

Erik Lindgren

# Något om posten vid Järnvägen Storuman-Hällnäs

## Innehåll

|              | sid |
|--------------|-----|
| Inledning    | 2   |
| Storuman     | 4   |
| Barsele      | 7   |
| Gunnarn      | 7   |
| Åskilje      | 8   |
| Blåvikstrand | 9   |
| Kattisavan   | 9   |
| Umgransele   | 10  |
| Betsele      | 10  |
| Lycksele     | 11  |
| Arvån        | 23  |
| Åmsele       | 24  |
| Hällnäs      | 25  |

## Förord

När jag läste postgeografi för att förvärva tillräckliga kunskaper för sortering ombord på postkupéer läste jag bland alla 1940-talets järnvägslinjer också in sträckan Storuman-Hällnäs. Stationerna var inte svårare att rabbla som en minnesramsä än andra, men inte så mycket har stannat kvar till "gamla dagar". Officiellt är järnvägen känd under beteckningen statsbanan Hällnäs-Storuman, dvs i omvänd ordning mot vad mnemotekniken hjälpte mig med på den tiden.

Jag försöker i detta liksom andra häften 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.

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 Storuman till Hällnäs.

Ett varmt tack till Thure Karlsson vid Postens centralarkiv för tålmodig hjälp med att låna mig handlingar ur mitt till centralarkivet överlämnade arkiv med överskottsmaterial från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum.

Växjö den 31 maj 1997

*Erik Lindgren*

# Inledning

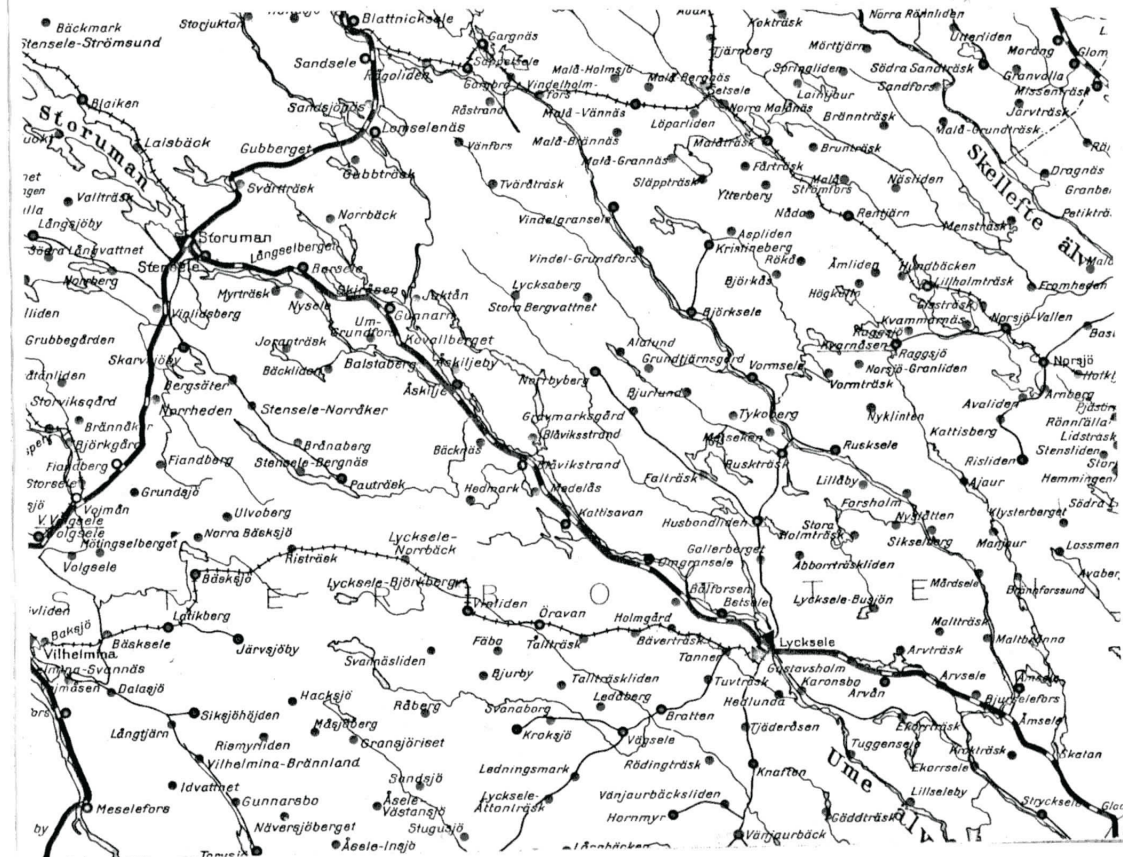
Statsbanan Storuman - Hällnäs öppnades på olika delsträckor för provisorisk godstrafik under åren 1922-1927. Den 65 km långa södra delsträckan mellan Hällnäs och Lycksele öppnades för allmän trafik den 16 december 1924 och resten, 102 km mellan Lycksele och Storuman den 1 december 1930.

Den posttidtabell som gällde 1946 återges nedan. På vidstående sida publiceras en kopia av ett urklipp ur 1939 års post-, tele- och järnvägs-karta.

I det följande lämnas uppgifter om poststationerna utmed linjen och i några fall i linjens närhet i den ordning de kommer vid en tänkt färd i riktning från Storuman.

## 352. Storuman—Hällnäs.

| Pkp 324  |         | Fk         |     |                                    |            |          |        |
|----------|---------|------------|-----|------------------------------------|------------|----------|--------|
| Tåg 3685 |         | Tåg 2919 y |     | Km                                 |            |          |        |
| .....    | 12.40   | 16.30      | —   | Storuman 309, 354, 880 a, 881..... | 11.53      | 15.30    | .....  |
| .....    | 12.53   | —          | 5   | Stensele (ej f) 880 a              | *          | 15.19    | .....  |
| .....    | 13.18   | —          | 19  | Barsele.....                       | *          | 14.55    | .....  |
| .....    | 13.41   | —          | 33  | Gunnarn (ej f).....                | *          | 14.33    | .....  |
| .....    | 14.25   | —          | 48  | Åskilje (ej f).....                | tp *       | 14.12    | .....  |
| .....    | 14.49   | brl        | 61  | Blåviksjön.....                    | *          | 13.35    | .....  |
| .....    | 15.06   | —          | 70  | Kattisavan (ej f).....             | *          | 13.20    | .....  |
| .....    | 15.26   | —          | 82  | Umgransele.....                    | *          | 13.05    | .....  |
| .....    | 15.48   | —          | 93  | Betselse.....                      | *          | 12.46    | .....  |
| .....    | 16.05   | vl 18.40   | 102 | Lycksele 875, 876, 877             | 9.40       | 12.30    | .....  |
| BrI      |         |            |     |                                    | Tåg 2918 y |          |        |
| Tåg      |         |            |     |                                    | Ej pak     |          |        |
| 2791 y   |         |            |     |                                    | Fk         |          |        |
| 11.33    | 16.50   | 18.55      | —   | Lycksele.....                      | 9.02       | 12.10    | 16.48  |
| —        | 17.21   | —          | 120 | Arvån.....                         | tp *       | 11.36    | —      |
| —        | v 17.54 | —          | 139 | Åmsele (lvp).....                  | —          | 11.03    | —      |
| 12.52    | 18.40   | —          | 167 | Hällnäs (ej f) 2.....              | (6.53)     | 10.20    | 15.35  |
|          |         |            |     |                                    | Tåg 3692   | Tåg 3686 | 2798 y |
|          |         |            |     |                                    | Fk         | Pkp 324  | Tåg    |
|          |         |            |     |                                    |            |          | BrI    |
| 13.57    | 19.39   | 21.47      | —   | Vännäs.....                        | 5.25       | 9.08     | 14.33  |



1920-02-01--

## Storuman

På vår "resa" utgår vi från Storuman vid Inlandsbanan. Till Storuman kommer man söderifrån efter att ha passerat hållplatserna Norrheden och Vinlidsberg, där några poststationer inte öppnades. Vinlidsberg passerades emellertid av landsvägspostlinjen mellan Storuman och Pauträsk, men fortsatt färd på Inlandsbanan tar oss på räls till Storuman, där en lantpoststation öppnades den 1 februari 1920.

Det var här som Inlandsbanan anknöts till järnvägen från Hällnäs över Lycksele för allmän trafik den 1 december 1930. Storumans status överträffade den närliggande poststationen i Stensele genom att poststationen byttes ut den 1 oktober 1930 mot ett förvaltningspostkontor. Genom den under 1960-talet påbörjade översynen av förvaltningsområdena ändrades postkontorets status till postexpedition. Bland dem som ansvarat för dess service efter sloandet av förvaltningsansvar för underlydande område fanns Gunvor Pettersson (1985-1990) med titeln postmästare, vilken tidigare gällde förvaltningsområdenas chefer. Den titeln gällde för alla postchefer från och med 1986 utom för dem som hade ansvar för de sk postställena, dvs de allra minsta postkontoren. Även om Storumans förvaltningsområde med underlydande postanstalter hade slopats, var det ett stort ansvar som vilade på postmästaren i den nya befattningen med postkontoret som en viktig knut i diligensstrafiken. I postens interna telefonkatalog 1987 fanns nedan återgivna uppgifter om posten i Storuman.

|  |              |             |
|--|--------------|-------------|
| <b>*STORUMAN RK Umeå Pa 923 00 STORUMAN</b>          |              |             |
| Öppet M-To 10.00-17.00, F 10.00-18.00, L 10.00-12.00 |              |             |
| Pettersson Gunvor .....                              | 0951-101 86T | Postmästare |
| Bostad: 0951-109 59                                  |              |             |
| Kassa o pva-exp .....                                | 0951-100 06  |             |
| Brevbäring, ank o avg .....                          | 0951-105 36  |             |
| Trafikmästaren .....                                 | 0951-105 20  |             |
| Garaget .....  | 0951-101 64  |             |
| Garaget, Personalbyggnaden .....                     | 0951-101 26  |             |
| Godsexp .....  | 0951-101 48  |             |
| <b>*STORVIK 0290-112 00 RK Gle Pa 812 00 STORVIK</b> |              |             |
| Öppet M-To 09.30-17.30, F 09.30-18.00, L 10.00-12.00 |              |             |

Postkontoret fick nya lokaler i mars 1983. Detta uppmärksammade personaltidningen PS i en artikel som återges på vidstående sida.

## Nytt och fint i Storuman

Den 25 mars fick posten i Storuman nya fina lokaler. Invigningen var redan den 24 mars, då ett 50-tal gäster var inbjudna för att ta sig en titt bakom kulisserna. De nya lokalerna ligger i ett f d snabbköp, som blivit för litet för sitt ändamål.

I mitten av 40-talet tog regeringen ett stort beslut, nämligen att uppföra det nu ålderstigna posthuset för en jättesumma av 280 000 kronor, sade postområdeschefen Rolf Lindman från Lycksele, bl a i sitt invigningsanförande. Då liksom nu var en av anledningarna till nya lokaler trångboddhet. På 40-talet var det dessutom en annan anledning. Så här stod det i tidningarna då: "Härtill kommer att bostadsfrågan är helt olöst för praktiskt taget samtliga i Storuman stationerade posttjänstemän. Sålunda har postmästaren nödgats att med sin familj bebo två små vindsrum ovanför postkontoret, vilka är kalla och

dragiga och saknar kokmöjligheter."

1983 var postmästarens brist på kokmöjligheter inte ens anledning till lokalbytet. Förutom trångboddheten har tidens krav på bra marknadsläge för nästan all affärsverksamhet, varit ett starkt vägande skäl.

De nya lokalerna är på 490

kvadratmeter och ligger centralt i Storuman. De är trivsammare för både kunder och personal. Öppningsdagen fick de kunder som ville, komma innanför disken och titta, tillsammans med glada och nöjda lokalpostmästaren Ingrid Bernström.

Ombyggnaden har gått på cirka 2,8 miljoner kronor, ungefär tio gånger så mycket som förra gången.



Inga sura miner när man flyttat in i nya och fina lokaler i Storuman. (Foto: Gunnar Sundin)

Med 1991 års ingång tog Christer Wahlström över ansvaret för postkontoret i Storuman, följd av Kicki Israelsson. Hon var en av deltagarna i utbildningsprogrammet ALP (Affärsmässigt Ledarskap i Posten). Ur personaltidningen "Norrskenet" i postregion Umeå har jag hämtat den artikel som återges på nästa sida.

Förändringarnas vindar har lett till att posten i Storuman betjänar ca 2300 hushåll inklusive dem som har postadress Stensele och Slussfors samt ett antal mindre postenheter som kallats postombud i äldre terminologi.

1930-12-01--1991-06-29

## Kicki från Storuman:

# Kul med tentamen

ALP (Affärsmässigt Ledarskap i Posten) drogs igång under sommaren 1993. Den första träffen – för Bank och Kassas distriktchefer och blockpostmästare – var i Skellefteå. Inledningen av ALP-programmet var att lära sig Postens gemensamma affärspråk, LOTS. Därefter har olika utvecklingsaktiviteter genomförts. Ämnesområdena som de gått igenom har varit flera, bl a varit; chef/ledarskap, marknad kommunikation m fl.

### Kicki Israelsson, postmästare i Storuman är en av deltagarna i ALP-programmet. Hur var det?

– Det har varit bra med denna utveckling, säger Kicki. Visserligen har det ofta känts som om det är fel tid då det har kommit kallelser till olika utvecklingsavsnitt. Det finns alltid så mycket att göra på arbetet hemma så innan man farit iväg har det varit blandade känslor. En mycket bra sak med att dra samman alla postmästare är att man får en hel del utbyte kollegor emellan, det har gett mig en hel del positiva saker.

En viktig och central bit i ALP har varit att lära sig ekonomi och att allt som händer på ett postkontor påverkar ekonomin. Teoretisk ekonomiutbildning har deltagarna fått gå igenom vid 3 olika tillfällen. Ekonomichef Göte Wennström har valt ut en del kurslitteratur och hållit i de teoretiska avsnitten. Vid den sista duvningen som genomfördes under februari i år fick deltagarna också visa att de tillgodogjort sig utbildningen.

### Ekonomiavsnittet avslutades med en tentamen, hur upplevde du det?

– Det var det roligaste av allt. Man får ju ett mått på vad man kan då, att jobba i grupp ger inte samma krav. Nu var det upp till mig själv att tänka till och lösa de frågor som fanns med på tentan. Jag är mycket intresserad av ekonomi så det bidrar väl till att jag tycker bra om det avsnittet.

– Kommunikationsavsnittet var också mycket bra. Upplägget med två kollegor från en annan region gjorde att det blev bra. De har ju samma sorts jobb och därmed erfarenheter som vi hade.

## Barsele

På vår färd från Storuman mot Hällnäs passerar vi hållplatsen Långselbergen innan vi kommer till den första järnvägsstation som också fick en poststation i samband med tågstarten på den nordliga sträckan av järnvägen den 1 december 1930. Det var Barsele, där Maria Kristina Strömgren fick ta hand om både järnvägs- och postgöromål. Hon efterträddes med 1938 års ingång av Olga Kristina Eriksson, som fick uppleva att poststationen byttes ut mot ett postställe med juni månads ingång 1974. Detta fanns kvar så länge, att det med ny terminologi kallades postkontor från och med 1986. Som olönsamt drogs det in 1992.

1897-10-01--1991-06-29

## Gunnarn

Fröken Maria Holmner utsåg till föreståndare för poststationen när den öppnades med oktober månads ingång 1897. Hon fick nöja sig med ett årsarvode på blott 75 kr, en förutsättning för poststationens tillkomst i samband med ansökan och beslut. Så mycket bättre blev det för hemmansägaren Fredrik Emanuel Holmner, som övertog ansvaret den 1 december 1898. Hans årsarvode fastställdes i poststyrelsens beslutskrivelse den 12 november 1898 till 300 kr. Inte förrän den 1 mars 1914 blev det ändring på detta - då höjdes årsarvodet till 420 kr. Genom ett beslut i maj 1904 hade han emellertid fått ett biträdesanslag på 15 kr i månaden.

|     |      | Lycksele—Stensele.         |      |    |       |       |
|-----|------|----------------------------|------|----|-------|-------|
|     |      | (Från den 1 oktober 1897.) |      |    |       |       |
| O.  | —    | 10,0                       |      | L. | 4,30  | —     |
| O.  | 2,0  | 2,0                        | 2,1  | L. | 12,30 | 12,30 |
| O.  | 4,20 | 4,20                       | 1,2  | L. | 10,10 | 10,10 |
| O.  | 8,0  | 8,0                        | 1,9  | L. | 6,30  | 6,30  |
| Th. | 12,5 | 12,20                      | 2,1  | L. | 2,10  | 2,25  |
| Th. | 2,45 | 2,45                       | 1,2  | F. | 11,45 | 11,45 |
| Th. | 6,0  | —                          | 1,6  | F. | —     | 8,30  |
|     |      |                            | 10,1 |    |       |       |

Detta är den tidtabell som tillämpades för postföringen mellan Lycksele och Stensele, när poststationen i Gunnarn inrättades. Inramade uppgifter avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 ("nattid").

Skräddaren Isak Leonard Lindgren tog över poststationen med 1917 års ingång. Hans årsarvode var oförändrat men han fick däremot förbättring i biträdesanslaget så tillvida att det fastställdes till 420 kr om året, varav 120 kr skulle utgöra ersättning för biträde vid nattjänstgöring (diarienummer 1 b 3052/1916). Anna Alfrida Charlotta Lindgren blev föreståndare i april 1926 under en kort period, följd av Kristina Vivianne Portin i november 1927, varefter Tyra Holmner tog vid den 1 juni 1930.

Poststationen höjdes till postexpedition med 1954 års ingång och fru Holmner fick fortsätta som chef, nu med titeln stationsmästare. Hon efterträddes den 1 februari 1956 av Sten Sture Persson. Efter hans avgång hölls befattningen vakant i början på 1970-talet i avvaktan på den omorganisation som först förvandlade postexpeditionen till ett lokalpostkontor men från 1978 års ingång till ett postställe. Ulla Kärrman var föreståndare till augusti 1990 och det finns med ny terminologi ännu ett postkontor i Gunnarn med ansvar för service till ca 350 hushåll.

1920-05-01--1973-09-29

## Askilje

I Askilje fanns en poststation innan järnvägen planerades. Dess första föreståndare var K J Mattsson från den 1 maj 1920, följd vid 1927 års ingång av Sara Johanna Mattsson och den 1 juni 1958 av Zet Valdemar Mattsson. Om hans löneförmåner kan nämnas att tilläggsersättningen för transporter på den 90 meter långa sträckan mellan poststationen och tågen uppgick till 49 kr i månaden på 1960-talet. Efter drygt 52 år med slakten som föreståndare drogs poststationen in den 29 september 1973. I anslutning till indragningen publicerade Västerbottens-Kuriren nedan återgiven text den 4 oktober 1973.

**DET FÄLLDES** många hårda ord om centralisering och postverkets tvivelaktiga inbesparingar när det på lördagen satt es punkt för en 53-årig postal verksamhet. Postanstalten i Askilje stängdes för övergång till lantbrevbäring och därmed sattes även punkt för familjen Mattssons insatser hos postverket. Avgående Zet Mattsson hyllades av byborna med bl a en postlåda i koppar.

Postverkets indragning av postanstalterna i Grundforsen och Askilje har föregåtts av både stora sammanträden och överklagningar. Främst från Askilje, där det i en klagoskrift ifrågasatts om inte indragningen är snudd på de-

mokratiskt övergrepp, samtidigt som det är att vrida utvecklingen ett halvsekel bakåt. Besvärsskrivelsena har dock inte rönt någon framgång utan från den 1 oktober har postanstalterna ersatts med lantbrevbäring från Gunnaru

1914-09-01--1940-05-14  
Namn Blåviksjön 1940-05-15--1975-09-30

## Blåvikstrand

En poststation öppnades i Blåvikstrand den 1 september 1914 med Karl Robert Hedberg som föreståndare. Han följdes den 1 december 1930 av Annie Kristina Karlsson. Hon avlöstes redan den 1 juni 1935 av Hilda Gustava Enqvist, som fick byta ut sigill, datumstämpel och försändelseetiketter den 15 maj 1940, då poststationens namn ändrades till Blåviksjön.

Hennes efterträdare blev den 22 juni 1943 Ninni Enqvist under drygt ett år. Den 1 augusti 1944 tog Frida Maria Strömberg över och efter hennes avgång 1948 svarade följande personer för poststationen till dess indragning den 30 september 1975: Signhild Beatrice Molin (1948-1953), Inga-Lisa Johansson (1953-1963) och B E Lindberg (1963-1975).

1912-02-01--1967-05-31

## Kattisavan

Poststationen med namnet Kattisavan öppnades den 1 februari 1912 med Johan Königson som föreståndare. Han efterträddes den 18 augusti 1920 av Kerstin S Königson under blott några månader, varefter Erika Ch Königson tog över den 1 november.

Med oktober månads ingång 1927 blev Ellen Andersson föreståndare, följd av Olga Emilia Persson (1948), Ing-Marie Persson (1948-1951), Gunhild Margareta Lindblom (1951-1961) och Siri Anette Åström (1961-1967). Poststationen drogs in med maj månads utgång 1967.

1915-02-01--1967-05-31

## Umgransele

I Umgransele öppnades den 1 februari 1915 en poststation med Erik Eriksson som föreståndare. När denne slutat med 1921 års utgång blev chefskapet här som på flera andra håll i området en släkthistoria: Rut Nygren (1922), Bror Rikard Leonard Nygren (1922-1925), Ester Nygren (1925-1928), Thyra Nygren (1928-1929). Med 1930 års ingång tog Syster Helena Hagerwall över och efter hennes avgång den 13 maj 1936 ansvarade följande för poststationen i Umgransele till dess indragning med maj månads utgång 1967: Kerstin Hållstam (1936), Thyra Maria Charlotta Vikman (1936-1938), Hildur Margareta Ahnström (1936-1942) och Anna Kristina Malmén (1942-1967).

1930-12-01--1965-09-30

## Betsle

Poststationen i Betsle öppnades den 1 december 1930 med Signe Nikolina Hållstam som föreståndare. Hennes efterträdare blev från den 29 april 1950 Margit Viola Marklund. Efter poststationens indragning den 30 september 1965 fanns ett postombud med redovisningsplikt till postkontoret i Lycksele under tiden oktober 1965 - augusti 1966.

1845-04-01--

## Lycksele

Efter det svenska postverkets officiella start genom "Postbåden" 1636 blev ett glest postnät relativt snabbt utbyggt med postkontor i städerna. Den utbyggnaden stagnerade så småningom och 1700-talet bjöd inte på någon markant utveckling. Nätet utökades under hela det seklet med omkring 25 postkontor, medan 85 postkontor hade öppnats under Postens 65 första verksamhetsår. Inte förrän efter 1800-talets ingång kan man märka någon nämnvärd förbättring i postnätets utbredning.

Jag har funnit det lämpligt att i detta avsnitt om Lycksele, som kom att bli centralort för posten inom Västerbottens lappmark, också beröra tillkomsten av postnätet i Lyckseles omgivning.

Efter ett regeringsbeslut den 27 mars 1830 skapades sålunda åtskilliga nya postgångar samtidigt som flera postkontor inrättades. Under perioden 1826-1850 tillkom 30 nya postkontor. Beslutet 1830 innebar i många fall att s k enkel postföring gjordes dubbel. Det innebar att frekvensen ökade från en till två turer per vecka.

Ett resultat av 1830 års beslut var också tillkomsten av postuppsyningsmansplatser. Ett fåtal postuppsyningsmän hade visserligen funnits tidigare, t ex i Vaddö sedan 1686 och i Gaxa på Öland från ungefär samma tid. Båda hade bland annat med sjöposttrafiken att göra, den i Vaddö 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. Någon gång finner man i dokumenten benämningen "poststation" för en postuppsyningsmansplats. Detta förklarar också varför man i 1860 års regeringsbemyndigande till poststyrelsen om inrättande av poststationer på landsbygden använder uttrycket "ett nytt slag av poststationer".

Det skulle dröja länge innan Västerbotten fick de flesta postuppsyningsmansplatserna. Flera tillsattes som ett resultat av att kronofogden i Västerbottens läns lappmarks fögderi skrev år 1858 till ett antal socknar om förändring av postföringen i lappmarken.

Innan dess hade en postuppsyningsmansplats öppnats i Lycksele, nämligen den 1 april 1845. Denna ersattes med ett förvaltningspostkontor den 6 april 1857 enligt ett kungligt brev den 25 november 1856. Mathias Frithof Edvard Backlund blev dess förste föreståndare.

Detta var alltså läget, när socknarna i Lappmarkens fögderi fick nyss nämnda brev från kronofogden med begäran om synpunkter. Med anledning av breven hölls sockenstämmor i Åsele den 4 februari, i Sorsele den 12 september, i Fredrika, Dorotea och Stensele den 19 september, i Örträsk den 26 september samt i Lycksele och Vilhelmina den 3 oktober 1858. Samtliga stämmobeslut gick ut på en garanti från socknemännen att postföringen genom socknarna åtminstone under en tid av tio år inte skulle kosta mera än vad som motsvarade gästgiveriernas skjutslega, eller åttio öre per mil, allt under förutsättning att postföringen övertogs och bekostades av staten. Man garderade sig dock för beloppet åttio öre per mil med tillägget att det inte gällde för gästgiverier där entreprenader fanns. Där kunde priserna variera.

Landshövdingen redovisade sockenstämmornas svar i ett brev till poststyrelsen den 6 december 1858 och nämnde inledningsvis vad som gällde för postföringen inom länets lappmark. Det fanns då ingen annan postgång på postverkets bekostnad än den som ägde rum var fjortonde dag från postkontoret i Lycksele till Fredrika och Åsele kyrkor. All postkommunikation saknades för Dorotea, Vilhelmina, Stensele och Sorsele socknar och Tärna kapellförsamling såväl orterna sinsemellan som med landet i övrigt, bortsett från den som socknarna själva ordnade och bekostade.

Landshövdingen ansåg att "billigheten syntes fordra" att den dåvarande postgången mellan Lycksele och Åsele utsträcktes till Dorotea och Vilhelmina kyrkbyar med avgång från Lycksele varje lördagskväll, ena veckan över Örträsk, Fredrika, Åsele, Dorotea, Vilhelmina och Åsele och andra veckan i riktning över Stensele, Vilhelmina, Dorotea, Åsele, Fredrika och Örträsk. Vissa andra detaljer i den önskade postgången specificerades i framställningen.

Landshövdingen tillstyrkte också "att en poststation måtte bliva inrättad vid varje kyrka, samt att lön för postuppsyningsmännen, lämpad efter det större eller mindre besvär, som postens expedierande på varje ställe medför, måtte bestämmas vid Åsele station, där göromålen äro drygare än annorstädes, till 150 Rd riksmünt om året, samt till 50 Rd vid övriga stationer med undantag av Tärna, varefter en blivande postuppsyningsman tills vidare torde kunna åtnöjas med 20 Rd riksmünt årligen".

Från Pontus Winroth vid poststyrelsens kammarkontor inforrades ett utlåtande. Ett sådant avgav han redan den 15 december 1858. Han erinrade om att en framställning om motsvarande förbättring 1852 hade blivit avslagen och tillade:

*"Då nu, emot vad år 1852 var fallet, postverket ej har att lämna något årligt bidrag till Statsverket utan får och bör använda uppkommande överskotten till nya postanordningar där sådana finnas nödiga samt, enligt vad bemålde Herr Landshövding upplyser, befolkningen i Västerbottens Lappmarker årligen tillväxer och flera handlande och affärsmän där äro bosatta, torde förändrade förhållanden hava inträtt, som påkalla ett annat beslut i förevarande fråga än det av Styrelsen förut fattade".*

Winroth kom också in på kostnadsfrågan och förutsatte att postverket inte skulle få någon vidare inkomst genom den utsträckta postgången "då samtliga de nya posterna skulle bliva s k lös-poster". Vi noterar att Winroth skrev detta 3½ år efter att enhetsportot och frimärket var infört. Riksportot var inte längre beroende av avståndet utan bara av vikten med 12 öre för första viktsatsen. Kvar fanns möjligheten att sända lösbrev för 3 öre och det gällde för brev som skickades från en plats till en annan utan att passera någon postanstalt utöver den där det lämnades in. Det är detta låga porto Winroth hade i tankarna och det var också troligen det övervägande portot inom Lappmarken på den tiden.

Winroth räknade ut att postverkets kostnader för den nya anordningen skulle totalt belasta postverkets räkenskaper med 1830 riksdaler för postföringen och 345 riksdaler för postuppsyningsmännen men han undvek att ens försöka sig på någon beräkning av möjliga portoinkomster. Att det var ett olönsamt företag står i öppen dager, men subvention var inte främmande för postverkets ledning när det gällde glesbygd.

Därför förstår man den försiktighet som avslutade Winroths utlåtande den 15 december 1858: "Med öppnandet av de nya posterna bör anstå tills det visat sig huruvida tillräckliga tillgångar därtill förefinnas, sedan de poster och inrättningar, som Kungl. Maj:t behagat i nåder bifalla, blivt öppnade och satta i verkställighet".

Vid föredragning i poststyrelsen den 16 december 1858 beslöts att ärendet skulle "vila i sammanhang med övriga". Den "vilan" blev halvtannat år lång och inte förrän vid ny föredragning den 11 juni 1860 beslöts om framställning till regeringen i ärendet. Den 20 juli 1860 daterades det kungabrev som innebar bifall och nu beslöt länsstyrelsen att låta kronofogden anordna erforderliga entreprenadauktioner.



Syftet med entreprenadauktionerna var att undersöka om man kunde sänka den beräknade kostnaden genom att få skjuts för billigare beting än 80 öre milen.

Nio entreprenadauktioner hölls under tiden 16 november - 3 december 1860. Resultatet blev att slutbuden i nästan samtliga fall stannade vid 80 öre milen för respektive delsträckor. Länsstyrelsen sände protokollen till poststyrelsen den 13 februari 1861, varefter poststyrelsen skrev ut avtalsblanketter, vilka vederbörligen ifyllda återsändes till poststyrelsen den 15 maj 1861. Då var den nya anordningen redan i gång, och de här berörda postuppsyningsmansplatserna anses ha startat den 1 maj 1861, det datum från vilket de tillsatta uppsyningsmännen fick avlöning. Det var sålunda postuppsyningsmännen i Dorotea, Sorsele, Stensele, Tärna, Vilhelmina och Örträsk.

Kungabrevet med medgivande för poststyrelsen att starta de nya postlinjerna var daterat den 20 juli 1860, alltså mer än fyra månader efter att poststyrelsen blivit bemyndigad att på egen hand öppna poststationer. Man kunde därför tänka sig att möjligheten att tillsätta poststationsföreståndare i stället för postuppsyningsmän skulle ha utnyttjats. Så blev det nu inte och inte förrän den 1 oktober 1865 byttes de sex postuppsyningsmansplatserna ut mot poststationer, denna gång utan att regeringen tillfrågades, då inrättandet av poststationer låg inom poststyrelsens befogenhet.

Till poststationsföreståndare utsågs vid övergången de redan befintliga postuppsyningsmännen, nämligen:

- i Dorotea kronolänsmannen Eleazar Rhén
- i Sorsele kronolänsmannen Johan Ephraim Öhberg
- i Stensele kronolänsmannen Anders Gustaf Bjuhr
- i Tärna kapellpredikanten Hans Gustaf Westerlund och
- i Vilhelmina kronolänsmannen Per Anton Hellgren.

Som nämns överst på sid 12 hade en postuppsyningsmansplats öppnats i Lycksele den 1 april 1845. Denna ersattes med ett förvaltningspostkontor den 6 april 1857 enligt ett kungligt brev den 25 november 1856. Mathias Frithof Edvard Backlund blev dess förste föreståndare.

Övergången till ett förvaltningspostkontor från en postuppsyningsmansplats gick naturligtvis inte utan noggrann utredning. Länsstyrelsen i Umeå begärde i ett brev till poststyrelsen den 15 september 1856 att poststyrelsen skulle vidta åtgärder för att på postverkets bekostnad anordna reguljär postgång med minst en tur i veckan mellan Umeå och Lycksele med ett postkontor i Lycksele.

I motiveringen till detta skrev länsstyrelsen bland annat "att under de senaste åren folkmängden och välståndet inom de till Västerbottens Län hörande Lappmarker i betydlig mån tilltagit och att detta särdeles är förhållandet inom Lycksele socken, varest innevanarnas antal uppgår till omkring 4000 personer och för övrigt ortens kronofogde och provincialläkare äro stationerade, apotek finnes och där och i närheten däromkring ett icke ringa antal handlande, ståndspersoner och affärsmän äro boende, samt att i den mån dess orter sålunda gått framåt, de postkommunikationer de för närvarande äga ingalunda äro mot behovet svarande".

Pontus Winroth vid poststyrelsens kammarkontor skrev med anledning därav ett utlåtande för poststyrelsens bedömning och anförde däri bland annat följande:

"För närvarande fortgår av Kungl. Postverket bekostad post varje 14:de dag emellan Umeå och Åsele en vägsträcka av 26 3/16 mil över Degerforss, Lycksele och Fredrika, vid vilka ställen, liksom i Åsele PostStationer, med av verket avlönade postuppsyningsmän finnes".

Med uttrycket PostStationer avsåg Winroth här postuppsyningsmansplatser. De första egentliga poststationerna öppnades mer än fyra år senare den 15 februari 1861 på grund av ett generellt regeringsmedgivande i mars 1860.

Winroth fortsatte sitt utlåtande, nu med en återblick på tillkomsten av den vid tillfället befintliga postgången:

"Denna postgång bifölls till inrättande genom Kungl. Brevet den 18 december 1843 och öppnades med 1845 års ingång. Årliga skjutskostnaden för postens befordran uppgår till omkring 580 Rd Bco och åtnjuta postuppsyningsmännen i Lycksele och Åsele vardera i årligt arvode 50 Rd samt de i Fredrika och Degerforss vardera 13 Rd 16 sk Bco. Avståndet mellan Umeå och Lycksele, mellan vilka Degerforss är beläget, utgör 12 15/16 mil. För postföringen i denna del av vägen, vilken postföring besörjes dels med gästgivareskjuts, dels medelst beting, utgår nu i lega årligen 324 Rd 16 sk, men skulle legan, efter 25 sk Bco milen hela vägen uppgå till 350 Rd 18 sk 9 r Bco. Om således Styrelsen, med avseende å de av Herr Landshövdingen därför andragna skäl och angivna förhållanden, skulle finna behovet påkalla att hos Kungl. Maj:t i underdanighet föreslå, att till en början posten emellan Umeå och Lycksele måtte utvidgas sålunda att den komme att fram- och återgå en gång i varje vecka i stället för, som nu är fallet, varje 14:de dag samt att i sammanhang därmed poststationen i Lycksele måtte bliva förändrad till postexpedition, komme bifall därtill att bibringa postverket en årlig tillökning i utgift av cirka 350 Rd i skjutslega och 350 Rd i ökat anslag för den nya postexpeditionen, för vilken

*utgift dock ersättning i viss mån bör kunna påräknas genom det porto och de avgifter som komma att tillfalla postverket för mellan Umeå och Lycksele gående brev, som nu befordras såsom Lösbrev, och av vilka verket ej har någon intrad".*

Winroths framhållande av att postverket inte hade någon inkomst av lösbreven berodde på att postmästarna fick behålla den skilling (= 3 öre från 1858) som avsändarna i allmänhet fick betala för dessa.

Poststyrelsen gjorde en underdånig hemställan till Kungl. Maj:t. Denna resulterade bl a i ett kungligt brev den 25 november 1856 som även omfattade beslutet att ett postkontor (postexpedition) fick öppnas i Lycksele. Det öppnades den 6 april 1857 sedan dess förste föreståndare Mathias Frithiof Edvard Backlund efter ansökan blivit utnämnd den 19 januari 1857. Han avled i maj 1861 och hans efterträdare Per August Viroix (1861-1880) fick uppleva några av de mest expansiva åren i postverkets 1800-talshistoria. Bland dennes många efterträdare fanns Erik Adolf Frändén, som före sin ansökan kunde läsa i fackorganet "Svensk Postarkiv" något om förhållanden som kunde vänta honom vid eventuell utnämning. Jag återger denna notis nedan.

#### SVENSKT POSTARKIV.

## De lediga postkontoren.

**Lycksele** (4. klassen). Pm:s provision å 1902 års uppbörd skulle, beräknad enligt nuvarande bestämmelser, hafva uppgått till 900 kr., således 300 kr. utöfver minimiprovisionen. Pm:s öfriga extra inkomster uppgingo under samma år till 142 kr.

Ett dispositionsanslag å 700 kr. är fördeladt till tvänne biträden.

Pm. förhyr och möblerar för ett anslag af 300 kr. pk.-lokalen, som består af ett större rum och ett förrådsrum. Möbler och inredning kunna af efterträdaren få köpas för billigt pris. I sammanhang med pk.-lokalen finnas 2 rum och kök, som kunna få öfvertagas till den 1. oktober 1904. Annars är det ondt om rum.

plan

Fr. o. m. den 1. oktober 1904 har Pv. förhyrt lokal bestående af rymligt kontor med afdelning för allmänheten, arbetsrum för pm., packrum samt kassahalf. I öfre våningen i samma hus kan pm erhålla bostadslägenhet om 4 à 6 rum med kök för årlig hyra af omkring 100—125 kr. rummet.

Skatterna utom kronoskatten belöpa sig till 7.40 kr. pr bevillningskrona.

För närvarande finnas tvänne privatskolor, som bibringa elever kunskaper för inträde i allm. läroverks 3. klass. Närmaste läroverk är Umeå.

Läkare och apotek finnas på platsen.

Prisen på födoämnen äro höga.

Här bör jag kanske inskjuta att beteckningen "postexpedition" (sista raden på sid 15) användes under perioden 1850-1881 för mindre klassens postkontor. Från kundsynpunkt var postexpeditionerna under den perioden likvärdiga med postkontoren. Några av dem fick från 1861 underlydande poststationer och från 1878 också underlydande lantbrevbärare.

I Lycksele var post- och järnvägstjänst aldrig förenade, men postkontorets ledning hade åtskilligt arbete med administration i vad gäller förslag och beslut om transiterande poster bl a mellan tågen och diligenserna. I Lycksele öppnades i juni 1966 det nya huvudkontoret för postverkets diligenstrafik, en funktion som tidigare hade letts från Stockholm. Längre dessförinnan, eller i början av 1953 hade postkontoret fått nya moderna lokaler. Personaltidningen PS skrev om dessa att man nu skulle "riktigt bra kunna betjäna den snabbt växande kundkretsen - 1940 fanns det 1.944 invånare och i år ungefär 4.000".

Invigningen den 10 juni 1966 av det nya huvudkontoret för postverkets diligenstrafik förrättades av förre kommunikationsministern Gösta Skoglund efter ett långt invigningstal av den dåvarande generaldirektören Nils Hörjel. Ur dennes invigningstal, vars författare jag inte kan ange med säkerhet, har jag valt att citera följande:

*"Postverkets bussar kör varje dag 4000 mil, dvs lika långt som jordens omkrets vid ekvatorn. Få människor är det som vi betjänar på en del sträckor. Och på sina håll blir människorna allt färre. Trafikunderlaget försvagas fortlöpande genom urbaniseringen och den kraftigt ökande biltätheten. Antalet resande med våra diligenser var förra året 4,9 miljoner mot 5,1 miljoner 1964. Minskningen skulle ha varit ännu påtagligare, om vi inte kunnat i stort sett balansera trafikbortfallet genom en ökning av antalet skolskjuts-entreprenader.*

*Dock anser vi inte att avstånden är för stora, att vi kör för många mil, inte heller att trafikunderlaget på det hela taget är för svagt. Vår diligenstrafik rymmer visserligen åtskilligt av problematik, men vi ser den ändå som en stabil och angelägen del av vår verksamhet.*

*Det kan visserligen göras gällande, om man ser principiellt på saken, att det strider mot de grundregler som gäller för det postala transportsystemet att vi bedriver en egen trafikrörelse med befordran av post, passagerare och gods. Postens transportsystem bygger i vårt land, liksom i utlandet, på att verket inte håller sig med egna transportmedel utan anlitar järnvägar, flygbolag, rederier, bussbolag och andra entreprenörer för befordran av posten. Enda undantaget är vår busstrafik i Norrland.*

Undantaget är emellertid inte unikt. Även i en del andra länder bedriver postverken busstrafik, till och med i mycket stor skala. Så är förhållandet i t ex Finland, Schweiz, Västtyskland och Österrike.

Utan att ha närmare analyserat de bakomliggande faktorerna till den utländska postbusstrafiken är jag ganska säker på att bakgrunden är densamma hos oss. Jag skall här i all korthet beröra denna bakgrund.

Det fanns ett mycket starkt skäl till att Postens diligenstrafik drogs i gång i Sverige. Denna start skedde för övrigt just här i Lycksele, nämligen den 1 januari 1923, då man började trafikera den 8 mil långa linjen till Tvärålund på norra stambanan. För den utbyggnad av nätet, som successivt skett sedan dess, har en del andra motiv tillkommit.

Men åter till starten. Efter första världskrigets slut började bilar tas i bruk för postbefordran på landsbygden. Man kan räkna 1919 som det år då utvecklingen satte fart i södra Sverige. Här i Norrland hämmades utvecklingen av att vägarna under halva året var oframkomliga på grund av snöhinder.

Som Postverkets ledning bedömde läget, skull det dröja många år innan de ekonomiskt sett inte särskilt bärkraftiga vägdistrikten i Norrland skulle kunna åstadkomma en förbättrad vinterväghållning. Det återstod därför inget annat för Postverket, som ville skapa goda postförbindelser i Norrland även vintertid, än att ta saken i egna händer och skaffa fram fordon som kunde forcera de oplogade eller bristfälligt plogade norrländska vintervägarna.

Med verklig pionjäranda och en imponerande energi skapades de första motorfordon i världen, som kunde klara postbefordran på vintervägar. Arbetet bedrevs i samverkan mellan Scania-Vabis och Postverket med generaldirektören Julius Juhlin som primus motor. Förebilden var en fransk ökenbil. Framhjulen var utrustade med medar, och på ömse sidor om bakhjulen monterades stödhjul. Runt bakhjul och stödhjul placerades en gummimatta med nabbar.

Motorn var kraftigt dimensionerad med den tidens mått - 36 hästkrafter - och den hade inte mindre än 8 utväxlingar. Kapaciteten räckte till för transport av postsäckarna och dessutom 12 passagerare och bussarna var för det mesta fullsatta.

Det främsta motivet för Postverket att komplettera det norrländska järnvägsnätet med diligenslinjer, som redan efter några år hade utökats till ett 20-tal, var således att det vid denna tid inte fanns några andra trafikföretag som hade de ekonomiska och tekniska förutsättningarna att sörja för landsvägskommunikationer i de områden, det här gäller.

Nätets fortsatta utbyggnad har varit beroende av delvis andra förhållanden. På grund av landsbygdens avfolkning och privatbilismens frammarsch har förutsättningarna successivt försämrats för den busstrafik som enskilda företag bedrivit på olika håll i Norrland och som Postverket anlitat för postbefordran. Med stöd av länsstyrelser, Kungl. Maj:t och Riksdagen har Postverket efter hand förvärvat en rad från början privata busslinjer. De flesta förvärven skedde i början av 50-talet. Här har sociala skäl, nämligen att sörja för befolkningens behov av kollektiva kommunikationer, spelat in, vidare företagsekonomiska och trafikpolitiska. Postverket har för sin del kunnat dra nytta av stordriftens fördelar på olika sätt, bl a vid anskaffning och underhåll av rullande materiel, och verket har kunnat samordna trafiken på ett rationellt sätt. Likaså av ekonomiska och trafikpolitiska skäl har Postverket efter hand sträckt ut sitt nät från glesbygderna till Norrlands mer tätbefolkade kustområden.

Postverket har i dag huvudmannaskapet för den statliga busstrafiken norr om en linje Östersund - Sollefteå. Det innebär att den segslitna frågan är löst, om det är Postverket eller Statens järnvägar som skall svara för denna trafik. Den definitiva ställningen togs när frågan behandlades i riksdagen våren 1964 på basis av Kungl. Maj:t:s proposition om ändrad organisation av Postverket. Dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Gösta Skoglund, framhöll i propositionen att man borde fastslå som utgångspunkt för Postverkets och SJ:s fortsatta trafikpolitiska handlanden i Norrland, att huvudmannaskapet skulle tillkomma Postverket. Så blev också riksdagens beslut.

Härmed har Postverket fått en säker utgångspunkt och bas för att bygga upp sin regionala organisation för drivande av sin diligensstrafik i Norrland. Men detta betyder i sin tur också att Postverket får en organisation som kan tjäna såsom grundstomme för en administration, vilken i erforderlig utsträckning kan byggas ut i den mån statsmakterna anser det lämpligt att Postverket skall vidga sina transportuppgifter i Norrland. Jag vill här knyta an till den rätt aktuella diskussionen om nedläggning av viss järnvägstrafik i de inre delarna av Norrland. Enligt min mening talar starka trafikpolitiska och ekonomiska skäl för att en omläggning kommer till stånd när det gäller den kollektiva trafiken i här berörda områden. För finansiering av den nuvarande järnvägstrafiken pumpas f n in en statlig subvention på minst 30 milj kronor år efter år. Den trafikservice, som härigenom erhålles, är kanske godtagbar i dagens samhälle, men den kommer definitivt inte att vara det i morgondagens samhälle med de standardkrav som då kommer att ställas.

Vad som bestämt kan påstås är vidare, att den trafikservice som nu erhålles för 30 milj kronor i statssubvention, absolut inte är väl använda pengar. En alternativ disposition av detta belopp eller en del av detsamma för en omläggning av trafikapparaten skulle med säkerhet ge ett klart bättre utbyte i fråga om kollektiv trafikservice. För Postverkets del vill jag deklarerat, att vi vid en sådan trafikomläggning och sådan alternativ användning av den nuvarande statssubventionen är beredda att med den basorganisation vi nu fått i Lycksele bygga ut vår diligenstrafik och skaffa oss sådan bussmateriel, som är lämplig för den trafik det här gäller. Denna utvidgade busstrafik skulle vidare kunna kompletteras med vissa flyglinjer, som hade karaktären av matartrafik ner till flygplatserna vid kustbandet.

Som ordförande i Linjeflyg kan jag också vitsorda, att det under den sista tiden kommit fram flygplanstyper som är mycket lämpliga för sådan matartrafik det här är fråga om. Sammanfattningsvis skulle jag vilja säga, att det inom ramen för den statssubvention, som nu utgår till den kollektiva trafiken i de inre delarna av Norrland, finns möjlighet att bygga upp en alternativ trafikapparat, bestående av vidgad buss- och flygtrafik, som skulle kunna erbjuda en bättre, modernare och mera framtidsinriktad kollektiv trafikservice.

Jag vill gärna också begagna det här tillfället när så många företrädare för diligenspersonalen är närvarande - företagsnämnsledamöter och andra - att till personalen framföra ett tack från Postverkets ledning för det hedrande sätt på vilket Ni utfört Ert arbete. Det finns väl egentligen bara en yrkesgrupp i Postverket som kan jämföras med Er i fråga om goodwill hos kundkretsen och det är lantbrevbärarna. Det finns också många beröringspunkter. Båda yrkeskategorierna verkar bland människor, vilka sätter värde på service som ofta och i viktiga avseenden såsom en följd av landsbygdens avfolkning utsätts för en sänkt servicestandard helt allmänt sett. Från Postverkets sida strävar vi efter att ge en god betjäning åt landsbygdens människor var de än bor. Vi vill inte sänka vår standard utan höja den. Men hur vi lyckas beror i mångt och mycket på personalens serviceinställning. Jag är övertygad om att det förtroende som, när det gäller diligenstrafiken, visats Postverket av våra kunder liksom av kommunala organ och av statsmakterna till mycket stor del är en frukt av den serviceanda och hjälpsamhet som diligenspersonalen gjort sig känd för såväl hos den bofasta befolkningen som hos turister och andra gästande resenärer."

Generaldirektör Hörjel höll sitt invigningstal omkring två år innan postverket i mycket stor utsträckning lämnade samarbetet med SJ. Den 12 maj 1968 blev sålunda startskottet för en ny transport- och sorteringsorganisation samt införande av postnummer. Många andra förändringar i transportapparaten har gjorts sedan dess och rent affärsmässiga transaktioner ligger i allmänhet bakom beslut om hur och av vem transporter skall utföras.

I december 1969 kunde Västerbottens-Kuriren berätta om hur ett museiföremål visades upp i Lycksele. Jag har funnit det lämpligt att här ytterligare belysa Lyckseles betydelse i detta sammanhang och återger nedan tidningens text (Västerbottens-Kuriren 4 december 1969).

## Lycksele 1923

# Premiär för skidbuss

Lycksele (VK) Ett märkligt ekipage rullade på onsdagsförmiddagen fram efter Brännbergsvägen vid djurparken i Lycksele. Det var postverkets första motordrivna diligens, som nyåret 1923 sattes in i reguljär trafik på sträckan Tvärålund—Lycksele. Verkmästare Gösta Lindgren, iklädd tidsenlig hundskinnspäls, satt vid ratten och provturen utföll till belåtenhet.

Den ålderdomliga diligensen har i år fullständigt renoverats vid postverkets bussverkstad i Lycksele. Fordonet har en speciell vinterutrustning i form av gummimattor över bakhjulen och avmonterbara skidor på framhjulen. Skidor erfordrades för att komma fram på 1920-talets nödortfärdiga plogade vägar. Eftersom diligensen kontrollbesiktigats och är fullt körklar med nämnda utrustning tyckte man på huvudkontoret för postverkets diligenstrafik i staden att det kunde vara dags för en kortare vintertur. Verkmästare Lindgren rädde inte för att bussen "jaz-zade" en liten aning. Brännbergsvägen var helt enkelt för välplogad.

Framlidne fabrikör Frans W

Lundholm var en av de första förarna av diligensen sedan den provkörts i Lycksele vid jultiden 1922.

Förebilden till bussen var kuriöst nog en fransk ökenbil. Diligensen byggdes i samråd mellan poststyrelsen och AB Scania-Vabis. Den besiktigades första gången i Södertälje den 10 oktober 1922 och inregistrerades i Stockholm med A-numret 9517 den 13 november samma år.

Diligensen ger plats för tolv passagerare. Den har fyrcylindrig bensinmotor och fyrväxlad växellåda med dubbelväxlad bakaxel. Den kördes inom diligensområdena i Lycksele, Jörn och Östersund men vid utgången av år 1929 avfördes den ur automobilregistret för framtida bevarande.

Bussen har sedan vissa tider varit uppställd i postmuseet i Stockholm och även disponerats av Scania-Vabis som tidigare utfört en del renoveringsarbeten.

Postverkets bussverkstad har i år gjort ett utmärkt restaureringsarbete. Man har emellertid ett problem med att hitta lämplig förvaring åt diligensen.

— Vi hoppas att den skall få bli kvar i Lycksele med tanke på dess bakgrund och det faktum att huvudkontoret för postverkets diligenstrafik finns här, säger trafikchef Gösta Sander.

— Eftersom vi inte förfogar över lämplig lokal hoppas vi att Lycksele stad kan hjälpa till så att denna sevärdhet får stanna där den hör hemma.

En lång rad postmästare har hunnit förvalta det anrika postkontoret i Lycksele, på senare tid bland andra Erik Olof Norling (1944-1950), John Gustaf Adolf Ägren (1950-1956), Kurt Anton Lindström (1956-1963), Per Rudolf Söderlind (1963-1970) och Rolf Lindman. Även med ändrad terminologi finns det ett postkontor i Lycksele, där postmästare Ulf Karlsson har fått ta ansvar för service till mer än 6200 hushåll. För Lycksele Åkeri är Hans Wikström platschef.

1924-12-16--1966-03-31

## Arvån

När den södra delen av "vår järnväg" öppnades för allmän trafik den 16 december 1924, inrättades en poststation i Arvåns järnvägsstation med Alfrida Kristina Jonsson som ansvarig för postgöromålen. Hennes efterträdare fram till poststationens indragning den 31 mars 1966 var Valborg Uldhielm (1925-1939), Signe Jonsson (1939-1940), Anna-Lisa Sara Andersson (1941-1943) och Henry Stenlund (1943-1966).



# KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS CIRKULÄR

1924

10 december

Nr 70

I:0

Öppnande av  
nya postan-  
staller.

Den 16 innevarande december öppnas poststationer, benämnda **Ankarsvik** i närheten av sågverket med samma namn i Alnö socken, Västernorrlands län,  
**Arvån** vid hållplatsen Arvån i Lycksele socken, Västerbottens län, å den från samma dag för trafik upplåtta statsbanelinjen Hällnäs—Lycksele samt **Sörtjärn** vid hållplatsen med samma namn å statsbanelinjen Östersund—Sveg. (I b. 1084, 1312 och 1374. 24.)

I poststyrelsens cirkulär tillkännagavs öppnandet av Arvåns poststation på detta sätt tillsammans med två andra nytillkomna poststationer.

1895-07-01--

## Amsele

Flottchefen Robert Härdelin i Vännäs var initiativtagare till en framställning i december 1894 från många berörda personer som önskade en ny postlinje enligt nedan återgivna missivbrev.

Kungl. Generalpoststyrelsen.  
Inkom den 10 DEC. 1894

ROB. HÄRDELIN.

Vännäs.

M 12043.  
INKOM TILL  
POSTSTYRELSEN  
DEN 10 DEC 1894

D. N. 2367

Siu

Kungl. Poststyrelsen  
Remitteras till utredning och utställning af Postinspektörerna  
i denna Postdistriktet. Långsökan. På bifogning,  
Robert Härdelin

På uppdrag af samtliga underleverantörer  
af närslutna ansökan, mågar jag hämsna  
till Kungl. Styrelsens pröfning framlägga  
förslag till anordnande af Postgång, en gång  
i veckan från Hällnäs till Ruckebits by i  
Lycksele socken efter allmänna lösnings  
den s. k. Sorslevägen, som anhalten af Kungl.  
Styrelsen tackes till denna vår ansökan i  
brevet afvevågande, samt skänkt den samma  
sitt bifall.

Utdraget  
Rob. Härdelin  
enligt uppdrag.

Som framgår av remisspåskriften under adressmeningen blev det utredning under postinspektionens ledning. Den drog ut på tiden men den 29 april redovisade postinspektör Uddo Zachrisson ärendet till poststyrelsen sedan bland andra postmästaren i Lycksele lämnat synpunkter. Vid Ruskträskes färjställe över Vindelälven, där vägen från Lycksele förenades med Hällnäs-Sorselevägen, erfordrades en postvärdare, men någon lämplig sådan fanns inte att tillgå. Postinspektionen fann, att den ifrågasatta postgången inte gärna kunde anordnas med mindre än att en poststation inrättades vid endera av linjens ändpunkter. Robert Hårdeling uppgav på postinspektionens förfrågan, att sökandenas önskemål skulle bli "*i huvudsak tillfredsställda genom en postförbindelse mellan Hällnäs och Åmsele under förutsättning dock, att å sistnämnda plats inrättades poststation*". För gångpostföring mellan Hällnäs och Åmsele hade hemmansägaren C G Nilsson i Åmsele lämnat det lägsta anbudet, tre kronor för färd fram och åter och för postvärd i Strycksele för tiden mellan de båda postföringarnas ankomst hade hemmansägaren Anton Englund i Strycksele erbjudit sig ansvara mot en ersättning av tio kronor om året.

Till föreståndare antogs vid poststationens öppnande den 1 juli 1895 förre handlanden Frans Jacob Grahn med 75 kr i årsarvode. Detta höjdes till 100 kr den 1 april 1900 och ett år senare tog skräddaren Per Anton Sjöstedt över poststationen. Han kunde från och med juli 1903 glädja sig åt att arvodet höjdes med 50%. Det steg sedan etappvis ganska ofta, om än med mindre belopp varje gång och uppgick från den 1 oktober 1916 till 420 kr (diarienummer 1 b 3086/1916). Siffrorna tyder på stark rörelse, något som blev mera markant under de år som gick. Rut Gran tog över poststationen den 24 augusti 1918 och från den 1 maj 1931 Thyra Mariana Nordström. Hon fick uppleva att poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1952, då hon fick konstitutorial som stationsmästare, den titel som gällde för postexpeditionernas föreståndare. I 1970-talets omorganisationsväg förvandlades postexpeditionen till ett postställe och ett par av fr Nordströms efterträdare blev Harry E Jonsson och Sigrid Nilsson. Hon fick tillsammans med kollegerna Lisbeth Brändström, Katrin Nilsson och Helena Brännlund glädja sig åt nya lokaler relativt kort tid innan 1990-talets kostnadsjakt medförde att även posten i Åmsele fick stryka på foten. Den ersattes med lantbrevbäring den 1 juni 1995.

## Hällnäs

Slutstationen för den sträcka av stambanan som öppnades för provisorisk trafik den 15 november 1892 låg i Hällnäs (tidtabell s.2). Där öppnades i samband med den provisoriska tågstarten en poststation med F Magnusson som ansvarig under knappt två år. Stationsinspektör Karl Gustaf Björkman blev föreståndare från augusti 1894 med 360 kr i årsarvode för själva postsyslan. Efter hans avgång i september 1916 tillsattes P E Ljung under en period med starkt ökande trafik. Enligt ett beslut med poststyrelsens diarienummer 1 b 1415/1917 skulle föreningen mellan post och järnväg upphöra med juli månads utgång 1917, men det blev något förskjutet. Emma Ögren blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen i oktober 1921.

Det fanns sålunda inte någon **förenad** post- och järnvägsstation i Hällnäs, när järnvägen Hällnäs-Storuman öppnades för allmän trafik på sin södra del, Hällnäs-Lycksele, den 16 december 1924.

Poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1951, då Herta Sofia Forsgren med mångårig tjänst som poststationsföreståndare utnämndes till stationsmästare, som posttiteln var på den tiden för cheferna vid postexpeditionerna. En av hennes efterträdare blev från 1962 Iris Eivor Marianne Israelsson.

Med 1958 års ingång fick postexpeditionen tilläggs-siffran 1, då den 16 år gamla poststationen Hällnäs sanatorium fick sitt namn ändrat till Hällnäs 2. Efter indragning av denna poststation vid halvårsskiftet 1973 slopades tilläggs-siffran för den ursprungliga postanstalten, som för övrigt organiserades som ett s k lokalpostkontor 1977 med Christian Wiklund som föreståndare. De minsta lokalpostkontoren förvandlades till s k postställen, så också det i Hällnäs.

Från och med 1986 kallades postställen liksom alla postanstalter med kundbetjäning för postkontor. Christian Wiklund svarade för detta till och med 1991. Utnyttjandet blev emellertid mindre, särskilt i vad gäller betalningsärenden och det avvecklades 1994.