

## Slutord

Via nästa station, Långsele byggdes järnvägen fram till Sollefteå och öppnades för allmän trafik på hela sträckan mellan Ragunda och Sollefteå den 1 oktober 1886. Jag lämnar förvaltningspostkontoret Sollefteå därhän enligt uppgift i förordet.

För Långsele, där en poststation inrättades två år innan järnvägen öppnades för allmän trafik, lämnas uppgifter i posthistorisk skrift 328. Denna handlar om delsträckan Långsele - Anundsjö av stambanan genom övre Norrland.

Lit. B. Nr 1903.



Kongl. Generalpoststyrelsen  
No. Inkom 44/2 NRS 1285.  
App. N°

Kl. Stats N° 40 Ord. 46 Inlemnadt i Sundsvall den 23 1885 kl. 10 fm m.  
Tjänsteam

Generalpoststyrelsen  
Hölm  
Distriktingen, Majoren Roos, samt järnvägs-  
ingenjören Ahlgren anmäla att den ledare som  
förhinder förfara såsom poststationsförstuder i  
Gräninge, samt hemstela att stationen gemäst  
måtte förflyttas till Gräninge Bruk, att der förestås  
af den spårte Nilsson, med arfvad 250 Kronor  
ärit "

Tackvis  
1885 fm 5 med hem.  
M. J. H. J.  
Tel. af Sku Exp. af LS Bil fm 1307  
230

Erik Lindgren

# Något om posten vid Stambanan genom övre Norrland Sträckan Bräcke-Långsele

## Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Pålgård	16
		Hammarstrand	17
Bräcke	5	Delsträckan	
Grötingen	6	Ragunda-Långsele	19
Nyhem	7	Österede	21
Gimdalsby	7	Bispgården	21
Dockmyr	8	Bispsfors	23
Kälarne	9	Gräninge	26
Storåsen	11	Ledinge	26
Ljungå	11	Hälgum	28
Hällesjöby	12	Österfors	28
Sörbygden	12		
Håsjö	13		
Ragunda	14		

Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 327

Litt. B. 111472



4797  
No. 19. Generalpoststyrelsen.  
Lämpligt No. 49. 1384.

Klass No 801 Ord. 50 Inlämnadt i Lundvall den 15/4 1884 kl. 10:35 m.  
Tjensteman

Generalpoststyrelsen

1884 den 18 april sams. Bot. no. 584 Stockholm

De nämnda entreprenörerna gjort begäran  
för att antaga Gräninge blifvande järnvägsstation  
hos distriktsingenjörerna, Major Passen utgjord  
ett anordna Gräninge poststation uti en  
rekommenderad utskott allmänna landbyggen, under  
hänvisning att den föreslagna nya post-  
stationen, fyra gånger i veckan, Håbo  
- Rylanda - Falköping mitta marast möjlig  
anordnas. Zachrisson

Exp. af  
H. Adol.

Postföringen

Undertecknad förbinder sig emot att  
erövra af Riksdagen (1880) R. 1. 1. 1. 1.  
företag i Gräninge föreslagna poststationer  
i öfverensstämmelse med de föreskrifter,  
som för dylika platser äro gällande.

Mittrew:  
A. Nilsson  
Kommissarie  
Joh. St. Ståhlund  
Folksamman

Gräninge den 3 Mars 1884  
L. Ståhlund  
Ingenjör vid stat. järnväg.

### Förord

Poststationerna var den till antalet största gruppen bland de olika kategorier av fasta postanstalter som utvecklades i takt med postverkets framväxt. De 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 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.

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 förenande 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 kyrkbyar nära framväxande järnvägar låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst.

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

Jag försöker ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. På grund av svårästa handstilar kan namnen någon gång vara felstavade. Ibland saknas namnuppgifter helt.

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. Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa på järnvägen norrut med början i Bräcke.

Jag har avstått från att lämna uppgifter om förvaltningspostkontoren. Där har någon förening av tjänster i post och järnväg inte förekommit och dessa postkontor är i allmänhet av sådan dignitet att vart och ett kräver sin särskilda bok. För mina läsares synpunkter är jag tacksam.

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Det är fråga om ett hantverk med risk för defekter av olika slag. Jag hoppas läsaren har överseende med eventuellt förekommande defekter och accepterar min tro att det framforska materialet är viktigare än häftets utförande.

Erik Lindgren

## Inledning

Som framgår av förordet har sträckan Stockholm - Riksgränsen ansetts vara den som i den ursprungliga planeringen avsågs bli Norra stambanan. Kunniga specialister på svenska järnvägar tillämpar av skäl som jag inte funderat över, en uppdelning såtillvida att Norra Stambanan sträcker sig från Stockholm till Ånge, medan sträckan mellan Bräcke och Boden utgör Stambanan genom övre Norrland. Den kortare delsträckan mellan Ånge och Bräcke ingår i Norrlandska tvärbanan (posthistorisk skrift 27).

I min posthistoriska skriftserie har jag valt att dela upp stambanan genom övre Norrland på fem delar och väljer att börja i söder med sträckan Bräcke-Långsele. Det är en ca 13 mil lång bana som växte fram under en period på tre år, den första delen mellan Bräcke och Håsjö öppnad för allmän trafik den 16 oktober 1883, den andra på bara ett stationshåll mellan Håsjö och Ragunda med december månads ingång 1884 och slutligen sträckan mellan Ragunda och Långsele den 1 oktober 1886.

I ett brev till poststyrelsen den 8 augusti 1882 anmälde styrelsen för Statens järnvägsbyggnader att efter kontakt med länsstyrelsen i Östersund skulle de beslutade stationerna, belägna vid Mellsjön, Ramsjö, Annsjön och Valla benämnas Nyhem, Storäng, Västanede och Håsjö. På järnvägsföretagets förfrågan meddelade poststyrelsen den 10 augusti att de föreslagna namnen kunde accepteras. Vi känner ändå bara igen två av dem.

Medan rallarnas arbete pågick, var nämligen ännu inte frågan om stationernas namn helt avgjord. De namn som blev föremål för diskussion var Storäng och Västanede. Styrelsen för Statens järnvägsbyggnader meddelade sålunda poststyrelsen den 15 augusti 1882, att det förelåg önskemål om att byta ut dessa namn mot Dockmyr respektive Kälarne. Efter föredragning den 17 augusti 1882 kunde poststyrelsen meddela att de nya namnförslagen accepterades för postverkets del. Det var vid detta tillfälle dock inte klart att någon poststation skulle öppnas i Kälarne. Mera därom kommer under det särskilda avsnittet för denna ort. Det var över huvudtaget inte självklart att poststationer skulle öppnas i varje järnvägsstation.

Den 20 juli 1883 skrev Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen till poststyrelsen att regeringen blivit informerad om "att järnvägsarbetena å statsbanan Bräcke-Sollefteå numera så framskridit, att så vida oförutsedda hinder icke möta, bandelen mellan Bräcke och Håsjö kan den 1 instundande oktober för allmän trafik upplåtas".

Någon form av oförutsedda hinder blev det tydligen, för datum för att påbörja allmän trafik blev den 16 oktober. Detta blev också den dag då postbefordring började på sträckan, medan det däremot skulle dröja litet innan poststationer öppnades i berörda järnvägsstationer med undantag av Håsjö. Där samordnades öppnandet av poststationen med tågstarten. Med början på nästa sida lämnas tillgängliga uppgifter för var och en av poststationerna såväl de vid järnvägen som några av dem, som fick post landsvägsledes från stationer vid järnvägen.

En förhandsinformation om planerade tåg med tiduppgifter fick poststyrelsen den 17 september 1883 från styrelsen för Statens järnvägstrafik genom nedan återgivna meddelande.

*Tuk. d. 17/9 83 med DW 5839  
933*

Lit. E.

Statens Jernvägstrafik.

*Blauvade Lög*

*Nr. 107*

*Nr. 108*

Stationer.	Kilometer.	Tid för				Anmärkningar.	Stationer.	Kilometer.	Tid för			
		gånge- min.	an- komst kl.	uppe- håll min.	af- gång kl.				gånge- min.	an- komst kl.	uppe- håll min.	af- gång kl.
<i>Håsjö</i>						<i>Bräcke</i>						
<i>Kälarne</i>	12	28 8.58		6 9.4		<i>Sylsem</i>	22	51 4.18		6 4.32		
<i>Dockmyn</i>	20	46 9.50		7 9.57		<i>Dockmyn</i>	13	32 5.4		7 5.11		
<i>Sylsem</i>	13	50 10.27		6 10.33		<i>Kälarne</i>	20	46 5.57		5 6.2		
<i>Bräcke</i>	28	51 11.24				<i>Håsjö</i>	12	28 6.30				

## Bräcke

Sträckan mellan Ånge och Bräcke följer norra stambanan och passerar efter Dysjön länsgränsen mellan Medelpad och Jämtland och därefter hållplatsen i **Bensjö**, där det inte funnits någon postanstalt. Denna by betjänas sedan 1969 med lantbrevbäring från Bräcke.

Vi kommer nu fram till Bräcke, som fick sin första poststation i samband med att postverket övertog kronobrevbäringsansvaret i Jämtland med 1875 års ingång. Enligt ett brev från poststyrelsen den 17 december 1874 till länsstyrelsen i Östersund utsågs Peter Edling till föreståndare, följde efter ett års tid av Fredrik August Thamner.

Den 1 oktober 1878 blev det byte på postbetjäningen i Bräcke. Thamner fick träda tillbaka och med post- och järnvägsförordning förenade tog G T Wallander hand om rulljangsen. Bland dennes efterträdare fanns i november 1895 stationsinspektorn Robert Zetterstrand, som från 1901 års ingång fick ett biträdesanslag på 25 kronor i månaden utöver det fasta årsarvodet för postsysslan på 600 kronor.

Zetterstrand upplevde den allt ökande pressen på göromålen och fann liksom sina överordnade att det inte gick att förena post- och järnvägssysslorna i längden. Skilsmässan genomfördes den 1 december 1910 (diarienummer 1 b 1931/10). Till en början skötte Johan August Gotthard Åhlund postärendena, men redan från 1911 års ingång tillsattes Olga Olsson som föreståndare för lantpoststationen. Hennes årsarvode på 900 höjdes den 1 juli 1917 till 1320 kr.

Nu hade emellertid antalet poststationer inom närområdet ökat så mycket, att det behövdes ett förvaltningspostkontor utöver det som fanns i Ånge sedan september 1894. Med juli månads ingång 1919 inrättades sålunda ett förvaltningspostkontor i Bräcke och Olga Olsson fick lämna sin tjänst som poststationsföreståndare. Bortsett från medverkan vid transporter till och från tågen hade den tillträdande postmästaren Gustaf Verner Hellman och hans efterträdare inte någon egentlig samverkan med järnvägspersonalen.

Under postmästaren i Bräcke lydde år 1960 postexpeditionerna i Gällö och Kälarne, poststationerna i Albacken, Bodsjö, Fanbyn, Gimdalsby, Grimnäs, Hunge, Hällesjö, Ljungå, Ocksjön, Revsund, Rissna, Storåsen, Sörbygden, Sösjöbyn, Tavnäs, Våle, Västede och Övsjöbyn samt sex postombud.

Det blev senare stora förändringar i sammanhang med och efter genomförandet den 12 maj 1968 av postens nya transport- och sorteringsorganisation. Det följande 1970-talet präglades av ytterligare förändringar. Med ny terminologi sedan 1977 och 1986 finns det nu ett postkontor i Bräcke. Dess chef, postmästaren Anders Åreng har bl a ansvar för service till ca 1500 hushåll med postadress Bräcke.

Namn Grötingsjö 1901-12-01--1921-01-31  
 Namn Gröttingen 1921-02-01--1968-08-31

## Gröttingen

Det gick inte att anordna en järnvägspoststation i Gröttingen men behovet av postgång påtalades och accepterades varefter poststyrelsen medgav att en poststation fick öppnas med handlanden Eric Carlsson som föreståndare med december månads ingång 1901. Hans kontrakt gav honom från starten 200 kr om året inklusive ersättning för transporter från tågen till poststationen. Handelsföreståndaren Henock Jansson tog över den 1 oktober 1905, följd den 1 augusti 1907 av handelsbiträdet Olof Mikael Olsson. Hans tid som postanställd blev kortvarig, för det visade sig nu möjligt att förlägga poststationen till järnvägsstationen.

Denna ändring genomfördes den 16 februari 1908, då stationskarlsförmannen Jöns Alin fick ta över lantpoststationens inventarier. Han följdes redan den 1 september 1908 av kollegan Johan Magnus Holmgren. Andra järnvägsmän som därefter svarade för posten var Karl Oskar Norén (1911-1913) och därefter Abraham Emanuel Eriksson.

Poststationens namn ändrades den 1 februari 1921 från Grötingsjö till Gröttingen och poststationen drogs in med augusti månads utgång 1968.

1875-01-01--1972-03-30

## Nyhem

I anslutning till kronobrevbäringsreformen öppnades en poststation i Nyhem med 1875 års ingång. Kronofjärdingsman Jöns Persson blev föreståndare med 50 kr i årsarvode, efter kort tid ökat till 70 kr. För att hindra poststationens indragning vid införande av lantbrevbäring accepterade Persson att sänka årsarvodet till 40 kr år 1879.

Med tågstarten den 16 oktober 1883 flyttades poststationen till järnvägsstationen. Bland dem som därefter fick ansvara för samhällets postservice fanns från december 1894 stationsmästaren Otto Isaksson. Han följdes i april 1904 av Carl Adolf Boberg.

Stationsmästaren Karl Emil Dahllöf tog över i oktober 1912 och redan från och med december 1914 blev Rudolf Julius Falk föreståndare. Med järnvägsfolket som postansvariga fortsatte poststationens verksamhet men 1970-talets konsekventa avveckling av lokalt samarbete mellan post och järnväg medförde poststationens indragning med mars månads utgång 1972.

1903-04-01--1972-03-30

## Gimdalsby

Från Nyhem gick en landsvägspostlinje sydost ut som så småningom kom att sträckas ut till Albacken, där en lantpoststation öppnades den 1 juli 1917. Betydligt närmare järnvägen låg Gimdalsby, där en lantpoststation inrättades den 1 april 1904 med urmakaren Magnus Andersson som föreståndare. Jonas Arvid Adamsson efterträdde honom i oktober 1906 och den 1 april 1916 tog handlanden J O Jonasson över. Bland sentida föreståndare var Elsa Kristina Persson från den 1 februari 1945. Poststationen drogs in med mars månads utgång 1972.

## Dockmyr

Det skulle dröja något efter tågstart innan en poststation kunde öppnas i Dockmyr. Detta hängde delvis samman med att det fanns en poststation i Nyhem, berörd på sid 7. I oktober 1883 skrev några av invånarna i Nyhem och bad att få tillgång till en poststation i Dockmyrs järnvägsstation som låg bättre till än stationen i Nyhem.

När postinspektör Uddo Zachrisson vid en tjänsteresa besökte orten, fann han att området närmast järnvägsstationen i Dockmyr saknade bebyggelse. I omnejden fanns det dock, konstaterade han *"åtskilliga byar, för vilkas innebyggare det vore en stor fördel om poststation inrättades å nämnda järnvägsstation, och vilka för närvarande icke kunna erhålla eller avsända postförsändelser på annat lagligt sätt, än genom budsändning till Nyhems eller annan poststation"*.

Zachrisson konstaterade också att man väntade stor trafik av gods och resande mellan Stuguns socken och Dockmyrs järnvägsstation och att skogsavverkningar skulle bedrivas under vintern i trakten av Dockmyr. Detta skulle föranleda brevväxling och penningförsändelser och Zachrisson uttryckte rädsla för att *"saknaden av poststation möjligen kan föranleda till obehörig befordran av brev och penningförsändelser med järnvägsresande"*.

Med detta på pränt var det inte svårt för poststyrelsen att besluta om en poststation också i Dockmyr. Från den 1 februari 1884 var det därför möjligt att inrätta en poststation i stationshuset. Stationsmästaren Carl Victor Fröling tog över ansvaret den 1 oktober 1894, följd i april 1899 av Rudolf Herman Kjellman. Bland övriga SJ-anställda som svarade för servicen före poststationens indragning med september månads utgång 1963 fanns Gustaf Sandberg (1909-1913), Johan Gustaf Fritjof Strandberg (1913-1917) och därefter Erik Osvald Palmgren.

Som förstärkning åt lantbrevbäraren och extraservice åt postkunderna fanns ett postombud i Dockmyr med redovisningsplikt till poststationen i Nyhem övergångsvis till den 7 oktober 1967.

### Poststationer:

*Dockmyrs* poststation, (ny), tillhörande första klassens lägre afdelning, skall lyda under postkontoret i Sundsvall och direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r LI samt postkontoren i Torpshammar och Ragunda.

Tillkomsten av poststationen i Dockmyr presenterades i cirkulär utgivet den 25 januari 1894.

## Kälarne

På fortsatt färd mot öster passeras hållplatsen i Gastsjön, där någon poststation inte funnits, och vi kommer till Kälarne, en postort som skulle få större betydelse. Ändå hade man inte planerat för någon poststation där vid förberedelserna för omorganisationen.

Detta fick folket i trakten veta, varefter ett stort antal representanter för bygden skrev ett brev till poststyrelsen i oktober 1883. Under-tecknare av brevet var framför allt Ansjö-bor men också en av cheferna i statens tjänst som tillsynsman för byggnationen och chef över rallarlagen. Ur deras brev citerar jag:

*"Underrättade om att Kungl. Generalpoststyrelsen beslutat, på nyanlagda stambanan genom Norrland, Bräcke-Sollefteå, inrätta poststationer endast vid järnvägsstationerna Nyhem och Håsjö men icke vid Kälarne, bedja undertecknade få erinra, att en poststation vid Kälarne järnvägsstation, belägen mellan Dockmyr och Håsjö stationer, ej allenast är nyttig utan till och med nödvändig för större delen av Hällesjö samt mera än två tredjedelar av Håsjö socken."*

Så långt är brevet försiktigt och försett med ett tungt påstående. Men fortsättningen röjer att man inte aktade för rov att försöka nå sitt mål genom att antyda möjligheten att låta önskemålen få gå igenom på bekostnad av den beslutade poststationen i Håsjö:

*"Lämnande Håsjö poststation till sitt värde vilja vi erinra, att Kälarnes station är belägen vid den punkt, där järnvägen skär den genom Hällesjö och Håsjö socknar gående nya landsvägen med utgångspunkter Ljungå sågverk - Sundsvall å ena och Ragunda kyrkoby belägen vid allmänna landsvägen mellan Sundsvall och Östersund (den s k norra landsvägen) å andra sidan, då däremot Håsjö station är belägen vid en punkt där järnväg och landsväg löpa så gott som i jämnbredd och endast kan vara till nytta för Håsjö kyrkobygd, enär Ragundaborna, såsom boende vid allmän landsväg och förr hava postkontor, ej med skäl varken kunna eller behöva forsla sin post till Håsjö. Den vid Håsjö varande gamla kyrkan är för övrigt utdömd och en ny kyrka är i dess ställe uppbyggd vid Västanede by, belägen en fjärdedels mil från Kälarnes station"*.

Brevet hade verkan och tillkomsten av en poststation i Kälarne aviserades i poststyrelsens cirkulär den 24 december 1883. Öppningsdagen blev 2½ månader efter tågstarten och angavs till det följande årets ingång. Som postansvarig antecknades stationsmästaren Anders Gustaf Olsson. Här kom bytena inte så tätt och inte förrän i november 1907 övertog stationsmästaren Johan Erik Jonsson befattningen.

Att sökandena hade bedömt behovet rätt visades snart genom ökad trafik. Denna framtvingade skilsmässa mellan post och järnväg. Bland de ansvariga för den ersättande lantpoststationen fanns Karin Elisabet Olsson från 1945 års ingång. Hon fick uppleva poststationens stushöjning till postexpedition den 1 oktober 1955.

Utvecklingen blev fortsatt god och i 1990-talets spännande förändring med många postkontorsindragningar finner vi att de ca 950 hushållen med postadress Kälarne alltså har tillgång till ett postkontor, där postmästare Sigbritt Eriksson är ytterst ansvarig för verksamheten.

Med Kälarne som kontrollmedium har två postombud varit verk-samma i närområdet, ett i Västanede 1934–1936 och ett i Storåsen från och med oktober 1964 till och med april 1971.



Positiv utveckling i Kälarne visades med tillkomsten av nya lokaler. De invigdes den 1 juni 1992 av regionchefen Bengt Bengtsson. Närmast honom postmästare Sigbritt Eriksson och postkassör Sigbritt Eriksson.

1918-01-01--1964-08-31

## Storåsen

Från Kälarne utgick två längre landsvägspostföringar söderut, en till Söderåsen och en till Ljungå via Sörbygden. I Storåsen öppnades en poststation med 1918 års ingång. Bakgrunden till denna stationära förbättring var att lantbrevbäringslinjen mellan Kälarne och Hucksjöåsen blivit vakant och mycket svår att återbesätta med fast innehavare. Med en omfattande redovisning av bakgrunden hemställde postdirektionen i norra distriktet den 15 november 1917 i ett brev till poststyrelsen, att lantbrevbäringen skulle upphöra men att en poststation med namnet Storåsen skulle öppnas i Hällesjö socken. Dit skulle posten befordras med gångpost på en ca 10 km lång linje från Mjösjö, som låg vid postlinjen mellan Kälarne och Ljungå.

Poststyrelsen biföll framställningen för tillämpning från 1918 års ingång och arbetaren J E Andersson antogs till föreståndare. Bland dennes efterträdare fanns Göta Charlotta Lundell under tiden oktober 1953 - maj 1954 och därefter Per Bertil Olsson.

När poststationen med ett förbättrat vägnät kunde ersättas med bilåkande lantbrevbäring vid september månads ingång 1964, förstärktes denna med ett postombud som hade redovisningsplikt till postexpeditionen i Kälarne. Postombudet avvecklades med april månads utgång 1971.

1879-05-01--1968-06-08

## Ljungå

Ljungå långt söderut, beläget ungefär halvvägs mellan Kälarne och Torpshammar hade fått en poststation flera år innan rallarna började arbeta längs stambanan i trakten av Kälarne.

Det hade kostat på att få en poststation i Ljungå, som öppnades den 1 maj 1879. I villkoren vid poststyrelsens beslut den 18 april stadgades att föreståndaren inte skulle få ersättning av postmedel.

På vad sätt rättaren Johan Fredrik Carlstein kompenseras för sitt bestyr framgår inte av handlingarna. Han fann sig till rätta med situationen under mer än 20 år, men genom poststyrelsens beslut den 23 oktober 1900 arvoderades han från 1901 års ingång med 100 kr om året för sitt arbete som poststationsföreståndare.

Bland Carlsteins sentida efterträdare fanns Tore Fridolf Andersson från den 1 augusti 1955. I samband med en större omorganisation av landsvägspostföringen och lantbrevbäringsnätet kunde poststationen dras in den 6 juni 1968.

1903-01-01--  
Namn Hällesjö 1939-05-15--1971-04-30

## Hällesjöby

Utmed landsvägen söderut från Kälarne till Ljungå låg Hällesjö och Sörbygden. Med namnet Hällesjöby öppnades en poststation vid 1903 års ingång. Namnets efterled *by* slopades den 15 maj 1939 i samband med en ortnamnsrevision. Denna hade till uppgift att samordna namnen på post-, telegraf- och järnvägsstationer på samma ort men gjorde samtidigt vissa andra justeringar. Remissinstanserna hade intet att erinra mot revisionens förslag att slopa efterleden. Poststationen, bland vars föreståndare fanns Göta Charlotta Lundell från den 1 april 1954, fick heta Hällesjö till dess indragning den 30 april 1971.

1877-07-01--1991-09-28

## Sörbygden

Den äldsta poststationen längs vägen mellan Kälarne och Ljungå låg i Sörbygden, öppnad redan den 1 juli 1877 med handlanden N E Eldh som föreståndare. Han fick inledningsvis 150 kr i årsarvode, men detta höjdes efter ett år till 240 kr.

Poststationens existens ifrågasattes i anslutning till järnvägens tillkomst. Postmästare Uddo Zachrisson i Sundsvall skrev sålunda i sina kommentarer den 4 november 1883 till poststyrelsens beslut att inrätta en poststation i Kälarne och omreglera postföringen på linjen Torpshammar-Ragunda bl a följande:

*"I sammanhang härmed, och då efter öppnande av poststation vid Kälarne järnvägsstation de flesta korrespondenter inom Hällesjö socken, som hittills haft sin postutväxling genom Sörbygden, torde komma att utväxla sin post över Kälarne, anses utan synnerlig olägenhet poststationen i Sörbygden kunna indragas, vilket jag därför värdsamt får hos Kungl. Styrelsen föreslå".*

Poststyrelsen ansåg inte åberopade skäl vara starka nog för indragning och poststationen fick vara kvar. Från den 1 juli 1894 var folkskolläraren Johan Martin Omberg dess föreståndare med oförändrat årsarvode, 240 kr. Han fick det höjt till 360 kr med 1906 års ingång. Bland hans efterföljare fanns under första halvåret 1911 folkskolläraren Karl Viktor Renström och därefter folkskollärare Jakob Bernhard Molin. Arvodet höjdes i etapper, den 1 mars 1914 från 450 till 480 kr (diarienummer 1 b 408/14).

Det var en poststation som under lång tid kom att gå vidare i släkten. Anna Kristina Molin hörde till senare tids föreståndare, anställd den 1 juni 1938. Poststationen drogs in den 28 september 1991.

1883-10-16--1962-06-30

## Håsjö

Som framgår av inledningsavsnittet var en av de få järnvägsstationer som öppnades vid själva tågstarten den 16 oktober 1883 den i Håsjö. Detta var då järnvägens ändpunkt i för allmän tågföring godkänt skick.

Bland de tidigare föreståndarna för Håsjö poststation fanns järnvägens stationsmästare Pär Pärsson Petersson, kontorsbiträdet C W Olsson samt stationsmästarna Per Edvard Ehrling och Carl Gustaf Jonsson, den sistnämnde från april 1902 och då med 360 kr i årsarvode för själva postsysslan.

Efter 1903 års allmänna reglering av arvoden vid förenade post- och järnvägsstationer kunde Jonsson kvittera ut 420 kr om året, inbakat i lönen från SJ. I juni 1909 tog Carl Emil Billsten över och från och med juni 1916 Carl Oskar Gerhard Walldén.

Poststationen hade underlag och omsättning nog att finnas kvar länge efter andra världskriget trots att den inte förstärktes med några utgående landsvägstransporter. Den ersattes emellertid med lantbrevbäring vid halvårsskiftet 1962.



Förvaltningspostkontor i Pålgård  
med namn Ragunda 1861-11-01--1885-08-14  
Järnvägspoststation med namn  
Ragunda station 1885-03-01--1885-08-14  
Därefter förvaltningspostkontor med namn Ragunda

## Ragunda

Nästa anhalt på vår låtsasfärd är Ragunda. Den förhållandevis korta sträckan mellan Håsjö och Ragunda öppnades formellt för allmän trafik den 1 december 1884, men det blev inte någon poststation i Ragunda järnvägsstation förrän den 1 mars 1885. Det fanns då ett förvaltningspostkontor i Ragunda kyrkby på andra sidan Indalsälven, vilket hade öppnats redan den 1 november 1861 enligt medgivande i ett kungligt brev den 26 april samma år.

Den nya poststationen i Ragunda fick heta **Ragunda station**. Suffixet behövdes för att posten skulle kunna sorteras rätt efter den adress avsändarna valde. Men det var en förhållandevis kort period som denna säranordning behövdes. Järnvägspoststationen drogs nämligen in den 14 augusti 1885.

Följande dag öppnades ett förvaltningspostkontor med namnet **Ragunda** i en nyuppförd byggnad intill järnvägsstationen. Samtidigt detroniserades postkontoret med namnet Ragunda i Ragunda kyrkby till en poststation, som fick namnet Pålgård. Man kan också uttrycka det så, att postkontoret flyttades till Ragunda järnvägs-samhälle och en ny poststation öppnades i Pålgård.

Postmästare Knut Alfred Nikolaus Lindqvister fick således sörja för att postkontorets inventarier flyttades till den nya byggnaden invid järnvägsstationen. Han fick ett beslut om detta telegrafledes den 8 augusti 1885, åtföljt av ett längre brev från poststyrelsen om vissa detaljer. Till styrelsen för Statens järnvägstrafik skrev poststyrelsen samtidigt ett brev, av vilket framgår att postkontoret i Ragunda skulle förflyttas den 15 augusti från Ragunda kyrkby

*"intill järnvägsstationen med samma namn. I sammanhang därmed har generalpoststyrelsen förordnat, att den vid nämnda järnvägsstation befintliga poststation samtidigt skall indragas; och kommer sålunda det åt stationsinspektoren på platsen meddelade förordnande att bestrida befattningen såsom poststationsföreståndare att återkallas med den 14 dennes".*

Postmästare Lindqvister fick åtskilliga efterträdare. Till deras dagliga bekymmer hörde frågan att övervaka att Ragunda postkontor fungerade bl a som transitplats för poster från och till tågen i förbindelse med diligenslinjer och andra postföringslinjer.

Postmästare Lindqvister avled den 23 juli 1897, blott 44 år gammal. Till hans efterträdare utnämndes den 17 augusti 1897 efter ansökan postmästaren i Gränna Harald Julin. Denne avled den 4 september innan han hunnit tillträda befattningen. Nästa ordinarie befattningshavare på postmästarstolen i Ragunda blev Axel Ludvig Wilhelmsson. Efter dennes befordran till Nora stad 1907 kunde hugade spekulanter på befattningen läsa något om villkoren i Ragunda i en notis i fackorganet SVENSKT POSTARKIV. Den återges nedan. En av dem som tog del av detta var Hans Gustaf Sjöbohm, som sökte tjänsten och utnämndes den 7 september 1907. Åtskilliga andra har fått pröva sina vingar vid postkontoret i Ragunda som emellertid i efterkrigstidens översyn av förvaltningsområdena befanns överflödigt och blev indraget den 14 oktober 1967.

**Ragunda.** I följd erhöill postmästaren:

öfverprovision.....	488: 91
lösväskor .....	30: —
bokföringsafg.....	6: 14
postsparbanken .....	29: 18
öfriga extra inkomster	—

Summa 554: 23

Postkontorslokalen består af ett stort expeditionsrum, packrum och postmästarens rum. Den är utmärkt ljus och rymlig samt ändamålsenligt inredd. Afgående postmästarens väning en tr. upp i posthuset kan få öfvertagas. Den består af 4 rum, kök och ett mindre serveringsrum, präktiga garderober, uthuslägenhet

med brygg- och bagarstuga, vedbod, vishusbod och redskapsbod. Vatten- och aflopsledning finnas i såväl posthuset som uthuset. Hyra 250 kr. pr år. Skatter till kommun, kyrka och skola utgå med 12 <sup>16</sup>/<sub>45</sub> ggr bevillningen, hvartill kommer vägs katt med 1 <sup>18</sup>/<sub>45</sub> %. I samhället, som saknar ytterbelysning, finnas läkare och apotek, men eljest icke vare sig bank eller yrkesidkare. Endast folkskola finnes.

Gångse pris äro: färskt fläsk 1: 25, oxkött 1: —, smör 2: —, sötmjölksost 1: 50, allt pr kg., mjölk 15 öre, potatis 6: — à 8: — pr hl., ägg 1: 40 à 2: — pr tjog, björkved 12: —, barrved 10: — (pr liten famn).

## Pålgård

1885-08-15--1964-06-30

I Ragunda kyrkby fick man från och med den 15 augusti besöka poststationen med namnet Pålgård för att uträtta postärenden. Ur poststyrelsens brev till postmästaren i Ragunda den 8 augusti 1885 citeras följande avsnitt:

*"Till föreståndare för poststationen i Pålgård har Generalpoststyrelsen i enlighet med Kungl Maj:ts Befallningshavandes i Jämtlands län förslag antagit bokbindaren J A Ljungqvist mot åtnjutande av arvode av tvåhundrafyrtio (240) kronor, för år räknat. - -*

*Ragunda kommun har visserligen begärt och på vissa villkor blivit tillförsäkrad att erhålla daglig postförbindelse mellan Pålgårds poststation och Ragunda postkontor, men då tills vidare, och intill dess järnbanan till Sollefteå blir i sin helhet för allmän trafik upplåten och daglig postbefordran därå anordnad, Ragunda postkontor ej blir i tillfälle att erhålla och avsända post mer än tre gånger i veckan, skulle en daglig postförbindelse mellan Pålgård och Ragunda vara utan allt gagn och ändamål, varför frågan härom blivit tills vidare uppskjuten".*

Visserligen hade järnvägen öppnats för allmän trafik på sträckan mellan Håsjö och Ragunda den 1 december 1884, men det var tydligen inte klart med dagliga turer ännu. Från Ragunda byggdes järnvägen vidare och blev öppnad för allmän trafik fram till Långsele med en avstickare till Sollefteå den 1 oktober 1886.

Bokbindare Ljungqvist, som inledningsvis fick 240 kr i årsarvode, fick detta höjt till 500 kr efter poststyrelsens beslut i oktober 1891. Etappvis höjdes detta och uppgick t ex från oktober 1914 till 720 kr, vartill kom 100 kr i personligt tillägg till Ljungqvist på grund av långvarig tjänst. Dessutom hade han ett biträdesanslag på 300 kr, vilket höjdes till 360 kr från den 1 maj 1917.

Efter andra världskriget kunde tack vare bilisering allt fler poststationer ersättas med lantbrevbäring. Postmästaren i Ragunda hade under 1959 utarbetat ett förslag om indragning av poststationen i Pålgård under sådana premisser. Förslagets presentation för allmänheten speglades i Östersunds-Posten på sätt som framgår av urklippet på nästa sida.

Östersunds-Posten  
Moderat

20 JAN 1969

## Pålgårdsborna vill ha kvar poststationen

Hammarstrand (ÖP). Postmästare Håkan Runesten, Ragunda hade på tisdagskvällen kallat till ett informationsmöte i sockenstugan. Mötet gällde den tidigare i ÖP omnämnda frågan om eventuell indragning av Pålgårds poststation och i stället inrättande av en lantbrevbäring med utgångspunkt från Hammarstrand.

Postmästaren hade i sitt sällskap överkontrollör John Edin, Sundsvall, som först talade om postverkets allmänna rationaliseringssträvanden. Vad »nyordningen» beträffar påpekade han att dylika direktiv kommer från postdirektionerna och generalpoststyrelsen.

Omkring 60-talet mötesdeltagare hade infunnit sig, därav ett fåtal från Lien. Av pålgårdsborna yttrade sig ett 10-tal, vilka enhälligt uttalande sig för bibehållandet av poststationen i Pålgård. Man ansåg att det inte skulle vara till någon fördel med en utsträckt brevlinje Hammarstrand—Pålgård—Lien—Trefoten—Hallå och opponerade sig mot ett sådant förfarande.

Pålgårdsbornas synpunkter på frågan kommer nu eventuellt att utredas. Postmästare Håkan Runesten förklarade att han för sin del ej kommer att göra något åt saken såvida inte order därom kommer från högre ort. Ärendet kan därför f. n. anses som vilande.

1899-11-01--

Det andrum som följde enligt postmästarens i slutet givna förklaring kom att räcka under mer än fyra år. Poststyrelsen beslutade att poststationen skulle dras in med juni månads utgång 1964. Ersättningen blev utsträckning av lantbrevbäringslinjen Hammarstrand - Lien till Pålgårds-området.

Om ifrågasatt indragning av poststationen i Pålgård redan vid tillkomsten av en poststation i Hammarstrand berättas i nästa avsnitt.

## Hammarstrand

Ragunda kyrka ligger på östra sidan av Indalsälven. Mittemot på västra sidan ligger Hammarstrand, som med tiden skulle bli ett långt mera betydande samhälle i bygden. Där öppnades en poststation med november månads ingång 1899 med gårdsägaren Anders Johan Andersson som föreståndare. Han fick 200 kr i årsarvode men detta höjdes redan den 1 april 1901 till 300 kr och från den 1 juli 1906 till 400 kr.

Inför tillkomsten av poststationen i Hammarstrand var tanken ursprungligen att poststationen i Pålgård skulle dras in. Poststyrelsen accepterade emellertid postinspektör Uddo Zachrissons förslag i dennes framställning den 8 juli 1899, av vilken bl a framgick önskemålet

*"att poststationen i Pålgård skall tills vidare framgent bibehållas och föreståndaren för densamma tills vidare kvarstå emot åtnjutande av till honom för närvarande utgående avlöningsförmåner.*

*Kronofogden har visserligen i sin skrivelse den 3 dennes ansett, att sistnämnda poststation skulle kunna utan olägenhet indragas, men då densamma uppbörd av frankotecken och kontant redovisad lösen, som under vart och ett av åren 1892-1897 icke understigit 4000 kronor och sistlidet år belöpte sig till kronor 3.549:19, och jämväl den utredning, som föreligger i de å norra kyrkslätten boende korrespondenternas skrivelse, tala för ifrågasvarande poststations bibehållande, har postinspektionen icke ansett sig kunna biträda kronofogdens uppfattning".*

I november 1910 övertog Gertrud Fredika Hellzén poststationen. Ökat arbete till följd av ökade göromål med allt större kundkrets bidrog till förbättringar också för hennes del. Från 1913 års ingång var hennes fasta årsarvode 600 kr jämte ett biträdesbelopp som med 1917 års ingång uppgick till 420 kr (diarienummer 1 b 2596/16).

Den fortsatt gynnsamma utvecklingen ledde till att poststationen höjdes till en postexpedition den 1 oktober 1957. Lars Erik Hansson blev då dess chef med titeln stationsmästare. Efter de följande årens upprepade organisationsförändringar med bl a ny terminologi finns det nu ett postkontor i Hammarstrand, där postmästare Ann-Marie Wiklund har det yttersta ansvaret för service till ca 1500 hushåll.

## Delsträckan Ragunda - Långsele

Med området kring Ragunda har vi på den tänkta färden på stambanan genom övre Norrland nått fram till ett etappmål. Till Ragunda var järnvägen klar för allmän trafik den 1 december 1884. Nästa etapp, den ca fem mil långa sträckan fram till Sollefteå kunde öppnas för allmän trafik den 1 oktober 1886. I ett cirkulär som gavs ut två dagar tidigare, kungjordes förändringen bland åtskilliga andra som kopian nedan återger. Samtidigt publicerades på sid 284-286 i en särskild version av cirkulären den tidtabell och en stor mängd andra uppgifter som återges i ett starkt komprimerat utdrag på nästa sida.

För landsvägspostföringen mellan Håsjö och Sollefteå under den tid som järnvägen byggdes på denna sträcka gjorde postinspektör Zachrisson upp kontrakt med sju olika personer om var sina delsträckor.

### *Kungörelse,*

*angående dels öppnande, dels indragning af åtskilliga poststationer m. m.*

Den 1 nästinstundande oktober öppnas poststation  
å *Lidingö* inom Stockholms län,  
vid *Varekil* inom Göteborgs och Bohus län samt vid jernvägsstationerna  
*Balsby* å Kristianstad—Glimåkrabanan,  
*Olskroken* å Vestra Stambanan,  
*Töfva* å Ånge—TorpsHAMMAR—Sundsvallbanan,  
*Bispegården*, *Graninge*, *Helgum* och *Långsele* å nya stambandelen  
Ragunda—Sollefteå.

Deremot indragas vid innevarande månads utgång de nuvarande poststationerna *Bispegården* inom Jemtlands län samt *Graninge* och *Långsele* inom Vesternorrlands län äfvensom *Tännö* inom Jönköpings län.

Den nuvarande, inom Vesternorrlands län belägna, poststationen *Helgum* kommer den 1 nästinstundande oktober att namnförändras till *Rådöms*. Stockholm den 27 september 1886.

**Kongl. Generalpoststyrelsen.**

**Bräcke—Sollefteå.**

(N. D.)

LX. N:r 296. Dagligen.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
3,25	<i>Bräcke</i> .....	12,15
4,18	<i>Nyhem</i> .....	11,27
4,53	<i>Dockmyr</i> .....	10,51
5,47	<i>Kålarne</i> .....	9,58
6,21	<i>Håsjö</i> .....	9,23
6,50	<i>Ragunda</i> .....	8,47
7,30	<i>Bispegården</i> .....	8,10
8,23	<i>Graninge</i> .....	7,5
8,57	<i>Helgum</i> .....	6,35
9,27	<i>Långsele</i> .....	6,7
10,0	<i>Sollefteå</i> .....	5,30

N:r 295.  
LX.

**Jernvägspostbefordran:**

Från och med den 1 nästinstundande oktober, då bandelen *Ragunda—Sollefteå* öppnas för allmän trafik, skall postkupéexpeditionen n:r LX framgå å hela sträckan *Bräcke—Håsjö—Ragunda—Sollefteå*, med ett tåg om dagen, i hvardera riktningen.

Från och med samma tid åtföljer ny postkupéexpedition, med benämning n:r LXXIII, bantågen n:r 11 och 12 å linien *Ludvika—Daglösen*.

**Poststationer:**

*Bispegårdens*, *Graninge*, *Helgums* och *Långsele* poststationer skola från den 1 nästinstundande oktober lyda under postkontoret i Sundsvall och direkt utväxla post med postkupéexpeditionen n:r LX, hvarjemte Bispegårdens poststation skall direkt utväxla post med postkontoret i Sundsvall.

**Postföring:**

Indragen:

Kärrposten tre gånger i veckan, fram och åter, å sträckan *Pålgård—Sollefteå* indrages med innevarande månads utgång.

Utsträckt:

Postföringen med häst och åkdon tre gånger i veckan, fram och åter, mellan *Ragunda postkontor* och *Pålgårds poststation* utsträcket från oktober månads början till daglig.

1907-01-01--1959-06-30

**Österede**

Efter utflykten en knapp mil norr om Ragunda återvänder vi till spåret och kommer på vår tänkta färd härnäst till Österede, en senare tillkommen station på den delsträcka som berörs i utdraget på föregående sida. I Österede fanns sålunda inte någon poststation, när järnvägssträckan mellan Ragunda och Långsele öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1886. Med 1907 års ingång inrättades en järnvägspoststation som dock skulle visa sig allt för lite utnyttjad för att vara försvarbar i längden med allt större krav på avkastningen. Den drogs in vid halvårsskiftet 1959.

Namn Forss 1875-01-01--1875-12-31  
Namn Bisp(e)gården 1876-01-01--1971-05-31  
Namn Bispgården 1 1971-06-01--1988-02-29  
Därefter åter namn Bispgården

**Bispgården**

Nästa station på vår tänkta färd ligger vid utgångspukten för den viktiga landsvägspostlinjen sydost ut till Sundsvall. Det är Bispgården, där det sedan länge fanns en poststation när järnvägen byggdes. Den hade öppnats vid 1875 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen och då fått namnet Forss. Fotografen M Thiodolph utsågs till föreståndare. Han fick 250 kr i årsarvode, samma belopp som betalades till nio av de 23 nya poststationsföreståndarna inom Jämtlands län vid detta tillfälle.

Thiodolphs titel uppgavs i de ursprungliga handlingarna som "fotografist" men detta ändrades till våra dagars titelbeteckning i samband med att poststationens namn ändrades med 1876 års ingång till Bispgården.

Orsaken till namnändringen var att en poststation med namnet Fors hade öppnats i Älvsborgs län samtidigt med den jämtländska poststationen Forss. Ännu större risk för felsortering blev det genom att en poststation öppnades i Kopparbergs län den 6 september 1875. För att skilja dem åt fick den sistnämnda poststationen suffixet **station** vid 1876 års ingång med samtidig ändring av det jämtländska namnet Forss till Bispgården. Den älvsborgska poststationen fick behålla sitt ursprungliga namn.

Namnändringarna kungjordes i ett cirkulär från poststyrelsen den 22 november 1875, då uppgift lämnades samtidigt om 33 andra namnändringar. Den stora brådskan vid organisation av postnätet när kronobrevbäringsansvaret skulle överföras till postverket torde ha bidragit till att man inte såg upp tillräckligt noga vid namngivning av de många nytillkommande poststationerna.

När bansträckan mellan Ragunda och Långsele öppnades för allmän trafik den 1 oktober 1886, flyttades poststationen till järnvägsstationen. Det innebar bl a överflyttning av en del inventarier, dock inte sigill datumstämpel och kanske inte heller försändelseetiketter. Poststationens namn ändrades till **Bispegården**. Det har senare åter ändrats till Bispgården (utan e) och så heter den i dag. I 1896 års "Uppgift å Poststationerna i Sverige" skrivs poststationens namn Bispegården.

Stationsinspektör John Axel Theodor Petterssohn var en av dem som fick svinga denna datumstämpel. Han efterträddes av Hugo Sandberg i april 1907, vilken vid förflyttning till Näsviken vid 1912 års utgång fick stationsmästaren C J Lundberg som efterträdare.

Omslutningen blev efter hand så stor att post och järnväg måste skiljas åt. Anna Kristina Ulén, som varit poststationsföreståndare sedan november 1942, antogs till chef för den postexpedition som ersatte poststationen den 1 oktober 1951. Med ny terminologi under 1970- och 1980-talen kallades postexpeditionen för postkontor och efter genomförd divisionalisering och bolagsbildning finns det ännu ett postkontor i Bispgården med postmästare Kurt Amrén som ansvarig för service till ca 900 hushåll.

Under tiden 1971-06-01 -- 1988-02-29 hade Bispgården tilläggs-siffran 1, då man för postexpeditionen i Bispfors använde namnet Bispgården 2.

1903-03-01--  
Namn Bispgården 2 1971-06-01--1988-02-29

## Bispfors

Med en kort avvikelse söderut från spåret finner vi Bispfors, där en lantpoststation öppnades den 1 mars 1903. Den nedan återgivna framställningen remitterade poststyrelsen till utredning och yttrande av postinspektören i norra distriktet.

Enär det länge varit af behofvet påkalladt att få en Poststation å Södra sidan Indalselven, och derstädes endast inom byarne Böhle Westeråsen och Österåsen är boende cirka en tredjedel af Fors församlings inv. antal, eller omkring ett hundrafemtio familjer samt dessutom under dessa byar hörande nybyggda Korsåmon, Långsjönäset, Nynäs Kempensborg, Digerlemmen och Tilen. hvilka nu i saknad af tillförlitlig postförning, turvis hemmanen emellan måste på egen bekostnad själva förskaffa sin post till och ifrån Bispgårdens station, hvilket ofta medför stora obehag, dels för posttjenstemännen i Bispgården och dels för den koresponderande allmenheten. Får undertecknad härigenom vördsammast anhålla att Kungl. Generalpoststyrelsen ville i Böhle by i Fors socken jämtlands län inrätta en poststation med postförning till och ifrån densamma hvarannan dag.

Vördsammast. Böhle Bispgården den 25 Januari 1902

L. E. Bergman

Den på föregående sida reproducerade framställningen var blott en av tre liknande framställningar vid ungefär samma tidpunkt, med önskemål om poststationer i Böhle by, Bispegårdens by och Österede by vid Österede hållplats.

Postinspektionen lät inhämta synpunkter från postmästaren i Ragunda, poststationsföreståndaren i Bispegården och kronofogden i Jämtlands östra fögderi. Av utredningen framgick att det skulle vara till fördel om alla tre framställningarna kunde vinna poststyrelsens bifall, men postinspektionen ansåg att behovet av lättnad i postutväxlingen var störst inom Bispegårdens by. Detta var liktydigt med kyrkbyn, inom vilken de flesta affärsmännen var bosatta och där poststationen Bispegården hade varit belägen före flyttningen år 1886 till Bispegårdens järnvägsstation.

Postinspektionen ansåg att det skulle tills vidare anstå med inrättande av poststationer i Böhle och Österede men hemställde om poststyrelsens bifall till att en poststation skulle öppnas i Bispegårdens by och att den poststationen skulle heta **Bispfors** samt att särskild postföreläggning skulle anordnas med gående bud med sex turer i veckan mellan Bispfors och Bispegården.

Poststyrelsen biföll framställningen vid föredragning den 16 januari 1903 för tillämpning från den 1 mars, vilket kungjordes i cirkulär på sätt som framgår av denna kopia.

*Kungörelse,  
angående öppnande af poststation.*

Den 1 nästinstundande mars öppnas poststation i **Bispfors** inom Jämtlands län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 24 februari 1903.

**E. VON KRUSENSTJERNA.**

*Victor Melander.*

Utgifvet den 25 februari 1903.

För gångpostföreläggning mellan Bispegården och Bispfors anställdes A P Sahlin i Oppåsen med en ersättning av kr 1:15 för var färd fram och åter.

Änkefru Elisabet Flodberg antogs till föreståndare med en arbetsinsats som renderade henne 300 kr om året. Mer än halvannan sådan ersättning blev det inte. Fröken Hulda Hilma Maria Silén tog över den 1 oktober 1904.

Omsättningen var god i Bispfors och fröken Sillén kom redan från 1913 års ingång upp till 600 kr i årsarvode med 300 kr i biträdesarvode från september 1914. Detta höjdes till 360 kr med 1917 års ingång. Edit Sofia Eliasson som blev poststationsföreståndare den 1 september 1934, fick vara med om att poststationen i Bispfors höjdes till postexpedition den 1 oktober 1951 och fick därmed sitt kontrakt utbytt mot ett konstitutiorial om tjänstemannaanställning.

I centralbyråkraternas svårförståeliga jakt på ortnamn ändrades postexpeditionens namn till **Bispegården 2** den 1 juni 1971. Befolkningen hade sin egen uppfattning om detta och en besvärsskrivelse gjordes till regeringen, vilken dock inte medförde någon ändring av poststyrelsens beslut. Urklippet nedan är från tidningen *Nya Norrland* den 10 juni 1971.

## *70-tal Bispforsbor vill att regeringen ändrar postbeslut*

Edith Eliasson och ett 70-tal andra ordsbor i Bispfors har anfört besvär hos regeringen över postverkets beslut angående postexpeditionerna i Bispegårdenområdet och anhåller att regeringen undanröjer beslutet samt i stället förordnar att postexpeditionen med namnet Bispegården 1 skall ligga i Bispegårdens by.

Postdirektionen för nedre norra distriktet har föreslagit och postverket har beslutat genomföra en postal omorganisation i Bispegårdenområdet. Bl a skall nuvarande postexpeditionen Bispfors omändras till filialpostanstalt under nuvarande postexpeditionen (i stationssamhället), dit också lant- och stadsbrevbäring skall förflyttas. Poststationen Stadsforsen skall dras in. Vi invånare i södra delen av Fors kommun och boende intill och i kring den egentliga orten Bispegården har förståelse för att vissa rationaliseringar måste vidtagas, framhålls det bl a i besvärsskrivelsen, men anser att den kvarvarande postexpeditionen bör ligga i Bispegårdens by (intill kyrkbyn) där en av socknens postexpeditioner fortfarande ligger.

I ny organisation och med ny terminologi kallades postexpeditionen postkontor med 1986 års ingång. Detta hjälpte naturligtvis inte på omsättningen. I en hårdnande kostnadsjakt drogs postkontoret in med februari månads utgång 1988.

1884-05-15--1960-09-30

## Graninge

Efter återkomsten till järnvägen efter utflykten till Bispfors far vi vidare mot nordost, passerar hållplatsen Pångsjöbacken vid gränsen mellan Jämtland och Västernorrland och kommer till Graninge. Där fanns en poststation mera än två år innan sträckan mellan Ragunda och Långsele öppnades för allmän trafik. Det var järnvägsbygget som föranledde dess inrättande som lantpoststation.

Under byggnadstiden för längre bansträckor förekom ibland tillfällig postföring på landsväg i närheten av järnvägar innan dessa kunde öppnas för allmän trafik. Den 19 januari 1884 påtalade Carl Beijer vid Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i ett brev till poststyrelsen att det var behov av en direkt postförbindelse på den åtta mil långa vägen mellan Håsjö och Sollefteå, dvs den då återstående delen av hela sträckan mellan Bräcke och Sollefteå. Fram till Håsjö var, som nämnts flera gånger tidigare, den allmänna trafiken i gång sedan den 16 oktober 1883, dvs tre månader innan Carl Beijer skrev bl a följande till poststyrelsen:

*"En sådan anordning, som den nu ifrågasatts, är påkallad ej mindre av den stora fördelen av att vid ett så omfattande arbetsföretag som denna järnvägsanläggning erhålla en genare och snabbare förbindelse med de å själva järnvägslinjen förlagda tjänstemännen, än ock därav att den talrika arbetarepersonal, uppgående understundom ända till två å tre tusen personer, till största delen från mera sydligt belägna delar av landet, som under arbetets fortgång och intill dess banan i sin helhet om tre år härefter kan komma att för allmän trafik öppnas, är vid arbetena anställd, må erhålla en ordnad och regelbunden postförbindelse med sina hemorter".*

Chefen för stambanebygget genom övre Norrland siktade in sig på att i detta sammanhang få en poststation vid **Ledinge** gård i Ångermanland, men där kunde han inte finna någon lämplig person som poststationsföreståndare. Därför föreslog han i stället att den planerade poststationen skulle förläggas till Graninge bruk, där järnvägsingenjören Gustaf Ahlgrens hustru Therèse erbjöd sig att svara för postgöromålen mot ett arvode av 180 kr för helt år. Formellt måste mannen dock stå för kontraktet, eftersom hustrun var omyndig enligt då gällande lag. Poststationen skulle kunna förläggas till Graninge trafikstation så snart denna blivit uppförd.

Lantpoststationen med namnet Graninge inrättades sålunda efter poststyrelsens beslut den 15 maj 1884. Den låg till en början på en gård vid landsvägen knappt 5 kilometer från Ledinge skjutsstation.

När Graninge trafikstation var färdig, ville postföringsentreprenören inte göra en avstickare från allmänna landsvägen till järnvägen. Distriktsingenjören Axel Roos lär därför uppföra en vaktstuga invid landsvägen. På senhösten flyttades poststationen dock till järnvägsstationen, sedan postförarna Sahlin och Hedlund hade accepterat en tilläggsersättning på 25 öre per fulljord avstickare.

För landsvägspostföringen mellan Håsjö och Sollefteå under den tid som järnvägen byggdes på denna sträcka gjorde postinspektör Zachrisson upp kontrakt med sju olika personer om var sina delsträckor.

Gustaf Ahlgren sade upp sitt kontrakt om befattningen som poststationsföreståndare redan till juni månads utgång 1885. På poststyrelsens förfrågan om ny lämplig föreståndare uppgav landskansliet efter kontakt med kronofogden Ludvig Södermark, att komminister Axel Nilssons hustru Augusta var villig att åta sig uppgiften. I realiteten tecknades kontraktet med komministern själv. I samband med föreståndarebytet flyttades poststationen till Graninge Bruk och postförarnas avstickare till järnvägsstationen kunde slopas, eftersom bruket låg alldeles invid landsvägen där postförarna passerade.

Augusta Nilsson fick lämna ifrån sig stämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationens föreståndare, när poststationen flyttades den 1 oktober 1886 enligt poststyrelsens beslut den 24 augusti.

Bland de järnvägsmän som fick ta ansvar för posten fanns från oktober 1894 stationsmästaren Karl Karlsson, följd i mars 1903 av Erik Kindgren.

Med tillkomsten den 1 april 1927 av den närliggande lantpoststationen Graningebruk förlorade järnvägspoststationen en stor del av sitt trafikunderlag, vilket så småningom ledde till dess indragning med september månads utgång 1960. I samband därmed ändrades lantpoststationens namn till Graninge. Inte heller denna poststation kunde stå emot 1970-talets rationaliseringssträvanden utan drogs in med oktober månads utgång 1976. Hembygdsrörelsen slog vakt om ortnamnet och i poststyrelsens försök att rätta till tidigare misstag medgavs återinförande av postortsnamn med viss kvotering. På så sätt återinfördes från den 1 oktober 1991 postortsadresserna Graninge och Helgum. Efter indragning av poststationerna där hade breven adresserats Långsele.

## Helgum

Med tågstarten öppnades också den 1 oktober 1886 en järnvägs-poststation i Helgum. Det fanns då en lantpoststation med namnet Helgum sedan 1875 års ingång, men denna drogs inte in utan fick sitt namn ändrat till Rådom. Detta är en av de detaljer som återges i kopian av kungörelsen på sid 17.

För järnvägs-poststationen i Helgum blev från den officiella tågstarten stationsinspektor Karl Gustaf Sjöberg ansvarig. Han följdes den 1 september 1906 av Oscar Gyllinghane. Utvecklingen blev god och post och järnväg skildes åt.

Estrid Regina Eliasson, som antagits till poststationsförståndare den 1 mars 1943, blev stationsmästare i Helgum den 1 oktober 1951, då poststationen höjdes till postexpedition. Ett förhållandevis kraftigt hushållsunderlag var inte nog för att hindra indragning av poststationen med april månas utgång 1974.

Namn Österfors(s)a 1906-03-01--1939-05-14  
Namn Österforse 1939-05-15--1978-09-30

## Österforse

Första anhalten efter Helgum är Österforse. Där öppnades inte någon poststation vid tågstarten den 1 oktober 1886. Ett par försök gjordes utan resultat, men sedan frågan behandlats i kommunalstämman med Långsele sockenmän den 7 maj 1905, blev det framgång. Samtidigt ansöktes om tre poststationer i närområdet.

Under remissbehandlingen anförde postinspektionen den 28 oktober 1905 att *"den portoinkomst som skulle komma att tillföras Postverket från den ifrågasatta poststationen, kan, enligt vad postmästaren i Sollefteå upplyst, beräknas uppgå till omkring 1000 kronor per år, under det att ersättningen för en dylik poststations skötande samt för verkställande av erforderliga posttransporter enligt förslagskontrakt skulle utgå med 300 kr för år"*.

Trafikinspektören hade medgett, att tåg nr 273 och 274 skulle få göra regelbundna uppehåll vid Österforssa hållplats för postutväxling. På postinspektionens hemställda beslut poststyrelsen att poststationen i Österforssa skulle öppnas den 1 mars 1906 med handlanden August Liljegren som föreståndare.

Andra tog vid efter honom, däribland Bengt Anders Paul Edström den 1 december 1956. Poststationen som ändrade namn från Österforssa till Österforse de 15 maj 1939, drogs in (då såsom lokalpostkontor) med september månad utgång 1978.

Nedan återges den tidtabell som tillämpades för sträckan Jörn-Ånge, när poststationen i Österforssa hade öppnats den 1 mars 1906. Beteckningen (ej f.) efter järnvägsstationens namn anger att poststationen inte var förenad med järnvägsstationen. I andra tidtabeller förekom ibland beteckningen (lvp) i motsvarande fall, när poststationen inte låg i järnvägssamhället.

Jörn—Ånge.				
(Från och med den 1 mars 1906.)				
8 <sup>40</sup>	Kiruna	6 <sup>40</sup>		
4 <sup>15</sup>	Luleå	10 <sup>45</sup>		
10 <sup>20</sup>	Jörn	4 <sup>25</sup>		
Pkxp. 101.				
Tåg 461.	Km.			
C 5 <sup>47</sup>	—	Jörn 408	11 <sup>26</sup>	
* 6 <sup>12</sup>	15	Kusfors (ej f.)	11 <sup>12</sup>	
6 <sup>44</sup>	34	Bastuträsk	10 <sup>31</sup>	
7 <sup>17</sup>	54	Åsträsk	9 <sup>51</sup>	
7 <sup>44</sup>	71	Ekträsk	9 <sup>29</sup>	
8 <sup>35</sup>	97	Hällnäs	8 <sup>38</sup>	
8 <sup>56</sup>	110	Vindeln (ej f.)	8 <sup>14</sup>	
9 <sup>18</sup>	123	Toarälund	7 <sup>52</sup>	
9 <sup>52</sup>	145	Vännäs 407	7 <sup>14</sup>	
C 10 <sup>10</sup>	—	Vännäs	6 <sup>54</sup>	
10 <sup>50</sup>	168	Hörnsjö	6 <sup>12</sup>	
11 <sup>24</sup>	184	Nyåker	5 <sup>48</sup>	
12 <sup>24</sup>	215	Trehörningsjö	4 <sup>48</sup>	
1 <sup>9</sup>	240	Björna	4 <sup>9</sup>	
1 <sup>46</sup>	291	Gottne	3 <sup>20</sup>	
1 <sup>54</sup>	265	Mellansel 406	3 <sup>10</sup>	
Pkxp. 60.				
C 2 <sup>14</sup>	—	Mellansel	2 <sup>50</sup>	
2 <sup>37</sup>	274	Anundsjö	2 <sup>37</sup>	
3 <sup>11</sup>	295	Skorped	2 <sup>3</sup>	
3 <sup>44</sup>	313	Aspeå	1 <sup>33</sup>	
4 <sup>20</sup>	336	Selsjön	1 <sup>52</sup>	
4 <sup>42</sup>	348	Österds	1 <sup>25</sup>	
4 <sup>55</sup>	356	Långsele 405	1 <sup>10</sup>	
6 <sup>45</sup>	5 <sup>7</sup>	Långsele	11 <sup>57</sup>	9 <sup>18</sup>
—	5 <sup>15</sup>	Österforssa (ej f.)	11 <sup>48</sup>	—
7 <sup>25</sup>	5 <sup>23</sup>	Helgum	11 <sup>40</sup>	8 <sup>55</sup>
7 <sup>53</sup>	5 <sup>40</sup>	Gräninge	11 <sup>23</sup>	8 <sup>20</sup>
8 <sup>39</sup>	6 <sup>11</sup>	Bispegården	10 <sup>50</sup>	7 <sup>24</sup>
9 <sup>14</sup>	6 <sup>24</sup>	Ragunda	10 <sup>14</sup>	6 <sup>45</sup>
10 <sup>10</sup>	6 <sup>55</sup>	Håsjö	9 <sup>54</sup>	6 <sup>2</sup>
10 <sup>47</sup>	7 <sup>18</sup>	Kålarne	9 <sup>30</sup>	5 <sup>23</sup>
11 <sup>45</sup>	7 <sup>51</sup>	Dockmyr	8 <sup>57</sup>	4 <sup>31</sup>
12 <sup>22</sup>	8 <sup>12</sup>	Nyllem	8 <sup>30</sup>	3 <sup>48</sup>
12 <sup>40</sup>	8 <sup>25</sup>	Gröttingsjö (Gröttingen)	8 <sup>18</sup>	3 <sup>35</sup>
1 <sup>20</sup>	8 <sup>44</sup>	Bräcke 401	8 <sup>9</sup>	2 <sup>50</sup>
Plk. 304				
Tåg 851.	Tåg 453.		Tåg 462.	Tåg 1564.
2 <sup>12</sup>	9 <sup>11</sup>	—	Bräcke	7 <sup>34</sup>
x	—	504	Dysjön	x
3 <sup>15</sup>	9 <sup>28</sup>	518	Ånge 301, 402	6 <sup>47</sup>
Plk. 309				
Tåg 454. Tåg 852. Tåg 1558.				
Pkxp. 60. Ilg. Br. Plk. 304				
7 <sup>21</sup>	8 <sup>56</sup>	Sundsvall	6 <sup>55</sup>	7 <sup>30</sup>
10 <sup>23</sup>	2 <sup>44</sup>	Bollnäs	2 <sup>22</sup>	5 <sup>40</sup>
—	6 <sup>19</sup>	Krylbo	10 <sup>20</sup>	—
—	9 <sup>55</sup>	Stockholm	6 <sup>20</sup>	—