

Erik Lindgren

Något om posten vid Statsbanan Mellansel - Örnsköldsvik

Innehåll

	sid
Förord	1
Inledning	3
Mellansel	9
Mo(älven)	10
Västerhus	11
Själevad	12
Översjåla	13
Överhörnäs	13

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Kopior görs i efterfrågat antal, oftast mellan fem och tio. Det är fråga om ett hantverk med risk för defekter av olika slag. Jag hoppas läsaren har överseende med eventuellt förekommande fel och accepterar min tanke att det framforskade materialet är viktigare än häftets utförande.

Erik Lindgren

Copyright 1996
Erik Lindgren

Förlagan tillverkad 1996
Detta är kopia nr

Posthistorisk skriftserie 30

Marskript i november 1996

Förord

Det är numera svårt för mig att lämna några för hembygdssamlarna nyttiga uppgifter, eftersom jag inte längre disponerar något arkivmaterial. På grund av påstådd platsbrist vid postens regionkontor i Växjö har 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit överlämnat till centralarkivet i Stockholm i oktober 1995. Jag har därför bara tillgång till knapphändiga anteckningar i mitt hem i Växjö men kan med hjälp av sådana anteckningar åtminstone fragmentariskt beröra händelseutvecklingen inom det område som det är fråga om här.

För några av poststationerna försöker jag ge exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och järnvägsföretaget. Jag har också velat kort beröra landsvägspostföretag, som påverkades av att postbefordran anordnades på järnvägen.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter i de följande stationsvis redovisade avsnitten. I samtliga fall har jag försökt ange 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. På grund av svår-lästa handstilar kan något namn vara felskrivet.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur avskrifter från den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns 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 ett eller annat korn.

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 Mellansel till Örnsköldsvik.

Erik Lindgren

Inledning

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 mer än 1400. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns ytterst få förenade post- och järnvägsstationer efter 1968. Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägs-tjänsteman 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 poststationer (posthistorisk skriftserie 148).

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

Benämningarna ändrades i efterhand och vad t ex gäller norra stambanan, kom denna att omfatta sträckan Stockholm-Ånge, medan mellansträckan mellan Ånge och Bräcke ingick i norrländska tvärbanan (Sundsvall-Storlien). Sträckan nordöst ut från Bräcke fram till Boden betecknas som stambanan genom övre Norrland.

Den sista delsträckan som enligt kungörelsen den 19 augusti 1856 egentligen skulle ingå i norra stambanan, har blivit kallad Malm-banan och utgör således delen mellan Boden och Riksgränsen. Sträckan Uppsala-Ånge berörs i posthistorisk skrift 28. Mellansel finner vi vid "stambanan genom övre Norrland". Jag har som målsättning att även beröra de övriga nämnda järnvägarna i förhållande till posten, om hälsan står mig bi.

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.

Poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå, särskilt i vad gäller privata järnvägar. De flesta närliggande poststationerna drogs in och det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst.

Det var dock inte alltid så självklart att post och järnväg skulle vara förenade. Arbetet vid järnvägsstationerna kunde vara allt för omfattande för att berörd chef skulle kunna ansvara också för postgöromål. Andra orsaker till utebliven förening eller skilsmässa efter tidigare förening av göromålen kunde vara utrymmesfrågor eller svårigheter att anpassa tjänstgöringslistorna.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemannning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Det fanns några järnvägsstationer i vilka det övergångsvis organiserades postställen i stället för poststationer.

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.

Till Krylbo nådde norra stambanan formellt genom att delsträckan mellan Sala och Krylbo öppnades för allmän trafik den 1 december 1873. Därifrån var det ännu långt till den punkt som sedermera kom att betecknas som slutpunkt för norra stambanan och startpunkt för stambanan genom övre Norrland. Åtskilliga deletapper var klara innan man öppnade den 104 km långa sträckan mellan Ljusdal och Ånge för allmän trafik den 16 september 1881.

Av de åtta delsträckor, som därefter byggdes etappvis på stambanan genom övre Norrland, öppnades den 82 km långa delen mellan Långsele och Anundsjö för allmän trafik den 15 oktober 1889. Banvallen mellan Anundsjö och Mellansel var bara nio km lång, en obetydlighet i hela den 129 km långa sträckan mellan Anundsjö och Vännäs som kunde öppnas för allmän trafik med oktober månads ingång 1891. Under tiden hade arbetet pågått med förbindelsen från Mellansel till Örnsköldsvik, en sträcka på 29 km. Den öppnades för allmän trafik den 1 november 1892.

Med god framförhållning hade järnvägsstyrelsen då korresponderat med poststyrelsen om olika åtgärder i anslutning till banans förverkligande. Den 11 februari 1892 skrev järnvägsstyrelsen sålunda att länsstyrelsen hade föreslagit "att ändstationen vid Mellansel benämnes *Mellansel*, stationen i Mo socken *Mo* eller ock, därest denna benämning skulle kunna anses föranleda till förväxling med den på 200 meters avstånd från den föreslagna järnvägsstationen för närvarande belägna poststationen av samma namn, *Moälven*, samt den i *Själevad* socken *Själevad*".

Järnvägsstyrelsen ville nu, innan förslag avgavs till regeringen om stationernas lägen och benämningar, veta poststyrelsens inställning i namnfrågan och tillade att benämningen Moälven ansågs lämpligast i det alternativa fallet. Man var vid det tillfället sannolikt inte medveten om att den åberopade sedan länge befintliga poststationen med namnet Mo, skulle komma att dras in i samband med att järnvägsstationen öppnades. Om beslut hade fattats om detta tidigt, hade namnet Mo kunnat användas för den blivande järnvägsstationen. Poststyrelsen stannade för länsstyrelsens förslag och regeringen fastställde stationsnamnen Mellansel, Moälven och Själevad. Den tidens stavning var **Moelfven**, vilket kom att graveras i den första datumstämpeln.

Inom posten vidtogs en rad åtgärder med anledning av de förändringar av bl a landsvägspostföringen som den nya järnvägen skulle medföra. Föreståndaren för lantpoststationen med namnet Mo, inspektor L J Carlsson, blev av postkontoret i Örnsköldsvik uppsagd med tre månaders varsel efter telegrafisk order av poststyrelsen den 13 september 1892. Poststyrelsen hade då tagit ställning till frågan om lantpoststationens öde, sedan postinspektionen telegrafiskt föreslagit dess indragning.

Poststyrelsen beslutade den 23 september i de frågor som hade förts på tal av postinspektören i Sundsvall Uddo Zachrisson efter dennes inspektionsresa utefter järnvägslinjen. Han hade då kunnat konstatera *"att den blivande trafikstationen i Moälven kommer att förläggas på ett avstånd av något mera än 1 kilometer från Mo by, varest nuvarande poststationen i Mo är belägen, och att den blivande poststationen i Själevad kommer att förläggas på norra sidan av Själevadssjön"*.

Postinspektören berörde också landsvägspostlinjen från Sollefteå över Skog och Ullånger till Örnsköldsvik och framhöll att den inte *"lämpligen kan anslutas till Själevads järnvägsstation utan anses fortfarande böra bibehållas oförändrad"*. Detta påverkade i sin tur den söder om Själevad belägna poststationen i Hörnäs som också fick sin post via denna linje, varför postinspektören föreslog att poststationen i Hörnäs skulle bibehållas trots närheten till den blivande järnvägspoststationen i Själevad.

Postinspektören föreslog inte att någon egentlig postkupé skulle insättas på den nya järnvägslinjen men ville att postbefordran från Mellansel skulle ske med s k fack samt brevlåda. Han tillade:

"Med avseende därpå, att posten till och från Örnsköldsvik innehåller värdeförsändelser, vilka ofta uppgå till betydliga belopp, får jag emellertid vördsamt föreslå, att postbefordringen uti facket må övervakas av en postbetjänt, vilken jämväl skulle hava till åliggande att vid banans ändpunkter ävensom vid mellanstationerna till förvaring i facket emottaga och till vederbörande postanstalter utlämna postgodset".

Poststyrelsen accepterade detta, något som bl a framgår av den första tidtabellen för järnvägsposter på den nya linjen som återges överst på nästa sida. Beteckningen "Fkmp" betyder här "fack med postvakt", ett uttryck som i senare tidtabeller utbytits mot "fkmb", dvs "fack med bevakning". I en särskild skrivelse redovisade postinspektionen, att kostnaden för postens befordran på detta sätt skulle uppgå till 1364 kr per år, medan kostnaden för en postiljonskupé med samma frekvens skulle kosta 2752 kr.

Mellansel—Örnsköldsvik.

(N. D.)

(Från den 1 november 1892.)

Fkmp. Brl. N:r 281.	Fkmp. Brl. N:r 283.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
11,45	4,25	Mellansel	11,25	4,5
12,15	4,55	Moelfven	11,0	3,40
12,50	5,30	Själevad	10,25	3,5
1,5	5,45	Örnsköldsvik	10,5	2,45

N:r 282. N:r 284.
Fkmp. Brl. Fkmp. Brl.

Det fanns en postföringslinje mellan Örnsköldsvik och Gottne vid stambanan, där en förenad poststation hade öppnats den 2 oktober 1891. Denna linje blev nu överflödig och drogs in.

Övriga landsvägspostlinjer till Örnsköldsvik och i dess närområde blev inledningsvis oberörda av järnvägens tillkomst. Däremot samordnades i tiden en av regeringen redan beslutad indragning av förvaltningspostkontoret i Ullånger. I stället öppnades där en lantpoststation den 1 oktober 1892.

I ett brev den 3 oktober 1892 skrev järnvägsstyrelsen en formell bekräftelse till poststyrelsen. I det brevet togs också upp ett par andra trafikförändringar. Jag finner det lämpligt att återge brevet i sin helhet:

"Kungl. Järnvägsstyrelsen får härigenom äran meddela, att statsbanedelen Mellansel-Örnsköldsvik med stationerna Mellansel, Moälven, Själevad och Örnsköldsvik kommer att den 1sta instundande november upplåtas för allmän trafik samt att från tiden omkring den 15 november provisorisk trafik medelst ett tåg trenne dagar i veckan i vardera riktningen enligt tidtabell, som framdeles skall till Eder avlämnas, kommer att anordnas å linjen Vännäs-Hällnäs av norra stambanan.

Jämväl har styrelsen ansett sig böra hos Eder tillkännagiva, att den 1sta november för allmän trafik upplåtas stationerna Kantorp, Odensberg och Torp, belägna Kantorp mellan Flen och Valla, Odensberg mellan Falköping och Sörby samt Torp mellan Lagmansholm och Alingsås".

Genom transumt av skrivelsen blev berörda instanser underrättade om de senare delarna av järnvägsstyrelsens brev. Framförhållningen förefaller ha gjorts med god marginal. Poststyrelsen informerade om förändringarna i cirkulär genom de på nästa sida återgivna notiserna utöver den ovan återgivna tidtabellen. I det följande lämnas med början på sid 9 några uppgifter om stationerna vid en tänkt resa utmed järnvägen från Mellansel till Örnsköldsvik.

Kungörelse,

angående öppnande af åtskilliga poststationer samt indragning af Mo poststation.

Den 1 nästinstundande november öppnas poststation i *Fogelbro* inom Stockholms län samt vid en hvar af de å jernvägslinien Mellansel—Örnsköldsvik belägna trafikstationerna *Mellansel*, *Moelfven* och *Sjulevad* inom Vesternorrlands län.

Deremot kommer Mo poststation inom sistnämnda län att med innevarande månads utgång indragas. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 21 oktober 1892.

E. VON KRUSENSTJERNA.

e. f.

B. Friman.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 1 nästinstundande november, då jernvägslinien Mellansel—Örnsköldsvik öppnas för allmän trafik, skall postbefordran å densamma ega rum i afstängdt, läst fack jemte breffläda med två tåg om dagen, i hvardera riktningen.

Poststationer:

Poststationen *Fogelbro* (ny), tillhörande andra klassen, skall lyda under och direkt utvexla post med postkontoret i Stockholm.

Poststationerna *Mellansel*, *Moelfven* och *Sjulevad* (nya), tillhörande första klassen, skola lyda under postkontoret i Örnsköldsvik och derjemte direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r XCIII.

Poststationen *Hörnäs* skall från och med nästinstundande november månads början direkt utvexla post jemväl med postkupéexpeditionen n:r LX, hvaremot nämnda poststations direkta postutvexling med postkupéexpeditionerna n:r LXXXV och XCIII samtidigt skall upphöra.

Poststationen *Munkaljungby* skall från samma tid tillhöra första klassen.

Postföring:

Indragen:

Postföringen med häst och åkdon sju gånger i veckan, i hvardera riktningen, å linien *Gottne—Örnsköldsvik* (584) indrages vid innevarande oktober månads utgång.

1892-11-01--

Mellansel

Stationsinspektör Johan Walfrid Söderman fick ta ansvar för postservice i Mellansel den 1 november 1892. Jernvägsstation var den första anhalten efter Anundsjö. Från Anundsjö till Vännäs hade en delsträcka av stambanan genom övre Norrland öppnats den 1 oktober 1891 och en dag därefter nya poststationer i Gottne och Hörnsjö. På de övriga mellanliggande orterna Björna, Trehörningsjö och Nyåker flyttades lantpoststationerna till jernvägsstationerna och de tidigare anställda poststationsföreståndarna sades upp på samma sätt som nämns beträffande poststationen i Mo i inledningsavsnittet (överst på sid 6).

Söderman fick 300 kr i årsarvode för själva postsysslan i Mellansel, ett belopp som var oförändrat när han fick förflyttning till Storlien i december 1896 och efterträddes av stationsinspektör Oscar August Fagerhjelm. Denne fick i sin tur från 1902 års ingång Curry Vilhelm Johnson till efterträdare.

Andra tog vid och kunde notera stigande trafiksiffror. Detta ledde till skilsmässa mellan post och jernväg. Sara Elisabet Byström, som blev lantpoststationsföreståndare den 1 april 1941, fick 15 år senare posttiteln stationsmästare, då hon erhöll tjänstemannastatus som chef för den postexpedition som inrättades i Mellansel i stället för poststationen.

I en helt ny organisationsform 1977 ändrades postexpeditionen till ett s k lokalpostkontor med förleden lokal slopad 1986. Efter ytterligare förändringar i anslutning till divisionalisering och bolagisering finns det nu ett postkontor i Mellansel, där postmästare Margita Olsson ansvarar för service till de närmare 800 hushåll som har postadress Mellansel.

Mo(älven)

Postinspektionen skrev i sin redovisning till poststyrelsen den 23 september 1892 bl a följande efter att ha framhållit att avståndet mellan lantpoststationen i Mo och den nya järnvägsstationen blott var något mera än en kilometer:

"Nuvarande poststationen i Mo anses för den skull kunna utan större olägenhet för de i Mo by bosatta korrespondenter indragas, samtidigt därmed att poststation öppnas vid Moälven".

Under vissa kunders protester gjorde man därmed slut på en nära 30 år gammal tradition för byborna i trakten av kyrkan att kunna hämta och lämna post på närmare håll.

En poststation med namnet Mo hade inrättats redan den 1 april 1862 som en av landets 50 tidigaste lantpoststationer (diarienummer Klb 1861:714). Till föreståndare antogs bruksbokhållaren Carl Johan Malmqvist. Hans efterträdare inspektor L J Carlsson, blev av med sin anställning genom att poststationen vid Mo kyrka drogs in med oktober månads utgång 1892, som framgår av ovanstående citat.

Stationsmästaren Carl Gottfrid Malmberg i Moälvens järnvägsstation fick nu ta ansvar för postservice även till dem som tidigare anlitat lantpoststationen i Mo. Efter hans bortgång 1895 anställdes från 1896 års ingång August Vilhelm Johansson Sahlin som föreståndare för järnvägsstationen. August Vilhelm Carlsson Lindell tog över efter honom den 1 juni 1907 och flera andra järnvägsmän hade ansvar för posten tills trafiken var så stark att post och järnväg måste skiljas åt.

Postnamnet Moälven ändrades till **Moliden** den 1 oktober 1923 och den 1 oktober 1951 höjdes poststationen till en postexpedition. Inga Maria Sandström fick chefstiteln stationsmästare. 1970-talets omvälvningar medförde bl a ny terminologi och i 1990-talets strukturförvandling med minskad kassarörelse har postkontoret lämnats ut på entreprenad och ingår nu i gruppen "post-i-butik". Denna ändring genomfördes den 1 september 1994.

Över Moliden utväxlades under perioden december 1936 - april 1958 posten med postombudet i **Österalnö**. En framställning i augusti 1941 att få postombudet utbytt mot en poststation föranledde inte någon åtgärd av poststyrelsen (diarienummer 1 b 2299/41).

Västerhus

1913-12-01--1974-10-31

Det skulle dröja till den 1 december 1913 innan en poststation öppnades i Västerhus. Beteckningen "(ej f)" efter stationsnamnet på nedan återgivna posttidtabell från 1940 avslöjar att poststationen inte var förenad med järnvägsstationen. Anna Edith Byström blev ordinarie föreståndare för lantpoststationen den 1 oktober 1915.

Ingeborg Adela Nordlinder, som hade varit poststationsföreståndare i Östflärke sedan april 1944, antogs till föreståndare den 1 november 1948. Den av postverket förhyrda poststationslokalen var belägen på ett avstånd av 160 m från tågens uppehållsplats.

Innan 1970-talets stora förändringar hann börja genomföras, blev poststationen i Västerhus ersatt med lantbrevbäring vid november månads ingång 1974.

310. Mellansel—Örnsköldsvik.¹⁾ (S. J.)

19.49	—	7.45	Boden	—	20.14
2.39	—	—	Ånge	14.36	—
Fkmb	Tp V	Fk V	Km		
Tåg 3691	Tåg 2905	Ej pak Tåg 2909			
(6.58)	(9.55)	16.55	—	Mellansel (ej f) 2, D 22	9.35 11.40
7.10	—	—	9	Moliden (ej f) D 22...	— —
7.22	—	—	18	Västerhus (ej f) D 22	— —
7.27	—	—	22	Själeuvad D 22	9.04 11.09
7.38	10.35	17.35	29	{ Örnsköldsvik ²⁾ }	8.50 10.55
				{ (C) D 22	
				Tåg 2904	Tåg 2906
				Tp V	Fkmb

¹⁾ Dessutom postbefordran med postdilgens enl. tab. D 22.

²⁾ Vid expedierandet av vanlig post till Örnsköldsvik iakttagas, att lokal- och transiterande post skall åtskiljas och expedieras i säckar, påsar eller buntar, adressbetecknade "Örnsköldsvik lokal" resp. "Örnsköldsvik trans".

1892-11-01--1975-09-30
 Namn Själevad 2 1961-01-01--1975-09-30

Själevad

I konsekvens med lantpoststationen i Mo kunde man tänka sig att också lantpoststationen i Hörnäs skulle ha kunnat dras in, när en järnvägspoststation öppnades i Själevad den 1 november 1892 i samband med tågstarten. Så blev det emellertid inte.

I sin redovisning till poststyrelsen av iakttagelser i samband med en inspektionsresa inför trafikomläggningen skrev postinspektör Uddo Zachrisson i Sundsvall nämligen bl a följande: "Vad däremot angår nuvarande poststationen i Hörnäs, så skulle det medföra stor olägenhet för korrespondenterna å denna ort om därvarande poststation komme att indragas i sammanhang med poststations inrättande å Själevads trafikstation".

Lantpoststationen i Hörnäs fick sålunda finnas kvar och till föreståndare för den nya järnvägspoststationen i Själevad antogs stationsmästaren Per Erik Englund. När denne fick förflyttning till Väse i april 1897, vikarierade under några månader kontorsbiträdet K G Forssund, innan stationsmästaren Johan Petter Hjelm tog över i juni. August Hall blev ansvarig under perioden från april 1907 till augusti 1916. Ökad trafik framtvängde skilsmässa och för den ersättande lantpoststationen ansvarade bl a Anna Edith Byström från och med september 1948.

När poststationen i Översjåla döptes om till Själevad 1 med 1961 års ingång, fick poststationen Själevad vid Hampnäs folkhögskola tilläggssiffran 2. Dess betydelse minskade i takt med tillväxten i området vid Översjåla och poststationen Själevad 2 avvecklades med september månads utgång 1975, ett knappt år efter planerat indragningsdatum. Till "förseningen" bidrog bl a en protestlista med 363 namnunderskrifter mot indragningen. Förgäves hoppades man bl a på att ett nytt bostadsområde i området vid det gamla bryggeriet skulle räcka till för att bevara poststationen.

Postkassören Karin Nordin från Arnäsfall fick betjäna de sista kunderna vid poststationen Själevad 2



1951-10-01--
 Namn Själevad 1 1961-01-01--

Översjåla

Den 1 oktober 1951 öppnades en lantpoststation i Översjåla. Med samma namn fanns en station vid järnvägen, men det blev inte aktuellt med förening mellan post och järnväg. Till föreståndare för poststationen i Översjåla antogs Sally Margareta Nordlinder. Hon fick byta ut datumstämpel, sigill, rek-, ass- och paketetiketter m m med 1961 års ingång, då poststationens namn ändrades till **Själevad 1**.

Förändrad bebyggelsestruktur och ökad kundfrekvens med högre trafik ledde till att poststationen stushöjdes till en postexpedition den 1 oktober 1962 och fru Nordlinder fick posttiteln stationsmästare. Tilläggssiffran 1 föll bort, när poststationen Själevad 2 drogs in med september månads utgång 1975. Två år senare genomgick postexpeditionen en för landet generell omorganisation med bl a ny terminologi. Med ansvar för service till närmare 2400 hushåll har Barbro Israelsson blivit postmästare i Själevad. I antalet ingår de hushåll som har postadressen Moliden och Överhörnäs.

Namn Hörnäs 1875-07-01--1897-01-31
 Namn Överhörnäs 1897-02-01--(ca 1992)

Överhörnäs

Vi har i det föregående inte bara berört järnvägspoststationer utan också lantpoststationer i järnvägens närhet. Vi blickar nu litet åt söder och fångar in en lantpoststation som med namnet **Hörnäs** öppnades den 1 juli 1875 som en följd av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Västernorrland. Till föreståndare antogs fröken Amélie Harlin med 300 kr i årsarvode. Detta sänktes något efter vunen erfarenhet och en av hennes efterträdare, Kristin Nilsson fick nöja sig med 240 kr. Detta hade något att göra med det faktum att kundunderlaget påverkades negativt av att järnvägspoststationen i Själevad hade öppnats den 1 november 1892.

I samband med poststationens övertagande av förre rättaren Nils Olof Jonsson ändrades poststationens namn den 1 februari 1897.

Den fick nu heta Överhörnäs. Jonsson fick genom beslut i mars följande år ersättningen höjd till 300 kr, vilket också kom hans efterträdare i september 1908, Johan Fredrik Wallin, tillgodo.

När fröken Anna Teresia Lindström tog över befattningen från den 1 december 1912, justerades arvudet åter nedåt och hon fick under sin första period bara kvittera ut 275 kr om året. Beloppet höjdes till 420 kr om året från den 1 april 1915 och dessutom tillkom ett särskilt belopp på 60 kr om året (diarienummer 1 b 434/15) "*med särskild hänsyn till tidpunkterna för de avgående och ankommande posterna*". Även på den tiden kunde man i något fall ta hänsyn till obekväma arbetstid.

Bättre avlöningsförmåner tillkom efter hand och den fortsatt positiva utvecklingen av poststationen medförde att dess status kunde höjas till postexpedition den 1 oktober 1951. Föreståndare med posttiteln stationsmästare var då Elsa Juliana Näslund, som följdes av bl a Gunvor Sjölund.

Den omorganisation som genomfördes på 1970-talet med bl a ny terminologi ledde visserligen till att postexpeditionen blev ett lokalpostkontor 1977 med förleden lokal borttagen 1986, men den följande utvecklingen med allt mindre efterfrågan, främst på kassasidan har under 1990-talet framtingat indragning av postkontoret i Överhörnäs.

Skrifter med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

21. Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg
22. Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg
23. Något om posten utmed Dala-Ockelbo-Norrunds järnväg
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg
25. Något om posten vid statsbanan Kariberg-Värtan
26. Något om posten vid Uppsala-Gävle järnväg
27. Något om posten vid Norrländska tvärbanan Sundsvall-Storlien
28. Något om posten vid Norra stambanan
29. Något om posten vid Byvalla-Långshyttans järnväg
30. Något om posten vid statsbanan Mellansel-Örnsköldsvik
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad
43. Något om posten vid Inlandsbanan
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund
50. Posten vid Krösnabanan (Ålmeboda-Karlskrona)
52. Om posten vid Blekinge kustbana
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjärsjölagård
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala-Krylbo
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp
114. Posten vid järnvägen Limmared-Holsljunga
118. Om posten vid Västra Centralbanan
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Ålmhult
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinnekulle järnväg
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund
172. Poststationer vid järnvägen Ålmhult-Sölvesborg
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn
187. Om posten vid Norbergs järnväg
188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg

191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg
192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå
206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg
216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel
217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel
219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg
233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klintehamn-Habblingbo
236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås
249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg
254. Om posten vid Lelångenbanan
280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall - Bergsjö
281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg
282. Något om posten vid järnvägen Örebro - Norrköping
283. Något om posten vid Östra stambanan
284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby
285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby
286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg
287. Något om posten vid järnvägen Köping - Uttersberg - Riddarhyttan
288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)
289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Åtvidaberg-Västervik
290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gävle järnväg
291. Något om posten vid Falkenbergs järnväg
292. Något om posten utmed Varberg-Åtrons järnväg
293. Något om posten vid Kinnared-Fegens och Fegen-Åtrons järnvägar
294. Något om posten utmed Runhällen-Enköpings järnväg
295. Något om posten utmed Härnösand-Sollefteå järnväg
296. Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg
297. Något om posten utmed Upsala-Lenna järnväg
och Lenna-Norrtelje järnväg
298. Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo
och Södra Roslags kustbana
299. Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg
och Faringe-Gimo

Skrifterna rekvireras från Förlaget på post, Box 222, 351 05 VÄXJÖ