

Förord

För den som läst posthistorisk skrift 381 rekommenderar jag att hoppa över detta förord och de båda första sidorna av inledningsavsnittet, eftersom jag upprepar i stort sett samma text på dessa sidor. Det är därför lämpligt att börja på tredje stycket på sid 7, om Du har läst häfte 381 eller av annan anledning känner till mina förord och inledningsavsnitt.

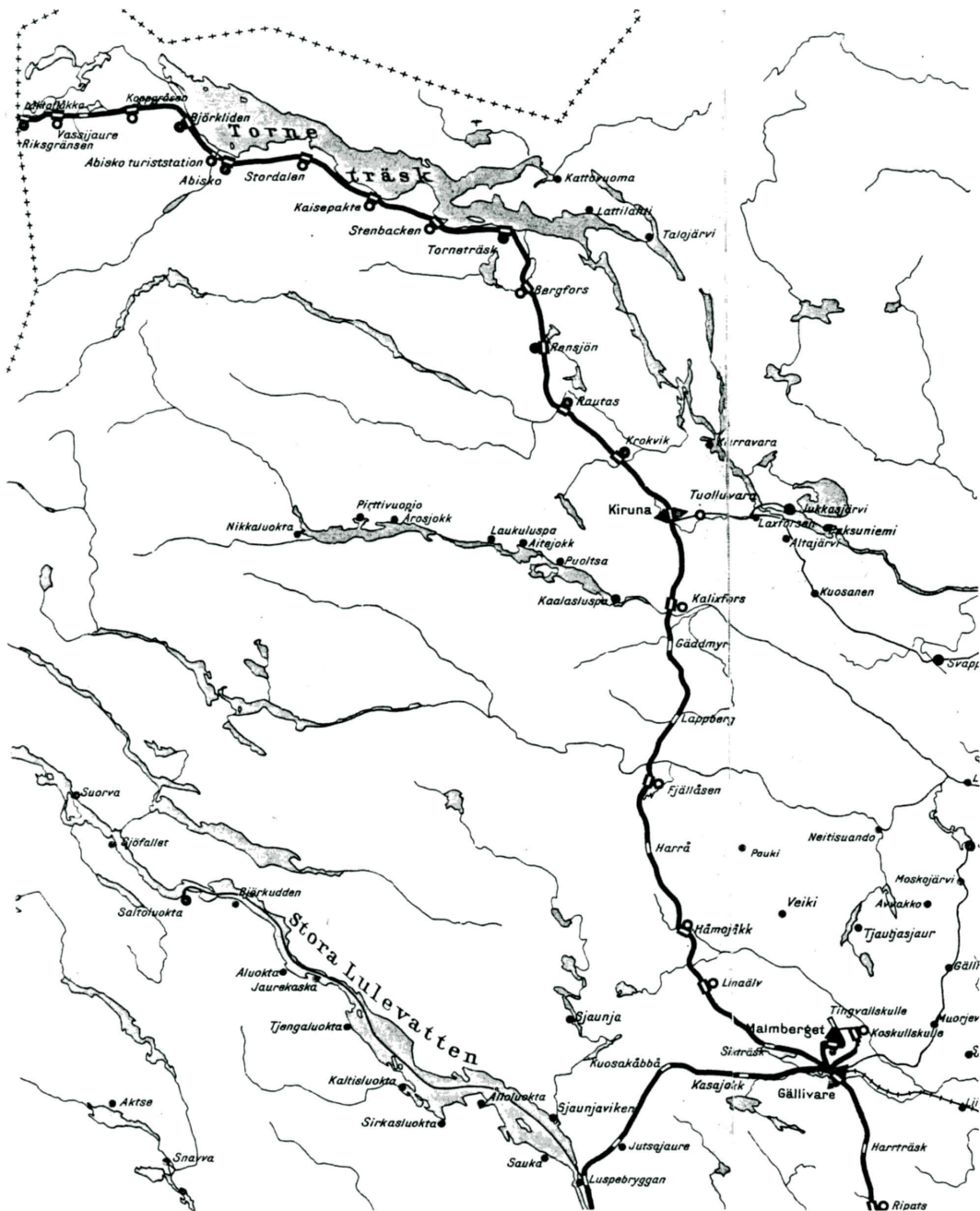
Med denna skrift berättar jag något om posten utmed norra delen av en järnväg, som övergick i statens ägo på grund av att koncessionsvillkoren, som faststälts för *The Swedish and Norwegian Railway Company* inte kunde uppfyllas. Arbetet med järnvägen skulle enligt koncessionen vara avslutat vid 1891 års utgång.

När staten använde sin inlösningsrätt genom att överta järnvägen den 6 augusti 1891, var den första delen Luleå-Boden i stort sett färdig, medan övriga delar av banan bara var delvis färdiga.

Godstrafik förekom på den 204 km långa sträckan mellan Gällivare och Luleå sedan februari 1890 och två veckor efter statsövertagandet öppnades den 36 km långa sträckan mellan Luleå och Boden för allmän trafik. I två etapper öppnades sträckan fram till Gällivare för allmän trafik, nämligen Boden-Nattavaara, 121 km, den 18 november 1891 och Nattavaara-Gällivare, 48 km, den 23 mars 1892.

Om posten vid dessa sträckor har jag berättat kortfattat i posthistorisk skrift 381. I detta häfte blir återstoden föremål för min uppmärksamhet, denna gång med början längst norrut på en tänkt resa söderut. Denna 229 km långa järnväg öppnades för allmän trafik den 14 juli 1903. Provisorisk trafik hade förekommit dessförinnan, t ex mellan Gällivare och Kiruna redan från den 15 oktober 1899 och mellan Kiruna och Riksgränsen från den 15 november 1902.

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) har jag hämtat uppgifterna i närmast föregående stycke.



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 bli tala om postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud samt ytterligare några mera sparsamt förekommande kundbetjäningställen. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägspoststationer.

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 järnvägstjänsteman på stället".

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

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spårstråken 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 stambananer 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 järnvägsstationer öppnades, men framför allt från och med 1874 då som nämnts på föregående sida, 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, 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 och berör i stället några av de frågor som kom upp i anledning av beslutet om förlängning av järnvägsförbindelsen. Jag har valt att göra den tänkta resan längs spåret i omvänd ordning på så sätt att den börjar i Riksgränsen.

Järnvägen används numera mest för malmtrafik och genomgångsresor. Den lokala persontrafiken mellan Boden och Luleå lades ner 1970 och mellan Boden och Gällivare 1986.

Riksgränsen

Inrättandet av poststationen i Riksgränsen samordnades med att järnvägssträckan mellan Kiruna och Narvik öppnades för provisorisk trafik. Formellt uppehölls befattningen på vakans men från ingången av maj 1903 antecknas i postverkets handlingar stationsinspektorn Johan Filip Lexell som ansvarig för både post och järnväg. Axel Harald Aller efterträdde honom i mars 1908. Efter hans avgång med 1914 års utgång uppehölls befattningen av förste stationsskrivaren E de Bèsche, innan denne befordrades till stationsinspektor den 1 augusti 1915.

Årsarvodet för själva postarbetet var tämligen högt för stationsinspektoreorna i Riksgränsen, varierande mellan 420 och 540 kr med ett biträdesanslag mellan 240 och 360 kr. Till detta kom ett visst belopp för tullbehandling av norskt paketgods.

I nästa avsnitt berör jag poststationen i Vassijaure. Denna hade öppnats den 1 augusti 1900 för brevutväxling (genom landtransport via Norge) åt i trakten befintliga arbetsstyrka. Den kunde dras in, när poststationen i Riksgränsen öppnades.

Riksgränsens poststation hölls öppet året om till och med november 1923. Den återöppnades inte därefter förrän den 1 mars 1932 och då såsom en lantpoststation, dock inrymd i järnvägsstationen men utan annat samexpedition med järnvägens personal. Under perioden 1 mars 1940 - 28 februari 1956 var poststationen åter formellt förenad med järnvägsstationen. Posten hölls emellertid bara öppen under turistsäsongen, vars utsträckning varierade med olika år. Samröret med järnvägsstationen upphörde helt genom att poststationen flyttades till hotellet hösten 1982.

På 1970-talet genomgick poststationen den generella förändring, som gällde samtliga då kvarvarande poststationer och ny terminologi började tillämpas. Riksgränsen fick sålunda ett postställe enligt den nya terminologin. På 1900-talet lämnades detta på entreprenad till Riksgränsens hotell och utgör därmed en s k "post-i-butik", en beteckning som AB Posten numera tycks ha gått ifrån för att i stället kalla det för entreprenadpostkontor eller postkontor hos partner.

1900-08-01—1902-11-14 (I Katterjåkk)
1905-02-01—1978-09-15

Vassijaure

Skrivaren Axel Ferdinand Jonsson-Ahlberg antogs till föreståndare för den poststation som öppnades i Katterjåkk ca 3 km öster om Riksgränsen den 1 augusti 1900 enligt poststyrelsens beslut den 19 juli. Poststationen fick namnet Vassijaure.

Jonsson-Ahlbergs årsarvode för postsysslan fastställdes till 600 kr, vartill från 1901 års ingång kom 100 kr per år i biträdesarvode, höjt till 400 kr från den 1 oktober 1901. Den förhållandevis höga ersättningen kan förvåna men torde möjligen kunna tillskrivas det faktum att orten var så isolerad och att varje dags arbetsinsats var stor bland annat på grund av betjäning av arbetsstyrkan för järnvägsbygget.

Det fanns då ännu inte någon förbindelse mellan dessa gränstrakter och orterna längre in i Sverige, men Katterjåkk var den plats där man ordnade en station eller uppehållsplats för en del av arbetsstyrkan. Bakom tillkomsten av poststationen låg önskemål från järnvägsstyrelsen.

Postföringen till och från Katterjåkk ("det första Vassijaure") ägde rum med häst och släde till poststationen Rombaksbotn i Norge och därifrån med båt till Trondhjem samt vidare med norrländska tvärbanan till Storlien (posthistorisk skrift 27).

Poststationen kunde utan olägenhet dras in när poststationen i Riksgränsen öppnades den 15 november 1902. Efter påtryckningar från den fåtaliga befolkningen öppnades den åter den 1 februari 1905, nu förenad med järnvägsstationen. Stationsmästaren Oscar Richard Sundström blev ansvarig för både post och järnväg.

Föreningen bestod till och med den 15 september 1978, varefter poststationen drogs in.



KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

CIRKULÄR

1932

20 januari

Nr 3

I:o

Den 1 nästkommande februari öppnas poststationer benämnda Amnerud i byn med samma namn inom Dalby socken, Värmlands län, Gunnebo bruk i Gunnebo brukssamhälle inom Gladhammars socken, Kalmar län, Lomsjökullen i byn med samma namn inom Vilhelmina socken, Västerbottens län, och Mölnbackabruk vid Mölnbacka bruk inom Nedre Ulleruds socken, Värmlands län. Poststation benämnd Riksgränsen kommer dessutom att från och med nästkommande turistsäsong öppnas vid hållplatsen Riksgränsen inom Jukkasjärvi socken, Norrbottens län, och årligen vara i verksamhet under den tid, då därvarande turiststation hålles öppen. (I b 1519, 1851, 1669 och 480.31, 29. 32.)

Öppnande av nya poststationer.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1902. CIRKULÄR. N^R XLIV.

(XXXII. Tilldelas jemväl poststationerna.)

57.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststation.

Den 15 innevarande november öppnas poststation vid den å statsbanelinien Gellivare—Riksgränsen belägna trafikstationen *Riksgränsen* inom Norrbottens län.

Samtidigt dermed indrages deremot den nuvarande å nämnda linie belägna poststationen *Vassijaure* inom samma län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 11 november 1902.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Victor Melander.

1904-05-01—1958-06-30

1903-04-01—1993-05-14

Kopparåsen

En av de fyra poststationer som kunde öppnas den 1 maj 1904 samtidigt utmed den framväxande järnvägen var den med namnet Kopparåsen. Vid detta tillfälle öppnades också järnvägspoststationer i Torneträsk, Stenbacken och Stordalen, som framgår av reproduktionen nedan av poststyrelsens cirkulärmeddelande.

Poststationen var förenad med järnvägen under hela existensperioden. Den drogs in med juni månads utgång 1958, varefter de fåtaliga hushållen betjänades med postväska.

Kungörelse

angående öppnande af poststationer.

Den 1 nästinstundande maj öppnas poststation vid den å järnvägslinjen Norrköping—Arkösund belägna hållplatsen *Furingstad* inom Östergötlands län,
vid den å järnvägslinjen Linköping—Kisa—Vimmerby belägna trafikstationen *Björkhult* inom Kalmar län,
vid den å Stockholm—Vesterås—Bergslagens järnväg belägna anhaltstationen *Morgårdshammar* inom Kopparbergs län,
i *Fjällsjö Sil* inom Vesternorrlands län,
i *Bygdsiljum* inom Vesterbottens län samt
vid de å statsbanelinjen Luleå—Riksgränsen belägna trafikstationerna *Torneträsk*, *Stenbacken*, *Stordalen* och *Kopparåsen* inom Norrbottens län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 19 april 1904.

E. VON KRUSENSTJERNA

Victor Melander.

Björkliden

Vår tänkta resa tar oss nu till den långsträckt sjön Torneträsk, där vi söder om sjön bland en rad stationer möter den västligaste, nämligen Björkliden. Järnvägen har dessförinnan lämnat sin rakt östliga sträckning och vänt mot sydöst.

Björkliden är i huvudsak en turistort, men poststationen hölls länge öppen året om. Poststyrelsens beslut om dess inrättande fattades den 17 februari 1903 för tillämpning med början den 1 april 1903. Järnvägsstationens föreståndare, Axel Ferdinand Jönsson Ahlberg fick då ta ansvar för postgöromålen och hade detta kvar till sin avgång vid halvårsskiftet 1915 (diarienummer 1 b 1646/15). Hans årsersättning för bestyret med posten hade under tiden hunnit öka i etapper från 180 kr vid starten till 420 kr enligt 1914 års allmänna reglering.

Årsöppethållandet varade till september månads utgång 1973. Därefter följde öppethållandet turistsäsongen varje år, februari - september. Föreningen med järnvägsstationen varade till och med april 1979. Därefter organiserades postanstalten som ett postställe enligt den nya terminologi som infördes 1977. Från den 17 februari 1992 lämnades postkontoret (som termen blivit 1986) på entreprenad till Hotell Fjället men drogs in helt den 14 maj 1993.

Namn Abiskojokk 1908-06-16--1925-03-14
 Namn Abisko turiststation 1925-03-15--1972-09-26
 Poststationen öppen säsongsvis

1903-07-16--1996-11-08

Abisko turiststation

Den enkla turistanordning som byggdes 1903 i Abiskojokk, utvecklades snabbt till en attraktion. Omsättningen blev så hög att poststyrelsen beslöt att inrätta en säsongsvis öppen poststation där med början den 16 juni 1908. Albertina Eugenia Käll blev dess föreståndare under den första postsäsongen till och med augusti 1908. Följande säsong vilade ansvaret på direktören Gustaf Ferdinand Söderlund 1 juni - 5 september 1909.

För den tredje säsongen hade kontrakt tecknats med Gustaf Lundstedt, men han tillträdde inte. I stället var det Artur Leopold Ståhle och per Oskar Hällgren som under var sin period svarade för säsongen 5 juni - 31 augusti 1910.

Följande år förenades poststationen med järnvägsstationen, även fortsättningsvis med täta byten av föreståndare: kontorsbiträdena H Grens och G F Gelinder samt stationsförmännen A E Eriksson och Axel Vilhelm Larsson.

När säsongen påbörjades den 15 mars 1925 ändrades poststationens namn till Abisko turiststation. Den fortsatte verksamheten säsongsvis tills den stängde för gott den 26 september 1972.

52.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer.

Den 16 innevarande juli öppnas poststation i *Fensbol* inom Verm-lands län samt vid hållplatsen *Abisko* och trafikstationen *Fjällåsen* å järnvägslinjen Luleå—Riksgränsen inom Norrbottens län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 7 juli 1903.

E. VON KRUSENSTJERNA.

o. f.

A. M. Hjorth.

Stockholm,
 K. L. Beckmans
 Boktryckeri,
 1903.

Utgifvet den 9 juli 1903.

Abisko

Enligt poststyrelsens beslut den 7 juli 1903 accepterades Jonas Edvard Danielsson, föreståndare för järnvägsstationen i Abisko, som poststationsföreståndare från den 16 juli 1903, då en poststation öppnades i Abisko järnvägsstation. Hans årsarvode var inledningsvis 120 kr för själva postsyslan. Det höjdes till 300 kr efter 1907 års allmänna reglering och till 420 kr efter 1909 års reglering samt till 480 kr jämte ett biträdesanslag på 300 kr år 1914.

Föreningen mellan post och järnväg upphörde med januari månads utgång 1979, då poststationen organiserades som ett postställe.

Detta förenades med järnvägen den 1 juni 1987, då med den interna benämningen postkontor. Den nya föreningsperioden upphörde med februari månads utgång 1991, då postkontoret lämnades på entreprenad till ICA-butiken. Status för postkontoret har senare förändrats till s k Närpost, vilket innebär en starkt förenklad service.

Stordalen

1904-05-01—1958-06-30

En av de fyra nya järnvägspoststationer som öppnades den 1 maj 1904 låg i Stordalen (cirkulärreproduktion på sid 12). Den var förenad med järnvägsstationen under hela dess existensperiod till och med juni månads utgång 1958.

Dess indragning samordnades med indragning av bl a järnvägs-poststationerna i Bergfors, Kaisepakte, Kopparåsen, Krokvik, Rautas och Stenbacken.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS ALLMÄNNA CIRKULÄR



143

17 juni 1958

173—178

Poststationerna *Bergfors*, *Fågellofta*, *Kaisepakte*, *Kopparåsen*, *Krokvik*, *Kvarnsjö*, *Rautas*, *Stenbacken*, *Stordalen* och *Önnerup* indragas med utgången av innevarande juni månad.

Den 1 juli 1958 utbytes postexpeditionen Göteborg 17 mot postkontor av klass 19 och poststationen Växjö 2 mot postexpedition av klass 8.

Från samma tidpunkt namnförändras poststationen Västertorp till *Filitjärn*. (Dt 744, 733, 549, 616 och 346. 58 samt 1415. 57 och Do 72. 58.)

173 Post-
anstatsändringar

1906-03-01—1958-06-30

Kaisepakte

Föreståndaren för hållplatsen i Kaisepakte Johan Hadar Schiller begärde i ett brev till poststyrelsen 1904 att få en poststation öppnad där. Det fanns inte underlag för en sådan då men efter ett förnyat försök beslöt poststyrelsen den 13 februari 1906 att poststationen skulle öppnas den 1 mars samma år.

Schiller hade under tiden hunnit bli stationsmästare. Han förflyttades med 1913 års ingång till Spöland (en poststation som från den 15 maj 1940 hade namnet Vännäsby). Hans efterträdare blev Karl Henning Alm, som redan den 1 augusti 1915 avlöstes av V Magnusson.

När poststationen drogs in med juni månads utgång 1958, fanns det bara sju hushåll som anlätade den. Dessa fick sin postgång ordnad genom en postväska.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1906. CIRKULÄR. N^R X.

12.

*Kungörelse.**angående öppnandet af poststationer.*

Den I nästinstundande mars öppnas poststation, med benämning *Säbydal*, i närheten af den å statsbanelinjen Katrineholm—Nässjö belägna hållplatsen Säby inom Jönköpings län, i *Hogdals-Medby* inom Göteborgs och Bohus län, vid den å järnvägslinjen Runhällen—Heby—Enköping belägna trafikstationen *Öfersjöne* inom Vestmanlands län, i närheten af den å statsbanelinjen Jörn—Ånge belägna hållplatsen *Österfors* inom Västernorrlands län, i *Robertsfors* inom Vesterbottens län, samt vid den å statsbanelinjen Riksgränsen—Kiruna belägna hållplatsen *Kaisepakte* inom Norrbottens län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 23 februari 1906.

E. VON KRUSENSTJERNA.

v. f.

A. M. Hjorth.

1904-05-01—1958-06-30

Stenbacken

Som framgår av cirkulärreproduktionen på sid 12 öppnades poststationen i Stenbacken den 1 maj 1904. Dessförinnan hade hushållen i trakten under en period betjänats av en lantbrevbärare från Kiruna och under en period genom postväskor som utväxlades av den då passerande postkupén. Poststationen, som hela tiden varit förenad med järnvägsstationen, drogs in den 30 juni 1958

Torneträsk

1904-05-01–1968-09-30

När man vid färd mot Gällivare närmar sig den kurva där järnvägen vänder av mot söder, lämnar man den sjunde största av vårt lands sjöar. Längs dess södra strand, ehuru delvis på stort avstånd, löper järnvägen på en sträcka av ungefär 50 km. Innan järnvägen vänder mot söder har man kommit till stationen som har fått sjöns namn, Torneträsk. Där öppnades en järnvägspoststation den 1 maj 1905. (cirkulär på sid 12). Post och järnväg var förenade från den 1 maj 1904 till september månads utgång 1968, då poststationen drogs in. De ca 30 hushållen som hade anlitat poststationen under dess sista år, fick nu sina postärenden ordnade genom en postväska.

Postverket hade nu kommit in i sin stora rationaliseringsperiod och samtidigt med Torneträsk drogs 19 andra poststationer in. Mer än tre gånger så många hade dragits in den 12 maj 1968 i anslutning till att postverket började tillämpa en ny transport- och sorteringsorganisation. Totalt drogs 238 poststationer år 1968. Åtskilliga av indragningarna medförde förbättring för kunderna på grund av utsträckt lantbrevbäring.

Bergfors

1904-02-01–1958-06-30

Elva kilometer söder om Torneträsk kommer vi på vår tänkta resa till Bergfors. Där öppnades en järnvägspoststation den 1 februari 1904 enligt poststyrelsens beslut den 12 januari. Stationsmästaren Knut Leonard Asping fick ta på sig ansvaret för posten. Han följdes i juni 1906 av Gustaf Falk. Efter dennes förflyttning till Kallholmen i januari 1913 uppehölls befattningen på vakans tills Paulus Näsman tog över den 1 april. Han fick i sin tur lämna över till Otto Werner Eriksson med 1917 års ingång.

Med fortsatt järnvägsbefäl som postansvarigt var poststationen förenad med järnvägsstationen till halvårsskiftet 1958, då den drogs in.

Rensjön

1906-02-01–1966-04-30

Den 7 november 1905 beslöt poststyrelsen att en poststation skulle öppnas i Rensjön. Beslutet förverkligades den 1 februari följande år och till postansvarig antogs stationsmästaren på platsen, Olof Lalander Eriksson. Han fick förflyttning till Bergsholmen med 1913 års ingång, då han efterträddes av Augustinus Malkolm Ahlén.

Poststationen, som under hela existensperioden var förenad med järnvägsstationen, drogs in den 30 april 1966. De då befintliga hushållen, ett 20-tal, fick sin postservice ordnad genom en postväska. Denna drogs in på hösten 1971, varefter de har varit hänvisade till postkontoret i Kiruna i sina postärenden.

Rautas

1904-08-01–1958-06-30

Poststationen i Rautas öppnades den 1 augusti 1904. Den var förenad med järnvägsstationen till juni månads utgång 1958. då den drogs in. Ersättningen blev en postväska, en utväxling som upphörde efter elva år. Postärendena har därefter fått uträttas i Kiruna eller genom skickebud dit.

Kungörelse,

angående öppnande af poststation i Rautas.

Den 1 nästinstundande augusti öppnas poststation vid den å statsbanelinjen Luleå—Riksgränsen belägna hållplatsen *Rautas* inom Norrbottens län. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 22 juli 1904.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

AXEL HUSBERG.

VICTOR MELANDER.

Föredragande.

e. t.

A. M. Hjorth.

1906-02-01–1958-06-30

Krokvik

I Krokvik öppnades en poststation den 1 februari 1906. Den var förenad med järnvägsstationen under hela dess existensperiod eller till juni månads utgång 1958. Den postväskutväxling som då infördes som ersättning upphörde efter kort tid och kunderna har hänvisats till postkontoret i Kiruna i sina postärenden, ett avstånd av 12 kilometer.

Namn Luossavare 1899-04-01–1900-09-30
 Namn Kiruna 1900-10-01- senare med tillägget C resp 1

Kiruna

En poststation öppnades den 1 april 1899 med namnet Luossavare och namnändrades den 1 oktober 1900 till Kiruna. Den var inte förenad med järnvägen, något som inte heller blev aktuellt, när den höjdes till förvaltningspostkontor. Denna förvandling skedde bl a på grund av behovet av en granskande postanstalt för de poststationer som växte upp i närområdet. Utan något expeditionellt samröre med järnvägen lämnar jag denna postanstalt därhän i detta sammanhang.

1903-04-01–1961-08-31

Kalixfors

På fortsättningen av vår tänkta färd kommer vi söder om Kiruna till Kalixfors, där en poststation öppnades den 1 april 1903 i järnvägsstationen. Carl Ludvig Larsson Ehrnström, följd av Gustaf Bodin, Nils Olsson Palm, Erik Robert Vikman och Frans Oskar Carlsson under de första tolv åren. Posten var förenad med järnvägsstationen tills poststationen drogs in med utgången av mars 1961. Ersättningen för det 20-tal hushåll som fanns blev postväska under en period.

1903-07-16–1986-06-30

Fjällåsen

På den nära tre mil långa sträckan mellan Kalixfors och vårt nästa mål, Fjällåsen, fanns två hållplatser, Gäddmyr och Lappberg. Där har inte förekommit någon form av fast postbetjäning. Fjällåsen fick däremot en förenad post- och järnvägsstation den 16 juli 1903. Orten hade sedan april 1899 haft lantbrevbäring från Gällivare men efter maj 1903 fått posten genom passerande postkupé. Järnvägen var nu så långt kommen att den åtminstone sommartid kunde användas för postbefordran med postkupéer på hela sträckan fram till Riksgränsen.

Hugo Karl August Svärd blev föreståndare för poststationen i Fjällåsen med 120 kr i årsarvode enligt poststyrelsens beslut av den 3 juli 1903. Poststationen lydde till en början under postkontoret i Gällivare men överfördes den 1 februari 1906 till Kiruna förvaltningsområde. Svärd blev länge vid sin läst och kunde bl a glädja sig åt att efter 1907 års reglering av arvodena till föreståndarna för de förenade poststationerna få årsersättningen höjd till 300 kr. Det blev avtrappning i rörelsen med minskad omsättning och efter 1914 års reglering fick han finna sig i en sänkning av årsersättningen till 240 kr.

Det blev emellertid inte sämre än att poststationen efter skilsmässa från järnvägen den 1 juli 1974 kunde klassas som postställe under en period på tolv år. Den 1 juli 1986 byttes det ut mot en postväska för service till de få kvarvarande fasta hushållen. Susanna Falesten var ansvarig för postställets skötsel.

Namn Risbäck 1905-04-01–1939-05-14
 Namn Håmojokk 1939-05-15–1959-05-31
 Postombud Gällivare POB 5–

Håmojokk

En förenad post- och järnvägsstation med namnet Risbäck öppnades den 1 april 1905. I samband med att ett mycket stort antal poststationer fick sina namn ändrade den 15 maj 1939, döptes Risbäck om till Håmojokk.

Samtidigt fick en poststation i Dorotea socken i Västerbotten namnet Risbäck. Dess namn hade sedan tillkomsten med maj månads ingång 1905 varit Arksjö.

Den norrbottniska poststationen Håmojåkk ersattes den 1 juni 1959 av ett postombud, vilket även det sköttes av järnvägens personal. Postombudet drogs in den 31 augusti 1961 och de fyra hushåll som fanns kvar fick sin post i en väska från Gällivare.

Linaälv

1907-09-01—1961-08-31

Vi har i tidigare kunnat notera att den ena efter den andra av stationerna eller hållplatserna utmed malmbanan förenades med postgöromål, ofta efter framställningar som kunde dra ut på tiden. Den 1 september 1907 var det på motsvarande sätt dags att öppna en poststation i stationshuset i Linaälv. Namnet stavades ursprungligen med f i slutet, något som ändrades 1927 till v. Poststationen betjänade knappt 30 hushåll, vilka från 1899 hade haft lantbrevbäring från Gällivare. Sedan poststationen dragits in med augusti månads utgång 1961 fick de kvarvarande hushållen förbindelse med omvärlden genom en postväska.

Med postväskan kom brev och tidningar också till byarna Allavaara och Ladnivaara, där postväskvårdaren fördelade dem i fack. Postverkets ersättning till postväskvårdaren baserades på det antal hushåll som betjänades.

Sikträsk

1904-02-01—1931-09-30

Mellan Gällivare och Fjällåsen öppnades den 1 februari 1904 en förenad post- och järnvägsstation i Sikträsk, vars invånare sedan april 1899 hade betjänats med lantbrevbäring från Gällivare. Stationsmästaren Anders Gustaf Rask fick ansvaret för postsysslan med 120 kr i årsarvode, vilket höjdes till 180 kr med 1909 års ingång. De följande allmänna reglerna av arvodet gav honom intet extra. Poststationen var egentligen på fallrepet redan tidigt och ersattes med en postväska redan den 1 oktober 1931.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1904. CIRKULÄR. N^o III.

3.

Kungörelse,

angående dels öppnande af postkontor och poststationer, dels indragning af poststation.

Den 1 nästinstundande februari öppnas
postkontor
i *Liljeholmen* inom Stockholms län samt
poststation

dels vid den å järnvägslinjen Fogelsta—Vadstena—Ödeshög belägna trafikstationen *Väfersunda* inom Östergötlands län,
dels ock vid en hvar af de å statsbanelinjen Luleå—Riksgränsen belägna hållplatserna *Bergfors* och *Sikträsk* inom Norrbottens län.

Med innevarande månads utgång indrages däremot den nuvarande poststationen *Liljeholmen* inom Stockholms län. Stockholm af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 26 januari 1904.

E. VON KRUSENSTJERNA.

Victor Melander.

Den 1 februari 1943 daterades en ansökan om att poststationen skulle återupprättas. Den skrevs under av stationskarlen Grönberg och några banvakter samt köpmannen N Hansén. De framhöll att Sikträsk's hållplats åter hade öppnats för trafik och att det var förenat med besvär att uträta postärenden i Linaälv eller Gällivare, där de närmast belägna postanstalterna fanns på ett avstånd av 13 resp 11 kilometer. Postmästaren i Kiruna ansåg i sitt yttrande att postförbindelserna med Sikträsk inte var "vad man kan kalla, dåliga" och hemställde att framställningen inte måtte föranleda till någon annan åtgärd än att lösväskbefordran anordnades mellan Linaälv och Sikträsk. Postdirektionen i Boden medgav "*tillhandahållandet av en postverket tillhörig, avgiftsbefriad lösväska för postutväxling med poststationen i Linaälv med förefintliga postförande taglägenheter*".

Sedan denna form för postservice upphört hämtas posten numera i box i Malmberget.

Gällivare

1865-10-01--

Posten i Gällivare har inte vid något tillfälle haft expeditionellt samarbete med järnvägen, varför en del av min läsekrets kanske inte kan finna intresse av detta avsnitt. Jag vill ändå lämna en redogörelse med bakgrunden till den ökning av landets postservice som ligger har med tillkomsten av posten i Gällivare att göra.

Överpostdirektörsämbetets skrivelse den 31 januari 1832 medgav med stöd av ett regeringsmedgivande att utöka postnätet och tillsätta vissa postuppsyningsmän. Det utnyttjades för en ny postgång i mars 1832 från Luleå över Hedensbyn och Jokkmokk till Gällivare med postuppsyningsmän i Jokkmokk och Gällivare. Övriga platser i Norrbotten som samtidigt fick uppsyningsmän var Boden och Överkalix, medan ytterligare fem postuppsyningsmän tillsattes fyra månader senare.

Om vi accepterar begreppet postuppsyningsman som en fast postanstalt kan vi således konstatera att Gällivare formellt fick sin första fasta postanordning med mars månads ingång 1832. En postföringslinje mellan Överkalix och Gällivare inrättades då och fullgjordes ursprungligen var 14:e dag men frekvensen ökade efter hand, för att åter minska någon gång.

Det var vanligt att civilstatstjänstemän fick ansvar för posten, både som uppsyningsmän och senare som poststationsföreståndare. Så blev också fallet i Gällivare med kronolänsmannen Carl Dahl. Dennes efterträdare Theodor Silfverbrand hade förmånen att bli poststationsföreståndare i Gällivare den 1 oktober 1865, då uppsyningsmansplatsen fick status av poststation. Detta var en förbättring som ungefär samtidigt kom många postuppsyningsmansplatser till godo.

Bakom förändringen låg ett medgivande i mars 1860 av regeringen till poststyrelsen att *"å lämplige ställen inrätta ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditionskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition"*.

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Kungörelser från länsstyrelserna lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före

beslut. Det låg nära till hands att låta postuppsyningsmansplatserna få status som poststationer och därmed större befogenhet.

Det kan vara av visst intresse att notera hur generaldirektör Wilhelm Roos angav en orsak till beslutet om poststationer på landsbygden. I sin historiska återblick i verkets första verksamhetsberättelse omtalade han att brevlådor hade uppsatts vid allmänna postvägar med början 1855 under vissa förutsättningar. Ett villkor var att en kommun eller flera korrespondenter på en ort förenade sig om att genom en lämplig person svara för tömning på behöriga tider av brevlådan. Det reglerades genom ett kungligt brev, daterat den 9 mars 1855. Av postmedel betalades 10 kr om året för bestyret med brevlådan. Men så skriver Roos följande:

*"Då emellertid denna utväg till postutväxlingens underlättande endast i ringa mån av allmänheten anlitas, beslöts år 1860 inrättandet av ett nytt slags **poststationer**, vilka skulle utgöra en art filialkontor till närmast liggande postkontor eller postexpeditioner"*.

Innan verkningarna av kungabrevet den 9 mars 1860 var synliga, fanns det i vårt land i stort sett inga andra fasta postanstalter än **postkontor**, vid denna tidpunkt 175 stycken. Av dessa var 48 postexpeditioner, en benämning som kan skapa problem för dem som inte sysslats med posthistoria. Låt oss kalla även dem för postkontor. De var i praktiken en lägre klass av postkontor. De högsta klasserna var enligt vokabulären postkontor och de lägsta klasserna var postexpeditioner. Båda slagen var med få undantag förlagda till städer.

Beteckningen **postexpedition** kom till 1849 som resultatet av en form av lönereglering till postcheferna. Med vissa ändringar under de följande åren upptog 1874 års normalstat sju klassers postkontor, av vilka klasserna I - IV avsåg postkontoren och klasserna V-VII postexpeditioner. Postkontorens chefer kallades postmästare, tillsatta med kunglig fullmakt, medan postexpeditionernas chefer var postexpeditörer, tillsatta av poststyrelsen. Gentemot kunderna hade de samma befogenhet.

Detta slag av postexpeditioner avvecklades med 1881 års utgång, eller - för att vara mera adekvat - termen avvecklades och alla postexpeditioner kallades postkontor. Det blev sålunda ett postkontor som ersatte poststationen i Gällivare den 1 april 1893.

En bidragande orsak var att järnvägen från Luleå hade nått fram till Gällivare och börjat anlitas för postbefordran. Postmästare Jöns Svensson i Boden skrev till poststyrelsen den 14 november 1891, och föreslog bl a att en poststation skulle öppnas i Nattavaara och föreslog vidare, *"att tillfälle till fullständig postutväxling järnvägsle-*

des må beredas Gällivare poststation sålunda, att postutväxling medelst postens försändande uti låst fack igångsättes mellan båda stationerna (Nattavaara och Gällivare) dels ock mellan dem samt postkontoren i Boden och Luleå. Visserligen befordras redan nu post järnvägsledes uti insatsbrevlåda till och från Gällivare, men som med denna lägenhet endast vanliga brev kunna vinna befordran så finner jag skäligt på det livligaste förorda den av mig sålunda föreslagna postturen såsom en välbehörlig förbättring i Gällivare samhälles nuvarande långsamma postkommunikation landsvägsledes över Överkalix".

En månad tidigare hade Jöns Svensson anfört bl a följande i ett brev till poststyrelsen: "Jag får ävenledes anmäla, att poststationsföreståndaren i Gällivare betingat sig en ersättning av 25 öre för brevåldans avhämtande från tåget till poststationen och 25 öre för densammas transport åter till tåget då det skall avgå, vilken ersättning jag hoppas Kungl.Generalpoststyrelsen skall finna skälig enär postanstalten i Gällivare ligger ganska avlägset från därvarande järnvägsstation".

När poststationen i Gällivare drogs in och ett postkontor inrättades, hade det gått en bra tid sedan den siste kronolänsmannen svingade datumstämpeln där, Nils Johan Lomm. Denne hade efterträtt Silfverbrand med 1879 års ingång. Lomms efterträdare blev den 1 juli 1888 Ida Bucht, som följdes redan den 1 september 1890 av Aurora Clementeoff.

Kvinnor fanns då sedan en avsevärd tid i postverkets tjänst. Vid behandling av förslaget vid 1863 års riksdag om statsanställning av kvinnor ansåg regeringen i likhet med poststyrelsen att befattningen som poststationsföreståndare skulle "under vissa omständigheter kunna med fördel anförtros även åt kvinnor". Pionjär blev Maria Josefina Adlerstam, som den 7 mars 1874 utnämndes till föreståndare för poststationen Sund i Östergötland.

Gällivares andra kvinnliga poststationsföreståndare fick sluta innan hon fyllt 50 år och nu öppnades ett förvaltningspostkontor med postmästare Gustaf Sundén som chef. Han hade redan vid 1895 års början sex underlydande poststationer, Hakkasbyn, Jukkasjärvi, Lannavaara, Malmberget, Nattavaara och Vittangi. Tillkomsten av Gällivare postkontor hade till följd att postkontoret i Överkalix samtidigt drogs in och den ersättande poststationen förlades under postkontoret i Råneå. Sundén hade varit postmästare i Överkalix sedan 1882 och fick alltså "följa med" när befattningen kvittades mot den nya i Gällivare.

Posten i Gällivare har alltsedan 1893 haft status av postkontor trots åtskilliga förändringar i terminologi och organisation under de 100 år som gått. Ett 20-tal ordinarie postmästare har ansvarat för service under tiden, på senare tid Elisabeth Svensson. När detta manus skrivs i juli 1999, är det drygt 6300 hushåll som betjänas genom Gällivare postkontor, däribland dem med postadress Nattavaara, Nattavaaraby och Porjus.

Postanstaltens namn stavade Gällivare i postens handlingar till omkring 1911

Ett dussintal postombud har under skilda perioder utväxlat post med Gällivare, däribland Kompelusvaara (1932-1974), Palohuornas (1936-1943), Sammako (1937-1943), Puoltikasvaara (1937-1974), Kääntöjärvi (1941-1974) och Granhult (1955-1971). Kompelusvaara och Puoltikasvaara blev från den 1 maj 1974 postställen, en utveckling som också gäller två postombud som hade hunnit stathöjas till poststationer innan dess (Leipojärvi och Skaulo).

1892-09-01-

Malmberget

Järnvägen drogs med ett sidospår fram till Malmberget. Den 7 km långa banan öppnades för persontrafik den 23 mars 1892. Vid dess ändpunkt öppnades en förenad post- och järnvägsstation med namnet Malmberget den 1 september 1892. Stationsföreståndaren Paul Gottfrid Alldén fick ansvaret för postsysslan. Ersättning för denna del av arbetet utgick från juli 1893 med 360 kr om året, från 1896 års början med 480 kr och från och med augusti 1896 med 600 kr. Dessutom fick Alldén från den 1 november 1897 ett särskilt anslag på 600 kr om året för att avlöna ett biträde.

Det blev stor uppgång i rörelsen och det var snart omöjligt att förena järnvägs- och postgöromål. Postverket hyrde en särskild lokal vid Kilen och dit flyttade posten den 16 november 1898 provisoriskt innan bättre lokaler kunde tas i bruk. Skilsmässan från järnvägen baserades på ett kungligt brev den 28 oktober 1893, enligt vilket ett filialpostkontor skulle inrättas. Det var ännu en beteckning i den efter hand allt mer komplicerade terminologin, första gången använd för ett filialpostkontor i Stockholm 1869.

Termen upphörde 1909 samma år som postinspektionerna organiserades om. Med juli månads ingång 1909 blev filialpostkontoret i Malmberget sålunda ett självständigt postkontor.

Upprinnelsen till förändringen den 16 november 1898 från förenad post- och järnvägsstation till ett filialpostkontor kan man spåra till ett allmänt möte i arbetareföreningens lokal den 25 mars 1897. I protokollets femte paragraf står följande:

"Sedan mötet allmänt uttalat sig för att lämpliga åtgärder borde vidtagas för frågans nöjaktiga lösning tillsattes en kommitté bestående av J A Lind, H Andersson och K L Sandstedt åt vilka uppdrogs att till Kungl.Generalpoststyrelsen ingå med vördsam anhållan, att Kungl.Generalpoststyrelsen måtte vidtaga åtgärder för att bringa till stånd en tidsenligare postexpediering härstädes".

Kommittén kom till skott den 10 april 1897. Dess brev till poststyrelsen denna dag blev inledningen till en omfattande skriftväxling och de mest akuta problemen löstes genom det nyss omtalade särskilda biträdesanslaget på 600 kronor, innan filialpostkontoret kunde öppnas.

I efterkrigstidens rationalisering organiserades postkontoret i Malmberget om till en postexpedition den 1 juli 1948 och har därefter följt med i de olika faser som komplicerat terminologin. Sigvard Lindberg fick år 1988 ta över ansvaret för service till de ca 3800 hushållen med postadress Malmberget och Koskullskulle. Ansvarsfördelningen för olika delområden inom Posten har sedan dess förändrats åtskilligt och det förefaller meningslöst att efter 1990-talets ingång söka beskriva postnätets förgrening.

Koskullskulle

1899-08-01-

Även i Koskullskulle har det funnits en förenad post- och järnvägsstation, dvs vid ändpunkten av järnvägen Gällivare-Koskullskulle. Denna 9 km långa järnväg öppnades den 1 augusti 1899 och samtidigt öppnades poststationen. I en notis i poststyrelsens cirkulär den 31 juli uppgavs att post skulle *"såsom ilgods å denna järnvägslinje befordras med ett tåg dagligen i vardera riktningen"*. Ansvaret för poststationen föll på järnvägens stationsföreståndare C J Brissman, som inledningsvis fick 240 kr i årsarvode för själva

postsysslan. Det höjdes till 300 kr den 1 november 1900 och Brissman kunde glädje sig åt en positiv utveckling med upprepade arvodeshöjningar så att han t ex efter 1914 års reglering fick 600 kr om året jämte 360 kr i biträdesersättning.

Det gick med andra ord för bra för att post och järnväg skulle kunna vara förenade i längden. Den 1 oktober 1918 skildes de åt och fröken Johanna Charlotta Isaksson tog hand om samhällets poststation. Den fortsatta utvecklingen var också positiv, poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1960 och den dåvarande poststationsföreståndaren Fridolf Olofsson fick titeln "stationsmästare".

Efter hans pensionering 1972 tog Anna Brännvall över ansvaret för de något mer 500 hushåll som hade postadress Koskullskulle och fick fem år senare uppleva omorganisation och ny terminologi. Av postexpeditionen blev det sålunda ett lokalpostkontor den 1 oktober 1977 och med 1986 års ingång var beteckningen postkontor i den allmänna nivelleringen av terminologin.

Med posten i Koskullskulle utväxlade under tiden 1 september 1934 - 30 juni 1979 postombudet i **Tjautasjaur** sina försändelser. Detta upphöjdes därefter till postställe men var inte tillräckligt bärkraftigt och drogs in den 6 februari 1989.