

Förord

Den nordligaste delsträckan av stambanan genom övre Norrland, 143 km mellan Jörn och Boden, öppnades för allmän trafik den 6 augusti 1894, samtidigt med den 145 km långa sträckan mellan Vännäs och Jörn. På delsträckan mellan Hällnäs och Jörn hade provisorisk trafik pågått sedan den 8 december 1893, då även postföreling hade påbörjats och några järnvägspoststationer öppnats.

Samarbetet med posten började på ett tidigt stadium och systemet för detta var väl inarbetat sedan gångna år efter hand som stambanan byggdes norrut från Stockholm. Ärendet i sin helhet omfattar flera hundra skrivelser i arkivet, varav åtskilliga på flera sidor. Det är ett mycket begränsat urval av dessa vilka jag har lagt till grund för berättelser i mina skrifter.

Jag försöker ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. I enstaka fall saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårtolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat eller felaktigt på annat sätt.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade och i de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

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 med järnvägen från Jörn till Boden. Jag har i allmänhet inte lämnat uppgifter om förvaltningspostkontoren. Där har någon förening av tjänster i post och järnväg inte förekommit och dessa postkontor är av sådan dignitet att de kräver sina särskilda böcker. För mina läsaes synpunkter på häftet är jag tacksam.

Växjö den 14 maj 1997

Erik Lindgren

V. P. M.

1894 den 27 april (Dnr: ²⁷⁰²₅₄₅) hade K. H. S., blannat, beslutat,
 att samtidigt med öppen för allmän trafik af järnvägslinien
 Vännäs-Boden i dess helhet, fullständigt postkupon skulle
 anordnas att framgå med ett tåg om dagen i hvarandra
 riktningar på järnvägslinien Vännäs-Boden-Luleå;
 att vid samma tidpunkt nysvarande poststationerna
 i Storlångträsk, Älvsbyn och Hedrolvå skola för-
 flyttas till närliggande stationer på järnvägen och därefter
 benämnas Långträsk, Älvsbyn och Gammelstad.

101 }
 102 }
 I Skrifvelsen till K. H. S. den 7 juli 1894 hemställes följande i N. O.
 1^o) att den nya postexpeditionen måtte fördelas
 å tvenne särskilda tjänstgöringslinier af följande slag
 i tvenne särskilda postkuponstationer, den ena omfattande
 sträckan Vännäs-Jörn, den andra sträckan Jörn-Luleå;
 och anhålles att K. H. S. måtte bestämma nummer för dessa;
 2^o) att poststationer jemväl måtte öppnas vid en del
 af de blivande trafikstationerna Myrheden, Stor-
sund, Brännberg och Hednoret;
 3^o) i afseende å klassindelning:
Älvsbyn och Gammelstad — 1^a klass,
Långträsk, Myrheden, Storsund, Brännberg, Hednoret — 2^a klass;
 4^o) i afseende å förläggande under punkter:
 (Rid. beslut 8/5-94) Gammelstad under prk. Luleå samt
 öfriga under Bodens prk.
 5^o) att fr. d. n. 1 oktober nysvar. posten i Lundby
 och Låprast må förläggas under prk. Luleå.

Inledning

I ett brev från järnvägsstyrelsen den 7 september 1893 anmälde
 att länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län hade beretts
 tillfälle uttala sig om lägen för och namn på blivande trafikstationer
 på bandelen mellan Bastuträsk och Brännberg av stambanan
 Vännäs-Boden. Efter kontakt med berörda kommuner hade
 länsstyrelserna godkänt de av järnvägsstyrelsen föreslagna sta-
 tionslägena och "hemställt att stationen vid Jörn måtte benämnas
Jörn, vid Myrheden Myrheden, vid Storlångträsk Långträsk, vid
Gammelträsk Storsund samt vid Älvsbyn Älvsby".

Järnvägsstyrelsen ville nu veta poststyrelsens synpunkter innan
 förslag om frågan framfördes till Kungl. Maj:t. Poststyrelsen hade
 synpunkter på benämningen av poststationen i Älvsbyn, som fram-
 går av avsnittet längre fram i skriften under denna rubrik.

Arbetet skred vidare och kontakter med järnvägsstyrelsen gav
 under hand upplysningar till grund för postinspektionens ställnings-
 taganden. Från Sundsvall kunde sålunda postinspektör Uddo
 Zachrisson i ett tolv sidor långt brev den 17 april 1894 göra ett
 preliminärt förslag till den nya organisationen, "då enligt vad
 numera läres vara tillämnat, järnvägslinjen Vännäs-Boden kommer
 att någon av de första dagarna av nästinstundande augusti
 upplåtas för allmän trafik, och i sammanhang därmed läres komma
 att anordnas ett tåg dagligen, med utgång från Vännäs och Luleå
 tidigt på morgnarna samt med framkomst till vardera ändpunkten
 omkring klockan 9 på aftnarna".

Postinspektionens förslag innebar bland annat inskränkning i frek-
 vensen för postturerna utmed kusten mellan Umeå och Skellefteå. I
 viss mån berördes även postlinjer till inlandet. Detta innebar bl a
 uppsägning av kontrakten med entreprenörerna och infordrande av
 anbud för ändrade turer, ett omfattande arbete som inte minst
 engagerade berörda förvaltningspostmästare. De bemyndigades fö-
 reta tjänsteresor i erforderlig omfattning. Sålunda skulle postmästa-
 re F Palmcrantz i Umeå "uppgöra på Kungl. Styrelsens prövning
 beroende avtal om postföreläggande" på sträckan Umeå-Ånäset-Lövånger,
 postmästare I P Rundqvist om postföreläggande mellan Ånäset och Bur-
 träsk samt Burträsk och Skellefteå, postmästare S A G Nyberg i
 Skellefteå på sträckorna Skellefteå-Bastuträsk-Norsjö, Skellefteå-
 Jörn och Skellefteå-Byske-Piteå samt postmästare E Sodenstierna
 i Piteå för sträckorna Piteå-Luleå och Piteå-Långträsk-Högbacken.

Någon tidtabell för tågpostföringen kunde postinspektören inte bifoga men efter samtal med bandirektören Sundberg i Luleå hade han kunnat uppgöra och bifoga nedan återgivna förslag. Enligt då gällande system avser de inringade siffrorna tidpunkter som infaller mellan kl 18.0 och 06.0 ("nattid").

Vännäs - Boden

N: 294		
7.0	Vännäs	9.5
7.58	Svarialund	8.12
8.37	Vindelén	7.36
9.16	Källnäs	6.57
10.29	Långträsk	5.41
11.20	Seträsk	4.50
12.16	Bastuträsk	3.57
1.38	Jörn	2.27
2.3	Jörn	2.2
3.25	Myrheden	12.48
3.56	Långträsk	12.14
5.20	Storsund	10.50
6.27	Elfsbyn	9.45
7.18	Brännberg	8.52
8.9	Hednort	7.56
8.28	Boden	7.32
		N: 293

Poststyrelsen accepterade postinspektörens förslag och gav i brev den 27 april till postmästarna i Vännäs, Piteå och Luleå erforderlig information. Denna innefattade även beslut att en fullständig postkupé skulle från tidpunkten för tågstarten följa ett tåg om dagen i vardera riktningen på järnvägslinjen. I detta sammanhang meddelade poststyrelsen också "att vid samma tidpunkt nuvarande poststationerna i Storlångträsk, Elfsbyn och Nederluleå skola förflyttas till närbelägna stationer å järnvägen samt därefter benämnas Långträsk, Elfsbyn och Gammelstad samt förestås av vederbörande järnvägstjänstemän".

Till grund för detta hade beslutsfattaren tillgång till en vpm, baserad på informationer som kommit efter hand i brev från postinspektionen. En del av denna återges på sid 2.

Tidpunkten för igångsättande av allmän trafik kom att bli den 6 augusti 1894 men det fanns möjlighet att använda järnvägen för viss befordran innan dess. Detta utnyttjades för att förse de nya järnvägspoststationerna med vissa inventarier, sedan postinspektionen informerat poststyrelsen genom nedan återgivna telegram den 28 juli 1894.

Journ. No 74
Clipp. 6882

TELEGRAM. 28129
Kongl. Generalpoststyrelsen
Inkom den 28 JULI 1894

Stockholm

KONGL. TELEGRAFVERKET. Lit. B.

Utsänd	Inlämnad i	No	Ord	St	Datum	Kl	Fm. eller Em.
Sundsvall		3817	57		1894	28	20
Tjänstenum. Bil. 2655							
<p>På telegrafaffären har meddelats att utredning om för Jörn - Bodenbanan utgår redan idag från Vännäs. Om för de nya stationerna erforderliga postboxar, författningar Blanketter af Generalpoststyrelsens afdelningar expedieras direkt adresserade till en hvar station samt således Vännäs hvarom för skrift utbedes, torde effekterna kunna derifrån vidare såndes med möjligen utgående extra tåg</p> <p style="text-align: right;">L. Nilsson</p>							
No 1032							
Tel. af Om Exp. af							

Postinspektionen hade redan i ett brev till poststyrelsen den 7 juli 1894 anmält att överdirektören för trafikavdelningen vid järnvägsstyrelsen uppgett den 6 augusti som datum för tågstart med ett tåg i vardera riktningen. I samma brev hemställde postinspektionen om poststyrelsens beslut att utöver tidigare avhandlade järnvägsstationer i Långträsk, Älvsbyn och Gammelstad nya poststationer skulle vid tågstarten öppnas i järnvägsstationerna Myrheden, Storsund, Brännberg och Hednoret. En formell anmälan om tågstarten skickades från järnvägsstyrelsen till poststyrelsen den 11 juni 1894. Den återges nedan i förminskat faksimil.

KONGL.
JERNVÄGSSTYRELSEN.

Nr 6356.

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Inkom den 12 JUL 1894

D. N. _____

Till

Kongl. Generalpoststyrelsen.

1894 den 13 juli anm. i kgl. brev, och bevaradt.

Kil. N. 6253

Med tillkännagivande, att linien

Vännäs—Boden den 6 närlinjeändande
sugutti kommer att för allmän trafik
upplätas, afvensom att tågordningen på
Gellivarebanan med anledning härpå blifver
ändrad, för Kongl. Jernvägsstyrelsen äran
härskt öfverlemnade förelag till tabellen för
 dessa bandelar, att tillämpas från och med
 nämnda dag, och anhåller Styrelsen att
 snarast blifva underrättad, huruvida från
 eder sida något är att mot tilltabellen erinra
 Stockholm den 11 juli 1894.

Rudolf Cronstedt

[Handwritten signature]

I ett brev till poststyrelsen den 24 juli 1894 preciserade postinspektören vissa detaljer beträffande de nya poststationernas preliminära klassificering och föreståndarnas arvoden. Handlingarna ger intryck av att allt var grundligt förberett. Poststyrelsen publicerade i cirkulär den allmänna information som erfordrades. En del därav återges nedan. Med början på sid 9 lämnas uppgifter om var och en av poststationerna utmed järnvägen och i några fall även om stationer vid postföringslinjer utgående från järnvägsstationer.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 6 dennes, då Norra Stambanan i dess helhet mellan Vännäs och Boden öppnas för allmän trafik, anordnas nya, fullständiga postkupéexpeditioner, med benämning n:r 101 och 102, att med tågen n:r 294 och 293 framgå, den förra å sträckan Vännäs—Jörn samt den senare å sträckan Jörn—Boden, och skall den senares verksamhet med tågen n:r 295 och 296 omfatta jemväl jernvägssträckan Boden—Luleå.

Poststationer:

Poststationerna Brännberg, Hednoret, Myrheden och Storsund (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postkontoret i Boden och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r 102.

Poststationerna Älvsbyn och Långträsk skola, den förra tillhörande första och den senare andra klassen, lyda under postkontoret i Boden och direkt utvexla post med postkontoret i Piteå samt med postkupéexpeditionen n:r 102.

Poststationen Gammelstad skall, tillhörande första klassen, lyda under postkontoret i Luleå och derjemte direkt utvexla post med postkontoret i Råneå samt med postkupéexpeditionen n:r 102.

Från och med den 6 dennes blifver nedannämnda poststationers direkta postutvexling sålunda förändrad:

Poststationens namn:	Direkt postutvexling med:
Norra Degerfors, Tvärålund och Åstråsk..	pkxp. n:r 101.
Hällnäs	Lycksele och pkxp. n:r 101.
Bastutråsk och Malträsk	Skellefteå och pkxp. n:r 101.
Jörn och Norsjö	Skellefteå samt pkxp. n:r 101 och 102.
Glommerträsk	pkxp. n:r 101 och 102.
Sunderby station och Säfvast	pkxp. n:r 102.
Byske	Skellefteå och Piteå samt pkxp. n:r 102.
Arjeppluog, Arvidsjaur, Roknäs och Öjebyn	Piteå och pkxp. n:r 102.
Notviken och Persön	Luleå och Råneå samt pkxp. n:r 102.
Lakatråsk, Ljuså, Murjek, Nattavara och	
Sandträsk	Boden och Gellivare samt pkxp. n:r 102.

1859-10-01--

Jörn

Om posten i Jörn har uppgifter lämnats i posthistorisk skrift 330. Från Jörn utgick statsbanan till Arvidsjaur, vilken i hela sin sträckning öppnades för allmän trafik den 1 december 1928. Den anslöt i Arvidsjaur till Inlandsbanan (posthistorisk skrift 43).

Posten i Jörn var förvaltningspostkontor under tiden oktober 1903 - december 1962. Dess förening med järnvägstjänst varade bara från tågstarten den 8 december 1893 till och med september 1903, hela perioden med stationsinspektör Per Henrik Borgstedt som ansvarig för postärenden.

1919-09-01--1966-01-31

Träskholm

Vår låtsasfärd sker i riktning från söder mot norr och uppgifter om berörda stationer lämnas i den takt de kommer utan avseende på datum för deras inrättande. Den första efter Jörn är sålunda en sent tillkommen poststation, den med namnet Träskholm, där det inte fanns någon järnvägsstation vid tågstarten.

Efter framställning (diarienummer 1 b 1252/1919) öppnades en poststation den 1 september 1919 i Träskholm med Viktor Holmström som ansvarig. Fram till poststationens indragning med januari månads utgång 1966 ansvarade därefter följande för dess skötsel: Otto Wahlberg (1922-1928), Karl Gustav Nilsson (1929-1935), Ture Gunnar Fällman (1935 - 1936), Jacob Leonard Jakobsson, (1936-1946), Karl Bertil Zakrisson (1946-1950), Erik Hugo Emanuel Linden (1950-1954), Erik Harry Edman (1954-1956), Karl Allan Marklund (1956-1958) och Rune Paul Lindkvist (1958-1966).

Myrheden

1894-08-06--1968-05-11

Järnvägspoststationen i Myrheden öppnades samtidigt med tågstarten den 6 augusti 1894. Beslut om denna fattades tidigt och redan i sitt brev den 7 september 1893 till poststyrelsen hade järnvägsstyrelsen angett Myrheden som den första stationen efter Jörn. Fram till indragningen den 11 maj 1968 ansvarade följande järnvägsmän för posten i Myrheden: August Holmberg (1894-1897), Johan Alfred Kallin (1898-1906), Adolf Strömberg (1906-1912), Carl Gustaf Apelöv (1912-1918), Carl Teodor Folcker (1918-1922), Lars Albin Marklund (1922-1927), Gustaf Adolf Cederstam (1927-1933), Fritz Ferdinand Sjögren (1933), Olof Hilding Nordfelth (1933-1937), Johan Olof Johansson (1937-1938), Viktor Holmström (1938-1942), Gustav Reinhold Ferngren (1942-1946), Johan Axel Betzberg (1946), Bror Lamert Jonasson (1947-1950), Karl Viktor Mauritz Bergqvist (1950-1956), Karl Hjalmar Olsson (1956-1962) och Svante Amadeus Elfstrand (1962-1968).

Efter indragningen av poststationen fanns ett postombud i Myrheden till och med augusti 1980. Det hade redovisningsplikt till postexpeditionen i Jörn och kunde förmedla i stort sett alla ärenden som tidigare hade utträttats direkt över disk i järnvägsstationen.

Indragningsdatum för poststationen i Myrheden, den 11 maj 1968, är signifikativ. Det var den dagen som postens nya transport- och sorteringsorganisation började med bl a införande av postnummer. I stor utsträckning upphörde det mångåriga samarbetet med SJ och takten ökade för indragning av förenade post- och järnvägsstationer. Tidigare hade orsaken till sådana indragningar ofta varit att järnvägsstationer blev obemannade eller att utrymmet för posten var otillräckligt i järnvägsstationerna. Om poströrelsen varit omfattande, hade ersättningen blivit lantpoststationer i stationsområdet men eljest postombud eller utsträckning av lantbrevbäringslinjer för att fånga upp även de hushåll som besökt järnvägsstationen för sina postärenden.

Inte oväntat kritiserades omläggningen i pressen redan innan den genomfördes. Tidningen *Norra västerbotten* hade sålunda fått förhandsinformation och publicerade den 13 januari 1968 den artikel som återges på vidstående sida.

Kraftig postförsening i Myrheden första maj

Jörn (NV) Morgontidningarna blir aftontidningar i Myrheden. Detta är den bittra sanningen för Myrhedenborna efter första maj i år. Då dras nämligen poststationen in och ersätts med postombud. Idag kan tidningarna hämtas på poststationen, som är sammankopplad med järnvägsstationen, redan vid 9-tiden på morgonen. Efter första maj, då postombudsorganisationen träder i kraft, anländer postväskan till ombudet först vid 12.30-tiden och innan tidningarna och brevposten sorterats ut hinner klockan säkerligen bli minst 13.00.

Vid tisdagens informationsmöte, där två representanter för postverket deltog, kunde man inte enas om postombud. Myrhedenborna var därför på nytt kallade till "valmöte" på fredagen. Resultatet av den ådrygt två timmar långa överläggningen blev, att man efter omröstning bland postkunderna slutligen enades om att utse fru Viola Alm-gren till postombud.

VILL HA LÄSBARA FACK

En annan fråga diskuterades också rätt livligt. Enligt föreliggande förslag kommer posten att delas ut i så kallade öppna postlådor uppsatta centralt utomhus. Myrhedenborna vill behålla den gamla ordningen

med läsbara fack inomhus och man går därför in till postverket med en begäran att så blir fallet.

En av de som deltog i fredagskvällens möte var folkskollärare Brynolf Lundmark, Myrheden. Han framhåller att senareläggningen av tidningar och brevpост är det som postkunderna kanske mest reagerar mot. Dessutom får man endast en timme per dag på sig att klara av sina postärenden då det gäller värdepost mot nuvarande fyra timmar.

— Vi är medvetna om, att Myrheden är för litet för att få behålla sin poststation, säger herr Lundmark. Enligt vad som upplystes vid det av postverket anordnade infor-

mationsmötet är de cirka 35 hushåll som finns i Myrheden till och med i minsta laget för att få ha ett postombud. Vi har i alla fall fått löfte om ett sådant och dessutom ställdes i utsikt ökade befogenheter för postombudet och bättre service till postkunderna än vad som i vanliga fall gäller. Det är egentligen detta med senareläggningen av postens ankomsttid och den förkortade tiden för öppethållande, som irriterar. Men vi får naturligtvis böja oss för den rationaliseringsväg, som tydligen sveper fram över landet. Inte minst då det gäller postverket och SJ. Att det sedan drabbar trafikanterna — befolkningen — går inte att bortförklara.

Artikelförfattaren hade inte tagit hänsyn till att den av SJ beslutade tidtabellsändringen från den 12 maj 1968 skulle ha medfört att post inte kunde komma till Myrheden förrän vid 19-tiden. För att motverka detta inrättade postverket landsvägstransport till Myrheden. Postmästaren i Skellefteå begärde av tidningsredaktionen att få bli intervjuad för ett tillrättaliggande. En notis med 1/3 så stort utrymme som den ovan återgivna artikeln publicerades med fakta i Norra Västerbotten den 21 mars 1968.

Från Myrheden utgick under någon del av poststationens befintlighet på platsen en postföringslinje sydost ut till Fällfors, en sidopost som påverkade stationsföreståndarens lön genom tilläggsponng. Postföringslinjen fortsatte från Fällfors rakt söderut till Norrlångträsk med förgrening därifrån till Byske, Furuön, Ålundsby och Brännfors. Den andra grenen fortsatte via Drängsmarksby, Fostkåge, och Kåge till Skellefteå. Från Kåge gick en gren nordväst ut till Ersmark, Kusmark och Högdalsås.

Långträsk

Efter den korta överblicken på det omfattande postföringsnätet sydost om Myrheden återvänder vi till spåret och passerar gränsen mellan Västerbotten och Norrbotten innan vi kommer fram till Långträsk. En lantpoststation med namnet **Storlångträsk** hade öppnats där med 1893 års ingång. Till föreståndare antogs Erick Mattsson. Han fick lämna inventarierna till järnvägsstationen med namnet Långträsk två kilometer därifrån, när järnvägen öppnades för allmän trafik den 6 augusti 1894. Järnvägsmän hade därefter ansvar för posten fram till skilsmässan mellan post och järnväg den 1 februari 1974. Ett par gånger hade sådan skilsmässa förts på tal under 1950-talet, men den genomfördes inte förrän under den period då de sista förenade post- och järnvägsstationerna avvecklades. Efter skiljandet blev Gerd Sjölund föreståndare för poststationen. Hon fick uppleva 1970-talets omorganisationsvåg som för hennes del bland annat medförde att poststationen blev postställe från februari månads ingång 1974 och fick termen ändrad till postkontor med 1986 års ingång.

I projekt "Nät 92" har postkontoret överlämnats på entreprenad till Samhall och ingår därmed i den stora grupp som kallas "post-i-butik", kanske litet oegentligt eftersom det inte alltid är i butiker som detta slags entreprenadpostkontor finns.

Från Långträsk utgick en postföringslinje västerut till **Roknäs**, varifrån det även fanns postförbindelse med Storsund vid stambanan. Från Roknäs fanns det sålunda två utvägar till järnvägen men också en landsvägsförbindelse med Piteå österut via Svensbyn och Pite-Storfors över Ängesviken.

Poststationen i Roknäs var av äldre datum. Den hade öppnats den 1 maj 1887 med Johan August Öhman som föreståndare. Änkefru Emma Sandström tog över efter honom den 1 oktober 1896 och därefter ansvarade följande personer för posten i Roknäs, som höjdes till postexpedition den 1 oktober 1950 och kallades lokalpostkontor efter 1970-talets generella omorganisationer: Johan August Öhman (andra gången 1913-1921), änkefru Alma Öhman (1921-1945), Gunborg Lidström (1945-1978), Helen Aderlund (1978-1982), Rolf Olsson (1982-1983), Barbro Nilsson (1983-1985), Anita Gustafsson (1985-1990) och därefter Gustav Bergström. Efter divisionalisering har postmästare Berndt Wikström i Öjebyn det yttersta ansvaret för service till kunderna i Roknäs.

Koler

Efter utflykten österut till Roknäs och lång färd genom i stort sett obebodd mark kommer vi till Koler. Där fanns inte någon station när järnvägen öppnades för allmän trafik, men sedan den väl byggts gjordes framställning om en poststation där. En sådan inrättades i järnvägsstationen den 1 juni 1907 och järnvägspersonalen ansvarade för dess skötsel ända till ett stycke in på 1970-talet. Under den följande perioden avvecklades de sista förenade post- och järnvägsstationerna, så också den i Koler.

Ersättningen blev ett postombud med redovisningsplikt till posten i Älvsbyn. Till 1970-talets förändringar hörde de åtgärder som vidtogs på grund av att fackorganisationerna fick gehör för önskemålen att byta ut återstående avtalsanställningar mot fasta tjänstemannaanställningar. Det kunde man i fallet Koler göra genom att höja postombudet till ett s k postställe. Det var en innovation efter förslag av byrådirektör Eberhard Löfvendahl vid poststyrelsen.

Sålunda byttes postombudet ut mot ett postställe den 1 mars 1974 och postombudet Lissy Eriksson fick viss ändring av rutinen. Termen postställe ändrades till postkontor med 1986 års ingång. Den 30 september 1992 blev postkontorets sista verksamhetsdag, men postadressen Koler fick behållas. Kunderna fick ersättning i form av en postväska som utväxlades med postkontoret i Älvsbyn.

1894-08-06--1972-05-31
1974-03-01--1992-09-30

Storsund

Som framgår av texten på sid 6, var Storsund en av de järnvägsstationer som postinspektören hade berört i ett brev till poststyrelsen den 7 juli 1894. Han hemställde om poststyrelsens beslut att utöver tidigare avhandlade järnvägspoststationer i Långträsk, Älvsbyn och Gammelstad helt nya poststationer skulle vid tågstarten öppnas i järnvägsstationerna Myrheden, Storsund, Brännberg och Hednoret.

Järnvägens stationsföreståndare Carl August Lundqvist blev sålunda ansvarig för postärenden i Storsund från tågstarten den 6 augusti 1894, då med 120 kr i årsarvode. Detta höjdes i etapper, till 240 kr genom 1902 års allmänna reglering av arvoden. Det kom bra till pass för Johan Erik Lindqvist, som efterträdde Lundqvist i juni 1902. Vid 1908 års ingång tog Carl Gustaf Viktor Lindh över och efter dennes avgång i november 1914 svarade Karl Henning Alm för postservice under drygt ett år tills Carl Theodor Östberg trädde till den 1 juni 1916.

Föreningen med järnvägsstationen i Storsund varade till maj månads utgång 1972. Poststationen drogs då in, men ett postombud, Magnhild Lundman, svarade för viss service till postkunderna. Hennes avtal byttes mot ett konstitutorial som tjänsteman från den 1 mars 1974, då postombudet höjdes till ett postställe. Från 1986 kallades detta för postkontor med ny terminologi. Den 1 april 1988 tillträdde Doris Berg som ansvarig för detta. I längden var detta för kostsamt i förhållande till omsättningen och drogs in med september månads utgång 1992.

STORSELEBY (ple) 0940-400 35 RK Umeå Pa 910 90 STORSELEBY
Öppet M-F 16.00-17.30, L 13.45-14.15

STORSJÖ KAPELL (ple) 0687-210 11 RK Ösd Pa 840 34 STORSJÖ KAPELL
Öppet M-F 08.00-09.30, L 09.30-10.30

STORSUND (ple) 0929-700 07 RK Lul Pa 942 00 ÄLVSBYN
Öppet M-F 10.30-12.00, L 10.30-12.00

STORSÄTERN (ple) 0253-232 11 RK Blge Pa 790 91 IDRE
Öppet M-F 14.00-15.45, L 14.00-15.00

* **STORUMAN (lpk 1) RK Umeå Pa 923 00** STORUMAN
Öppet M-O, F 10.00-17.00, To 10.00-18.00, L 10.00-12.00

Bernström Ingrid 0951-101 86T Postmästare

I postens interna telefonkatalog redovisades poststället i Storsund på detta sätt

1910-12-01--1967-09-30

Korsträsk

Trots flera försök med framställningar från bygdens representanter öppnades inte någon poststation i Korsträsk förrän den 1 december 1910. Den kunde inte då förenas med järnvägen, men den förlades helt nära järnvägsstationen efter avtal med gårdsägaren Johan Sundberg. Han lämnade över till Valfrid Grönlund den 1 juli 1916. Dennes postverksamhet varade bara två år. Från den 1 juli 1918 gällde ett kontrakt med Axel Lundgren. Hans tid med posten blev ännu kortare. Den 6 augusti 1919 lämnade han över erforderliga inventarier till järnvägsstationen. Posten sköttes därefter av järnvägsbefälet till dess indragning med september månads utgång 1967. Ersättningen blev lantbrevbäring från Älvsbyn.

Med redovisningsplikt till Korsträsk fanns ett postombud i **Korsträskby** under perioden juni 1937 - juli 1954.

1914-04-01--

Visträsk

Från Korsträsk utgick en postföringslinje västerut till Laver, vilken på vägen också betjänade Visträsk. Där hade invånarna önskat en poststation och när det blev bekant att grannbyn vid järnvägen var på god väg att få en, begärde de att den skulle förläggas någonstans mellan Korsträsk och Visträsk. Som framgår av föregående avsnitt fick de inte sin vilja igenom, men efter en ny framställning fick de sin egen poststation den 1 april 1914 i samhällets bageri med Hilda Bergman som föreståndare.

Sömmerskan Ester Lundberg, som hade vikarierat på poststationen sedan den 1 oktober 1917, fick avtal om den från 1918 års ingång. Vikarien Karl Södersten gick in för henne under perioden 17 oktober 1919 - 2 mars 1921 och därefter ansvarade hon själv för posten till 1939 års utgång.

Margit Bergman tog över med 1940 års ingång och fick uppleva den ökning av rörelsen som ledde till att poststationen kunde höjas till postexpedition den 1 oktober 1954. Med titeln stationsmästare hade hon befattningen kvar till halvårsskiftet 1975 men med vikarier under en tiomånadersperiod. Inger Backman blev hennes efterträdare den 1 juli 1975, då postexpeditionen organiserades som ett postställe, med ny terminologi kallat postkontor från 1986 års ingång.

Visträsk är ett exempel på tidigt överlämnande av ett postkontor på entreprenad. Redan från den 1 maj 1988 tillämpades ett avtal med Visthedens Bensin och Livs om att svara för posten. Det fungerade i drygt sju år, men den 1 juli 1995 drogs postkontoret in. I stort sett hade det varit en förstärkning åt lantbrevbäraren som utgick från postkontoret i Älvsbyn.

1938-10-01--1946-11-30

Laver

Laver låg vid en avstickare från för postföringslinjen från Korsträsk till inlandet. I Laver hade gruvbrytning påbörjats 1936. Med redovisningsplikt till posten i Älvsbyn öppnades ett postombud där vid 1937 års ingång. Underlaget var tillräckligt stort i det framväxande samhället för att motivera en poststation. En sådan ersatte postombudet den 1 oktober 1938 med Gunvor Maria Holmlund som föreståndare under en kort första period. Hon efterträddes efter två månader av Karin Jansson tills poststationen ersattes med ett postombud den 1 december 1946. Gruvan hade stängts den 2 november samma år men under nedmontering av den tillfälliga bebyggelsen behövdes någon form av postservice. Ett avtal slöts därför med Bolidens Gruv AB om sådan. Postombudet avvecklades med mars månads utgång 1947.

1917-10-01--1966-11-30

Ljusträsk

Postföringslinjen inåt landet från Korsträsk, som betjänade Visträsk och under perioden 1937-1947 även poststationen i Laver, sträckte sig ända till Ljusträsk. Där öppnades en poststation med oktober månads ingång 1917. Karl Sjögren blev dess föreståndare, efterträdd i september 1930 av Henny Sandberg. Från den 1 mars 1950 gällde ett kontrakt med Gunborg Lundmark. Poststationen var olönsam och ersattes med ett postombud den 1 december 1966 med redovisningsplikt till Moskosel. Gunborg Lundmark ansvarade också för postombudet till dess indragning den 17 maj 1980. Därefter har Ljusträsks invånare fått postservice genom utväxling av postväska.

1839-11-01--
 Namn Älvsbyn 1839-11-01--1903-08-31
 Namn Älvsby station (Älfsby station) 1903-09-01--1921-09-30

Älvsbyn

Älvsbyns posthistoria är komplicerad. Jag har funnit det riktigast att dela upp min korta berättelse på två avsnitt, det första berörande den poststation som öppnades tidigast och som kan sägas ha blivit flyttad till järnvägsstationen. Det andra avsnittet avser den poststation som kan sägas ha tillkommit i kyrkbyn den 1 juli 1902 efter lång tids väntan som ersättning för den som hade flyttats till järnvägsstationen vid tågstarten den 6 augusti 1894.

Kungl Maj:t medgav i ett beslut 1830 avsevärda förbättringar i det svenska postnätet. Dittills hade det bara omfattat som högst ca 120 postkontor och ett litet antal huvudlinjer för postbefordran. Ett resultat av 1830 års beslut var tillkomsten av postuppsyningsmansplatser. De var avsedda särskilt för de nordligaste, glest befolkade delarna av landet, där man bara kunde räkna med obetydlig postutväxling.

Ett fåtal motsvarigheter till postuppsyningsmän hade funnits före 1830 års beslut, t ex i Väddö i Uppland sedan 1686 och i Gaxa på Öland från ungefär samma tid. Båda hade bland annat med sjöposttrafik att göra, den i Väddö från Finland och den i Gaxa från Gotland.

Bortsett från ett fåtal sådana undantag räknar vi emellertid postuppsyningsmansplatserna som tillkomna med början efter 1830 års beslut om förbättring av postnätet. Det är också i regeringsbeslutet den 27 mars 1830 som vi finner ett antal preciserade sådana platser. Alla hade föreslagits av överpostdirektörsämbetet i dess skrivelse till Kungl. Maj:t ett år tidigare.

Det fanns totalt nio postuppsyningsmansplatser i landet, när en sådan inrättades i Älvsbyn den 1 november 1839. Samma dag tillkom ytterligare två, nämligen i Arjeplog och Arvidsjaur. De nio äldre postuppsyningsmännen hade tillsatts 1832 i Boden, Gällivare, Jokkmokk, Överkalix, Karesuando, Maunu, Pajala, Vittangi och Övertorneå. Komministern Isak Johan Bergman blev anställd som postuppsyningsman i Älvsbyn. Efter hans död tillsattes lanthandlanden Leonard Lundberg. Detta gjordes genom att länsstyrelsen förordnade honom och i efterhand anmälde det till poststyrelsen på sätt som framgår av illustrationen på nästa sida. Ärendet föranledde därför ingen vidare åtgärd i poststyrelsen annat än möjligen en annotation i någon form av personallängd.

1
 Till Kungl. General Post Superint.
 1862 d. 6 mars rum. ing. K. P. Lundberg
 i Pajala vidare åtgärd
 Kungl. Maj: Befälningshafvande har varit med
 und. giften tillkommit, att genom Komministern i Älvsby
 Regiment, hvarlunda varit anställd som Postuppsyningsman
 i Pajala, afledit, Kungl. Maj: Befälningshafvande
 förordnat lanthandlanden i Älvsby Leonard Lundberg, att
 utöfva gifteordn. befattning. Lina: Hans: Kungl. den 27
 1862
 Isak Johan Bergman

Regeringen gav ett bemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerat på så sätt att "å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditions-kontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition". Postuppsyningsmansplatserna som hade hunnit växa till ett 20-tal sedan 1830, byttes nu ut mot poststationer efter hand. I Älvsbyn gjordes denna förändring den 1 oktober 1865 och i detta sammanhang utnämndes postuppsyningsmannen Leonard Lundberg till föreståndare för poststationen. Från 1874 års ingång tog skolläraren Efraim Lind över poststationen med ett årsarvode av 150 kronor.

Det var han inte nöjd med och skrev den 4 april samma år till poststyrelsen och framhöll hur 1874 års ingång medfört merarbete för honom. Detta hade orsakats av vissa ändringar som genomfördes på grund av 1873 års riksdagsbeslut om att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen.

Sålunda framhöll han att postgången på linjen Piteå-Älvsbyn hade ändrats från en till två gånger i veckan och befogenheterna hade ökats genom att poststationen i Älvsbyn stigit till första klassen. Dessutom hade poststationen i Öjebyn tillkommit. Till den måste han också avfärda särskild postpåse. Han vågade därför

"i största ödmjukhet anhålla att Kungl. Generalpoststyrelsen måtte för Elfsby poststation anslå arvode, att utgå från innevarande års början, till det belopp, som svarar mot arbetet med tjänstens bestridande. Förutom av de skäl, som redan äro anförda, finner jag mig så mycket mer manad till denna ansökan, som poststationsföreståndarna i Arvidsjaur och Arjeplog, varest postgång sker endast en gång i veckan, åtnjuta lika arvode med Elfsby poststationsföreståndare, och poststationsföreståndaren i Öjebyn, varest arbetet med oftanämnda befattning är ungefär lika med det vid Elfsby poststation, åtnjuter ett arvode av 360 Rdr Rmt".

Sannolikt hade Lind räknat med att få årsarvodet höjt till 360 kr. Hans besvikelse måste ha varit stor, när det stannade vid 200 kr. I remissyttrandet före poststyrelsens beslut skrev postmästare Fredrik Gustaf Clementeoff (1857-1889) bland annat att han inte kunde *"finna, att postens expedierande i Elfsbyn skall kunna fordra så lång tid och så mycket arbete, som vid Öjebyn och således därmed vara jämförlig, enär det visat sig att korrespondensen i Öjebyn är betydligt större än i Elfsbyn"*.

Postmästaren förordade dock fördubbling av Linds arvode och på detta prutade poststyrelsen från 300 till 200 kr. Den 25 maj skickade postmästaren till poststyrelsen det av Lind ändå godkända kontraktet.

Jag finner anledning att här också något beröra ett annat ärende som inte bara hade att göra med Älvsbyn utan också de tre andra poststationerna inom hans postområde, Arjeplog, Arvidsjaur och Öjebyn. I poststyrelsens cirkulär nr 22 den 27 september 1875, hade postmästarna anmodats att efter genomförd undersökning lämna uppgifter om frimärksförsäljning m m, som kunde påverka poststationernas lönsamhet. Framför allt ville poststyrelsen veta om poststationerna behövdes för kronobetjäningen.

Postmästare Clementeoffs reaktion på detta cirkulär och poststationernas behövighet formulerades i att

"någon indragning av dem icke bör kunna komma i fråga, då de finnas vid sockenkyrkorna och kyrkostäderna belägna, och å orten bosatte ämbets- och tjänstemän, utom några få av dem, äro i närheten av poststationerna bosatte; och behöva icke begagna lösväska om de för bekvämlighet samt större säkerhet ej sådant önska".

Liksom för de tre andra nämnda poststationerna fick den i Älvsbyn vara kvar efter genomförd undersökning. Poststationsföreståndare Lind, som så småningom fick bättre löneförmåner, efterträddes i november 1883 av lantbrukare Bernhard Engelmärk. I god tid innan järnvägen öppnades för allmän trafik den 6 augusti 1894, blev han uppsagd enligt en klausul i avtalet.

Poststationen drogs in och en järnvägsstation öppnades två kilometer därifrån med namnet Elfsbyn. Där blev stationsmästaren Johan Wilhelm Norrman ansvarig för posten.

Denna förändring skedde naturligtvis inte utan reaktion från dem som anlidade den tidigare poststationen. En sådan reaktion kom nära två månader innan förändringen genomfördes. Ur ett brev till poststyrelsen, daterat den 16 juni 1894 och underskrivet av ca 25 personer, företrädesvis näringsidkare i kyrkbyn, citerar jag:

"Då norra stambanans öppnande för allmän trafik antagligen kommer att medföra förändrade bestämmelser i fråga om posternas fortskaffande mm, och med fäst avseende därpå, att Elfsby järnvägsstation är belägen på över 0,2 miles avstånd från härvarande förenade post och telefonstation i församlingens centralaste läge, där ortens mest korresponderande befolkning, myndigheter och affärsmän, äro boende, önska vi härmed vördsamt anhålla att för post och telefonexpediering må bibehållas såväl nuvarande postexpeditionen i Elfsby som även dess föreståndare B Engelmärk, som i flera år till allmän belåtenhet med nit och erkännansvärt tillmötesgående innehått och innehar samma befattning".

Till tf postmästaren i Piteå Axel Häggbom lämnades brevet för att vidareändas till poststyrelsen. Han uppgav i sin missivskrivelse *"att nuvarande poststationsföreståndaren i Elfsbyn B Engelmärk erbjudit sig att medelst gångbud fem turer i veckan ombesörja postbefordran mellan Elfsby järnvägsstation och nuvarande poststationen för ett pris av femtio öre fram och åter varje gång, samt att sköta den omhandlade poststationen mot ett årligt arvode av trehundra kronor"*.

Någon kommentar till huvudfrågan, dvs om en poststation behövdes i kyrkbyn utöver den i järnvägsstationen, lämnade Häggbom inte, men postinspektionen frågade honom under den fortsatta remissbehandlingen angående bl a omsättningens storlek.

Han uppgav därvid att frimärksförsäljningen resp lösenavgifter i Älvsbyn uppgått till kr 723:91 resp 40:25 under år 1890 och till kr 762:- resp 33:50 under år 1891.

Postinspektionen redovisade ärendet den 26 juli 1894 och erinrade om att poststyrelsen redan den 27 april 1894 hade beslutat att poststationen skulle förläggas till järnvägsstationen. Postinspektör Uddo Zachrisson skrev, att då *"poststationen är belägen på endast omkring 2 kilometers avstånd från järnvägsstationen, samt antagligt är att, sedan järnvägen öppnats, affärsrörelse så småningom kommer att uppstå i stationens omedelbara närhet, anser jag mig icke kunna tillstyrka bifall till ifrågavarande framställning"*.

Postinspektören anförde ytterligare argument för obehövligheten av en poststation i kyrkbyn, vilket redovisas i nästa avsnitt med rubriken **Älvsbyn (kyrkbyn)**. Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 10 augusti 1894 enligt postinspektionens önskan och ansåg petitionen från kyrkbyns invånare *"icke böra till vidare åtgärd föranleda"*.

Stationsmästaren och tillika poststationsföreståndaren Johan Wilhelm Norrman fick sålunda betjäna hela trakten med postärenden. Hans arvode för själva postsysslan steg i takt med ökade göromål, från 360 till 430 kr om året enligt beslut i mars 1895 och sedan i etapper till 540 kr 1899 och till 600 kr 1902. Till detta kom ett biträdesanslag på 25 kr i månaden från 1901.

Efter återinrättandet av poststationen i Älvsbyn den 1 juli 1902 nu med namnet Elfsbyns kyrkoby (nästa avsnitt) minskades hans årsarvode från den 1 oktober 1902 till 420 kr och biträdesanslaget till 10 kr i månaden. Poststationen som dithills hade hetat Elfsbyn, fick från den 1 september 1903 namnet **Elfsby station**. Det hade inte varit tillräckligt med suffixet *"kyrkoby"* som tillägg till den nyinrättade stationen för att klara sorteringsproblemen.

Stationsmästaren Johan Wilhelm Norrman avled den 30 december 1909. Från julafton 1909 hade kontoristen C Th Östberg vikarierat för honom men fick lämna över ansvaret den 1 april 1910 till nästa ordinarie stationschef Alfred Andersson. Denne blev i sin tur avlöst den 1 juni 1914 av Edvard Ferdinand Nilsson. Det årets allmänna reglering av arvodena till järnvägsstationsföreståndare med posttjänst medförde höjning av årsarvode för själva postsysslan till 600 jämte ett biträdestillägg på 360 kr och en extra biträdesersättning på 180 kr. Siffrorna talar för att postarbetet ökat mycket, trots att poststationen i kyrkbyn hunnit återinrättas under mellantiden.

Följden blev att post och järnväg inte kunde vara förenade i längden men järnvägsbefälet fick fortsätta länge att ha ansvar för posten. Det skulle dröja till september månads utgång 1921 innan poststationen med det stavningsändrade namnet Älfsby station avvecklades. Någon ersättningsanordning blev det inte i stationssamhället, men överflyttandet av posttrafik därifrån till kyrkbyn ledde till vissa förändringar av posten där, som framgår av nästa avsnitt.

Älvsbyn blev en järnvägsknut genom den bana som öppnades för allmän trafik till Piteå den 1 oktober 1915. I motsatt riktning, d v s nordväst ut fanns en tidig postföringslinje, som sträckte sig ända upp till Käbdalis vid Inlandsbanan och bl a betjänade poststationerna i Nystrand, Tväråselet, Vidsel, Bredsel och Vitberget

Elfsby station—Elfsbyns kyrkoby.			
(Gångpost.)			
(Från den 1 september 1903.)			
7,45	7,20	0,15	Elfsby stations poststation
—	—	—	Elfsbyns kyrkoby poststation
			—
			Alla dagar.
			Alla dagar.
			6,55
			6,30

Tillägget av suffixet "station" för järnvägspoststationen framgår av denna tidtabell

Älvsbyn (kyrkbyn)

Som framgår av citatet på sid 22 var poststyrelsen kallsinnig till petitionen den 16 juni 1894 från representanter för kyrkbyn om att poststationen där skulle få behållas samtidigt som en järnvägspoststation öppnades två kilometer därifrån. En bidragande orsak till att poststyrelsen accepterade tanken att poststationen inte behövdes i kyrkbyn var troligen den text i postinspektör Uddo Zachrissons brev den 26 juli 1894, vilken citeras här:

"Från nämnda tidpunkt (den 8 augusti 1894) kommer dessutom den mellan Elfsbyns järnvägsstation och Piteå framgående posten att passera den plats, där nuvarande poststationen är belägen, två gånger i veckan fram och åter, varigenom tillfällen beredas därvarande korrespondenter, som ej finna lämpligare att med enskilt bud hämta posten vid järnvägsstationen, att mottaga och avlämna lösväskor".

Man gav emellertid inte upp efter poststyrelsens avslag och trafikökningen visade på behovet av en poststation också i kyrkbyn. Önskemålen att skilja posten från järnvägsstationen och flytta poststationen till kyrkbyn framfördes till kommunalstämman i februari 1900. Hänvändelsen till poststyrelsen ledde till ett remissärendet som slutade med att poststyrelsen den 2 april 1901 inte ansåg att ärendet skulle för det dåvarande föranleda någon åtgärd. Ett par nya försök under slutet av samma år ledde till poststyrelsens medgivande att en poststation med namnet **Elfsbyns kyrkoby** fick öppnas den 1 juli 1902. Nu blev Bernhard Engelmark enligt anteckningar i folianten *"Uppgift å Poststationerna i Sverige"* åter föreståndare, denna gång med 600 kr i årsarvode enligt poststyrelsens beslut den 16 maj 1902. Men han kunde inte tillträda och i stället utnämndes fanjunkaren Viktor Efraim Lind med 525 kr i årsarvode genom ett nytt beslut den 3 juni 1902 för tillämpning från den 1 oktober 1903. Under en del av mellantiden vikarierade fröken Marie Emerentia Lind *"utan särskild kostnad för postverket"* som det står i beslutet.

Lind fick sin tjänstledighet förlängd till 1903 års utgång. Han tjänstgjorde inte alls i verkligheten, för med 1904 års ingång övergick vikariatet från fröken Lind till fröken Elma Margareta Sjöberg, som formellt utnämndes till poststationsföreståndare från den 1 oktober 1904.

I denna egenskap var hon chef för poststationen till och med mars 1926. Därefter höjdes poststationen till postexpedition och möjligen kan hon ha vikarierat som stationsmästare innan den utnämnde nye chefen med denna titel kunde tillträda. Det var Karl Anlén, vilken den 1 juli 1931 fick lämna över till Erik Ljung. Denne hade utnämnts till befattningen som postmästare sju dagar tidigare. Postexpeditionen hade höjts till förvaltningspostkontor från just den 1 juli 1931. Det hade denna funktion kvar till och med 1964, varefter det organiserades som en postexpedition utan förvaltningsansvar för ett underlydande område.

Efter genomförd divisionalisering finns det nu med 1986 års terminologi ett postkontor i Älvsbyn, där postmästare Berndt Wikström har det yttersta ansvaret för service till ca 4700 hushåll inklusive dem med postadress Koler, Långträsk, Sikfors, Storsund, Vidsele och Vistträsk.

Med redovisningsplikt till postkontoret i Älvsbyn har det under perioden 1937 - 1980 funnits ett antal postombud, av vilka några senare blivit höjda till poststationer eller (under 1970-talet) till postställen. I kronologisk ordning efter inrättandet rör det sig om postombuden i Laver, Lillkorträsk, Stockfors, Laver (för andra gången), Krokträsk, Pålträsk, Granträsk, Koler och Storsund. De båda sistnämnda var postställen före slutlig indragning.

Postombuden har haft datumstämplar med Älvsbyn med tilläggsbeteckning POB 1 - POB 4. Några av dem har därför samma siffra under olika perioder. Det här avbildade frimärket är stämplat i Laver under dess korta sista period som postombud under nedmonteringen kring gruvan.



KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1903. CIRKULÄR. N^R XXXV.

58.

Kungörelse,

angående namnförändring af poststationerna Oroust och Elfsbyn samt öppnande af nya poststationer.

Från och med den 1 nästinstundande september skall postkontoret Oroust inom Göteborgs och Bohus län benämnas *Svanesund* samt poststationen *Elfsbyn* inom Norrbottens län benämnas *Elfsby station*.

Nämnde dag öppnas poststation
i *Södra Bårby* inom Kalmar län samt
i *Karungi* inom Norrbottens län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 21 augusti 1903.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

H. A. KOLMODIN.

Föredragande.

C. A. HASSELROT.

Piteå—Elfsby station.						
(Från den 1 september 1903.)						
—	9,45	0,5	<i>Piteå</i> postkontor	Alla dagar.	3,15	—
10,25	10,40	2,2	<i>Öjebyns</i> poststation	Alla dagar.	2,15	2,25
1,45	1,45	0,6	<i>Arnemarks</i> gästgifvaregård	Alla dagar.	12,10	12,10
2,45	3,0	0,7	<i>Arnemarks</i> poststation (Sikfors' färjställe)	Alla dagar.	11,15	11,30
4,0	4,0	1,45	<i>Tväråns</i> skjutsstation	Alla dagar.	10,20	10,20
5,45	6,0	0,15	<i>Elfsbyns kyrkoby</i> poststation	Alla dagar.	8,45	9,0
6,15	—	5,6	<i>Elfsby stations</i> poststation	Alla dagar.	—	8,30

Samtidigt som namnändringen av den 1902 återinrättade poststationen kungjordes i poststyrelsens huvudcirkulär (överst på denna sida) publicerades i bilagesamlingen "tidtabeller m m" också denna tidtabell för landsvägsposten från Piteå

Brännberg

Som framgår av texten på sid 6, var Brännberg en av de järnvägsstationer som postinspektören hade berört i ett brev till poststyrelsen den 7 juli 1894. Han hemställde om poststyrelsens beslut att utöver tidigare avhandlade järnvägsstationer i Långträsk, Älvsbyn och Gammelstad helt nya poststationer skulle vid tågstarten öppnas i järnvägsstationerna Myrheden, Storsund, Brännberg och Hednoret. Därför kan vi räkna "födelsedagen" för järnvägsstationen i Brännberg till tågstarten den 6 augusti 1894.

Med 120 kr i årsarvode för själva postsysslan antogs Erik August Hall till föreståndare. Han efterträddes i april 1902 av August Börjesson, lagom till att årsarvodet genom 1901 års allmänna reglering av arvodena höjts till 180 kr. En ytterligare höjning blev det redan följande år och därefter i etapper så att efterträdaren 1912, Knut Leonard Asping, kunde kvittera 360 kr om året för denna del av arbetet. Järnvägsbefälet fortsatte att svara för postservice i Brännberg till dess poststationen drogs in och ersattes med lantbrevbäring från Boden den 1 juli 1973.

1894-08-06—1973-06-30

1919-10-01--1973-06-30

Degerbäcken

Poststyrelsen medgav att en poststation fick öppnas i Degerbäckens järnvägsstation den 1 oktober 1919 (diarienummer 1 b 1644/1919). För dess skötsel svarade järnvägsbefälet under hela dess existensperiod. Den ersattes med lantbrevbäring från Boden med juli månads ingång 1973.

1894-08-06--1970-07-31

Hednoret

Som framgår av texten på sid 6, var även Hednoret en av de järnvägsstationer som postinspektören hade berört i ett brev till poststyrelsen den 7 juli 1894. Han hemställde om poststyrelsens beslut att utöver tidigare avhandlade järnvägsstationer i Långträsk, Älvsbyn och Gammelstad helt nya poststationer skulle vid tågstarten öppnas i fyra andra järnvägsstationer, däribland den i Hednoret.

Till föreståndare för denna antogs vid tågstarten den 6 augusti 1894 Carl Johan Petrus Lindstedt. Han efterträddes den 1 april 1907 av Edvard Ferdinand Nilsson. När denne hade frånträtt befattningen den 1 juni 1914, uppehölls den av en vikarie tills Karl Emil Dahllöf tog över den 1 oktober 1914. Från 1917 års ingång var det N Bergqvist som svingade poststämpeln och lackade tjänstekuvert med medelsredovisningar. Andra järnvägsmän tog vid till dess poststationen drogs in vid juli månads utgång 1970. Ersättningen blev då postväskutväxling, men från den 1 juli 1973 betjänades berörda kunder med lantbrevbäring från Boden.

1832-03-01--

Boden

Nio kilometer från Hednoret kommer vi på vår låtsasfärd fram till slutmålet. I Boden har förening av post- och järnvägstjänst inte förekommit och postkontoret är av sådan dignitet att det kräver sin egen historia. Jag lämnar det därhän i detta sammanhang.