

ND

1. Riksgränsen—Luleå.

6.30		10.25		Narvik		18.18		21.50	
Fkmb	Fk V	Fkmb	Fk V	Km					
Tåg 21	Tåg 93	Tåg 21	Tåg 93						
7.25	—	—	—	Riksgränsen 2	10.25	17.21	—	—	—
7.37	—	—	—	6 Vassjaure	*	17.14	—	—	—
V 7.48	—	—	—	171 Kopparåsen	*	V 16.55	—	—	—
7.56	—	—	—	261 Björkliden	*	16.45	—	—	—
8.04	—	—	—	331 Abisko turiststation 2	*	16.34	—	—	—
8.10	—	—	—	351 Abisko (O)	*	16.29	—	—	—
V 8.19	—	—	—	461 Stordalen	*	V 16.15	—	—	—
V 8.30	—	—	—	581 Kaisepakte	*	V 16.04	—	—	—
8.39	—	—	—	671 Stenbacken	*	15.54	—	—	—
8.48	—	—	—	771 Torneträsk	*	15.44	—	—	—
V 8.58	—	—	—	881 Bergfors	*	V 15.34	—	—	—
V 9.06	—	—	—	971 Rensjön	*	15.25	—	—	—
V 9.15	—	—	—	1071 Rautas	*	V 15.15	—	—	—
V 9.24	—	—	—	1171 Krokvik	*	V 15.05	—	—	—
9.35	13.22	—	—	1291 Kiruna C 991	7.26	14.55	18.39	—	—
3.53	3.53	—	—	Kiruna C	7.11	14.38	18.22	18.22	0.46 0.46
—	—	—	—	1421 Kalixfors	*	14.25	—	—	—
—	—	—	—	1711 Fjällåsen	*	13.55	—	—	—
—	—	—	—	1951 Håmojåkk	*	V 13.31	—	—	—
—	—	—	—	2051 Linaälv	*	13.21	—	—	—
5.21	5.21	—	—	Gällivare 355, 360, 1	—	12.59	16.50	—	(23.17) 23.17
—	—	—	—	361, 979	—	—	—	—	—
5.38 (5.38)	—	—	—	Gällivare	5.16	12.42	16.38	16.38	—
—	—	—	—	2491 Ripats	—	V 12.24	—	—	—
—	—	—	—	2601 Nuortikon	—	V 12.12	—	—	—
—	—	—	—	2761 Nattavara	—	V 11.52	15.58	—	—
—	—	—	—	2891 Koskivara	—	V 11.37	—	—	—
—	—	—	—	2981 Polcirkeln	—	V 11.28	V 15.36	—	—
—	—	—	—	3101 Murjek (f) 971	—	V 11.16	15.24	—	—
—	—	—	—	3261 Näsberg	—	V 10.59	—	—	—
—	—	—	—	3371 Lakaträsk	—	V 10.49	14.56	—	—
—	—	—	—	3471 Gullträsk	—	V 10.38	14.46	—	—
—	—	—	—	3571 Sandträsk	—	V 10.27	14.36	—	—
—	—	—	—	3651 Gransjö	—	V 10.15	14.27	—	—
—	—	—	—	3791 Ljuså	—	V 10.01	14.13	—	—
8.27	8.27	—	—	Boden 2, 358	2.37	9.43	13.51	13.51	20.14
—	—	—	—	Boden	6.21	8.31	13.37	14.42	16.56
—	—	—	—	4051 Sävast	—	—	13.28	—	16.47
—	—	—	—	(Norra Sunderbyn)	—	—	—	—	—
—	—	—	—	(lv)	—	—	—	—	16.39
—	—	—	—	(Södra Sunderbyn)	—	—	—	—	16.32
—	—	—	—	(lv)	—	—	—	—	—
—	—	—	—	4231 Gammelstad (B)	—	—	V 14.13	—	V 17.09
—	—	—	—	4281 Notviken (ej f)	—	—	—	—	—
5.27	10.00	10.18	10.18	4331 Luleå 966, 1101	5.40	7.45	12.55	14.00	16.15
—	—	—	—	2802	—	—	—	—	17.00
—	—	—	—	2806	—	—	—	—	19.12

Om posten vid järnvägen

Luleå- Riksgränsen

(Malmbanan, södra delen)

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Gullträsk	21
Inledning	4	Lakaträsk	21
Notviken	11	Mårdudden	22
Gammelstad	12	Pålkem	22
S. Sunderbyn	13	Näsberg	23
N. Sunderbyn	14	Murjek	23
Sävast	15	Polcirkeln	25
Boden	16	Koskivara	27
Holmfors	18	Nattavaara	28
Ljuså	18	Kilvo	30
Gransjö	19	Nuortikon	31
Sandträsk	19	Ripats	32
Gullträsk	21	Harträsk	32

2 Öppen endast vissa tider av året.
3 Endast för boden- och luleåtidningar.
4 Postlägenheten avrämnar A-märkt tidningspost och mottager brevlådspost.

1953 års teckning

Förord

Även om den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter känner igen förorden i häften om post vid järnvägslinjer, finner jag det för varje eventuellt nytilkommen vän i gruppen vara nödvändigt med en kort presentation inledningsvis. Det betyder upprepningar för läsare av tidigare skrifter. De som känner till sådana, kan hoppa över detta blad och går direkt till inledningen på sid 4.

Med denna skrift berättar jag något om posten utmed en järnväg, som planerades med engelskt kapital på 1860-talet. Det till en början bildade bolaget gjorde konkurs, bland annat därför att gruvdriften, som motiverade banan, var blygsam. Ett nytt bolag med namnet "*The Swedish and Norwegian Railway Company*" tog över och började bygga malmbanan 1883, sedan koncession beviljats i december 1882 för hela sträckan mellan Luleå och Riksgränsen samt en bibana mellan Gällivare och Malmberget.

Sträckan mellan Luleå och Malmberget öppnades för malmtrafik i mars 1888 men inte för allmän godstrafik förrän i februari 1890. Postverket hakade naturligtvis på, när de olika delsträckorna öppnades för allmän trafik, även om posttrafiken, bortsett från transport av viss post mellan postkontoret i Boden och ett fåtal stationer, inte kunde börja exakt samtidigt med tågstarten.

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 noteringar 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.

Delsträckan Luleå-Boden öppnades för persontrafik den 20 augusti 1891 och delsträckan Boden-Nattavaara för allmän trafik den 18 november 1891. Delsträckan Nattavaara-Gällivare med sidospåret till Malmberget öppnades för allmän trafik den 23 mars 1892. I posthistorisk skrift 382 lämnas uppgifter om trafikstarten för delsträckorna därefter, Gällivare-Kiruna och Kiruna-Riksgränsen. Jag får inte plats med hela banan i ett häfte, då min enkla utrustning inte möjliggör att jag tillverkar häften som omfattar mer än 40 sidor. Vid beställning av tryckeriföretag måste ordern omfatta minst 100 häften för att styckepriset inte skall bli orimligt högt. Normalt brukar jag bara kunna avyttra ett tiotal exemplar. Samtliga tillverkas ett och ett efter förlagan, vilken jag skriver i en enkel ordbehandlare.

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 anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personkort.

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 Luleå till Gällivare. Vid förvaltningspostkontor har med få undantag inte förekommit expeditionellt samarbete mellan post och järnväg. Jag lämnar bl a därför postkontoren i Luleå, Boden, Gällivare och Malmberget därefter.

Växjö i juli 1999

Erik Lindgren

357. Boden—Luleå. (S J)

(Från och med den 1 november 1940.)

Ör V	Fkmb Tåg 2803	Brf Tåg 2811	Fkmb Tåg 3779	Km				
6.15	11.00	17.22	20.20	—	Boden (C) 1, 356 ...	8.36	10.36	17.03
—	11.08	—	20.28	8	Sävasst ...	8.28	—	16.53
—	11.17	—	20.37	16	Norra Sunderbyn ...	8.19	—	16.44
—	11.23	—	20.44	22	(Södra Sunderbyn (ej f) ...)	8.13	—	16.38
—	11.29	—	20.50	26	Gammelstad (ej f) ...	8.07	—	16.32
—	11.35	—	20.57	31	Notviken ...	8.01	—	16.25
6.58	11.41	18.03	21.03	36	Luleå ...	7.55	9.40	16.18
					Tåg 2804 Fkmb		Tåg 2810 Ör V	Tåg 2814 Fkmb

Utdraget på vidstående sida ur 1940 års tidtabell för järnvägsposterna för sträckan Riksgränsen-Boden och utdraget ovan av tidtabellen för sträckan Boden-Luleå är tillämpliga intetsägande utan kommentarer. Beteckningen "(ej f)" efter stationsnamn i tidtabellen ovan (Södra Sunderbyn och Gammelstad) innebär att poststationerna med de namnen inte var förenade med järnvägsstationerna vid tidtabellens giltighetstid. Namn med fetstil i tidtabeller angav på den tiden att det fanns ett förvaltningspostkontor på den fetstilade orten.

I spalterna för pkp 308 i reproduktionen på vidstående sida förekommer ett c förenat med ett bågigt streck, som för pkp 308 ned sträcker sig från Kiruna till Fjällåsen resp från Gällivare till Ripats. För pkp 308 upp sträcker sig motsvarande varningstecken för sträckorna Boden-Lakaträsk resp Gällivare-Linaälv. Det betyder att post, som inte fanns i färdiga säckar, skulle sorteras i s k citobuntar till postkupén. (Förklaringen fortsätter nedtill på vidstående sida)

1. Riksgränsen—Vännäs. (S J)

(Från och med den 1 november 1940.)

Ör ND.	Fkmb Tåg 93	Km						
	9.22	—	Riksgränsen ¹⁾	19.07				
	9.44	7	Vassijaure	19.00				
	9.57	18	Kopparåsen	18.30				
	10.08	27	Björkliden	18.19				
	10.17	34	Abisko turiststation ¹⁾	18.08				
	10.27	36	Abisko	18.05				
	10.36	47	Stordalen	17.51				
	10.47	59	Kaisepakte	17.41				
	10.56	68	Stenbacken	17.32				
	11.05	78	Tometräsk	17.23				
	11.15	89	Bergfors	17.13				
	11.23	98	Rensjön	17.03				
	11.33	108	Rautas	16.54				
	11.42	118	Krokvik	16.43				
	11.53	130	Kiruna (C)	16.33				
	Fkmb Tåg 3775	Pkp 308 Tåg 93		Tåg 94 Fkmb				
	3.30	12.18	— Kiruna (C)	16.08			1.30	
	—	12.30	143 Kalixfors	15.56			—	
	—	12.55	172 Fjällåsen	15.31			—	
	—	13.16	196 Håmojåkk	15.09			—	
	—	13.25	206 Linaälv	15.00			—	
	5.05	13.45	230 (Gällivare 354, 359, D 36)	14.39			23.55	
	5.28	14.00	— Gällivare	14.24			23.34	
	—	14.21	250 Ripats	13.59			—	
	—	14.31	261 Nuortikon	13.47			—	
	—	14.50	277 Nattavara	13.30			—	
	—	15.03	290 Koskivara	13.14			—	
	—	15.12	299 Polcirkeln	12.57			—	
	—	15.27	311 Murjek	12.44			22.06	
	—	15.42	327 Näsberg	12.26			—	
	—	15.54	338 Lakaträsk	12.15			—	
	—	16.05	348 Gullträsk	12.03			—	
	—	16.16	358 Sandträsk	11.51			—	
	—	16.24	364 Gransjö	11.39			—	
	—	16.36	380 Ljuså	11.26			—	
	8.30	16.54	398 Boden (C) 356, 357	11.07			20.30	
				Tåg 94 Pkp 308			Tåg 3776 Ej värde Fkmb	

Citobuntarna, försedda med en särskild buntetikett, lades i värdepåsen till postkupén, där påsen öppnades först av alla, 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 Kalixfors och Fjällåsen resp Ripats på postkupéns nedgång. På postkupéns uppgång låg, från Boden räknat, citoområdet från Ljuså till och med Lakaträsk och från Gällivare till Linaälv. Norr om Kiruna skedd vid denna tidpunkt all postbefordran genom fack med bevakning. Bevakningsmannen tog i Kiruna emot påsar, som gjorts färdiga för var och en av poststationerna norr om Kiruna av postkontoret i Kiruna. De lämnades ut efter hand till resp järnvägsstationer. På tågets nedgång tog bevakningsmannen emot påsar med post från var och en av stationerna, påsar som var ställda till postkontoret i Kiruna eller pkp 308 och vars innehåll blev omsorterade på dessa postanstalter (Kiruna resp pkp 308).

Inledning

Postens terminologi har flera benämningar för postanstalter av skilda slag, ofta baserade på storleksordningen. Differentieringen gällde fram till 1986, då beteckningen postkontor infördes för alla fasta postanstalter med kundbetjäning. Tidigare kunde man bl a tala om postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud samt ytterligare några mera sparsamt förekommande kundbetjäningsställen. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägsstationer.

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest mer än 1400. Gruppen existerade under omkring 110 år. Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

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

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägsstationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda). I Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man t ex den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer.

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 – 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 – 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 – 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 – 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 – 1864-12-01

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemannning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Några järnvägsstationer hade övergångsvis s k postställen i stället för poststationer och på en station tillämpades en ovanlig anordning, nämligen biljettförsäljning till tågen av funktionären vid poststället ("postkontoret" från 1986). Det var i värmländska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31 mars 1992.

I denna skrift vill jag också berätta något om tiden före järnvägarnas framväxt. Den stora omorganisationen 1874-1876, som jag brukar kalla kronobrevbäringsreformen kallas av någon forskare till och med för postrevolutionen. Den innebar stora förordningar med ett tillskott av omkring 1200 nya poststationer på tre års tid. Då hade järnvägarna redan kommit till i viss utsträckning, och de i sin tur medförde ett ökat antal poststationer. Men låt oss för en kort stund gå ännu längre tillbaka.

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 som nämnts på föregående sida, kronobrevbäringen 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, d v s med början 1874. Ett halvt decennium dessförinnan blev posthemmanen indragna.

Därmed lämnar jag denna översikt som i och för sig inte har med järnvägen att göra. I stället berör jag några av de frågor som kom upp i anledning av beslutet om järnvägsförbindelsen mellan Luleå och Narvik.

Postmästare Jöns Svensson i Boden (senare med efternamnet Svenborg) skrev den 19 juli 1891 bl a följande till poststyrelsen:

"Som det synes vara avgjort att Luleå-Gällivara Järnväg snart övergår i svenska statens ägo, tager jag mig friheten härmed vördsamligen påpeka önskvärdheten av att Kungl. Järnvägsstyrelsen tillfrågas, huruvida, samt i vilken utsträckning, nämnde järnväg under närmaste tiden kommer att upplåtas för allmän trafik".

Brevet föranledde naturligtvis poststyrelsen att kontakta järnvägsstyrelsen. Därifrån ingick efter drygt tre veckor det svar som reproduceras på vidstående sida. Poststyrelsens svar till postmästaren i Boden skickades telegraferades den 21 augusti och innehöll bl a anmodan om förslag till omorganisation med anledning av ändrade förhållanden.

Postmästaren föreslog då att postbefordran skulle ske på järnväg "så fort nödiga anstalter därom hinna göras". Med hänvisning till den samtidigt medsända tidtabellen med tre stationer mellan Luleå och Boden (återgiven på sid 8), ansåg han "att poststation bör, nu att börja med, inrättas endast i Säfvast som ligger i centrum av en tätare bebyggd ort". Han motiverade också varför Sunderbyn och Gammelstad inte borde få någon poststation, den sistnämnda bl a på grund av närheten till Nederluleå poststation, inrättad med 1874 års ingång. Han berörde också nödvändigheten att ändra viss landsvägspostföring i anslutning till tågstarten.

Någon tidtabell för sträckan norr om Boden fanns inte, men postmästaren blickade längre fram i tiden och skrev: "Enligt vad som förmäles, är det icke osannolikt att även bandelen Boden-Gällivara

KONGL. JERNVÄGSSTYRELSEN.

nr 8503.

D. N. 2189.

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Kungl. Jernvägsstyrelsen får med anledning af oer skrifvelse den 28 nästlidne juli år an hånigen meddela, att från och med den 20de denes och tillmedan järnvägen Luleå - Gällivara kommer att trafikeras således, att i bandelen Luleå - Boden dagligen anordnas ett bländadt tåg i hvardera riktningen, samt att i hela banden Luleå - Gällivara en gång i veckan a dag, som med afseende på förvarande omständigheter befinnes lämplig, tillätades i hvardera riktningen anordnas ett godetåg, ut enligt bifogade tidtabeller.

Stockholm den 19 Augusti 1891.

Rudolf Cronstedt.

under stundande vinter kommer att upplåtas för reguljär trafik, i vilket fall det är högeligen önskvärt att postföring igångsättes även å den sträckan, men även om så sker så kommer det icke att förorsaka anledning till ändring i de av mig nu föreslagna tidtabellerna för landsvägsposten förrän nästa sommar, då en ny landsväg öppnas mellan Murjeks järnvägsstation och Storbacken, varefter posten till Jockmock bör befordras över nämnda järnvägsstation och åkande posten mellan Harads och Storbacken indragas".

Blandadt tåg N:o 1

Dagligen. 601

Stationer.	Kilometer	Tid för			
		gång	ankomst	uppehållet	avgång
Boden	—	—	—	—	7,0 f.m.
Säfvast	8	20	7,20 f.m.	5	7,25 ..
Sunderby	9	23	7,48 ..	8	7,56 ..
Gammelstad	10	25	8,21 ..	5	8,26 ..
Luleå	9	23	8,49 ..	—	—

Blandadt tåg N:o 2

Dagligen. 602

Stationer.	Kilometer	Tid för			
		gång	ankomst	uppehållet	avgång
Luleå	—	—	—	—	4,30 e.m.
Gammelstad	9	23	4,53 e.m.	5	4,58 ..
Sunderby	10	25	5,23 ..	5	5,28 ..
Säfvast	9	26	5,54 ..	5	5,59 ..
Boden	8	20	6,19 ..	—	—

Största hastighet 24 km. i timmen

Största lutning 1:80

D. 22 601 2
12-17 21

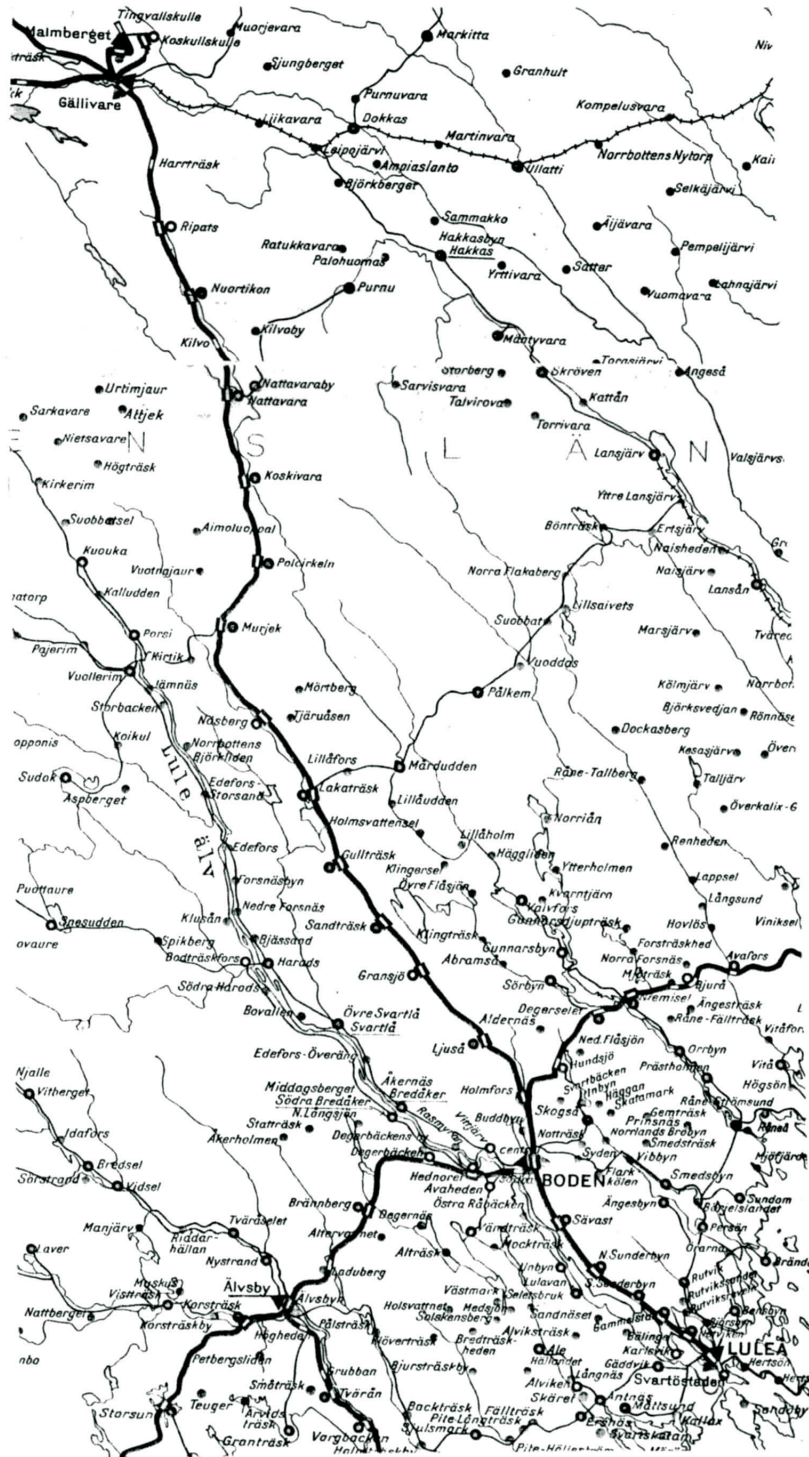
Detta gällde också kontrakten med AB Bodträskfors och Gellivara AB om postbefordran ångbåtsledes på Lule älv.

I ett kompletterande brev den 24 augusti 1891 meddelade postmästare Svensson poststyrelsen att postforsling måste anordnas mellan Bodens postkontor och järnvägsstation, "vilka äro belägna på omkring 8 minuters vägvstånd från varandra". Kostnaden för denna postföring beräknades till en krona om dagen, däri inbegripet arbete med att tömma en brevlåda som postmästaren önskade få poststyrelsens tillstånd att sätta upp "på lämplig plats inom Bodens by". Av poststyrelsens svar den 4 september 1891 framgick att den önskade brevlådan beviljades ävensom en erforderlig dragkärra för posttransporten i Boden.

Järnvägen öppnades på den 36 km långa sträckan mellan Luleå och Boden för persontrafik den 20 augusti 1891, men postverkets förberedelser hade inte kommit så långt att de kunde medgiva samordning vid själva tågstarten. Den nya postala organisationen trädde i kraft i ett par deletapper under 1891. Daglig postbefordran med tågen 601-602 mellan Luleå och Boden började sålunda den 10 oktober och postbefordran med en tur i veckan på den fortsatta delsträckan med tåg 603 och 604 till Gällivare den 14 oktober. För den sistnämnda delsträckan kan noteras att postbefordran började innan den hade öppnats för allmän trafik. Allmänheten kunde börja utnyttja järnvägen i två etapper, den 18 november 1891 på delsträckan till Nattavaara och den 23 mars 1892 på delsträckan mellan Nattavaara och Gällivare.

Exempel på förändringar av postnätet utmed banan på grund av övergången från landsvägs- till tågtrafik lämnas i det följande. Framställningen gör långt ifrån anspråk på någon fullständig kartläggning av den stora mängd problem som måste lösas efter hand.

Konkret föreslog postmästaren att posten på bandelen till Boden skulle skickas med tågen 601 och 602 "vare sig i avstängt fack utan vaktbetjänt, eller ock såsom ilgods". Han noterade också att postskjutskontrakten på vissa närliggande landsvägslinjer "upphöra att gälla". Detta berodde på en klausul i kontrakten som innebar att entreprenörerna var skyldiga att frånträda sina kontrakt om en närliggande järnvägslinje kunde föranleda ändring av postnätet.



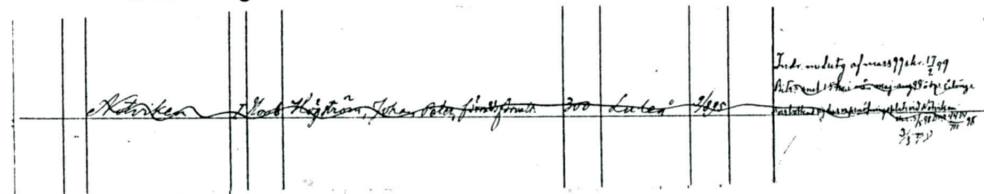
1884-04-15-1907-10-14
 1914-10-01-1966-02-28
 Namn Luleå 7 1966-03-01-1990-04-30

Notviken

I tidtabellen på sid 2 finner vi som första stationshåll efter vår tänkta resas start i Luleå namnet Notviken. Någon tilläggsbeteckning, som t ex (ej f) efter namnet finns inte. Vid tidtabellens giltighetstid 1940 var poststationen i Notviken alltså förenad med järnvägsstationen.

Poststationen hade emellertid funnits nära nog åtta år före tågstart och hade inte med järnvägen att göra förrän långt senare. Den öppnades den 15 april 1894 med förrådsförvaltaren Johan Peter Högström som föreståndare.

I den handskrivna boken med titeln "Uppgift å Poststationerna i Sverige upprättad i början af år 1896" finner vi nedan återgivna anteckning.



Den kanske svårästa anteckningen i högermarginalen anger bl a att ett biträdesanslag utgick med 15 kr i månaden i maj-aug under Norrbottens regementes vapenövningar. Föreståndarens årsarvode var eljest 300 kr enligt beslut den 9 augusti 1895 om höjning.

Poststationen kom sålunda till av militära skäl. Den drogs in med utgången av mars 1899 enligt det ovan återgivna utdraget, en uppgift som är riktig men den återinrättades den 2 juni samma år och hölls därefter öppen under vapenövningar varje år fram till den 14 oktober 1907.

Poststationens "indragning" med mars månads utgång 1899 hängde samman med att Johan Högström avgick. Sergeanten Per Albert Bäckman tog vid som ansvarig föreståndare under 1899 och 1900 års vapenövningar. Sedan Maria Magnusson och Aurora Clementeoff svarat för rulljansen de följande åren, drogs poststationen in den 14 oktober 1907 för att återupprättas den 1 oktober 1914 på grund av världskriget.

Det blev då SJ:s personal som ansvarade för skötseln till och med 1945 års utgång. I de därefter följande tidtabellerna finns beteckningen (*ej f*) efter stationsnamnet. Post och järnväg skildes åt med 1946 års ingång, då Sten Alex Karlsson blev föreståndare. Han fick ett anslag på 145 kr i månaden för att ansvara för transporten på den 400 meter långa sträckan mellan tågen och lantpoststationens belägenhet.

Sedan Alex Karlsson slutat med oktober månads utgång 1963 hölls befattningen vakant. Från augusti 1969 till och med april 1973 var John Lundqvist föreståndare och därefter Mari-Ann Westerlund.

Vikarien efter Alex Karlsson fick vara med om att byta ut datumstämpel och sigill den 1 mars 1966, då poststationens namn ändrades till Luleå 7. Den har funnits med olika adresser och olika interna benämningar till dess den drogs in för gott med april månads utgång 1990.

Namn Nederluleå 1874-01-01–1894-08-05
Namn Gammelstad 1894-08-06–

Gammelstad

Till skillnad från Notviken finner vi i tidtabellen på sid 2 beteckningen (*ej f*) efter stationsnamnet för Gammelstad, vilket alltså innebär att poststationen inte var förenad med järnvägsstationen vid tidtabellens giltighetstid. Vi måste emellertid gå längre tillbaka i tiden när det gäller denna poststation.

Den öppnades redan med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen. I detta område låg det ursprungliga Luleå postkontor sedan mitten av 1600-talet men flyttades senare till Luleå nya stad. Med kronobrevbäringsreformen öppnades en ny poststation på platsen, nu med namnet Nederluleå. Kronolänsmannen Carl Johan Hackzell blev föreståndare. Han följdes under fem månader från november 1878 av Oskar Engström, som med april månads ingång 1879 lämnade över till Hilma Brandt.

Här bör kanske tilläggas att postmästare Jöns Svensson i sin redovisning till poststyrelsen den 23 augusti 1891 berörde frågan om en poststation i Gammelstad vid järnvägen på följande sätt:

"Gamla staden är samma plats som Nederluleå, ehuru järnvägsstationen blivit kallad vid detta namn och då, dels järnvägsstationen är förlagd omkring 1 kilometer från egentliga byn, dels ock Neder-

Luleå poststation, förutom sin egen rätt betydliga lokalpost, har att passa på den dagliga genomgående posten å linjen Anundsjö-Haparanda, så är någon hopslagning av post och järnvägsstationen därstädes icke att förorda, helst som järnvägsstationen ej heller är så rymlig, att poststation därstädes kan inrymmas då den är av den betydenhet som ifrågavarande, utan jag anser, att poststationen i Nederluleå bör bibehållas i oförändrat skick och postutväxlingen däremellan och de postförande tågen sker medelst gångbud".

Så blev det också vid tågstarten, men redan den 6 augusti 1894 hade förhållandena ändrats så att det gick att förena post och järnväg. Poststationen flyttades till järnvägsstationen och namnändrades från Nederluleå till Gammelstad. Stationsmästaren Ernst Leopold Rolander fick ta ansvar för postgöromålen.

Föreningen upphörde formellt med september månads utgång 1920, men med lön direkt från postverket fick Anna Holm svara för postgöromålen under sju års tid. Postverket hyrde in sig hos SJ till dess poststationen kunde flyttas till torget i Gammelstad. Efter Anna Holm har Eina Jacobsson och Yvonne Brander varit föreståndare för lantpoststationen, som med ny terminologi kallas postkontor från 1986 års ingång och nu betjänar ett område med ca 4000 hushåll inklusive dem med postadress Södra Sunderbyn.

1897-05-01-1990-12-31

Södra Sunderbyn

Den första tidtabellen, återgiven på sid 8, visar en station med namnet Sunderby. Den svaga överstrykningen torde vara gjord av postmästaren, när tabellen redovisades till poststyrelsen. Namnet Sunderby avser här den station som år 1923 fick prefixet Norra (berörd i nästa avsnitt).

Den 1 maj öppnades en lantpoststation med namnet Södra Sunderbyn. Folkskolläraren Johan Erik Blomqvist blev dess förste föreståndare med 200 kr i årsarvode. Enligt beslutsskrivelsen den 10 mars 1897 ingick häri ersättning för transport av posten mellan den nya poststationen och Sunderby station i anhalten med detta namn (senare kallad Norra Sunderbyn). Efter Blomqvist har Hanna Hedman, Valborg Lundström och Yvonne Brander ansvarat för poststationen Södra Sunderbyn. När den drogs in med 1990 års utgång, fick dess namn behållas som postadress.

Norra Sunderbyn

I redovisningen till poststyrelsen den 23 augusti 1891 skrev postmästare Jöns Svensson bland annat följande:

"Sunderbyn ligger alldeles enstaka, utan vägförbindelse med angränsande byar och dessutom på ett avstånd av 2 - 3 kilometer från den närmaste av dem, vadan de fortfarande hava lättare kommunikation med Nederluleå poststation, så att inrättandet av poststation i Sunderbyn synes mig vara alldeles obehövt."

Tågstarten skedde således utan järnvägspoststation i Sunderbyn. Men redan ett år senare, den 1 oktober 1892, fick järnvägens stationsföreståndare där, Carl Ludvig Larsson, ta ansvar för postgöromål. Då öppnades järnvägspoststationen med namnet Sunderby station. Det ändrades till Norra Sunderbyn med april månads ingång 1923.

Innan dess och länge därefter hade åtskilliga järnvägstjänstemän haft postansvaret. Carl Ludvig Larsson flyttade redan i oktober 1896 till Brännland, då Carl Gustaf Johansson Mellin tog över, följde i oktober 1902 av stationsmästaren Isak Isaksson. Bland övriga järnvägsanställda med posttjänst fanns Alexis Emil Holm (1909-1913) och Anders Magnus Björkén, namn som återfinns på andra stationer utmed banan. Arbetsgivaren lät dem byta tjänstgöringsort.

Föreningen mellan post och järnväg fortsatte till maj månads utgång 1947. För den då ersättande lantpoststationen blev Lilly Sundberg föreståndare, följde efter tre år av Alma Wallin. När hon slutade vid månadsskiftet januari-februari 1963, hölls befattningen vakant tills poststationen drogs in med september månads utgång 1964.

Sävast

Vid planeringen av postorganisationen i anslutning till järnvägen var Sävast den plats som postmästare Jöns Svensson favoriserade. Han skrev till poststyrelsen den 23 augusti 1891 bl a följande med hänvisning till den tidtabell som återges på sid 8:

"Som av järnvägstidtabellen synes, finnes å linjen Boden-Luleå trenne stationer, Sävast, Sunderbyn och Gamla staden, men jag anser, att poststation bör, nu att börja med, inrättas endast i Sävast, som ligger i centrum av en tätare bebyggd ort".

Poststyrelsen följde förslaget och den 1 oktober 1891 öppnades järnvägspoststationen med stationsföreståndaren Johan Magnus Carlstén som ansvarig. Det är kanske litet överdrivet att påstå att verksamheten verkligen kom i gång på själva öppningsdagen. Postmästare Jöns Svensson skrev nämligen den 7 oktober 1891 bl a följande till poststyrelsen:

"Härmed får jag värdsammast meddela, att för Sävast poststation ännu ej hitkommit nödiga effekter såsom taxor, kvittensblanketter för inlämnade värdeförsändelser och postanvisningar, med mera som bör nyinrättad poststation tillhandahållas. - - - Tills vidare måste poststationen begagna sig av för Boden avsedda blanketter och jag har ej avlåtit någon särskild rekvisition å det felande enär i Kungl.Generalpoststyrelsens skrivelse av 4 september 1891 angives, att de för poststationen i Sävast erforderliga inventarier och effekter skulle komma att från vederbörliga avdelningar hit översändas".

Vid föredragning av Svenssons brev i poststyrelsen den 14 oktober påtecknades detta med texten *"Påkallar ej åtgärd enär effekterna numera blivit avsända"*.

När Johan Magnus Carlstén flyttade från Sävast den 31 januari 1896, fick stationskarlen A Svensson vikariera tills stationsmästaren Carl Johan Carlsson tog över i april. Denne följdes av Isak August Hall 1902. Bland följande järnvägsanställda med postansvar finner vi Abraham Svensson från juni 1907. Han flyttade till Murjek 1913, efterträdd av Bror Axel Pontus Söderholm (1913-1917) och Anders Nilsson. Av 1953 års tidtabell på häftets sista omslagssida framgår, att posten i Sävast ännu var förenad med järnvägen. För-

eningen mellan post och järnväg upphörde först genom poststationens indragning med september månads utgång 1964 då den ersattes med lantbrevbäring från postkontoret i Boden.

En postanstalt skulle emellertid återuppstå i Sävast utan att ha med järnvägen att göra. Den 1 september 1976 öppnades där ett postställe, vars namn ändrades från Sävast till Boden 3 med november månads ingång 1977. Om dess vidare öden finner jag inte anledning att sia.

Kungörelse,

angående öppnande af poststation i Sävast.

Den 1 nästinstundande oktober, då postbefordran vidtager å jernvägssträckan Luleå—Boden, öppnas poststation vid den å samma jernväg belägna trafikstationen Sävast inom Norrbottens län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 30 september 1891.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

F. H. SCHLYTERN.

e. f.

B. Friman.

Utgifvet den 1 oktober 1891.

Boden

På vår tänkta färd med tåget har vi nu kommit till Boden. Som jag nämner i förordet, har vid förvaltningspostkontor med få undantag inte förekommit expeditionellt samarbete mellan post och järnväg. Jag lämnar därför postkontoret i Boden därhän, men vill ändå kort nämna, att det fanns en s k postuppsyningsmansplats där sedan mars 1832. Den ersattes med ett mindre postkontor (postexpedition enligt dåvarande terminologi) den 1 februari 1861. Om postuppsyningsmansplatser har jag berättat i posthistorisk skrift 215.

den 10 Nov. 1860.

N:o 2271.

CARL, med **GUDS**
Nåde, Sveriges, Norriges,
Göthes och Wendes **Konung.**

Vår gunst och Nådiga barmhjertighet med Gud (Allsmäktig, Trohet, Frihet), Generalpostdirektor för Södra Råd, Kommandör med Stora Korset af Sankt Karolins Ordren, samt af Sankt Nikolai St. Olofs Ordren. Sedan, uti memorial den 4 innevarande månad, gjort underdänig framställning om inrättande af en Postexpedition i Boden af Jernluleå locken i Norrbottens län, hvarest för närvarande en Postuppsyningsman finnes anställd, och der jemväl nu mera, en ligit hvad Supplis, dyndig lokal för expeditionen kan erhållas, —

hafver H^ö med anledning af det utaf Eder vidrordade behöfvet af berättigade förskansskall, förenick godtt i nåden bifalla, att en Postexpedition må inrättas i Boden samt en Postdirektor der anställas med inlyg lön af sekundra Riksdaler Riksmunt, att af Postmedlen utgå, hvaremot det at Postuppsyningsman, och dershädes anslagna arvode, kommer att indragas.

Meddelande Eder detta till svar och underdänig öfverlåtelse, bifaller H^ö Eder Gud Allsmäktig Nådels: gen. Stockholm den 26 October 1860.

Carl
1860 d. 12 nov. ann. inf. K. O. och appläsd. vår tjänst anslagna löry. hvarstän afskult
Höf. af K. Postskulle Skipter af meddelas
Joh. Friman öfver
Generalpostdirektion om inrättande af en Postexpedition vid Boden i Norrbottens län.

Detta är en förminskad kopia av det kungabrev som medgav poststyrelsen rätt att öppna ett postkontor i Boden (postexpedition enligt terminologin 1850-1881).

1914-01-01--1939-06-30

Holmfors

En hållplats uppfördes i Holmfors redan 1898, men orten fick inte någon poststation förrän med 1914 års ingång, då stationsförmanen Johan August Larsson fick ta ansvar för posten med 180 kr i årsarvode för denna del av arbetsinsatsen. Han följdes vid 1917 års ingång av Per Jansson. Föreningen mellan post och järnväg fortsatte till juni månads utgång 1939, varefter postens kunder fick uträta sina ärenden genom en postväska som utväxlades med postkontoret i Boden.

1892-06-01--1965-09-30

Ljuså

Ljuså var en av de järnvägsstationer, till vilken post skickades från Boden redan tre år innan den regelbundna postföringen kom till stånd på hösten 1891. Någon poststation öppnades emellertid inte i stationshuset förrän den 1 juni 1892, då stationsföreståndaren Johan Erik Rosén fick ta ansvar för postärendena med en ersättning av 120 kr om året för denna del av sin arbetsinsats. Beloppet höjdes till 180 kr efter 1902 års allmänna reglering av arvodena.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 1 nästinstundande juni öppnas poststation i *Sörbor* inom Gelleborgs län samt vid de å Luleå—Gellivare järnväg belägna trafikstationerna *Ljuså* och *Lakaträsk* inom Norrbottens län.

Under innevarande års badesjour kommer postutvexling att ombesörjas genom poststation å *Särö* inom Hallands län, nämligen från och med den 1 juni till och med den dag i september, som framdeles skall tillkännagifvas. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 20 maj 1892.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Bland Roséns efterträdare fanns Axel Leopold Lagerberg, Anton Almgren, A Ordell, Axel Hjalmar Nyrén och Axel Johansson Dickman. Med järnvägsstationen var poststationen förenad till september månads utgång 1965. Då fick postkunderna börja använda en postväska som utväxlades med postkontoret i Boden och med juni månads ingång 1984 inrättades lantbrevbäring därifrån.

1909-09-01--1965-09-30

Gransjö

Det skulle dröja till september månads ingång 1909 innan en poststation öppnades i Gransjö järnvägsstation. Järnvägens personal ansvarade för postservice under poststationens hela existensperiod d v s till och med september 1965. Då drogs poststationen in i samma omorganisation som medförde indragning av poststationen i Ljuså. Bara ett 20-tal hushåll hade anlitat poststationen under dess sista år. För dessa ordnades postservice genom utväxling av postväska med postkontoret i Boden, en anordning som förbättrades genom att de fick anlita mera effektiva lantbrevbäring som inrättades från och med juni 1984.

1893-11-01--1984-05-30

Sandträsk

Postmästare Jöns Svensson i Luleå överlämnade den 5 september 1893 till postinspektionen i Sundsvall en ansökan från överstelöjtnanten C O Bergman om inrättande av en poststation i Sandträsk trafikstation samt en från stationsföreståndaren C G Lindstedt om att en poststation skulle öppnas vid Polcirkelns trafikstation.

I ett yttrande vid detta tillfälle ansåg postmästare Svensson beträffande Sandträsk "denna plats redan hava lika stora och sannolikt större förutsättningar, att kunna inbringa kostnaden per år för en poststation än den 20 kilometer därifrån belägna stationen Lakaträsk och orsaken till att jag, då jag avgav förslag till Kungl. Styrelsen om vid vilka trafikstationer å Gellivarebanan poststationer borde inrättas, föreslog Lakaträsk, var den, att denna station såsom liggande 28 kilometer från Murjeks och 41 kilometer från Ljuså poststationer, var lämpligare belägen för de påräknade huvudsakligaste korrespondenterna - den å linjen befintliga banbetjäningen samt arbetspersonalen i övrigt - än Sandträsk station, som ligger 21 kilometer från Ljuså och 48 kilometer från Murjek. Då nu emellertid Sandträsk station inom närmaste framtiden synes vara stadd i utveckling och, så fort den projekterade landsvägen därifrån till Harads kommit till stånd, bör bliva transitopunkt för posten till Harads, så anser jag det vara blott en tidsfråga att poststation bör inrättas där..."

Postinspektör Uddo Zachrisson i Sundsvall tillstyrkte framställningen i vad den avsåg Sandträsk, varefter poststyrelsen beslöt att poststationen skulle öppnas den 1 november 1893.

Stationsmästaren Anders Petter Pettersson fick ta ansvar för postgöromålen från denna dag, till en början med 120 kr om året för denna del av arbetsinsatsen, ett belopp som Järnvägsstyrelsen accepterade enligt ett brev daterat den 5 oktober 1893. Från 1897 års ingång höjdes det till 180 kr och efter 1902 års allmänna reglering av arvoden till 240 kr.

Efter Pettersson tog Carl Fredrik Malmkvist över befattningen och när denne flyttade till Väse, blev det stationsmästare J A Bengtssons tur att ta över ansvaret. Posten var förenad med järnvägsstationen till och med maj 1884, under de sista fem åren med den interna beteckningen postställe. Detta ersattes med lantbrevbäring från Boden med juni månads ingång 1884 och sagan var all för den fasta postanordningen i Sandträsk.

Över Sandträsk expedierades landsvägsledes posten till poststationen med namnet Sandträsk's sanatorium. Denna har i och för sig inte med järnvägen att göra. Posten dit expedierades via poststationen i Sandträsk och poststationen fanns under perioden december 1942 - september 1965. Efter dess indragning sköttes de vanligaste postärendena av ett postombud till och med augusti 1969 och under fem år därefter genom postväska tills lantbrevbäring inrättades från Boden med juni månads ingång 1984.

1903-04-01-1969-02-28

Gullträsk

En av de förhållandevis många järnvägsstationer som efter hand förenades med postgöromål var den i Gullträsk. Där öppnades en poststation med april månads ingång 1903, då den tjänstgörande stationschefen Hjalmar Magnusson fick ta på sig ansvaret för postgöromålen. Hans ursprungliga arvode för postarbetet på 120 kr om året höjdes till 180 kr efter 1902 års allmänna reglering.

Magnusson efterträddes i maj 1911 av Anders Nilsson, som redan i april 1913 fick lämna över till Karl Erik Wikén. Det blev åter ett snabbt byte genom att G Å Hannberg tog över den 1 mars 1915. Poststationen var förenad med järnvägen under hela dess existensperiod, d v s fram till februari månads utgång 1969. Knappt 20 hushåll fanns då att betjäna med post och detta löstes genom en postväska som utväxlades med postkontoret i Boden. Från juni 1984 ersattes denna med fullvärdig lantbrevbäring.

1892-06-01-1984-05-30

Lakaträsk

I det på sid 19 återgivna citatet har jag redovisat postmästare Jöns Svenssons skäl till att han tidigt föreslog tillkomsten av en poststation i Lakaträsk's järnvägsstation. Den öppnades med juni månads ingång 1892, då stationsmästaren Oskar Fredrik Nilsson blev postansvarig. Han följdes i januari 1902 av Alfred Andersson. Denne flyttade till Älvsbyn i april 1910 och bland de följande föreståndarna fanns David Mauritz Braf och Carl Estand Körberg.

Poststationen omorganiserades till ett postställe den 11 juni 1979 och föreningen med järnvägsstationen bestod ända till dess poststället ersattes med lantbrevbäring från Boden med juni månads ingång 1984.

Från Lakaträsk utgick en postföringslinje mot nordöst för betjäning av hushållen i ett vidsträckt område. Lakaträsk blev därigenom transitstation för posten i denna riktning, varför jag gör en avstickare från "vår järnväg" och berättar kort om två poststationer vid denna landsvägslinje.

KONOL. *11/2 9304*
JÄRNVÄGSSTYRELSEN
D. n. *2/94*
Kongl. Generalpoststyrelsen.
Inkom den 7 OKT 1893

*Sitt Kongl. Generalpoststyrelsen.
1893 den 7 oktober
V. Braf. Nr. 11934/94
1758*
Med anledning af eder skrifvelse den
26 nästlidne September från Kongl. Jern-
vägsstyrelsen ärav meddelat, att från hennes
sida mitt är att sända deremot, att post-
företagsafskedet vid den poststation, som
den 1 nästlidnande november öppnas
vid Sandträsk station i Gellivarebanan,
bestämmes att tillvidare utgå med ett-
hundraätio kronor per år räknadt.
Stockholm den 5 Oktober 1893.
Ferdof Cronstedt

1922-04-01–1925-04-30
1928-12-16–1966-06-30
Postombud 1966-07-01-1975-01-25

Mårdudden

En poststation fanns i Mårdudden under tiden 1 april 1922 - 30 april 1925 med lärarinnan Sara Skiddi som föreståndare. Efter poststationens första indragning betjänades hushållen med lantbrevbäring från Lakaträsk, så som de gjort under ca två decennier före poststationens tillkomst. En poststation öppnades åter i Mårdudden den 16 december 1928 och blev nu mera långvarig med Tekla Lindgren som föreståndare till och med februari 1943. Hon följdes av Lilly Lindberg (1943-1951), Edvin Lindgren (1951-1953) och Inga-Britt Lindgren (1953-1966).

Poststationen ersattes med ett postombud den 1 juli 1966 med utväxling över Lakaträsk. Detta statushöjdes till ett postställe den 12 december 1974. Nu var Berta Henriksson ansvarig för dess skötsel, följd av Inez Engfors i november 1978. Poststället avvecklades med maj månads utgång 1992, varefter hushållen utväxlar sin post genom en väska som expedieras i Harads.

1925-05-01–1975-0131

Pålkem

Även Pålkemborna fick lantbrevbäring från Lakaträsk under ett par decennier i seklets början. Från april 1922 utgick lantbrevbäringen från Mårdudden och med Mathilda Jönsson som föreståndare öppnades den 1 maj 1925 en poststation i Pålkem. Hon efterträddes vid 1953 års ingång av Gertrud Jönsson som i sin tur lämnade över chefskapet till Greta Hansson på nyåret 1956.

Poststationen drogs in den 31 januari 1975 och de 31 personer, fördelade på 16 hushåll som i slutperioden kunnat vända sig till poststationen, har därefter fått posten genom en postväska.

1899-07-01–1959-05-31
Postombud 1959-06-01–1964-03-31

Näsberg

Efter utflykten till Mårdudden och Pålkem återvänder vi till spåret och möter vid nästa anhalt poststationen i Näsberg. Den öppnades i järnvägsstationen den 1 juli 1899, då den 31 år gamle stationskarlen Anders Nilsson fick utöka sin verksamhet genom att också ta ansvar för posten. För detta extrajobb fick han 120 kr om året, höjt till 180 kr efter 1902 års allmänna reglering av arvodena.

Nilsson efterträddes i maj 1911 av kollegan Frans Edvard Strömstedt och i november 1912 var det ännu en stationskarl som fick kombinera sitt ordinarie arbete med postgöromål, nämligen D B Henriksson. Årsarvodet för själva postarbetet steg under hans period till 300 kr.

SJ:s personal fortsatte att svara för posten i Näsberg under hela den tid poststationen existerade, d v s till maj månads utgång 1959. Under perioden därefter fram till och med mars 1964 fanns ett postombud, för vars skötsel järnvägsmännen också ansvarade. Därefter har postutväxlingen skett genom postväska.

1892-01-01–

Murjek

Postmästare Jöns Svensson kompletterade sina förslag om nya poststationer vid delsträckan Boden-Gällivare genom ett brev till poststyrelsen den 20 november 1891. Där i skrev han bl a:

"Vidhållande mitt förslag om poststations inrättande i Nattavara finner jag skäligt nu även föreslå, att poststation av lika beskaffenhet må bliva samtidigt inrättad vid Murjeks järnvägsstation då det i alla händelser endast är en tidsfråga att så blir nödvändigt, då landsvägen mellan Murjeks järnvägsstation och Storbacken (å landsvägspostlinjen Luleå-Jockmock) blir färdig och Jockmocks-posten bör befordras järnvägsledes över Murjek. - - - Den vid järnvägen anställda personalen, såväl den fasta som den å linjen arbetande, rörliga, är i stort behov av en poststation å den 121 km långa sträckan Boden-Nattavara enär nämnde personal, som är ganska talrik, nu har det illa ställt med sin postkommunikation, som måste förmedlas på enskild väg antingen genom Bodens eller Luleå postkontor.

Nu gick det undan. Poststyrelsen beslöt genast att en poststation skulle öppnas i Murjeks järnvägsstation. Beslutet genomfördes med 1982 års ingång. Den då vikarierande stationsmästaren fick ta ansvar för posten med 300 kr i årsarvode, följd i augusti 1894 av August Johansson. Denne fick arvodet höjt till 360 kr efter fem år och till 420 kr efter 1902 års allmänna reglering.

Föreningen mellan post och järnväg varade Murjek till och med den 14 december 1950. Längre gick det inte bland annat på grund av den starkt ökade trafiken. Följande dag fick Anna Levin ta ansvar för den ersättande lantpoststationen. Hon följdes av sex andra ordinarie chefer innan posten i Murjek gick samma öde till mötes som drabbat tusentals andra postkontor i vårt land på 1990-talet, d v s utlämning på entreprenad. I Murjek inträffade detta den 1 juni 1993.

Ett gemensamt begrepp för denna form av postservice är "post-i-butik". Av den varierande terminologin i publikationen "Meddelande Minnespoststämplor" förstår man att det begreppet har tunnats ut. I stället talar man mer och mer om Postens samarbetspartner utan att riktigt ange formen för samarbetet.

1998 års interna telefonkatalog för Posten har bibehållit beteckningen Pib för posten i Murjek, d v s Post-i-butik, men i realiteten är samarbetspartnern där Murjeks Hembygdsförening.

KONGL. JERNVÄGSSTYRELSEN.

11670
1891.

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Inkom den 9 JAN 1892

D. n. 3502.
1891.

Till Kongl. Generalpoststyrelsen.

Kongl. Jernvägsstyrelsen får till svar på eder skrifvelse den 12 nästlidne december ären härigenom meddelat, att i Styrelsens sids intet är att vinda deremot, att ärd-
arfvodena till kvarerna af poststationsföreständarne vid Murjek och Kallavara fastställas att tillvidare utgå med ett hundratjugoförhundra kronor.

Stockholm den 8 Januari 1892.

Rudolf Cronstedt
Lilabm

1895-02-01-
Som postställe 1980-10-15-
Datumstämplar med flera olika beteckningar har använts-

Polcirkeln

Åter finner jag anledning att citera postmästare Jöns Svensson i Luleå när tåget har tagit oss till Polcirkeln på vår tänkta resa. Han berättade i ett brev till poststyrelsen den 5 september 1893 att stationsföreståndaren C J Lindstedt hade ansökt om att en poststation skulle öppnas vid Polcirkelns trafikstation och kommenterade detta önskemål med bl a följande ord:

"I fråga om poststations inrättande vid Polcirkelns trafikstation anser jag det visserligen icke osannolikt men kanske tvivelaktigt att den skall kunna inbringa kostnaderna om korrespondensen endast skall beräknas från där på platsen och i närheten befintliga befolkningen, men såsom i ansökningen framhållits, lär det ofta förekomma, att resande som passera denna station önska att därifrån avsända brev eller övriga försändelser och under sådant förhållande är en inkomst att påräkna, som otvivelaktigt kommer att mer än utjämna den brist som möjligen annars uppkommer i inkomsterna i förhållande till Postverkets kostnader. - - Med den kännedom jag äger om att antalet telegram därifrån, för att tillkännagiva sitt passerande av norra polcirkeln, vilka avsändas av resande, är högst betydligt, antager jag på goda grunder, att samma förhållande skall inträffa i fråga om postförsändelser därifrån tillfölje av det bemärkelsefulla som ligger i själva namnet 'Polcirkeln' varmed försändelserna bliva avstämplade".

Postinspektionen skrev emellertid till poststyrelsen den 12 september 1893 att "med anordnande av poststation vid Polcirkelns trafikstation synes utan olägenhet kunna anstå åtminstone till nästa års sommar". Det fanns kanske vid den tiden inte så mycket förståelse i poststyrelsen för folks kuriositetsintresse. I verkligheten fick det nämligen anstå ännu längre.

Skälet till att det till sist blev en poststation i Polcirkeln var inte så mycket postmästarens påpekande av det bemärkelsefulla som ligger i själva namnet 'Polcirkeln', d v s avtrycket av poststämpeln. I stället var det poststyrelsens förståelse för det praktiska behovet av en poststation som drev frågan vidare.

I september 1894 skrev den fasta befolkningen omkring järnvägsstationen ett gemensamt brev i frågan. Den vikarierande stationsmästaren på platsen C J Carlsson (formellt tillsatt i februari 1895) skrev den 31 oktober 1894 till postmästaren i Boden att han under de två månader han dittills varit anställd i Polcirkeln hade tillhandahållit frimärken som han hade köpt från poststationen i Murjek.

Han hade lämnat vanliga brev till postiljonerna på tågen och av dem tagit emot ankommande brev och tidningar. Han hade sålunda på privat initiativ fungerat som postman utan värdeförmedling. I ett kompletterande brev den 21 november ansåg han sig kunna beräkna frimärksförsäljningen till minst 300 kronor om året. Han tillade att förutom de som hade undertecknat petitionen i september fanns det i trakten *"mycket arbetare vid skogsavverkning och timmerflottning i Råneåälven"*. Han avslutade med påpekandet att resande *"uttrycka sin förvåning då de få höra att här ej är Poststation"*.

Poststationsföreståndare Anders Persson i Murjek kunde uppge den 27 november på förfrågan från postmästaren i Boden, att frimärken såldes där varje månad för 10 à 15 kronor för Polcirkeln. C J Lindstedt som nu blivit stationsmästare i Hednoret, kunde också i ett brev till postkontoret i Boden intyga inköp av frimärken i denna omfattning från Murjek samt att många i Polcirkeln önskade möjlighet att sätta in pengar på Postsparbanken.

När postmästare Jöns Svensson förde ärendet vidare till postinspektionen genom ett brev den 28 november 1894 uttalade han som sin *"övertygelse, att om poststation inrättas i Polcirkeln med 120 kronors årligt arvode åt föreståndaren, så skall portoinkomsten där ej endast betäcka postkontorets utgifter utan även lämna ett om än obetydligt överskott"*.

Postinspektör Uddo Zachrisson anförde i sin framställning till poststyrelsen att tillkomsten av en poststation var *"högeligen önskvärd ej mindre för den omkring stationen bosatta befolkningen än även för där passerande resande"* och föreslog att poststyrelsen skulle förordna om inrättande av en poststation vid Polcirkelns trafikstation. Därmed beslöt poststyrelsen också vid föredragningen den 11 december 1894 för tillämpning från den 1 februari 1895.

Carl Johan Carlsson blev därmed Polcirkelns förste poststationsföreståndare, följd redan den 1 juni 1896 av Nils Petter Johansson. Denne fick uppleva årsarvodets höjning från 120 till 180 kr med 1899 års ingång. I december 1903 följdes han av Carl Gustaf Sandström och de närmast följande föreståndarna för den förenade post- och järnvägsstationen var därefter Göran Göransson (1909-

1912), C Johan Carlqvist (1913), Anders Nilsson (1913-1917), A Ph Johansson (1917) och Carl Herman Mauritz Nyqvist från och med oktober 1917.

Många andra järnvägsanställda hann hjälpa resande med att få det eftertraktade avtrycket av datumstämpeln vid Polcirkeln till dess att poststationen degraderades till ett postombud den 1 oktober 1965, varefter Britt-Louise Jakobsson fick överta denna uppgift med den nya stämpel som tillverkats i juli 1952. Den 1 augusti 1980 upphörde postombudets verksamhet och det blev i stället utväxling av en postväska.

Som ett kuriosum vill jag till sist nämna att man i oktober 1983 kunde läsa i flera tidningar om att "härom dagen öppnades i Norrbotten ett postkontor vid värdshuset i Naisheden, mitt på polcirkeln". Därmed har jag inte funnit någon officiell dokumentation. Förgäves har jag bl a sökt i Postens interna telefonkatalog efter uppgifter om sametablering i Polcirkeln.

1900-06-01-1965-09-30

Koskivara

Anhaltsföreståndaren Erik Robert Wikman i Koskivaara skrev den 10 februari 1900 till postinspektören i Sundsvall med en förfrågan om det kunde bli en poststation i järnvägens anhalt. Han uppgav att det fanns en fast befolkning på ca 100 personer och ungefär 200 tillfälliga arbetare som var bosatta där 5 à 6 månader varje år för timmerdrivningen. Han måste vända sig till poststationerna i Polcirkeln eller Nattavaara när det var fråga om värdeförsändelser till dem. För vanlig post uppgav han sig ha sålt frimärken till kunder i Koskivaara för 16 à 20 kr per månad.

Efter tillstyrkan av såväl postmästaren i Gällivare som postinspektionen i Sundsvall samt kontakt med järnvägsmyndigheten beslöt poststyrelsen den 27 april 1900 att poststationen skulle få öppnas den 1 juni 1900. Därmed hade posttid-tabellen för järnvägen Malmberget - Boden utökats med ännu en utväxlingsplats.

Wikman fick inledningsvis 120 kr om året för att han ägnade sig åt postens skötsel vid sidan av järnvägsarbetet. Arvodet höjdes till 240 kr med 1905 års ingång. Stationsförmannen Johan Hjalmar Bengtsson efterträdde Wikman på nyåret 1915. Det blev därefter

två snabba byten med Johan Henrik Jonsson Wendel från oktober 1916 och Axel Edvard Eriksson med 1917 års ingång. Med ett ständigt sjunkande antal fasta hushåll ersattes poststationen med postväskutväxling i oktober 1965. Även denna form för "post-service" har sedermera upphört.

Nattavaara

1892-01-01-

"Sedan det nu kungjorts, att bandelen Boden-Nattavaara från och med den 18 dennes (= november 1891) kommer att öppnas för allmän trafik, med tillsvidare ett ordinarie tåg i veckan - nr 603, 604 - fram och åter och Nattavaara är en ganska trafikerad plats, med ej obetydlig korrespondens enligt vad som visat sig av den löspost-befordran, som därifrån under senare åren förmedlats genom Bodens postkontor, så får jag vördsammast föreslå, att poststation av tredje klassen med postförskottsutväxling må bliva inrättad därstädes, i förening med järnvägsstationen så fort nödiga anstalter därom hinna fogas. Bland övriga å ifrågavarande bandel befintliga stationer finnas inga som för närvarande kunna anses vara av den betydenhet, att poststationer därstädes böra inrättas nu genast utan torde därmed kunna anstå intill dess det visar sig att så är av behovet påkallat, då jag skall inkomma med förslag och utredning därutinnan. Bantågen ifråga skola framgå ända till Gällivare fastän bandelen Nattavaara - Gällivare ännu icke är i så komplett skick, att den anses böra upplåtas för persontrafik."

Det långa citatet utgör inledningen av ett brev den 14 november 1891 från postmästare Jöns Svensson i Boden till poststyrelsen. Det resulterade i beslutet att den förenade post- och järnvägsstationen i Nattavaara skulle öppnas med 1892 års ingång. Postmästarens förmodande att inga andra stationer "kunna anses vara av den betydenhet att poststationer därstädes böra inrättas" kom på skam, eftersom även Murjek fick en förenad post- och järnvägsstation samtidigt.

Poststyrelsen beslöt den 12 december 1891 att ersättningen för postgöromålen i Nattavaara skulle utgå med 120 kr om året, höjt till det dubbla med 1896 års ingång. Stationsmästaren Anders Edvard Johansson Dahl fick ansvaret för posten i Nattavaara i augusti 1894, följd av Carl-Petter Lindberg (1900-1905), Per Erik Ljung (1905-1913), Johan Rosberg (1913), Carl Oskar Walldén (1913-1916) och från den 1 augusti 1916 Carl Zackeus Dahl.

Efter skilsmässan från järnvägen den 1 mars 1961 blev Elin Ågren föreståndare för lantpoststationen. I förändrad organisation klassades poststationen som postställe från november månads ingång 1975 med Dagny Norlin som ansvarig. Hon fick uppleva den nya terminologi som medförde benämningen postkontor från och med 1986. Från och med september 1988 tog Margit Lindqvist över ansvaret för service till de ca 140 hushållen med postadress Nattavaara.

Med Nattavaara utväxlades posten till och från postombuden **Nattavaara by** (1936-okt 1938) och **Sarvisvaara** (maj 1937-juli 1980). Det förstnämnda postombudet fick status av postställe den 1 november 1975 ("postkontor" från 1986) och övergick till entreprenad i april 1992.

Den noggranne läsaren har troligen iakttagit att jag stavat namnet Nattavaara på olika sätt. Det ger mig anledning att nämna om 1939 års ortnamnsrevision. Vid förarbetet till dess redovisning anförde postdirektionen i Boden i ett yttrande den 18 augusti 1938 bl a följande:

"Beträffande - särskilt i övre Norrbotten (Tornedalen) och Lappland - förefintliga finska ortnamn, som äro sammansatta med -vaara, innefattar förslaget ändring av stavningen till -vara. Härvid har anförts, att den riktiga namnformen är -vaara, men ortnamnskommissionen har förklarat sig godkänna skrivsättet -vara i beteckningen å trafikanstalter för vinnande av konsekvens och i enlighet med gällande stavningsprinciper.

En förändring av stavningssättet -vaara till -vara innebär icke blott förändring av ordets betydelse (vaara = fjäll och vara = råd) utan även av dess uttal. Sålunda kommer Kompelusvara att betyda Klumpråd. Mäntyvara - Tallråd, Yrtivara - Örtråd osv. För den finsktalande befolkningen bliva dylika namnsammansättningar svårförståeliga och meningslösa.

Av postmästarna i Gällivare, Kiruna och Övertorneå, vilka haft att yttra sig om den föreslagna stavningsformen -vara, hava postmästarna i Gällivare och Övertorneå tillstyrkt densamma, under det postmästaren i Kiruna reserverat sig mot all försvenskning av stavningssättet för de finska ortnamnen".

Kilvo

1912-02-01--1936-03-31

Hållplatsen i Kilvo förändrades genom nybyggnad till en station 1910. Den 1 februari 1912 öppnades där en poststation med järnvägsbefälet som ansvarig för postsysstan. Poststationen blev drygt 24 år gammal men det var nära att den hade dragits in redan 1923. Detta berodde på att järnvägsstyrelsen under hand meddelade poststyrelsens trafikbyrå avsikten att dra in järnvägsstationen i Kilvo den 1 april 1923.

På grund av en remiss i ärendet meddelade postdirektionen i Sundsvall den 13 mars 1923 *"att poststationen i Kilvo anses kunna utan vidare indragas, om och när järnvägsstationen därstädes slopas, samt att det område, som betjänas av poststationen, icke synes böra i stället tillgodoses med annan postanordning. Det visar sig av utredningen, att poststationens i Kilvo obetydliga rörelse till mer än hälften härflyter från Statens Järnvägars personal på platsen. För de små byarna, som ligga spridda kring Kilvo, erfordras icke lantbrevbäring vare sig från Nattavaara eller Nuortikon; därtill är rörelsen alltför obetydlig. Avstånden till närmaste poststation äro för övrigt enligt lappmarksförhållanden ej så stora"*.

Järnvägsstyrelsens ändrade sig, eller också var underhandskon-takten med poststyrelsen bara ett skrämskott. Järnvägsstationen blev nämligen kvar. Inte ens direkt efter 1932 års sparsamhetskampanj under depressionstiden blev poststationen indragen trots att den fördes på tal i en större utredning som initierades av poststyrelsens skrivelse den 27 april 1931 till postdirektionerna angående poststationer med en årsuppbörd av högst 500 kronor. Inom övre norra postdistriktet undersöktes då möjlig indragning av inte mindre än 21 poststationer. Några år senare var det ändå klippt, som man säger ibland. Poststationen i Kilvo drogs sålunda in den 31 mars 1936.

Nuortikon

Det var vanligt att föreståndarna för järnvägsstationerna eller hållplatserna vände sig till poststyrelsen med begäran att få hand om posten, när detta inte blivit fallet från järnvägens start. Ett bland många exempel hämtar vi från Nuortikon. Därifrån skrev den 2 september 1898 stationskarlen H Nilsson, som också var föreståndare för hållstationen, till poststyrelsen. Han framhöll att allmogon länge närt en önskan att få en poststation till stånd. Nu uppgav han att han på postinspektörens inrådan sände en ansökan i denna avsikt.

En förfrågan hade tidigare gjorts men det visade sig vid detta tillfälle att *"vaktstugan vid meranämnde hållplats icke då medgav en poststations inrymmande i densamma"*. Nu skulle lokalfrågan kunna lösas temporärt, något som framgår av Nilssons svar den 20 september 1898 på en förfrågan från postinspektören. Han skrev däri bl a att *"tillbygget av anhaltstationen är just i dagarna under arbete men att detta icke hindrar för insättandet av poststation härstädes, utan har jag till dess tillbyggnaden blir färdig, tillräckligt utrymme i min bostad, för jag har fullkomligt lika stort besvär även nu med posten som en expedition kan kräva, och i alla händelser blir detta endast en kortare tid, en månad eller två"*.

Postinspektionen föreslog i ett brev till poststyrelsen den 24 september 1898 att en poststation skulle öppnas och vid föredragning tre dagar senare beslöt poststyrelsen att den önskade poststationen skulle öppnas den 1 november 1898. Därmed utökades posttidtabellen för järnvägssträckan Boden-Malmberget med ytterligare ett namn.

Stationskarlen Henrik Nilsson kunde efter 1902 års reglering av arvodena till landets föreståndare för järnvägsstationer se sitt arvode för själva postsysstan höjas från 120 till 180 kr. Hållplatsens status höjdes till station och Nilssons efterträdare Johan Emil Rosén fick redan vid 1903 års reglering en ytterligare förbättring i lönen från postverket till 240 kr om året. Han efterträddes den 1 juli 1914 av O E Källman och med 1917 års ingång tog Axel Adolf Hugosson över ansvaret.

Poststationen fick efter hand allt för litet underlag för att motiveras och hade till sist bara ett fåtal hushåll att betjäna. Den drogs in med september månads utgång 1965 och de fyra fasta hushåll som fanns då, betjänades genom en postväska, vilken även den avvecklades och ersättningen blev box vid postkontoret i Gällivare.

Ripats

Från Ripats skrev den 4 januari 1903 ett antal personer till poststyrelsen och anmälde att järnvägspersonalen i Ripats vägrade ta emot prenumeration på tidningar, sälja frimärken eller ta emot post för avsändning, vilket hade gått för sig tidigare utan arvode. De hade ingen postanstalt på närmare håll än 10 km till Nuortikon resp 20 km till Gällivare utan körbar landsväg och anhöll därför att en poststation skulle få öppnas i järnvägsstationen i Ripats.

Stationskarlsförmannen J A Henriksson uppgav i ett brev några dagar senare att det enligt hans bedömning fanns underlag för en poststation i Ripats. Den uppfattningen hade emellertid inte kollegan J E Rosell i Nuortikon, när han uttalade sig den 20 januari 1903 under den följande remissbehandlingen. Postmästare Fredrik Hackzell hemställde i sitt svar till postinspektionen att *"intet avseende må fästas vid ansökan om inrättande av en poststation"*. Henriksson gillade inte detta och avtog en kompromiss som skulle ha inneburit postbefordran med lösväska från Nuortikon och uppsättning av en brevlåda vid Ripats för tömning genom postkupon-expeditionens personal samt Henrikssons engagemang i frimärksförsäljning mot stadgad provision.

Brevlådan sattes upp men i övrigt blev det avslag på framställningen vid föredragning i poststyrelsen den 7 april 1903. Nu ångrade sig tydligen Henriksson för han skrev efter knappt ett år den 28 februari 1904 till postinspektionen och förhörde sig om befolkningen skulle göra en ny ansökan. Han passade på att lämna information om underlaget och skrev bland annat att *"befolkningen här är fullt ut mera än i Nuortikon och Koskivaara, där poststationer äro anordnade. Av bofasta befolkningen finns det 26 familjefäder samt dessutom på vintertiden många skogsarbetare och om sommaren extra arbetare vid järnvägen"*.

Även denna gång var poststationsföreståndare Rosén i Nuortikon emot att en poststation skulle öppnas i Ripats och han bestred i ett brev till postinspektionen den 13 april 1904 uppgiften "att Ripats har större samhälle än Nuortikon". Han vände sig också emot det faktum att anhaltsföreståndaren i Ripats hade *"förbigått två poststationer, Nuortikon och Nattavaara, och inköpt sina frimärken i Koskivaara och därtill uppmanat befolkningen att rekvirera sina tidningar i Nattavaara"*. Det är uppenbart att dessa järnvägskolleger inte var goda vänner.

Postmästare Hackzell i Gällivare föreslog å sin sida i ett brev den 14 april 1904 att en poststation skulle öppnas i Ripats. Med postinspektionens tillstyrkan blev detta också poststyrelsens beslut för tillämpning från den 1 juni 1904. Poststationsföreståndare Henriksson fick inledningsvis 120 kr om året för själva postsysstan. Ett observandum av handläggaren i målet att det fanns namnlighet mellan Ripats och den förenade post- och järnvägsstationen Ripa föranledde inte någon åtgärd. Risken för felsändning till Skåne av den mycket sparsamma posten till Ripats, som huvudsakligen skickades från orter i Norrland, var troligen nära nog obefintlig.

Underlaget för poststationen minskade efter hand och när poststationen drogs in med september månads utgång 1965, fanns det bara 10 fasta hushåll med postadress Ripats.

ej poststation

Harrträsk

Efter Ripats kommer vi på vår tänkta färd till den sista anhalten före Gällivare, som är Harrträsk. Där har inte funnit någon poststation. Målet för färden är Gällivare som berörs i skrift nr 382 av skäl som jag nämner i förordet. I det andra häftet om Malmбанan vänder jag på steken och låter även där färden sluta i Gällivare med början i Riksgränsen.