den med lantbrevbäring.

1939-05-01-1992-01-03

Utansjö

Det dominerande företaget Utansjö cellulosa AB med sulfittfabrik och tidvis
mer än 300 arbetare motiverade så småningom tillkomsten av en poststation i
Utansjö. Den öppnades den 1 maj 1939 några månader före andra världskri-
gets utbrott och överlevde 1970-talets hårda rationaliseringar men inte 90-
talets kostnadsjakt. Den drogs in med februari månads utgång 1992.

1893-12-12--1966-10-31

Veda

I Veda öppnades en av de tio järnvägspoststationer som var beslutade redan från tågstarten den 12 december 1893. Anders Wilhelm Svensson blev dess föreståndare. Han fick förflyttning till Multrå den 1 maj 1897 och följdes då av Carl Gustaf Grass, som hade varit föreståndare i Oringen, när poststationen där kom till 1896. Vi ser här ett exempel på ofta förekommande förflyttningar av stationsföreståndarna mellan olika järnvägsstationer utmed linjen.

I mars 1902 följdes Grass av Olof Olsson, som hade svarat för poststation i Oringen sedan maj 1907. Han fick vara kvar en längre period och personalförändringarna blev inte längre så markanta. Poststationen i Veda kunde ersättas med lantbrevbäring vid november månads ingång 1966.

Ramvik

1891-02-01--

Det fanns en lantpoststation i Ramvik vid järnvägens tillkomst. Den hade öppnats med februari månads ingång 1891 med fröken H R A Sundling som föreståndare. Som nämns i inledningsavsnittet beslöt poststyrelsen att flytta poststationen till järnvägsstationen vid tågstarten den 12 december 1893. Det innebar att fröken Sundling blev uppsagd från sin befattning. Hon fick vackert lämna datumstämpel, sigill och vissa andra inventarier till baron Axel Emil Theodor von Roxendorff, som blivit utsedd till föreståndare för järnvägsstationen. Dennes årsarvode för själva postsysslan, 360 kr, höjdes till 420 kr efter 1902 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer.

Till skillnad från flertalet andra stationer utmed järnvägen fick von Roxendorff sitta kvar i "orubbat bo". Men verksamheten växte så mycket att post och järnväg måste skiljas åt. Det blev till och med så kraftig utveckling att en postexpedition fick ersätta poststationen.

Katarina Helena Stattin blev dess föreståndare från den 1 april 1950. 1970- och 90-talets förändringar har satt sina spår i områdets postförhållanden med koncentration till Ramvik av bl a postutdelningen till Utansjö. För att härbärga brevbararna till Utansjö gjordes en liten utbyggnad vid postkontoret i Ramvik 1992. Enligt nu tillgängliga uppgifter är det postmästare Bernice Söderström som har det yttersta ansvaret för service till de drygt 900 hushåll som har postadress Ramvik.

1893-12-12--1970-04-30

Sprängsviken

Järnvägens stationsmästare Carl Ludvig Hadige fick ta ansvar för postservice i Sprängsviken från tågstarten den 12 december 1893. Han följdes vid 1896 års ingång av Karl Sigfrid Nyqvist och i oktober 1909 tog Per August Kährström över ansvaret efter tidigare erfarenhet av motsvarande uppgifter i Dynäs och Lökom. Andra tog vid efter hand tills samarbetet med järnvägen bringades att upphöra och poststationen kunde ersättas med lantbrevbäring med maj månads ingång 1970.

1915-11-01--1969-10-31

Strömnäs

Även i Strömnäs öppnades en poststation så småningom, men inte i järnvägsstationen utan som en fristående lantpoststation från den 1 november 1915, belägen inom gränserna för det område, Gudmundrå kommun, som med 1947 års ingång skulle bilda Kramfors stad. Till föreståndare antogs urmakaren Carl Olof Näslund. Han följdes redan från 1919 års ingång av Carl Axel Näslund, som fick en lång tid som föreståndare. Med november månads ingång 1969 kunde poststationen dras in utan men för kunderna.

1873-01-01--1970-10-30
Namn Kramfors 3 1970-11-01--

Frånö

Ej heller poststationen i Frånö kom att ligga i järnvägsstationen. Redan vid uppgörandet av planer för omorganisationen med anledning av järnvägens tillkomst fann postinspektionen det riktigt att lantpoststationen skulle bibehållas oförändrad men att postföringen dit skulle ske med järnväg i kombination med vägtransport från järnvägsstationen.

Poststationen hade öppnats redan med 1873 års ingång och mamsell Lucie Edman hade utsetts till dess föreståndare. Hennes årsarvode, som hade fastställts till 500 kr den 3 november 1874 hade varit oförändrat sedan dess, men för hennes utgifter för transporter mellan tågen och poststationen fick hon ett tillskott på 25 kr i månaden från tågstarten. Detta höjdes till 50 kr per månad från 1907 och från 1911 års ingång blev hennes fasta årsarvode höjt till 800 kr.

Hennes period som postchef blev mer än 40 år. Med hennes avgång gjordes en omorganisation på så sätt att poststationen förvandlades till ett förvaltningspostkontor med postmästare Johan Mathias Wahrgren som chef. Denna statushöjning för platsen varade under drygt sex år, men den 1 oktober 1920 blev postkontorets status åter poststation. Man kan också uttrycka det så att postkontoret flyttades till Kramfors och ersattes med en poststation i Frånö.

Nedklassningen innebar inte någon större förändring för poststationens kunder och utvecklingen var rätt positiv. Karin Hedvig Lovisa Lundberg blev föreståndare den 1 september 1934 och fick efter genomgången expeditionskurs "följa med" som fortsatt föreståndare med titeln "stationsmästare", när poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1953. Med samma titel tog Ulla Skoglund över tio år senare och fick uppleva 1970-talets generella förändringar med bl a ny terminologi. Den 1 november 1970 ändrades postexpeditionens namn till **Kramfors 3**. Som en följd av minskad bankrörelse och därmed följande förändringar har postkontoret numera ersatts av s k "Närpost", en anordning som ger viss enklare service, bl a i fråga om utlämning av försändelser.

1893-12-12--
Namn Kramfors 1 från 1968-12-01

Kramfors

Med järnvägens tillkomst fick Kramfors en poststation den 12 december 1893. Järnvägens stationsmästare Carl Evert Hultberg blev föreståndare, följd i september 1901 av kontorsbiträdet S Danielsson. Carl Edvard Hallberg blev den siste som svarade för postärendena under den tid som post och järnväg var förenade.

Genom poststyrelsens beslut den 25 juli 1916 (diarienummer 1 b 627/16) upphörde det lokala samarbetet och förre bruksbokhållaren Edvard August Hylander blev poststationsföreståndare under en månads tid. Den 1 september 1916 övertog kontorsbiträdet Erik Gustaf Nordlander ledningen av poststationen. Trafiken hade ökat mycket, även om första världskriget inverkade negativt. När postkontoret i Frånö klassades som poststation den 1 oktober 1920, flyttade dess postmästare Johan Mathias Wahrgren till Kramfors och tog över ledningen för den samtidigt till förvaltningspostkontor upphöjda postanstalten. Denna högre status behölls under nära tioåriga chefer. En av dessa var Sven Carlin, sedermera chef för Postmuseum. Kontakten med honom har i hög grad påverkat mig positivt i fråga om intresse för posthistoria.

1960-talets översyn av förvaltningsområdena medförde att postkontoret i Kramfors klassades som en postexpedition. Som sådan tillfördes den Härmösands förvaltningsområde. Med titeln stationsmästare blev Åke Jansson chef för den lokala rörelsen och fick vara med om omfattande generella förändringar under 1970-talet. De medförde bl a ny terminologi och termen för postanstalten i Kramfors blev åter postkontor. När detta skrivs i juli 1996, har postmästare Gunveig Almqvist det övergripande ansvaret för postkontoret. På grund av genomförd divisionalisering finns särskilda ansvarshavare för postutdelningen och för Kramfors Åkeri.

En poststation med namnet **Norrlimsta**, också den belägen inom det område som skulle bli Kramfors stad, öppnades den 1 november 1910. Från och med oktober 1916 var Agnes Kristina Dahlberg-Persson dess föreståndare. Poststationens namn ändrades till **Kramfors 2** med december månads ingång 1968. Poststationen hann följa med 1970-talets förändringsvåg och bli ett s k lokalpostkontor före indragningen med augusti månads utgång 1978.

1893-12-12--1977-04-30

Dynäs

Med tågstarten blev järnvägens stationsföreståndare Per August Kährström ansvarig för poststationen i Dynäs den 12 december 1893. När han förflyttades till Lökom i januari 1902, tog Carl Wilhelm Liljeqvist över ansvaret. Han kunde under lång tjänst på samma plats glädja sig åt höga trafikciffror, men med 1970-talets rationaliseringar och indragning av alla poststationer som inte kunde förvandlas till postexpeditioner eller postställen blev även poststationen i Dynäs avvecklad. Dess sista verksamhetsdag var den 30 april 1977.



1915-10-01--

Väja

Poststationen i Väja hade inte med järnvägen att göra, men dess läge ger mig anledning att ändå nämna den i denna skrift. Lantpoststationen där öppnades den 1 oktober 1915 med skogvaktare Erik Edvard Lundin som föreståndare. Utöver årsarvodet på 300 kr fick han ett biträdesanslag på 120 kr samt 110 kr för att svara för transport av post mellan tågen och poststationen.

Årsarvodet höjdes från den 1 juli 1917 till 420 kr samtidigt som polisman Albin Teodor Westman blev föreståndare. Efter hand steg rörelsen och poststationen var stark nog att klassas som postexpedition redan på 1960-talet. Maja E Johansson blev en av dess chefer med titeln stationsmästare. Termen blev lokalpostkontor i 1970-talets generella förändring och den följande chefen, postmästare Ingrid Viklund, fick bl a vara med om tillfällig verksamhet i särskilda lokaler under postkontorets ombyggnad.

Men det gick som på så många andra håll. Minskad rörelse tvingade till stängning av postkontoret med oktober månads utgång 1992 och ett entreprenadavtal tecknades med ICA om att svara för s k Närpost.

1893-12-12--

Bollstabruk

Stationsföreståndaren Ernst Samuel Sundelin fick inleda raden av postansvariga i Bollstabruk vid tågstarten den 12 december 1893. Hans årsarvode på 480 kr höjdes till 600 kr vid 1902 års allmänna reglering av arvoden. Därtill kom ett biträdesanslag på 540 kr. Det kan tas som ett tecken på god utveckling för trafiken. I oktober 1909 tog Karl Sigfrid Nyqvist över befattningen. Efter dennes död i april 1913 uppehölls befattningen på vakans till kontorsbiträdet E A Häggdahl utnämndes från den 1 oktober.

Utvecklingen var så gynnsam att poststationen höjdes till postexpedition redan den 1 december 1927. Med posten skild från järnvägen leddes verksamheten av chefer med titeln stationsmästare, däribland John Elis Holmberg, Elin Olsson, J Hagart Melander och Karin Näsman.

När Nordbanken lade ner sin verksamhet i Bollstabruk i januari 1992, övertog postkontoret (som termen var sedan 1986) lokalerna. Därmed inleddes ett samarbete utöver det som redan fanns mellan posten och Nordbanken, reglerade i ett centralt avtal. Det nya var att postkontoret i Bollstabruk fick sköta om bankfacksanläggningen och på entreprenad utföra vissa banktjänster. De sammanslagna lokalerna kunde efter renovering invigas i augusti 1992 av kommunalrådet Kurt Jansson. Kristina Westergren är med titeln postmästare ansvarig för posten i Bollstabruk med ansvar för postservice till drygt 1800 hushåll

1850-10-01--

Nyland

På vår tänkta färd med tåget kommer vi nu till en plats med förhållandevis gamla postanor. Det har visserligen inte haft något annat samröre med järnvägen än transporter mellan tågen och postkontoret, men jag ägnar det ändå litet utrymme här.

I Nyland öppnades ett postkontor den 1 oktober 1850. Det fanns då bara omkring 140 postkontor i hela vårt land. Ett postkontor ansågs vid detta tillfälle så angeläget att öppna vid lastageplatsen i Nyland att man till och med övervägde att flytta Sollefteå postkontor dit och därmed spara en chefstjänst. Naturligtvis motsatte sig dåvarande postmästaren i Sollefteå Fredrik Bernhard Cöster sådana tankar. Han hade emellertid postmästar-tjänsten i Sollefteå på förordnande och hade formellt sett lätt kunnat få sluta.

August Anton Wilhelm Aurell blev i stället den som fick inleda raden av postmästare i Nyland. Ett tiotal chefer hann inneha befattningen på ordinarie stat, innan postkontoret degraderades till postexpedition den 1 april 1953 och miste sitt förvaltningsområde. Med titeln stationsmästare blev Elin Aino Ehrsson chef. Förändringsvindar under de senare årtiondena med ny terminologi och divisionaliserad och senare bolagsbildad post har lett till att det i juli 1996 finns ett postkontor i Nyland, lett av postmästare Anita Rackner. Drygt 1300 hushåll får sin post genom Nylands postkontor.

1893-12-12--1973-05-30

Prästmon

Med stationsförman Carl Henrik Danielson som ansvarig öppnades en poststation i Prästmons järnvägsstation den 12 december 1893. Han följdes vid 1896 års ingång av Otto Hugo Anselm Ahl. Redan i oktober följande år tog Freij Adolf Björkstrand över efter att ha varit föreståndare för poststationen i Gårdnäs sedan dess start den 1 juni 1895.

I maj 1909 blev Carl Axel Carlsson föreståndare och behöll befattningen tills post och järnväg skildes åt med 1918 års ingång. Fortsatt positiv utveckling ledde till att poststationen upphöjdes till postexpedition den 1 oktober 1955. Bland cheferna därefter fanns Rut Astrid Bergström. Postexpeditionen drogs in med maj månads utgång 1973.

1893-12-12--1962-10-31

Lökom

Den förenade post- och järnvägsstationen i Lökom förestods från tågstarten den 12 december 1893 av stationsmästaren Carl Oskar Henning Frändberg. Han avlöstes i maj 1897 av Magnus Hellström och från januari 1902 finner vi Per August Kährström som ansvarig för posten med tidigare erfarenhet av motsvarande arbetsuppgifter i Dynäs. Erik Walén tog över i oktober 1909.

Poststationen hörde till de mindre lönsamma och avvecklades redan med oktober månads utgång 1962.

1895-06-01--1960-05-28

Gårdnäs

Något tidigare än i Oringen lyckades man påverka poststyrelsen till en överenskommelse med järnvägen om att inrätta en poststation även i Gårdnäs järnvägsstation. Frågan väcktes vid den ordinarie kommunalstämman med Sänga socken i Para folkskola den 27 mars 1895 (avskrift nedan).

§ 2.
 Väck fråga, om att kommunalstämman ville ingå till postinspektionen i Norra distriktet, adress Sundsvall, med begäran om inrättande af poststation vid Gårdnäs järnvägsstation, tillstyrktes enhälligt af Stämman, som på grund häraf uppdrag åt herr Viktor Carlsson i Gårdnäs att å dess vägnar närmande ansökan ingifva, och skulle utdrag af detta protokoll för honom som fullmakt gälla.

Sam afuq
 E. M. Eriksson,
 Stämans ordförande.

Det uppdrag som Viktor Karlsson fick enligt protokollsavskriften redovisade han omgående genom att han redan hade införskaffat en petition i ärendet med många underskrifter utöver hans egen. Där framhölls bland annat, att "Gårdnäs järnvägsstation, som öppnades för allmän person- och godstrafik den 6 sistlidne februari, är belägen mitt i Sånga socken, 5 kilometer från vardera av poststationerna Lökom, Multrä och Björkåbruk samt 6 kilometer från Multrä station i en folkrik trakt och omgives närmast av samt begagnas för såväl gods- som persontrafik av sju större byar med en sammanlagd folkmängd av omkring 400 personer".

Ärendet remitterades via postinspektionen till postmästaren i Sollefteå. Postmästare Jöns Svensson (senare med ändrat efternamn till Swenborg) hade ett halvår tidigare befordrats till tjänsten i Sollefteå efter placering under elva år vid postkontoret i Boden. Han hade knappast hunnit bekanta sig tillräckligt med de många postanordningar som fanns inom hans landsbygdsrevir men kunde lägga allmänt förnuftsmissiga synpunkter i sitt svar:

"Det måste alltid falla sig besvärligt för allmänheten att hava sina postförbindelser från ett håll och övriga förbindelser i kommunikationsväg från annat håll och det föranleder säkerligen ofta till brevsändning på enskild väg, med resande, från sådana järnvägsstationer där ej ävenledes poststation är inrättad, vadan postverket går förlustig åtskillig portoinkomst".

Viss tveksamhet präglade remisspåskriften från postinspektionen som dock tillstyrkte framställningen. Poststyrelsen beslöt redan den 3 maj 1895 att poststationen skulle öppnas i järnvägsstationen den 1 juni. Ett villkor var dock att uppgift skulle meddelas om uppbördssiffrorna efter ett års tid för Gårdnäs' och de närliggande poststationerna i Lökom, Multrä och Björkåbruk med syfte att avgöra om den nya poststationen kunde ha påverkat de sistnämnda negativt. En sådan redovisning lämnade postmästare Svensson den 29 juni 1896, varefter postinspektionen fann att förändringarna inte varit sådana att "någon nedsättning i arvoden för närvarande icke må ifrågakomma".

Till föreståndare för poststationen i Gårdnäs antogs stationsförmannen Freij Adolf Björklund, som redan den 1 oktober 1897 fick förflyttning till Prästmon. Han följdes av Erik Allén och från september 1910 följde Alfred Johansson. Ännu ett byte blev det på relativt kort tid genom stationsföreståndare J Höglins tillträde vid 1913 års ingång. I längden skulle inte heller poststationen i Gårdnäs visa sig tillräckligt lönsam för att behållas. Befolkningen fick fullgod ersättning för den lantbrevbäring som ersatte poststationen med juni månads ingång 1960.

1890-01-01–1960-05-28

Multrä

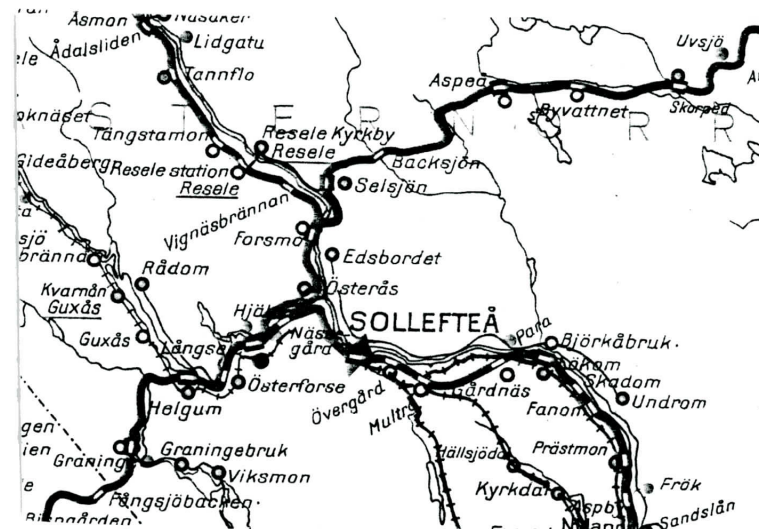
I Multrä, beläget i Sollefteå stad, fanns en lantpoststation sedan 1890 års början. Den drogs in vid tågstarten sedan dess föreståndare Johan Fahlén blivit uppsagd enligt gällande regler. Han fick den 12 december 1893 lämna över datumstämpel och sigill till järnvägsstationens föreståndare.

Därmed var stationsmästare Magnus Hellstrand poststationsföreståndare. Han fick förflyttning till Lökom i maj 1897 och efterträddes av Anders Vilhelm Svensson. Inte heller Multrä poststation kunde överleva efterkrigstidens rationaliseringar och med juni månads ingång 1960 följde den samma öde som grannpoststationen i Gårdnäs, d v s ersattes med lantbrevbäring.

1913-10-01–1965-08-31

Övergård

Ännu en förenad post- och järnvägsstation skulle komma att öppnas i Sollefteå stad. Det var den med namnet Övergård, som öppnades med oktober månads ingång 1913. Stationsmästaren Alfred Johansson blev dess förste postansvarige. Poststationens indragning samordnades inte med rationaliseringen i Gårdnäs och Multrä, utan den fick vara kvar till augusti månads utgång 1965.



Detta är ett utdrag ur 1939 års post-, tele- och järnvägskarta. På detta återges bland annat den nordliga sträckan av Härnösand-Sollefteå järnväg. På nästa sida finns (i större skala) från samma karta ett utdrag som visar delsträckan Härnösand Nyland.