

Erik Lindgren

Om posten vid järnvägen
**Bastuträsk-
Skelleftehamn
och dess närhet**

I n n e h å l l

	sid
Förord	1
Inledning	3
Bastuträsk	9
Röjnoret	10
Finnforsfallet	10
Boliden	11
Norra Strömfors	11
Krångfors	12
Klutmark	12
Skråmträsk	13
Medle	15
Skellefteå	18
Bergsholmen	19
Klemensnäs	21
Ursviken	22
Skelleftehamn	23

Förord

För den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter förefaller förorden i häften om post vid järnvägslinjer tämligen sterila. Men jag hoppas alltid på någon enstaka nytillkommen vän i gruppen, som läser det mesta i varje nytt häfte. Jag anser det därför nödvändigt med en liten presentation inledningsvis, även om det blir fråga om upprepningar för läsare av tidigare skrifter. De som känner till sådana, hoppar kanske över detta blad och går direkt på inledningen.

Med denna skrift berättar jag något om posten utmed en järnväg, som hör till de som anslöt till stambanan genom övre Norrland. För mig som oberest smålänning är det okända trakter. Det skrämmer mig inte. Jag arbetar som jag brukar, d v s med hjälp av de handlingar från vilka jag gjort anteckningar under besök vid Postens centralarkiv i Stockholm, innan dessa överlämnades till Riksarkivet. Mina anteckningar är sparsamma men jag tror att de täcker det viktigaste. Ur boken *Järnvägsdata* (ISBN 91-85098-71-x) hämtar jag uppgifterna i närmast följande stycke.

Järnvägen från Bastuträsk till Skelleftehamn öppnades för provisorisk trafik i två etapper med början på den 32 km långa delsträckan till Klutmark den 15 december 1910 och för allmän trafik på hela den 63 km långa sträckan från Bastuträsk till Kallholmen den 5 september 1912. Stumpen på 2 km mellan Kallholmen och Skelleftehamn fick vänta - den öppnades för allmän trafik från 1 juli 1914. Postnamnet Kallholmen upphörde för övrigt den 14 maj 1933, då namnet Skelleftehamn tillfördes postanstaltsförteckningen.

Jag försöker liksom i andra skrifter 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. På grund av svårtolkade handstilar kan något namn vara felstavat.

Under den tid poststationerna varit förenade med järnväg lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Järnvägens postbiträden är oftast anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personalkort.

Vissa uppgifter utöver vad jag nämnt på föregående sida, 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 Bastuträsk till Skelleftehamn. Växjö i maj 1999

Erik Lindgren

(9) 353. Bastuträsk—Skelleftehamn.
(Fr. o. m. den 1 februari 1947.)

20.01 4.49	— 9.08	7.56 —	15.05 14.33	Boden	13.49 13.57	20.13 —	— 19.39	9.19 0.49
Pkp 315	Fkmb	Fk	Fkmb V Fk ¹⁾ Hd Tåg 105	Km					
Tåg 101 (6.40)	Tåg 103 11.14	Tåg 133 y 11.52		—	Bastuträsk (ej f) 2, 882	10.44	16.38	17.41	22.45
	11.23	—		5	Röjnoret (ej f)	—	—	17.29	—
*7.01	11.35	—		16	Finnforsfallet	—	—	17.09	—
	11.44	—		22	Krångfors	10.04	—	16.58	—
	11.58	—		32	Klutmark	9.45	—	16.39	—
	12.03	—		38	Medle	9.33	—	16.22	—
7.46	12.20	12.48	19.16	47	{ Skellefteå (Skellefteå stad) }	9.16	15.39	16.11	21.19
Fk ¹⁾ Tåg 101	Bri Tp V Tåg 157					Tåg 102 Fkmb	Tåg 122 y fk V	Tåg 104 Pkp 315	Tåg 105 Fk ¹⁾ Hd Fkmb V
7.58	12.32	13.20		—	Skellefteå		13.00	15.57	18.52
*	12.46	—		54	Bergsholmen			15.47	—
*	12.55	—		58	Klemensnäs (ej f)			15.41	18.28
*	12.58	—		59	Ursviken			15.38	—
8.35	13.10	14.01		63	{ Skelleftehamn (5) }		12.20	15.32	20.20
					{ Skelleftehamns övre }				
						Bri Y	Tåg 104 Fkmb	Tåg 172 Fk V	Tåg 105 Bri Hd Fk V

¹⁾ Ej ass över 1000.

Detta utdrag ur 1946 års tidtabell för järnvägsposterna är tämligen intetsägande utan kommentarer. Beteckningen "(ej f)" efter stationsnamn innebär att poststationen med det namnet inte var förenad med järnvägsstationen vid tidtabellens giltighetstid. De kursiverade orden *Skellefteå stad* efter namnet Skellefteå anger järnvägsstationens namn. Namn med fetstil i tidtabeller angav på den tiden att det fanns ett förvaltningspostkontor på orten. Siffran 5 inom parentes efter ordet Skelleftehamn markerar klassen på postexpeditionen där - dessa postanstalter var inte förenade med järnvägen.

I spalterna för pkp 315 förekommer ett c förenat med ett bågat streck, som för pkp 315 ned sträcker sig till Finnforsfallet och för pkp 315 upp till Medle. Det betyder att post, som inte fanns i färdiga säckar, skulle sorteras i s k citobuntar till postkupén. Citobuntarna, försedda med en särskild buntetikett, lades i värdepåsen till postkupén, som öppnade den påsen först, varefter sorteraren fick kasta sig över de märkta buntarna för att hinna sortera upp posten innan tåget kom till de orter som låg inom citoområdet, i detta fall Röjnoret och Finnforsfallet för pkp 315 ned samt Medle för pkp 315 upp.

Inledning

I denna skrift vill jag först berätta något om tiden före järnvägarnas framväxt. Förhållandena i Västerbotten skiljer sig något från övriga landet i vad gäller den stora omorganisationen 1874-1876, som jag brukar kalla kronobrevbäringsreformen. Någon forskare har till och med kallat den för postrevolutionen.

Vårt postväsende har gamla anor. Under drottning Kristinas förmyndarregering utfärdades 1636 den s k Postbåden som bl a reglerade böndernas engagemang i postföringen. Vi fick från början gående eller springande postbud, tio år senare ridande och så småningom åkande. Posthemman inrättades på lämpligt avstånd från varandra. Under några decennier av 1800-talet fanns det också diligensbefordran, framför allt under perioden innan järnvägar byggdes. Det till en början mycket glesa postnätet började utvidgas genom tillkomsten av lantpoststationer på 1860-talet och förtätades i viss mån genom att järnvägspoststationer öppnades, men framför allt från och med 1874 då kronobrevbärningen avskaffades.

Denna hade funnits länge innan 1636 års postbåd reglerade postföringen, ja till och med innan man år 1556 beslöt om fri skjuts för dem som skulle förmedla underrättelser för regeringens räkning. Efter 1634 års regeringsform blev det länsstyrelsernas sak att organisera kronobrevbäringsnätet. Detta kunde avvecklas, när postverkets nät blev tillräckligt utbyggt, dvs med början 1874. Ett halvt decennium dessförinnan blev posthemmanen indragna.

I Västerbotten

fanns inte någon organiserad kronobrevbärning utan förmedlingen av tjänsteposten reglerades genom särskilda avtal. Men kungörelser och officiella skrivelser lästes länge upp i kyrkorna. Innan socknarna fick egna poststationer, kungjordes också från predikstolen namnen på dem som hade post att hämta. Utdelningen skedde ofta vid kyrkan efter gudstjänstens slut.

Denna mycket korta och anspråkslösa översikt ger anledning till frågan om vad som hände med postgången i våra trakter. Den antydda förtätningen av det fasta poststationsnätet blev en långt utdragen procedur även om de södra delarna av landet fick sina behov tillgodosedda tämligen tidigt. Ett exempel på kampen för en poststation så sent som i 1900-talets början lämnas under avsnittet om Medle (sid 15).

Därmed lämnar jag denna översikt som i och för sig inte har med järnvägen att göra och berör i stället några av de frågor som kom upp i anledning av beslutet om järnvägsförbindelsen från Skellefteå till Bastuträsk vid stambanan genom övre Norrland.

Postdirektionen i Sundsvall skrev den 11 november 1910 bl a följande till poststyrelsen:

"Enligt vad postdirektionen inhämtat från arbetschefen för banbyggnaden å linjen Bastuträsk-Skellefteå-Kallholmen, skall från och med den 1 nästinstundande december mellan Bastuträsk och Klutmark å sagda linje anordnas provisorisk person- och godsbefordran med ett tåg om dagen i vardera riktningen, varvid från banbyggnadens sida hinder icke möter, att även postbefordran äger rum med dessa tåg".

För att kunna belysa det ekonomiska utfallet av den planerade förändringen redovisade postdirektionen därefter dåvarande kostnader för hästtransport av posten mellan Bastuträsk och Skellefteå på fyra delsträckor. För ordinarie hästar visade sig dessa uppgå till 7592 och för extra hästar, allt enligt gällande kontrakt, till 11.766 kr eller tillhoppa 19.358 kr. Vid jämförelse med beräknade kostnader för järnvägsbefordran av posten med tillägg av vissa nödvändiga landsvägs transporter kom postdirektionen fram till att övergång till järnvägsbefordran skulle innebära en besparing för postverket på ca 6.500 kr per år, allt enligt det enkla beräkningssätt som man använde på den tiden.

Postdirektionen berörde också frågan om erforderligt vagnsutrymme på tågen samt personaldispositioner i detta sammanhang. Ändringen krävde också att åtskillig avtalsanställd personal friställdes. I detta fall gjordes bedömningar endast för delsträckan mellan Bastuträsk och Klutmark, vilken beräknades kunna utnyttjas för postföring innan hela linjen var klar. Därför föreslog postdirektionen bland annat

att posten på linjen Bastuträsk-Skellefteå måtte, under bevakning av postiljon befordras med järnväg mellan Bastuträsk och Klutmark samt landsvägsledes mellan Klutmark och Skellefteå,

att för att tillgodose poststationen i Medle särskild postutväxling med tre turer i veckan skulle anordnas mellan Klutmark och Medle fram och åter,

att ett anslag på 10 kr månaden anvisades åt poststationsföreståndaren i Krångfors för posttransporter mellan poststationen och tågen, och att den förändrade postföringen skulle börja den 1 december 1910 eller, om uppsägning av gällande postföringskontrakt erfordrades, från den 1 mars 1911.

Nya kontrakt erfordrades för landsvägspostföring mellan Klutmark och Skellefteå samt mellan Klutmark och Medle. Förslag till sådana bifogades postdirektionens brev - det fordrades ännu i så pass långt framskriden tid poststyrelsens godkännande för sådana till synes vardagliga ärenden.

Postdirektionens brev av den 11 november föranledde poststyrelsen att i brev den 18 november förhöra sig med järnvägsstyrelsen om förutsättningarna att realisera förslaget om ändrad postföring. Första sidan av järnvägsstyrelsens svar återges på nästa sida i förminskat faksimil. Poststyrelsen skrev på nytt till järnvägsstyrelsen den 19 december och meddelade sitt beslut

"att den omhandlade postbefordringen, under bevakning av postiljon, å den för provisorisk trafik upplåtta statsbanedelen Bastuträsk-Klutmark skall vidtagas med nästa års början".

Man valde alltså att skjuta upp omorganisationen en månad. Poststyrelsen meddelade postdirektionen sitt beslut samtidigt med att järnvägsstyrelsen underrättades. En kopia av konceptet till detta beslut återges på sid 7.

Om än tågen anlätades från 1911 års ingång för posttransporter mellan Bastuträsk och Klutmark skulle det dröja tills järnvägen öppnades för allmän trafik i september 1912 innan berörda lantpoststationer drogs in eller flyttades till de då färdigbyggda närliggande järnvägsstationerna. En följd av många på grund av trafikomläggningen var att lantbrevbäringen från Skellefteå till Skråmträsk och Klutmark kunde ersättas med postföring från järnvägspoststationen i Klutmark till den samtidigt öppnade lantpoststationen i Skråmträsk.

De som vid besök på Riksarkivet i Arninge-Täby önskar studera ärendet i sin helhet, torde med personalens hjälp kunna finna det i en kapsel märkt XIII C 1910-1912. Postens diarienummer är 1 b 1661/1910, möjligen bilagt ett annat större ärende. Jag rekommenderar förstudier i diariet, vilket torde finnas tillgängligt för besökare.

För återgivningen i denna skrift har jag anlitat mina anteckningar samt de fotokopior som jag vid studietillfället tog av de handlingar som återges på de två följande sidorna. Med början på sid 9 lämnar jag vissa uppgifter om berörda poststationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd mot öster från Bastuträsk.

För uppgifter med namn på personalen vid poststationerna står jag i tacksamhetsskuld till Jan-Åke Hedlund i Holmsund.

I 6.2661

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Järnvägsbyggnadsafdelningen.

D. nr. 235.

Antal af ...

N. G. 29 1910

I 6.2661
XIII C

1910 den 2de anm. Kungl. Jernvägsstyrelsen
Generalpoststyrelsen och Jernvägsstyrelsen
ph. i Vd. Samt (m. Vd) Kungl. Poststyrelsen
den 2de

Till

Kungl. Generalpoststyrelsen.

Med anledning af eder skrivelse den 18 innevarande månad meddelas härigenom,

att provisorisk godstrafik kommer att anordnas från och med den 1 december 1910 och provisorisk persontrafik från och med den 15 i samma månad å delen Bastuträsk-Klutmark af statsbanan Bastuträsk-Skellefteå-Kallholmen med ett tåg dagligen i hvardera rikningen,

att hinder icke möter från Kungl. Styrelsens sida, att posten å linjen Bastuträsk-Skellefteå under bevakning af en postiljon transporterats med nämnda tåg från och med den 1 instundande december,

att en afdelning i en III-klassvagn ställes till postverkets förfogande för denna transport,

att Kungl. Styrelsen tänkt sig, att afgiften för sagda transport skulle utgöra 18 kronor per tur fram och åter, samt

att arbetschefen vid ofvannämnda statsbana erhållit i uppdrag att fastställa tidtabell för ofvörmälda tåg i hufvudsaklig öfverensstämmelse med nedanstående förslag.

Tåg 1.	från Bastuträsk	6.45 e.m.
	till Röjnoret	6.57 "
	från "	6.57 "
	till Finnfors	7.23 "
	från "	7.28 "
	till Krångfors	7.45 "
	från "	7.50 "
	till Klutmark	8.15 "

Koncept

1910 den 2 december (Red)

1910 den 19 december (Sv)

Antst. Ph
Sjef: Lt. nr. 100. Vd.

XIII 2

Slut

✓

A

Till Postdirektören i Norra Distriktet.

På sätt närmare framgår af aflåten skrivelse till postmästaren i Skellefteå, har Kungl. Generalpoststyrelsen, i samband med omreglering från nästa års början af nuvarande postföringen Skellefteå - Bastuträsk, beslutat samt meddelat härigenom, Eder till kännedom och iakttagande, att postbefordran skall under bevakning af postiljon, äga rum en gång om dagen, fram och åter, med bantåg mellan Bastuträsk och Klutmark, för hvilket ändamål afdelning i en tredje klassens passagerarvagn ställes till postverkets förfogande.

Tidtabell för bantågen i fråga framgår af i afskrift bifogade skrivelse från Kungl. Järnvägsstyrelsen.

Hvad beträffar ersättningen kommer densamma, enligt öfverenskommelse mellan Generalpoststyrelsen och Järnvägsstyrelsen, att tillä vidare utgå med ett belopp af, i ett för allt, aderton (18) kronor per tur, fram och åter.

Detta belopp har Ni att i vederbörlig ordning månadsvis utbetala till arbetschefen för statsbanelynnaden Bastuträsk - Skellefteå - Kallholmen.

Slutligen har Generalpoststyrelsen, i enlighet med eder hemställan, funnit skäligt bemyndiga Eder att träffa aftal beträffande erforderligt biträde vid förekommande postöfverflyttningar i Bastuträsk till och från Klutmarkståget; och har Ni att till Styrelsen inkomma med anmälan, hvad i sådant hänseende blifvit åtgjordt. Stockholm den 19 december 1910.

Jaktin

Exp. 20/12.

H. S.
Hörby.

I 6.2661

Ang. ersättning för postbefordringen i bantåg mellan Bastuträsk och Klutmark, m. m.



Klipp ur 1939 års post-, tele- och järnvägskarta

Bastuträsk

En järnvägspoststation öppnades i Bastuträsk i samband med den provisoriska tågstarten på en del av stambanan till övre Norrland den 8 december 1893. Per Johan Lindkvist finns antecknad som den förste **ordinarie** innehavaren av befattningen med ansvar för både post och järnväg från den 1 augusti 1894. Järnvägen öppnades för **allmän** trafik den 6 augusti. Även under den "provisoriska" perioden fungerade posten i järnvägsstationen, något som inte minst kom rallarna till godo.

Den 1 november 1909 övertog Johan Petter Pettersson den förenade stationen och sju år senare N O Lundvik. Han behövde inte pyssla med postgöromål så länge, för post och järnväg skildes åt den 1 augusti 1917.

För den ersättande lantpoststationen anställdes fröken Ester Fredrika Bäckström som föreståndare, senare med efternamnet Lindberg. Utöver ett fast årsarvode på 900 kr och biträdesersättning på 420 kr fick hon 600 kr extra i biträdesanslag och 400 kr för transporter mellan tågen och poststationen. En av dem som fullgjorde sådana transporter åt Ester Lindberg var Margit Winter. Hon hjälpte också till med hanteringen av transitposten till Norsjö.

I samband med fru Lindbergs avgång den 1 mars 1949 blev poststationen höjd till postexpedition. Som chef för denna med titeln stationsmästare utnämndes Alf O G Skog. Han upplevde 1970-talets förändringar med ny organisation och ny terminologi.

Under århundradets sista decennium har postverket intensifierat sitt sökande efter kompletterande arbetsuppgifter eller efter entreprenörer som kunde ta ansvar för mindre postkontor. I Bastuträsk valde man det förstnämnda alternativet och från september 1992 kunde sparbankskunder i Kristineberg och Bastuträsk få bankärenden utförda på postkontoret. Det ansvarar nu i seklets sista skälvanande år för service till knappt 300 hushåll.

Röjnoret

1919-11-01--1965-09-30

Vid tågstarten fanns det ingen poststation i Röjnoret eller dess närhet. Inte förrän den 1 november 1919 kom en sådan till stånd, sedan en framställning hade sänts till poststyrelsen (diarienummer 1 b 570/1919). Efter prövning på olika nivåer fann poststyrelsen skäl besluta att den skulle inrättas som en lantpoststation.

Till föreståndare antogs från starten den 1 november 1919 Hedvig Karlsson, född i september 1892. Hon efterträddes i augusti 1925 av Frida Amanda Karlsson, född i juli 1898. Hon tjänstgjorde till 1963 års utgång. Därefter hölls befattningen vakant till poststationens indragning den 1 oktober 1965.

Namn Finnfors 1912-09-06--1913-09-30
Finnforsfallet 1913-10-01--1965-09-30

Finnforsfallet

Med namnet Finnfors öppnades en poststation den 6 september 1912. I den formen fanns poststationsnamnet drygt ett år. Dess föreståndare H E Hällman fick vara med om att flytta poststationen till järnvägsstationen den 1 oktober 1913.

Sedan Hällman slutat vid halvårsskiftet 1917, fick följande järnvägsanställda ansvara för postservice till poststationens indragning den 1 oktober 1965 i samma omorganisationsväg som medförde indragning av poststationen i Röjnoret: Karl Fredrik Jungback (1917-1920), Elias Borgström (1920-1923), Carl Antonius Andersson (1923-1942), A Wennberg (1942-1951), Bengt Johan Bertil Östensson (1951, febr-sept), Gunnar Napoleon Fällman (1951-1956), Oskar Manbert Carlsson (1956-1959), Jöns Stenhamre (1959-1962) och Bengt Gunnar Lidén (1962-1965).

Boliden

Namn Svanfors 1907-10-01--1927-01-31
Namn Boliden 1927-02-01--

Vi lämnar spåret en stund för att ge oss av norrut till en lantpoststation som vid inrättandet den 1 oktober 1907 fick namnet Svanfors. Dess namn ändrades den 1 februari 1927 till Boliden.

Vid starten antogs Johan Åberg till föreståndare. Han följdes vid februari månads ingång 1915 av A M Åberg under en kort övergångstid till 1916 års ingång, då Johan Hugo Bergqvist tog över. Hans tid blev också kort - redan vid följande årsskifte var det Olof Reinhold Karlsson som fick ta över ansvaret.

Under den följande perioden inklusive namnändringen till Boliden i februari 1927 finns följande ordinarie funktionärer antecknade som föreståndare efter Olof Karlsson: Hedvig Fredrika Karlsson (1922-1926, Bror Gotthard Wikström (1926-1928) och därefter Lilly Hillevi Martina Woltze.

Hon upplevde den stora ökning av trafiken som medförde att hon efter sex år kunde få sin avtalsanställning förändrad till tjänstemannastatus. Poststationen höjdes den 1 oktober 1934 till postexpedition. Per Lindgren tog över efter henne i augusti 1970, följd i november 1980 av Hans Ivar Samuelsson.

Postkontoret, som det kallas enligt ny terminologi, lyder under det postområde som tilldelats postmästare Hans Carlsson i Kåge. Drygt 1500 hushåll betjänas av postkontoret i Boliden.

1934-12-01--1964-10-31
sedan Boliden POB 1

Norra Strömfors

Inte långt från Boliden finner vi på vår avstickare från järnvägen poststationen med namnet Norra Strömfors. I juni 1934 fick poststyrelsen en framställning om att en poststation var önskad där (diarienummer 1 b 1111/1934). Det beviljades och med december månads ingång 1934 tillsattes Edla Matilda Stenlund som föreståndare. Hon följdes i juli 1953 av Karin Margareta Jonsson.

Poststationen var inte lönsam och avvecklades med oktober månads utgång 1964. Som ersättning inrättades ett postombud med redovisningsskyldighet till posten i Boliden. Detta avvecklades den 31 augusti 1982.

Krångfors

1906-12-01--1966-05-31

Vi återvänder till spåret efter utflykten norrut och kommer till nästa anhalt, Krångfors. Där fanns en lantpoststation åtskilliga år före tågstarten. Den hade öppnats den 1 december 1906 med Johannes Johansson som föreståndare. Han följdes den 1 juli 1908 av Olof Albin Lindblom som avlöstes så snart som den 1 maj 1909 av Margareta Lovisa Holmström.

Därefter följde järnvägsepoken genom att poststationen flyttades till järnvägsstationen den 1 augusti 1912. Daniel Andreas Rhodin fick ta ansvar för både post- och järnvägsområdet. Hans efterträdare blev Axel J Doickan (1919-1920), Hjalmar Andreas Hedman (1920-1922), Karl Johan Eklund (1923-1925), Hevig Boman (1925-1936), Syster Helena Hagervall (1936-1937), Herta Gunvor Maria Hagervall (1937-1942) och därefter E K Lundqvist. Poststationen drogs in med maj månads utgång 1966.

1912-09-06--1966-05-31

Klutmark

På vår tänkta resa har vi nu nått fram till ändpunkten för den först färdiga bandelen. Så långt användes tågen för postbefordran från 1911 års ingång, men poststationer öppnades inte så snabbt i järnvägsstationerna. För Klutmark anges öppningsdagen till den 6 september 1912, d v s dagen efter att hela sträckan Bastuträsk-Kallholmen hade öppnats för allmän trafik. Befattningen som poststationsföreståndare var vakant till följande års ingång, då Göran Göransson antecknades som ordinarie föreståndare.

Det hade varit tal om en poststation i Klutmark en tid före tågstarten. I ett brev till poststyrelsen, daterat den 21 september 1908 och undertecknat av ett stort antal personer i Klutmark visade man uppskattning för att lantbrevbäring hade inrättats några år tidigare. Den tidens lantbrevbärare hade starkt begränsade befogenheter i jämförelse med dagens rullande postkontor. Man kan därför förstå brevvärdens uppfattning att sedan

"det därunder visats vara välbehövt att en poststation inrättas i Klutmarks by i Skellefteå socken, så få undertecknade härmed vördsammast anhålla att Kungl. Generalpoststyrelsen måtte föreskriva att en poststation med första inrättas i Klutmarks by".

Från invånare i Skrämräsk söder om Klutmark hade en liknande framställning med 17 namnunderskrifter skickats till poststyrelsen redan den 29 juni 1905 (diarienummer 9160/1313). Utan närmare utredning hade poststyrelsen vid föredragning den 7 juli 1905 funnit den "ej böra till vidare åtgärd föranledda". Postdirektionen fick poststyrelsens uppdrag att underrätta sökandena, något som fullgjordes på sätt som återges i faksimil nedan.

POSTINSPEKTIONEN

NORRA POSTDISTRIKTET

D n:r 3791.

Till Herr J.A. Brännström i Skrämräsk, Skellefteå.

Sedan Hi tillika med åtskilliga personer i Skrämräsk by inom Skellefteå socken i en till Kungl. Generalpoststyrelsen den 29 sistlidne juni afläten skrifvelse gjort förnyad framställning om poststations inrättande i nämnda by, har Kungl. Styrelsen funnit Eder framställning icke för närvarande böra bifallas.

Hvilket, på Kungl. Styrelsens befälning, härigenom meddelas, med anhållan att Hi ville underrätta öfriga sökande om Kungl. Styrelsens berörda beslut. Sundsvall den 20 juli 1905.

e. f.
Adolf Vallin

Om Skråmträsk-bornas ansökan 1905 blev så lätt avfärdad, behandlades framställningen från Klutmarks-borna 1908 på ett annat sätt. Den remitterades från poststyrelsen "till utredning och yttrande av postinspektören i norra distriktet". Detta kom till kännedom för Skråmträsk-borna som gjorde en förnyad ansökan den 22 oktober 1908. Också den blev föremål för remiss från poststyrelsen till postinspektionen.

Postmästare Johan Matinheiki i Skellefteå, som hade efterträtt postmästare Sven Adolf Gabriel Nyberg 1906, ansåg i sitt svar den 15 december 1908, att båda framställningarna borde behandlas i ett sammanhang. Han anförde bl a följande:

"Efter samråd med såväl kronolänsmannen i Skellefteå södra distrikt som ortens prästerskap, vilka alla äro av samma åsikt, synas talande skäl förefinnas för poststations inrättande i Skråmträsk by men däremot icke i Klutmark. Sistnämnda by ligger nämligen på södra älvstranden av Skellefteå älv mitt emot Medle by, vilken har poststation och kan vara till gagn jämväl för Klutmark, sedan järnvägsbyggnaden påbörjas om något år.

Helt annorlunda är däremot förhållandet med Skråmträsk by. Oavsett den större folkmängd som i densamma finns, kan nämnde by icke betjäna sig av lantbrevbäringen å linjen i samma utsträckning, enär kommunombud icke anställts i denna vidsträckta by. Lantbrevbäraren, som har sitt hemvist i Klutmark, är visserligen pliktrogen och samvetsgrann, men är helt obetydligt skrivkunnig. Avier å värdeförsändelser medtager han för att nästföljande tur återlämna kvitterade, en tidsutdräkt av 3 å 4 dagar. I övrigt avhämta korrespondenter själva sina större värdeförsändelser på postkontoret (i Skellefteå)".

Med postmästarens svar följde två ansökningar från personer som ville åta sig att vara poststationsföreståndare i Skråmträsk. Svaret skickades till postinspektionen, som i sitt brev till poststyrelsen den 5 februari 1909 bland annat anförde följande:

"Enligt vad postinspektionen inhämtat, är det avsett, att i samband med järnvägens Bastuträsk-Skellefteå-Kallholmsfjärden öppnande för trafik hållplats skall inrättas i Klutmark och station i den mitt emot Klutmark på andra sidan om Skellefteå älv belägna byn Medle".

Postinspektionen höll före att den nödvändiga omorganisationen på grund av järnvägsbyggnaden skulle avvaktas och att såväl Klutmark som Skråmträsk till dess var nöjaktigt tillgodosedda med lantbrevbäring. Vid föredragning den 12 februari 1909 fann poststyrelsen "förevarade framställningar ej böra bifallas".

Här kan tilläggas att en Skråmträsk fick en poststation den 6 september 1912 samtidigt som en sådan öppnades i Klutmark. Även Skråmträsk-ärendet samordnades sålunda med tågstarten. Den förste ordinarie föreståndaren för poststationen i Klutmark, Göran Göransson följdes i maj 1923 av Hugo Leonard Hammarbäck, född 1886. Sju år äldre var dennes efterträdare den 1 juni 1924, Oscar Ohlsson. Denne avlöstes i april 1929 av Karl Hjalmar Melander, som hade befattningen kvar under sju år. Fram till poststationens indragning med maj månads utgång 1966 ansvarade därefter följande ordinarie järnvägsanställda: Astrid Gilde (1936-1938), Elias Rangvald Cederlund (1938-1939), Andreas Wennberg (1939-1942), F H Ström (1942-1946), Nils Ola Bjuhr (1946-1948), E G Nilsson (1948-1949), Bengt Gunnar Lidén (1949-1960) och Erik Arne Lindqvist (1960-1966).

För lantpoststationen i Skråmträsk svarade följande föreståndare: Bror Johan Wiksten (1912-1916 och 1926-1932), Axel Edvard Gustafsson (1916-1926), Emma Eleonora Lidström (1932-1938), Lilly Kristina Brännström (1938-1939) och Selma Adela J Melin (1939-1967).

1904-11-01-1966-06-30

Medle

Vid kommunalstämman med Skellefteå socknemän i sockenstugan den 17 juli 1904 föredrogs en skrivelse från hemmansägarna Johan Lindqvist och N J Hedlund i Medle by. De hade begärt att kommunalstämman skulle höras "om den ej fann skäl föreligga att hos Kungl. Poststyrelsen göra värdsam anhållan om inrättande av poststation i Medle by på postverkets bekostnad".

Kommunalstämman uppdrog åt de båda petitionärerna att göra ansökan i ärendet till poststyrelsen. En sådan daterades den 25 juli 1904 och följdes bl a av ett intyg från kyrkoherde C Th Åberg om att i Medle, Myckle, Klutmarks och Skråmträsk byar fanns 1696 personer och i 22 angränsande mindre byar ytterligare 514, vilka alla skulle få nytta av en blivande poststation i Medle.

Petitionärerna påpekade också att postverkets utgifter vid bifall skulle begränsas till årsarvodet för poststationsföreståndaren, eftersom den redan befintliga postlinjen mellan Skellefteå och Bastuträsk passerade den tänkta platsen för poststationen. Till föreståndare föreslog de snickaren Gustaf Gustafsson, bosatt i mitten av Medle by. Denne hade förklarat sig villig "att mot ett arvode i ett för allt av 100 kronor årligen, tillhandahålla postlokal, ved och lyse samt förestå poststationsgöromålen".

Postmästare Gabriel Nyberg i Skellefteå (1893-1906) uttalade sig i ett remissyttrande den 11 augusti 1904 för bifall och uppgav att hans räkning av breven i Medle bys postväska under en veckas tid hade visat "att antalet vanliga brev och brevkort skulle komma att för år uppgå till ungefärligen 2100 stycken, vilket antal dock torde komma att väsentligen ökas, om uti byn komme att inrättas en poststation". Nyberg bifogade en förklaring från snickare Gustafsson om att han var villig att under minst två år sköta den ifrågasatta poststation mot 100 kr i årsarvode.

I ett särskilt brev till postinspektionen kunde kronofogden "på det livligaste vitsorda behovet och lämpligheten av berörda poststations inrättande".

För postinspektionen rådde det enligt formuleringen i dess redovisning till poststyrelsen inte någon tvekan om att "inrättande av poststation i Medle syntes vara av verkligt behov påkallat". Poststyrelsen beslöt i enlighet härmed för tillämpning från den 1 november 1904.

Gustaf Gustafsson fick sitt årsarvode höjt till 200 kr från 1907 års ingång och från den 1 juli 1908 antecknades änkefru Magdalena Kristina Gustafsson som poststationsföreståndare. Hennes befattning med postsysslan upphörde vid 1912 års utgång. Då flyttades poststationen till Medle järnvägsstation.

Fru Gustafsson fick sålunda vid det följande årsskiftet lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till stationsmästaren Anders Andersson Dunér. Han fick vänta litet med att ta ansvar för posten, medan kollegan i grannstationen Klutmark gjorde detta redan dagen efter tågstarten, d v s den 6 september 1912. Andersson Dunér fick efter drygt fem år lämna över poststationen i Medle till Adlina Lagerström den 1 april 1918.

De följande föreståndarna för poststationen i Medle var Göran Helmer Ruden (1920-1925), Signe Hildegard Björkman (1925-1929), E Byström (1929-1933), Anna Eleonora Boorla (1933-1936), Selma Gustava Lustig (1936-1937), Maria Pettersson (1937-1961) och Karin Cecilia Maria Sahlén från 1962 års ingång.

Därmed var det slut på järnvägsepoken. Den 1 juli 1966 drogs poststationen in och ersättningen blev ett postombud med redovisning under Skellefteå postkontor. Detta upphöjdes till ett postställe den 23 november 1991 men kundernas mindre utnyttjande tvingade fram indragning av poststället den 28 mars 1991.

De större byar som från början ingick i underlaget för Medle poststation, fick efter hand egna poststationer. Den i Myckle öppnades dock inte förrän den 1 juli 1954 och blev indragen efter bara tolv års existensperiod. Hanna Eva Frideborg Lundgren var dess föreståndare 1954-1962 och Gun-Britt Marklund 1962-1966. Även här blev det ersättning till en början i form av ett postombud, vilket liksom i Medle höjdes till ett postställe den 23 november 1981. Detta drogs in redan med juli månads utgång 1987.

På begäran får jag härmed till bevis meddela, att Snickaren Gustaf Gustafsson i Medle, som är skicklig i skrifning och räkning samt nyfiken och pålitlig, förfogar öfver centralt belägen bostadslägenhet, lämplig till poststationslokal härstädes, hvaran jag anser honom synnerligen lämplig till föreståndare för ifrågasatt poststation i Medle by, Skellefteå socken, betygar Skellefteå nya Länsmanskontor den 25 juli 1904.

H. Sundelin

Detta är länsmannens intyg att snickare Gustafsson var lämplig som föreståndare för den önskade poststationen i Medle.

Skellefteå—Bastuträsk.

(Från den 1 november 1904.)

—	10,0	1,3	Skellefteå postkontor	M. T. O. Th. F. L. S.	6,20	—
11,30	11,45	1,6	Medle poststation	M. T. O. Th. F. L. S.	4,35	4,50
1,45	1,45	1,9	Krångfors' gästgivaregård	M. T. O. Th. F. L. S.	2,35	2,35
4,10	4,10	0,5	Röjnorets skjutstation	M. T. O. Th. F. L. S.	12,10	12,10
4,50	—	5,2	Bastuträsks poststation	S. M. T. O. Th. F. L.	—	11,30

Utmed postlinjen mellan Skellefteå och Bastuträsk öppnades poststationen i Medle med november månads ingång 1904. Inringade siffror i tidtabellen avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 (nattid)

Efter Medle passerar vi på vår tänkta färd hållplatsen i Klintfors, där någon fast postanordning inte funnits, och kommer fram till Skellefteå. I mina berättelser om post vid järnvägslinjer lämnar jag i allmänhet de orter därhän, där det inte förekommit förening av post- och järnvägstjänst.

Sådan förening är ytterst sällsynt när det gäller förvaltningspostkontor. I konsekvens därmed skulle jag också lämna Skellefteå därhän, men jag väljer att med hjälp av Ernst Grapes bok "*Postkontor och Postmästare*" lämna några fakta om detta postkontor.

1756-12-02—
Namn Sunnanå 1756-12-02—1814-03-31
Namn Skellefteå 1814-04-01—1953-10-31
Namn Skellefteå 1 1953-11-01—

Skellefteå

Postkontoret öppnades den 2 december 1756 i Sunnanå på grund av ett kungligt brev den 11 augusti 1756. Utrustning fick sändes två gånger, eftersom den första gick förlorad under sjöfarten. Postkontorets namn ändrades till Skellefteå den 1 april 1814 såsom namnet på "*den socken där postkontoret är beläget*". Efter att Skellefteå fått stadsrättigheter 1845 önskade stadsstyrelsen få postkontoret flyttat från Degerby, där det då låg. Det blev avslag på den begäran, emedan den del av Skellefteå socken, där postkontoret låg "*utgjorde den egentliga medelpunkten för ortens brevväxling*".

Fram till tiden för järnvägsbyggnaden fanns följande ordinarie postmästare i Skellefteå: Peter Sundström (1756-1785), Alexander Scharin (1785-1792), Nils Stenberg (1703), Marcus Sundström (1794-1799), Anders Svedberg (1800-1904), Gustaf Wallmark (1804-1821), Johan Magnus Svedberg (1821-1840), Anders Gustaf Höjer (1840-1887), Harald Julin (1887-1893), Sven Adolf Gabriel Nyberg (1893-1906) och Johan Matinheiki (1906-1912).

1906-01-01—1970-05-31
Namn Skellefteå 5 1970-06-01—1993-06-30
Namn Skellefteå 5 Bergsbyn 1993-07-01—1993-12-14
Namn Skellefteå-Bergsbyn 1993-12-15—

Bergsholmen

I ett brev till poststyrelsen den 7 augusti 1905, undertecknat av ,er än 60 personer framhölls att behovet av en poststation i Bergsbyn gjort sig allt mera gällande sedan "*daglig postgång blivit inrättad å sträckan mellan Skellefteå postkontor och Ursviks poststation*". Postinspektionen fick ärendet på remiss och begärde i sin tur utredning av postmästare Nyberg i Skellefteå.

Sedan poststationsföreståndaren i Ursviken uttalat sig positivt tillstyrkte Nyberg i sitt svar den 12 september 1905 inrättande av en poststation men anförde synpunkter på namnet för en sådan. Han tyckte att namnet Bergsbyn "*alltför mycket påminner om Bergsby poststation i Gävleborgs län*" och ansåg det lämpligt med namnet Bergsby by "*eller något annat utmärkande kännetecken till undvikande av felsändning*".

Postmästare Nyberg berörde också postföringsfrågan och framhöll den besparing som vunnes om man utnyttjade ångbåtstrafiken sommartid. Postdirektionen redovisade alla synpunkter i sitt svar till poststyrelsen den 23 november 1905 och konstaterade att Skellefteå Trafikaktiebolag erbjudit sig att mot en med 60 kr höjd avgift per seglationsperiod även befordra posten mellan Skellefteå och Bergsbyns brygga. Den föreslagne poststationsföreståndaren, lantbrukaren Axel Hultin i Bergsbyn erbjöd sig att svara för poststationen mot 100 kr i årsersättning, vari ingick ersättning "*för bestridande av posttransporter mellan poststation och Bergsbyns ångbåtsbrygga*".

Poststyrelsen biföll framställningen för tillämpning från 1906 års ingång och accepterade postdirektionens förslag att poststationen skulle benämnas Bergsholmen. Nedan återges den tidtabell för postföringen som tillämpades när poststationen öppnades.

Skellefteå—Ursviken.						
(Vintern.)						
(Från den 1 januari 1906.)						
—	7,45	0,75	Skellefteå postkontor	M. T. O. Th. F. L.	4,30	—
8,45	9,0	0,55	Bergsholmens poststation (Bergsbyn) ...	M. T. O. Th. F. L.	3,15	3,30
9,45	—	1,3	Ursvikens poststation	M. T. O. Th. F. L.	—	2,30
<i>Sommarn, då post å linien befordras med ångbåt, är denna postföring inställd.</i>						

Det var rätt ovanligt att poststationsföreståndare förordade tillkomsten av en ny poststation i närheten av sitt eget område, då en sådan kunde förorsaka minskning av frimärksförsäljningen vid den egna poststationen. Detta tycktes poststationsföreståndaren i Ursviken inte ha befarat, när han skrev nedan återgivna tillstyrkan.

*Med hänsyn till den allmänna tillfred-
sningen af Bergsbyns byamän om erhållande
af poststation dertales och det erbjudna löbete
tillmötesgåendet för lokal och expeditionens
skötsel finner jag anledning förorda
byamännens begäran, då denna plötslig-
het i sträckningen emellan Skellefteå stad och
Ursvikens och därför icke verkas nämnvärt
hinderligt för postbefordringen under året.
Af denna kommer den icke att inverka
på förordningen härstädes.*

Ursvikens poststation 18 Aug. 1905

A. Hultin

Poststationsföreståndare Axel Hultin fick årsarvodet höjt till 240 kr enligt poststyrelsens beslut den 26 oktober 1908 alltjämt med tillägget att han skulle "enligt kontraktets formulering besörja posttransporter mellan poststationen och Bergsbyn anlöpande postförande ångfartyg".

Med öppnandet av järnvägen Bastuträsk-Kallholmen för allmän trafik den 5 september 1912 skulle lantpoststationen dras in och en poststation öppnas i järnvägsstationen. Så blev det också, om än med en viss tidsförskjutning. Det var med 1913 års ingång som Axel Hultin fick lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa inventarier till järnvägsstationen, där Olof Eriksson Lalander fick ta ansvar för posten. Dennes arvode för den del av arbetsinsatsen som gällde postärenden ökades från 240 kr till 300 kr enligt resultatet av 1914 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare vid järnvägspoststationer. Efter hand blev arvoden högre i takt med regleringar och avtal mellan postverket och den statliga järnvägsstyrelsen.

Eriksson Lalander var kvar som föreståndare i Bergsholmen nära nog åtta år och efterträddes i december 1920 av Ernst Hjalmar Danielsson. Denne följdes i maj 1924 av Axel Wilhelm Karlsson, som fick förflyttning till Ursviken med 1927 års ingång.

Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Bergsholmen: Gösta Widengren (jan-sept 1927), Eva Regina Forsberg (1927-1937), Ivan Pontus Gran (1937-1947), J A Sundström (1947-1951), och S E Lindmark (1951-1957).

Post och järnväg skildes åt den 1 juli 1957 och Gulli Alfa Malvina Holmlund fick ansvaret för den ersättande lantpoststationen. För transporter mellan tågen och poststationen fick hon ett anslag på 44 kr i månaden, framräknat enligt då gällande grunder. Hon hade varit föreståndare för poststationen i Furuön (strax söder om Byske) sedan november 1948.

Klemensnäs

1944-07-01-1975-10-31

Vid fortsatt färd med tåget mot öster kommer man efter blott fyra kilometer till Klemensnäs, där en poststation inrättades så sent som den 1 juli 1944. Den var inte förenad med järnvägsstationen (se förklaring under tidtabellen på sid 2). Till föreståndare antogs Edit Elisabet Widelund. För posttransporter på den 370 meter långa sträckan mellan tågen och poststationen fick hon en månatlig ersättning på 136 kr. Poststationen levde kvar länge och upphörde i samband med strävandena på 1970-talet att avveckla all avtalsanställning i postverket. Med november månads ingång 1975 ersattes poststationen i Klemensnäs med lantbrevbäring.

1874-07-23-

Ursviken

Poststationen i Ursviken, som skulle förenas med järnvägen vad tiden led, är av äldre datum än de flesta inom det område vi rör oss i denna skrift. Den öppnades den 23 juli 1874 och hölls öppen till den 15 november samt följande år från den 15 maj till den 15 november. När den hade öppnats den 15 maj 1876, stängdes den inte efter säsongen utan har hållits öppen året om sedan dess. Telegrafisten Leopoldina Roos var dess föreståndare under ett års tid med 150 kr i årsarvode enligt poststyrelsens utnämning den 29 maj 1875.

Förre sjökaptenen Hampus Claudius Klockhoff tog vid 1876 med ett årsarvode på 200 kr, vilket inkluderade ersättning för transport av posten från ångbåtens tilläggsplats. Med samma villkor höjdes hans årsarvode vid 1901 års ingång till 360 kr.

Ersättningen för de lokala posttransporterna reglerades genom ett nytt avtal från den 1 maj 1906. Den 1 oktober 1908 höjdes årsarvodet till 600 kr och från februari 1914 fick han dessutom ett årligt tilläggsanslag på 240 kr.

Ebba Eneroth efterträdde Hampus Claudius 1918 och fyra år senare flyttades poststationen och förenades med järnvägsstationen, där stationsmästaren Anselm Widengren fick ta ansvar för postgöromålen under fem års tid. Hans efterträdare fram till och med juli 1960, då post och järnväg skildes åt, var följande: Axel Wilhelm Karlsson (1927-1928), Karl Allan Molin (1928-1949), Karl Johan Johansson (1949-1953) och Georg Wennström (1953-1960).

I samband med skilsmässan mellan post och järnväg höjdes poststationen till en postexpedition med Hillevi Öhman som föreståndare med posttiteln stationsmästare. Hon följdes av Ida Johansson 1962 och senare chefer har varit Louise Wikström, Inger Söderberg och Elin Stenlund.

Postutdelning i Ursviken sker från Skelleftehamn och postmästare Hans Carlsson i Kåge är den som har förvaltningsansvar för bland andra orter även Ursviken.

Namn Kallholmen 1910-07-01
Namn Skelleftehamn 1933-05-15-

Skelleftehamn

En lantpoststation öppnades i Kallholmen den 1 juli 1910 med handelsföreståndaren Gustaf Holmbom som föreståndare. Hans årsarvode blev inledningsvis 240 kr, men det höjdes till 400 kr med 1912 års ingång (diarienummer 1 b 1852/11) och inkluderade då ersättning för transporter mellan järnvägsstationen och poststationen. Delsträckan Klutmark-Kallholmen av "vår järnväg" hade öppnats för provisorisk godstrafik den 4 november 1911 och postverket utnyttjade från det följande årets ingång denna möjlighet till postbefordran i stället för landsvägsbefordran från Klutmark via Skellefteå.

När järnvägen öppnades för allmän trafik på sträckan Bastuträsk-Kallholmen den 5 september 1912, kunde lantpoststationen i Kallholmen ha dragits in. Med detta avvaktade man till årets utgång och då fick Gustaf Holmbom lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationen. Där tog stationsmästaren Gustaf Melker Falk över ansvaret för posten. Han hade tidigare tjänstgjort vid poststationen i Bergfors sedan den 13 juni 1906, då han efterträdde stationsmästaren Knut Leonard Asping. Denne hade varit föreståndare för poststationen i Bergfors sedan dess tillkomst den 1 februari 1904.

Gustaf Melker Falk fick en längre tjänstgöringsperiod i Kallholmen. Han slutade med april månads utgång 1923 och efter en månads vakans tillträdde Carl Albin Carlsten för en period på åtta år. Hans efterträdare den 1 maj 1931 Rut Grehn fick vara med om att poststationens namn ändrades till Skelleftehamn den 15 maj 1933. Hon fick också uppleva skilsmässan från järnvägen genom att poststationen höjdes till postexpedition den 1 december 1934.

Hon blev då enligt poststyrelsens utnämning av den 11 september 1934 chef med posttiteln stationsmästare. Bland hennes efterträdare fanns Rudolf A Widstrand, Axel Forsgren, J Manfred Uneby och Gunhild Björne. Efter flera omorganisationer finns postkontoret i Skelleftehamn i Kåge-postmästarens ansvarsområde. Postkontor är sedan 1986 års ingång termen för alla fasta postanordningar med kundbetjäning. Postkontoret i Skelleftehamn betjänar drygt 3.300 hushåll inklusive dem med postadress Ursviken och Örviken.



KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

CIRKULÄR

1933

19 april

Nr 2 I

I:o

Postexpeditionen av femte klassen i Kungälv, som för närvarande fungerar såsom *postkontor*, skall från och med den 1 nästkommande maj träda i funktion som *postexpedition* av angiven klass. Öppnande av ny postanstalt m. m.

Vid samma tidpunkt öppnas *poststation*, benämnd **Hissjön**, i Hissjö by inom Umeå socken, Västerbottens län.

Den 15 nästa maj namnförändras poststationen i *Kallholmen* till **Skellefthamn**. (I b 425. 33, 1675 och 2069. 32.)