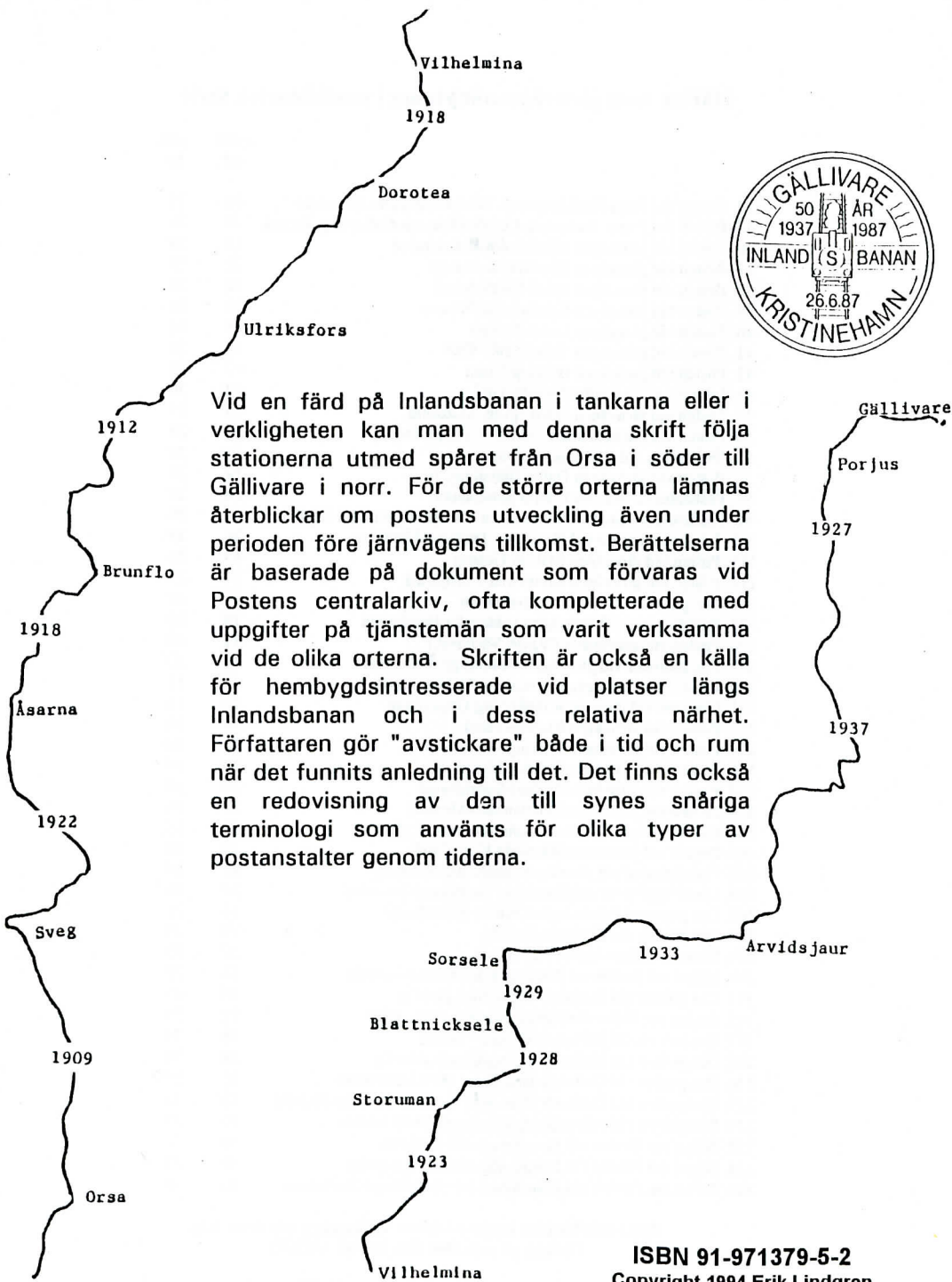


Något om Posten vid Inlandsbanan



Vid en färd på Inlandsbanan i tankarna eller i verkligheten kan man med denna skrift följa stationerna utmed spåret från Orsa i söder till Gällivare i norr. För de större orterna lämnas återblickar om postens utveckling även under perioden före järnvägens tillkomst. Berättelserna är baserade på dokument som förvaras vid Postens centralarkiv, ofta kompletterade med uppgifter på tjänstemän som varit verksamma vid de olika orterna. Skriften är också en källa för hembygdsintresserade vid platser längs Inlandsbanan och i dess relativa närhet. Författaren gör "avstickare" både i tid och rum när det funnits anledning till det. Det finns också en redovisning av den till synes snåriga terminologi som använts för olika typer av postanstalter genom tiderna.

ISBN 91-971379-5-2
Copyright 1994 Erik Lindgren



Erik Lindgren

Innehåll

	sid
Förord	1
Bandelen Orsa-Sveg	3
Sveg-Åsarna	8
Åsarna-Brunflo	12
Brunflo-Ulriksfors	16
Ulriksfors-Dorotea	19
Dorotea-Storuman	22
Storuman-Arvidsjaur	24
Arvidsjaur-Gällivare	28

Ortregister

Ort	sid	Ort	sid	Ort	sid
Arvidsjaur	26	Kvarnsjö	9	Stornäset	19
Auktsjaur	28	Kåbdalis	28	Storseleby	23
Avaviken	26	Lillhamra	3	Storuman	23
Blattnicksele	24	Lit	16	Strömsund	19
Brunflo	16	Ljungdalen	10	Sveg	4
Bryngelhögen	9	Locknebyn	13	Svenstavik	12
Brånan	12	Lomselenäs	24	Sörtjärn	9
Buresjön	25	Luspebryggan	29	Tandsbyn	14
Bäckedal	4	Lövberga	19	Tandsjö	3
Börtnan	9	Meselefors	22	Tandsjöborg	4
Dorotea	20	Moskosel	28	Tårajaur	29
Emådalen	3	Munkflohögen	17	Tåsjö	20
Fianberg	23	Nederhögen	9	Ulriksfors	18
Flåsjön	18	Norderåsen	17	Vaikijaur	29
Fågelsjö(by)	3	Norra Lit	16	Varjisträsk	28
Fåker	13	Näkten	13	Wiken	8
Gisselås	18	Oreho	3	Vilhelmina	22
Granberget	22	Porjus	29	Vojmán	23
Gullön	25	Puottaure	28	Volgsele	23
Gällivare	30	Röjan	9	Volgsjöfors	22
Hackås	13	Rörström	20	Ytterbegsbyn	8
Hallviken	18	Rörösjön	12	Ytterhogdal	8
Hamra	3	Sandsele	24	Ålsta	13
Harsprånget	29	Saxvattnet	22	Ångsta	13
Hoting	19	Sjöändan	3	Åsarna	9
Hoverberg	13	Skanderåsen	13	Älvho	3
Husås	16	Skålan	10	Älvros	8
Häggensås	17	Slagnäs	25	Ängersjö	6
Jokkmokk	29	Sorsele	24	Österåsen	17
Jämtlands Sikås	18	Stensele	23	Överhogdal	9

De 129 mil som Inlandsbanan omfattat totalt, rymmer naturligtvis en hel del posthistoria, så intimt förknippad som Posten var med järnvägen på sin tid. Det skulle vara helt omöjligt att ens i en hel bok redovisa hur Inlandsbanan inverkat på Posten. Därför blir det här endast exempel på hur järnvägen medfört förändringar i postgången till synes både till det sämre och till det bättre för befolkningen. Ur det mycket rikhaltiga arkivmaterialet har jag försökt att välja ut en och annan beskrivning av postanordningar som fanns även före järnvägens tillkomst och i några fall vad som låg bakom att den berörda trakten tillfördes fördelen av postkommunikationer. Min strävan har därvid varit att finna exempel på de flesta slag av fasta postanstalter genom tiderna, postkontor, postuppsyningsmansplatser, lantpoststationer och postexpeditioner samt naturligtvis förenade post- och järnvägsstationer. Sådana exempel har jag företrädesvis sökt för mellandelen eller norra delen av järnvägen. Den sydligaste, som tidigt, redan från 1890-talets början var "Östra Vermlands Jernvägar" med sträckning från Kristinehamn till Mora, lämnar jag därhän och börjar med sträckan mellan Orsa och Sveg, varefter "resan" går norrut med "strandhugg" vid några stationer och "avstickare" till en och annan lantpoststation.

De delar av Inlandsbanan som därmed berörs i denna uppsats byggdes i huvudsak av Staten under en 30-årsperiod med början 1907. Sträckan mellan Sveg och Kristinehamn byggdes av enskilda järnvägsföretag och övertogs så småningom av Staten. Ett av de företagen kallades Orsa-Herjeådalens Jernväg. Därifrån meddelades till postinspektören i mellersta distriktet i ett brev den 2 december 1908 att man räknade med tillståndsbesvis för allmän trafik på sträckan mellan Orsa och Sveg från och med den 15 december. Det blev dock fredagen den 1 januari 1909 som järnvägen öppnades för allmän trafik och följande dag öppnades förenade post- och järnvägsstationer med namnen **Emådalen, Oreho, Lillhamra och Tandsjö**. Även i **Fågelsjö**

skulle en poststation ha öppnats då men personalförhållandena medgav inte att den poststationen öppnades förrän den 11 januari. Långt senare, eller den 1 september 1939 fick dessutom den relativt närliggande kyrkbyn en poststation med namnet **Fågelsjöby**. Däremot hade man inte någon framgång med en framställning i november 1950 om att få en poststation i **Sjöändan** fem kilometer från Fågelsjö.

Namnet Oreho byttes ut mot **Älvho** den 1 oktober 1911. Lantpoststationen i **Hamra** i kyrkbyn på drygt en mils avstånd drogs in. Ersättningen i form av en förenad poststation på så stort avstånd var inte tillfredsställande och en aktion startades genast för att återfå poststationen i kyrkbyn. Man hade för övrigt kämpat för samma mål ungefär 20 år tidigare och då lyckats få poststationen åter den 1 juli 1890. Den hade ursprungligen inrättats med 1874 års ingång då ansvaret för kronobrevbäringen överfördes på postverket men dragits in den 30 juni 1879 och då ersatts med lantbrevbäring. Även denna gång lyckades man i sin kamp för en poststation i kyrkbyn och den 1 april 1910 öppnades för tredje gången en poststation med namnet Hamra. Den har fått bestå till våra dagar, ehuru termen poststation avvecklades på 1970-talet.

Poststationen i Tandsjö namnändrades till **Tandsjöborg** med 1921 års ingång och byttes i samband med Postens övergång till ny transport- och sorteringsorganisation ut mot ett postbud den 13 maj 1968. Detta avvecklades den 31 augusti 1972. De övriga järnvägspoststationerna på delsträckan mellan Orsa och Sveg drogs in tidigare efter andra världskriget, Emådalen den 30 september 1953, Älvo den 30 april 1969, Lillhamra den 21 maj 1966 samt Fågelsjö och Fågelsjöby den 11 maj 1968.

Sveg—Orsa.

(Från och med den 11 januari 1909.)

Pfk. 331		Tåg 1. Km.	
7 ⁰	—	Sveg	7 ⁵⁰
8 ¹	35	Fågelsjö	6 ¹²
8 ³⁶	48	Tandsjö	6 ²
9 ²	55	Lillhamra	5 ³⁹
9 ⁵⁴	73	Oreho	4 ⁴¹
10 ⁵⁰	96	Emådalen	3 ³⁶
11 ⁵⁰	123	Orsa 207, 227	2 ³⁰
		Tåg 2.	
		Pfk. 331	

Ändpunkten för järnvägen Orsa - Sveg var till en början Bäckedals banvaktstuga söder om Ljusnan, varifrån posten transporterades den två km långa sträckan till postkontoret i Sveg med häst och vagn tills järnvägsbron var klar. Postkontoret i **Sveg** var vid detta tillfälle ganska nytt. Det hade öppnats den 1 juli 1908 och då ersatt den poststation som funnits sedan den 1 juli 1863. Ett kungligt brev den 13 mars 1908 hade medgett att ett postkontor fick inrättas. Man kan säga att järnvägen var ett starkt motiv till att postkontoret blev till. Det behövdes nämligen på den tiden stödjepunkter för den växande mängden av poststationer, särskilt för att klara av postanvisningsrörelsen. Den var komplicerad och poststationerna fick från det överordnade postkontoret sig tillsända uppräknade belopp för varje postanvisning som skulle betalas ut.

Men frågan om ett postkontor i Sveg hade varit uppe redan under senare delen av 1700-talet utan att leda till något resultat. Det började alltså med en poststation, för vilken man engagerade sig i bygden, när det blev känt att regeringen hade bemyndigat poststyrelsen att inrätta poststationer på landsbygden. Frågan togs upp vid den allmänna kommunalstämman med Svegs församling den 15 mars 1863. Ur protokollsanteckningarna kan följande utdrag vara av intresse:

"Det har ofta hänt att enskild person måst resa direkt till Ljusdal för att dels få ett rekommenderat brev skickat på posten och för att avhämta ett dylikt, en resa på 28 mil fram och åter. Och då man jämför vår ställning här mot södra och mellersta Sverige, varest finnes för en bättre kommunikation icke blott många kungl. postkontor, telegafer och järnvägar inrättade på statens bekostnad, men vi här i Norrland och i synnerhet inom Härjedalen, icke fått tillgodonjuta det ringaste av vår tids framstående uppfinningar, fastän vi lika med det övriga svenska folket få med vår kassa bidra till kostnaden, då har vi hitintills likafullt fått åtnöja oss med den gamla klena ställning som vi haft i nära tusentals år, och detta troligen för att vi bo i en mager och glest bebodd trakt."

Det var inte någon besvärande anhopning av ansökningar om poststationer på den tiden och sedan landskansliet i Östersund tillstyrkt i ett brev till poststyrelsen den 21 april kunde skolläraren B M Linnéer börja serva svegborna med post den 1 juli 1863. Fröken Katharina Charlotta Thelberg tog över 1866. Augusta Holmberg och Ellen Maria Bedoire fullbordade den trio av postflickor som hanterade poststationen med den äran innan den drogs in den 30 juni

1908 och postmästare Otto Axel Söderström etablerade sig som chef för det ersättande postkontoret.

Järnvägens tillkomst medförde möjligheten att slopa flera landsvägspostlinjer. Postmästare Söderström fick liksom kollegorna i Bollnäs och Ljusdal lämna uppgifter om bl a vägsavstånd och frekvens i postgången till ledning för postinspektörens ställningstaganden och poststyrelsens beslut. Det gällde också kommentarer till ansökningar av olika slag som växte fram i takt med järnvägens tillkomst. De kunde avse poststationer på relativt stora avstånd från järnvägen med begäran om postföring från den närmast liggande järnvägsstationen. Ett exempel är framställningen om en poststation i **Ängersjö** efter ett beslut av byamännen där den 31 augusti 1908. Det blev inte bifall men lantbrevbäring inrättades från Kårböle.

Från Sveg byggdes Inlandsbanan så småningom vidare mot norr, dock lång tid efter att andra bandelar längre norrut redan var byggda. I denna uppsats följer jag dock inte någon kronologi men väl banan från söder mot norr, närmast på sträckan Sveg-Åsarna, som öppnades för allmän trafik så sent som i september 1922. Via järnvägsstationerna i Ytterbergsbyn, Älvros och Jämnvallen kommer man fram till **Ytterhogdal**. Där inrättades en järnvägsstation men utan poststation. En framställning om att få en poststation i Ytterhogdsals järnvägsstation gjordes den 11 februari 1925 av banmästaren E Tällberg m fl företrädare för samhället. När frågan fördes upp vid sammanträde i Ytterhogdals sockens kommunalrum den 21 februari 1925, gjordes bl a följande anteckning i protokollet:

"Efter föredragning av handlingarna förklarade sammanträdet sig hava intet att erinra mot att ny poststation inrättas vid Ytterhogdals järnvägsstation, men som det enligt handlingarna ifrågasatts att förflytta den nuvarande poststationen i Ytterhogdals kyrkobygd till järnvägsstationen, ville sammanträdet uttala sin bestämda protest mot en dylik anordning. Sammanträdet beslöt vidare tillsätta en kommitté, bestående av landsfiskalen G Gustbeé, fjärdingsmannen J E Hellström och faktoren E G Wredling, med uppdrag att å de icke sökandes vägnar närmare utveckla de skäl, som tala för bibehållande av poststationen i Ytterhogdals kyrkobygd".

Ärendet föranledde inte någon åtgärd när det föredrogs i poststyrelsen den 15 maj 1925. Ytterhogdal fick behålla sin poststation i kyrkbyn. Den hade inrättats med namnet **Wiken** den 1 september 1864 och fått det nya namnet i juli

1872. Där tog handlanden Carl Salander över ruljangsen 1874 efter mamsell Eufrosine Maria Christina Norrbom, en av de många damer som tog vara på möjligheten för kvinnor att få anställning i posten efter ett uttalande i 1863 års riksdag att befattningen som poststationsföreståndare skulle "under vissa omständigheter kunna med fördel anförtros även åt kvinnor". Med olika föreståndare och på skiftande platser har Ytterhogdals poststation, sedermera med termen postkontor, fått bestå till våra dagar.

Litet längre mot norr möter vi **Överhogdal** där avståndet mellan järnvägen och kyrkbyn inte var så stort. Poststationen där var dock inte så anrik som den i Ytterhogdal. Den hade öppnats den 1 juni 1895 efter en lyckosam framställning till poststyrelsen på grund av beslut vid kommunalstämman den 16 december 1894. En landsvägspostlinje mellan Kårböle och Åsarna betjänade då poststationerna i Ytterhogdal, Överhogdal och Rätansbyn. Med järnvägens tillkomst tre decennier senare kunde landsvägsstransporterna i huvudsak slopas.

Via stationerna i Sörtjärn, Bryngelhögen, Nederhögen, Röjan och Kvarnsjö fullbordades denna sena del av Inlandsbanan fram till Åsarna. Därifrån sträckte sig järnvägen sedan 1918 på den 67 kilometer långa bandelen till Brunflo, byggd i flera etapper, Åsarna-Svenstavik, Svenstavik-Hackås och Hackås-Brunflo. Några kilometer söder om Brunflo förenades den nya järnvägen med järnvägen från Ånge, som fullbordats redan 1879.

I **Åsarna** fanns en poststation sedan den 1 april 1890, under dess första tre decennier med namnet Åsarne. När frågan om att begära en poststation behandlades vid kommunalstämman i Österåsen den 2 juni 1889 diskuterades namnfrågan och i framställningen till poststyrelsen föreslogs fyra olika alternativ, Åsarna, Åsforsen, Furubo och Olsta "vilka benämningar allmänt äro kända inom länet". Folkskolläraren O J Sjögren blev föreståndare men måste lämna befattningen redan den 1 september, då han fick förflyttning till skoltjänst i Älvros. Efter en månad med bagaren Sven Larsson Norberg som tjänstgörande föreståndare flyttades poststationen från Olsta två kilometer till Åsensforsen, där fjärdingsmannen Olof Ericsson blev föreståndare. Hemmansägaren Elin Jonsson efterträdde honom den 1 juni 1917 men hann inte verka så länge, för med

järnvägens tillkomst flyttades poststationen från "Forsen" till järnvägsstationen, cirka två kilometer. Förändringen inträffade den 1 augusti 1918, då också två förenade poststationer inrättades på sträckan mellan Åsarne och Svenstavik, nämligen i **Brånan** och **Rörösjön**. Båda dessa har avvecklats (den 30 september 1959 resp den 30 september 1965) medan poststationen i Åsarne utvecklats positivt och efter skilsmässa från järnvägen fått benämningen postkontor i ny terminologi under 1970-talet. Från Åsarne utgick lantbrevbäring till **Börtnan**, där en poststation hade inrättats den 1 december 1899. Vid prövning av behovet av poststation och lantbrevbäring skrev postmästaren i Sundsvall till poststyrelsen den 21 augusti 1899 bland annat "att den tilltänkta anordningen skulle bli till gagn för en i en avskild trakt boende och därför i flera avseenden vanlottad ehuru ej talrik befolkning, men att inkomsterna från poststationen och lantbrevbäringen ej torde komma att, åtminstone från början, betäcka utgifterna för desamma." Beräkningen att merutgiften skulle bli låg bidrog till att poststyrelsen medgav att både lantbrevbäring och poststationen skulle inrättas. På relativt kort tid uppehölls föreståndarebefattningen i Börtnan av flera damer. Den fjärde trädde till med 1916 års ingång men hennes kontrakt blev uppsagt till halvårsskiftet 1918. Postmästare Gottfrid Hedin i Östersund anmälde svårigheter att få en lämplig ersättare och aktualiserade tanken på att dra in poststationen i Börtnan och i stället inrätta en i Skålan i Klövsjö socken utmed lantbrevbäringslinjen till Börtnan. Postdirektionen i Sundsvall stödde honom men poststyrelsen lämnade inte bifall. Man lyckades skaffa en ny företandare i Börtnan. I **Skålan** hade man tidigare förgäves begärt att få en egen poststation. Förnyade ansträngningar ledde till att en sådan ändå inrättades den 1 september 1919. Då var frimärken med motiv av den regerande monarken Gustaf V i medaljong på upphällningen. Mycket få sådana stämplades i Skålan och hembygdssamlade filatelisterna har svårt för att komplettera sina albumblad med just sådana frimärken. Poststationerna i Skålan och Börtnan har båda utvecklats, i Skålan den 31 augusti 1966 och i Börtnan den 31 augusti 1981.

		Åsarne—Börtnan.					
		(Vintern.)					
		(Från den 6 december 1899.)					
O.	—	8,0	} 3,8	Åsarne poststation	Th.	7,30	--
O.	10,30	11,0		Skålan by	Th.	4,30	5,0
O.	12,0	1,30		Fotingsbodarne	Th.	2,0	3,30
O.	5,30	—		Börtnans poststation	Th.	—	9,0
(Sommarn.)							
O.	—	8,0	} 3,8	Åsarne poststation	F.	9,0	—
O.	11,0	11,30		Skålan by	F.	—	6,0
O.	1,0	2,0		Fotingsbodarne	Th.	7,0	—
O.	5,0	—		Börtnans poststation	Th.	3,0	5,0
Postföringen å linien ombesörjes af lantbrevbärare, med användande under vintern af häst och äkdon.							

Detta är en förminskad kopia av 1899 års tidtabell för postgången mellan Åsarne och Börtnan. Med petitstil angavs orter som inte hade egna poststationer. Inramade tiduppgifter avser den mörka delen av dygnet (kl 1800-0600). Innan man "uppfann" detta sätt att ange "nattid", använde man tilläggen fm resp em efter tiduppgifterna. Senare övergick man till att stryka under minuttalerna för att ange "nattid".



Via Åsarne, Brånan och Rörösjön når vi **Svenstavik**, dit järnvägen hade utsträckts norrifrån. Därmed var poststationen i Svenstavik redan förenad med järnvägen, men dess historia innan dess bör inte helt förbigås. Den inrättades med 1875 års ingång som ett resultat av kronobrevbäringsreformen men hette till en början Svensta. Från den blekingska poststationen i Svängsta skrev några personer den 10 september 1891 till poststyrelsen att det mycket ofta hände att post avsedd för dem sorterades till Svensta och att post avsedd för adressater i Svensta ibland hamnade i Svängsta. De bifogade ett brevkort, som varit adresserat till Halda Urfabrik. Det hade varit i Svinstad och i Svensta och bar avtryck av datumstämplar som användes i Linköping och Östersund. Med anledning av brevet från Svängsta skrev poststyrelsen till länsstyrelserna i Öster-

sund och Linköping. Från Östersund föreslogs att Svensta poststation skulle benämnas Galhammar, men det förslaget föll. Efter förnyad kontakt föreslog länsstyrelsen i Östersund Bergsviken. Inte heller detta accepterades men vid 1892 års ingång döptes den jämtländska poststationen om till Svenstavik. Samtidigt ändrades namnet på poststationen i Svinstad till Bankekind. Poststationen i Svenstavik, som hade förstörts genom brand natten till den 5 april 1910 men kunnat fortsätta verksamheten, förenades med järnvägsstationen den 1 november 1917, och föreståndaren, telefonreparatören Nils Johan Hallberg fick lämna över inventarierna till järnvägens stationsföreståndare. Samgåendet mellan SJ och Posten blev allt mindre och slopades helt i vad gäller förenade post- och järnvägsstationer, de sista i landet dock inte förrän på 1970-talet. Med den nya transport- och sorteringsorganisation som började tillämpas den 12 maj 1968 hade så gott som all järnvägs-transport av postgods på lokala sträckor överförts till landsvägstransporter. För Svenstavik innebar det bussbefordran av post till och från Östersund. Svenstaviksposten blev också känd som ett av de postkontor där samarbete etablerades med systembolaget för spritutlämning.

Det var nära att Svensta hade förlorat sin poststation till förmån för en annan plats inom socknen. Vid kommunalstämman i sockenstugan den 30 mars 1891 diskuterade man möjligheten att flytta poststationen till Bergsbyn. Önskemålen framfördes i ett brev till poststyrelsen den 15 april 1891. Postmästare Claes Sjöbäck i Östersund ansåg i sitt remissyttrande den 3 maj "att sökandenas anhållan om poststationens förflyttning till Bergsbyn hade många och kraftiga skäl för sig". Landskansliet fann emellertid att "inga särdeles avgörande skäl kunnat anföras för flyttningen från Svensta till kyrkbyn". Poststyrelsen lät frågan bero, men kyrkbyns invånare begärde i ett brev den 4 september 1891 att få en egen poststation för vilken de ställde lokal till förfogande och dessutom avlönade föreståndaren. Postmästare Sjöbäck tillstyrkte "ehuru det kan synas betänkligt såsom prejudikat betraktat att inrätta poststation på så kort avstånd från en förutvarande poststation". Efter poststyrelsens beslut öppnades poststationen den 1 december 1891 med namnet **Hoverberg**. Föreståndaren, förre sergeanten Ole Sewaldsen, fick från och med den

1 april 1897 avlöning från postverket med 250 kr om året. Det höjdes till 350 kr från och med 1901 men sänktes till 300 kr, när skraddaren Esbjörn Nilsson-Lindén tog över den 1 oktober 1903. Trots närheten till Svenstavik fick poststationen leva kvar oväntat länge. Den avvecklades med augusti månads utgång 1976.

Före järnvägstiden fick Svenstavik posten med en genomgående postföringslinje från Ljusdal till Östersund via Kårböle, Sveg och Hede Viken. Den linjen avvecklades i etapper efter hand som järnvägen byggdes. Sträckan mellan Svenstavik och Hackås öppnades för allmän trafik den 15 december 1917, således innan tågen började gå på sträckan närmast söder om Svenstavik. Järnvägsstationer från Svenstavik räknat, blev anlagda i **Skanderåsen** och Vikbäcken. Den förstnämnda stationen förenades med en poststation, medan de fåtaliga hushållen vid den sistnämnda stationen tillgodosågs genom en lösväska som skickades med tåg från Hackås. Skanderåsens nya järnvägspoststation kunde utnyttjas som utgångspunkt för lantbrevbäringen till Bingsta som tidigare hade utgått från Hoverberg på andra sidan viken. Landsvägsposten som befordrades sju gånger i veckan mellan Svenstavik och Hackås drogs in.



I **Hackås** förenades post och järnväg den 15 december 1916. Då kunde nämligen den 31 kilometer långa delsträckan mellan Brunflo och Hackås tas i bruk för allmän trafik, på dagen ett år tidigare än den närmast söder därom liggande sträckan. Järnvägsstationer öppnades norr om Hackås i **Näkten**, **Fåker**, **Tandsbyn** och **Ångsta**. De redan befintliga lantpoststationerna i **Ålsta** och **Locknebyn** drogs in, varvid de som anlitat poststationen i Ålsta fick uträtta sina postärenden i **Fåker** och de som använt sig av poststationen i Locknebyn fick söka sig till **Ångsta**. I **Näkten** gick det inte att öppna någon poststation, något som hade varit angeläget bland annat för att där anknyta postföringen till Kårgårde. Denna fick i stället utgå från Fåker och på linjen Östersund-Kårgårde-Svenstavik-Rätansbyn måste postföringen organiseras om. Ännu en ändring genomfördes när

det gick att öppna en förenad post- och järnvägsstation i Näkten den 1 december 1922.

Mellan Brunflo och Locknebyn fanns åkande lantbrevbäring (häst och vagn) med tre turer i veckan. Den drogs in. **Tandsbyn** blev vid tågstarten den 15 december 1916 en helt ny poststation. Den kunde inte förenas med järnvägsstationen, men på plats fanns en banvakt vars hustru antogs till föreståndare. Till Tandsbyn anknöts den lantbrevbäring som tidigare utgått från Locknebyn till Berge. Postdirektören i Sundsvall konstaterade att den därigenom avkortade lantbrevbäringslinjen innebar en kostnadsminskning från 234 till 208 kronor per år. Till Fåker anknöts de tidigare lantbrevbäringsarna mellan Ålsta och Blädäng resp Ålsta och Gäle. Åtskilliga andra förändringar av landsvägspostnätet redovisades i postdirektionens brev till poststyrelsen i november 1916. Totalt medförde ändringarna en kostnadsökning på grund av järnvägens tillkomst från ca 15600 till 16900 kr för postföringen i närområdet mellan Åsarna och Brunflo vartill kom kostnader för befordring av post på järnvägen. Det var förhållandevis små utgifter med tanke på den totalt sett stora serviceförbättringen i fråga om tätare postturer och utökad lantbrevbäring.

Av de förenade poststationerna på sträckan mellan Hackås och Brunflo drogs Näkten in den 31 augusti 1963 och Ångsta den 20 november 1965. Vid järnvägsstationen i Ångsta fanns betjäning kvar ytterligare tio dagar. Föreståndaren Jenny Jakobsson hade då varit i postens tjänst under 34 år, bl a i Skanderåsen innan hon kom till Ångsta 1949. De båda andra förenade poststationerna på bandelen mellan Hackås och Brunflo, Fåker och Tandsbyn, har efter SJ-samarbetets slut blivit kvar som fristående enheter, kallade postkontor i ny terminologi.

Ett stycke söder om **Brunflo** anslöt Inlandsbanan till den äldre statsbanan mellan Ånge och Östersund. I Brunflo hade en poststation inrättats den 1 januari 1875 när postverket tog över ansvaret för kronobrevbärningen i Jämtland. Drygt 20 nya poststationer öppnades då samtidigt inom länet. Den nya järnvägen följde 1879 års sträckning ett stycke förbi Östersund och i Lugnvik vek den av norrut från järnvägen mot Storlien. Nu passerar några järnvägsstationer som inte var förenade med post innan man kommer fram till **Lit**. Även där inrättades en poststation med 1875 års ingång vid

postlinjen mellan Östersund och Hotagen med postföring en gång i veckan i vardera riktningen och betjäning av den mellanliggande poststationen i Föllinge samt byarna Skärvången och Håggsjö. Den långa postlinjen förändrades mycket efter hand och bland annat tillkom poststationen i **Norra Lit** den 1 april 1889. En bild av hur postgången var ordnad får man av de handlingar som låg till grund för beslutet om att poststationen skulle inrättas. I ett brev till poststyrelsen, daterat nyårsafton 1888, uppgavs byarna Ringsta, Byom, Backen, Kallsta, Husås, Ottersgård, Prisgård och Kroksgård ha mera än en mil till närmaste poststation, den i Lit. Med två lösväskor hade bebyggarna i området själva besörjt befordran av brev och tidningar. För avgående post hade de t ex under år 1888 betalat porton om tillsammans kr 141:20 och det fanns 57 tidningsprenumeranter. Som ett skäl för ansökan anfördes att ett tingshus hade blivit uppfört för sex socknar. Postverket skulle inte vidkännas någon ökad postföringskostnad vid bifall, eftersom posten kunde sändas med samma postskjuts som gick till Föllinge. Den föreslagne föreståndaren, tingsvakmästaren Johan Ström, var villig att sköta poststationen med bara 50 kr i årsarvode. Efter tillstyrkan av poststationsföreståndaren i Lit och postmästaren i Östersund beslöt poststyrelsen att inrätta en poststation med namnet **Norra Lit** den 1 april 1889. Den namnändrades till **Husås** den 15 maj 1939 och blev indragen den 29 april 1967. Utmed samma postföringslinje inrättades senare också poststationer i Skärvången och Håggsjövik, även de indragna "i modern tid".

		Lit—Föllinge—Hotagen.					
		(Från den 1 april 1889.)					
M. Th.	—	12,0	1,5	M. Th.	12,15	—	
T. F.	2,15	2,30	3,3	S. O.	9,45	10,0	
T. F.	1,15	—	2,1	S. O.	—	5,0	
F.	—	10,0		Föllinge poststation (gästgivaregård).....	S.	4,0	—
F.	4,0	4,0	1,5	(Gångpost.)			
F.	8,30	8,30	0,9	Skärvångens by.....	S.	10,0	10,0
F.	11,0	—	9,5	Håggsjö by	S.	5,30	5,30
				Hotagens poststation	S.	—	3,0

Kopia av 1889 års tidtabell för postföringen mellan Lit och Hotagen. Beträffande inramade tiduppgifter se förklaringar under illustrationen på sid 7.

Postförhållandena i Lit ändrades med järnvägens tillkomst Sträckan mellan Östersund och Ulriksfors byggdes 1911-1912 och poststationen i Lit flyttades till järnvägsstationen den 1 oktober 1911. Detta gällde också övriga poststationer inom järnvägens närhet vid dess fortsättning norrut. I **Häggenås** fanns sålunda en poststation sedan den 1 april 1875 och där fick fanjunkaren Carl Teodor Johansson lämna över inventarierna till järnvägens stationsföreståndare den 1 oktober 1911. Poststationen i Häggenås har sin särskilda historia genom att den kom till genom flyttning av poststationen med namnet **Österåsen**. På denna plats inom Häggenås socken ett stycke öster om kyrkbyn hade en postuppsyningsmansplats inrättats den 1 april 1857, en slags föregångare till de poststationer som poststyrelsen lät inrätta med början 1861 efter regeringsmedgivande ett år tidigare. Detta medgivande ledde till att befolkningen i Österåsen begärde att få postuppsyningsmansplatsen förändrad till poststation, något som genomfördes den 1 oktober 1865. Vid en extra kommunalstämma med Häggenås sockenmän den 10 januari 1875 efter gudstjänsten diskuterade man frågan om poststationens bästa plats. Riksdagsmannen i andra kammaren Hans Andersson befullmäktigades att som ombud för Häggenås inlämna ansökan om att få poststationen flyttad till folkskolan vid Häggenås kyrka, där folkskollärare N P Åsell var villig att åta sig poststationens skötsel. Postmästare Elof Sodenstierna i Östersund var emot en förflyttning med motivering att Österåsen var knutpunkt för postföringen såtillvida att postlinjerna utgrenades till Hammerdal, Ragunda och Lit. Dessutom tyckte han att gästgiveriet i Österåsen var anledning nog att behålla poststationen där. Däremot tillstyrkte kronofogden att poststationen flyttades, medan poststationsföreståndaren argumenterade för dess bibehållande på ursprunglig plats, stödd i sin uppfattning av kronolänsmannen. Detta hjälpte nu inte när poststyrelsen synade ärendet i sömmarna. Den 31 mars 1875 blev sagan all för poststationen med namnet Österåsen och i stället öppnades den med namnet Häggenås en kvarts mil därifrån. Sedan den förenats med järnvägen den 1 oktober 1911 ansvarade järnvägsfolk för den ända till indragningen den 30 oktober 1970, då Evert Hollebrink stämplade de sista breven.

Nästa förenade post- och järnvägsstation norrut blev **Nor-deråsen**. Poststationen där var betydligt yngre än i Hägge-

nås och hade öppnats den 1 maj 1901 samtidigt som en poststation också öppnades i **Munkflohögen**. Båda dessa förenades med järnvägsstationerna på resp platser den 1 december 1912. Detta gäller också nästa station utmed linjen **Jämtlands Sikås**. Där inrättades en poststation den 1 juli 1903 vid postlinjen mellan Hammerdal och Gäxsjö efter en lång utredning sedan byamännen gjort framställning i ett brev till poststyrelsen den 28 december 1900. Föreningen med järnvägen upphörde genom att poststationen drogs in den 27 maj 1967. Det innebar inte någon större förändring för sikåsborna, eftersom de redan tio år tidigare börjat betjäna med lantbrevbäring. Järnvägstrafik har också funnits mellan Jämtlands Sikås och Hammerdal. Under 1912 färdigställdes också fortsättningen av Inlandsbanan norrut till **Ulriksfors**, vars poststation hade inrättats så sent som den 1 december 1910. Förvaltaren Einar Vagenius fick behålla sin befattning som poststationsföreståndare under blott två år, eftersom poststationen förenades med järnvägen den 1 december 1912. Den förste ordinarie stinsen C E Lindén utnämndes för tillträde med 1913 års ingång. Poststationen drogs in den 31 oktober 1970.



Strömsund—Ulriksfors—Täxan.

(Från den 1 december 1910.)

—	10,39	0,4	Strömsunds postkontor	M. Th.	5,45	—
11,0	11,15	1,5	Ulriksfors' poststation	M. Th.	5,0	5,15
1,15	—	2,2	Täxans poststation	M. Th.	—	3,0

Strömsund—Ulriksfors.

(Gångpost.)

(Från den 2 december 1910.)

—	10,39	0,4	Strömsunds postkontor	T. O. F. L.	1,10	—
11,29	—	—	Ulriksfors' poststation	T. O. F. L.	—	12,20

Oafsedt postens vikt, medföres vid postfärderna all den post, som förekommer till befordran mellan Strömsund och Ulriksfors.

Efter järnvägens tillkomst kompletterades postföringen mellan Ulriksfors och Strömsund med gångpost fyra dagar i veckan. Tidigare fanns postföring två gånger i veckan med den längre linjen från Täxan.

Ulriksfors ligger i Ströms socken med kyrkan och samhället ca en halv mil nordväst om Ulriksfors. En postuppsyningsman tillsattes i **Ström** den 1 april 1857 och från den 15 februari 1864 inrättades i stället en poststation. Den byttes ut mot ett postkontor redan följande år. Dess namn ändrades till Strömsund den 1 januari 1901. När Inlandsbanan nådde Ulriksfors, inrättades en särskild gångpost till Strömsund fyra dagar i veckan för att komplettera postföringen mellan Täxan och Strömsund via Ulriksfors, vilken fullgjordes de övriga två dagarna.

Man projekterade järnvägen vidare norrut och under åren 1914-1915 färdigställdes bandelen mellan Ulriksfors och Dorotea. Det första stationshållet var **Lövberga**, där en poststation hade funnits sedan den 1 september 1899. Hemmansägaren Johan Nilsson Blank hade i konkurrens med en annan sökande, Per Nordin, fått uppdraget att sköta den. Den sistnämnde hade erbjudit sig att fullgöra arbetet för 90 kr om året, medan Nilsson Blanks anspråk stannade vid 85 kr. Två andra föreståndare hade svingat datumstämpeln i Lövberga innan järnvägen kom till byn. nämligen Jöns Svensson (1903-1905) och Nils August Jakobsson (1906-1914) Den 1 november 1914 förenades poststationen med järnvägen och under den första perioden var det stationskarlen A O Näslund som svarade för postservice intill dess den tillsatte stationsmästaren Carl Oskar Borg kunde ta vid med 1917 års ingång. När poststationen drogs in den 31 januari 1966, inrättades ett postombud. Dess datumstämpel med gravyren STRÖMSUND POSTOMB 7 LÖVBERGA byttes den 16 oktober 1975 ut mot en stämpel med texten STRÖMSUND LÖVBERGA. Postombudet gjordes om till ett postställe, som emellertid avvecklades den 31 augusti 1983.

Stationen norr om Lövberga, **Stornäset**, förenades från start med en poststation den 1 november 1914. Järnvägsfolket svarade för skötseln. Den 31 oktober 1966 byttes poststationen ut mot ett postombud, även det med dubbla namn i datumstämpeln, i detta fall HÖTING POB 2 STORNÄSET. Nästa station norrut är **Hoting**. Där inrättades den 1 maj 1897 en poststation vid postlinjen mellan Backe och Alanäset. Den hade föreståtts av inspektor Nils Abild (1897-1899 och 1904-1906), baderskan Anna Erika Vikström (1900-1904) och kontorsbiträdet A M H Åhlund (1906-1914). Poststationen förenades med järnvägen den 1 november 1914 och en vikarie

svarade för den tills den ordinarie stationsmästaren Karl Johan Pihlström tog över den 12 januari 1916. Efter skilsmässan från järnvägen har poststationen med ny terminologi fått beteckningen postkontor. Stationen närmast norr om Hoting, **Rörström**, förenades med en poststation den 1 mars 1912, vilken avvecklades den 30 september 1977. Över denna expedierades posten till postombudet i Kronvike, som fanns under tiden 1 juli 1947 - 30 april 1955. Järnvägens tillkomst medförde indragning av postlinjen mellan Hoting och Dorotea som utgick från postlinjen mellan Backe och Alanäset. Stornäset, Hoting och Rörström, vars poststationer just berörts, ligger i **Tåsjö** socken. Dess kyrkby fick en poststation redan med 1875 års ingång, då postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Västernorrland. Den drogs in den 31 oktober 1966. Ytterligare ett par poststationer har funnits inom socknen, Tåsjö-Lövvik (1939-1966) och Tåsjö-Skansnäset (1947-1965). Utan framgång gjorde några personer den 24 oktober 1904 också en framställning om att få en poststation i **Björksjönäs**.

Efter Rörström går järnvägen förbi hållplatsen i Kilvamma där någon poststation inte kommit i fråga och passerar strax därefter gränsen mellan Västernorrlands och Västerbottens län och kommer fram till **Dorotea**. Där etablerades den 1 maj 1861 en postuppsyningsman samtidigt som flera andra orter i Norrland fick motsvarande postservice. Mera uppgifter om postuppsyningsmännen kommer i det följande i anslutning till Vilhelmina. Här skall blott nämnas något om bakgrunden till förbättringen i Dorotea. Under besök i Stockholm undertecknade landshövding Munthe den 6 december 1858 ett brev till poststyrelsen, varur följande citeras:

"Dorothea, Wilhelmina, Stensele och Sorsele socknar samt Tärna kapellförsamling sakna åll annan postkommunikation, såväl sinsemellan som med nedre landet, än den, vilken av socknarna själva ombesörjes och bekostas. Vid sådant förhållande och då det för Konungens Befallningshavande i länet är av vikt att kunna med större säkerhet och skyndsamt, än som för närvarande är händelsen, meddela sig med prästerskapet och kronobetjäningen inom samtliga lappmarksförsamlingarna, samt billigheten för övrigt synes fordra, att förenämnda socknar, som nu sakna reguljär postkommunikation och inom vilka icke blott i allmänhet den svenska befolkningen årligen tillväxer, utan även flera handlande och affärsmän äro bosatta, omsider komma i åtnjutande av en förmån, som de alltför länge varit förutän, får jag härmed ödmjukast föreslå, att den nuvarande postgången mellan Lycksele och Åsele utsträckes till Dorotea och Wilhelmina kyrkobyar".

Efter utlåtande av Pontus Winroth vid poststyrelsens kammarkontor och ett antal entreprenadauktioner för att få fram billigast möjliga postförare beslöts att postuppsyningsmän skulle tillsättas den 1 maj 1861 i Dorotea, Sorsele, Stensele, Tärna, Vilhelmina och Örträsk. Deras årsarvoden blev i fyra fall 50 kr, medan uppsyningsmannen i Stensele fick 75 kr och kollegan i Tärna fick nöja sig med 25 kr. Man kan fråga sig varför inte poststationer inrättades i stället; sådana hade poststyrelsen fått befo-genhet att inrätta på landsbygd efter ett regeringsbeslut i mars 1860 och de första öppnades i februari 1861. Men de västerbottniska postuppsyningsmansplatsernas byttes ut mot poststationer den 1 oktober 1865. Postuppsyningsmannen i Dorotea, kronolänsmannen Eleazar Rhén blev därigenom poststationsföreståndare från den dagen med ett till 150 kr höjt årsarvode. Han efterträddes av lantbrukaren Nils Rhén som efter framställning fick detta ökat till 300 kr genom beslut i juli 1884. Släkten behöll den statusomsusade befattningen och efterträddes i april 1898 Nils Alfred Emanuel Rhén kunde glädja sig åt att årsarvodet höjdes till 400 kr. Med efter hand stigande lön ansvarade efter Rhén August Åhlund (1908-1913) och Heribert Mauritz (1913-1915) för poststationen tills den förenades med järnvägsstationen den 1 november 1915. Ordinarie post- och järnvägschef blev med 1817 års ingång Carl Johan Ahlgren. Poststationen utvecklades gynnsamt, skildes från järnvägen och statushöjdes till postexpedition den 1 februari 1943. Med ny terminologi finns det numera ett postkontor i Dorotea, där postmästaren ansvarar för service till ca 1500 hushåll. Under vissa perioder har formella postombud funnits med Dorotea som redovisningsbas i Fågelberget, Granberget, Storbäck, Nappsjön, Saxvattnet, Rajastrand, Lövstrand, Risnäset, Granåsby, Häggås, Östra Ormsjö och Avaträsk. Några av dem organiserades under 1970-talet som postställen och det i Storbäck har hittills fått överleva rationaliseringsivern. Termen ändrades med 1986 års ingång från postställe till postkontor men det finns numera andra beteckningar för de små postenheterna och vokabulären varierar. Detta kan också gälla **Lajksjöberg** sydost om Dorotea, där en poststation inrättades den 1 juni 1918. En framställning om en poststation gjordes redan 13 år tidigare men vann inte poststyrelsens gillande vid föredragning den 9 juni 1905. Med ändrad terminologi finns posten i Lajksjöberg kvar.

Järnvägssträckan mellan Dorotea och Vilhelmina, 56 km, byggdes så att den var färdig för allmän trafik den 1 augusti 1918. Då inrättades förenade poststationer i **Saxvattnet, Granberget, Meselefors** och **Volgsjöfors**. De båda förstnämnda är berörda ovan i samband med Dorotea. Poststationen i Meselefors drogs in den 31 augusti 1977 och den i Volgsjöfors redan med 1955 års utgång. Vår "färd" utmed järnvägen har därmed nått **Vilhelmina**, där en postuppsyningsman tillsattes den 1 maj 1861 på samma grunder som redovisas i avsnittet om Dorotea. Postuppsyningsmännen var ursprungligen den förmedlande länken mellan postföraren och befolkningen i glesbygdsområden. De fanns under en drygt tre decennier lång period av 1800-talet. De fyra första anställdes den 1 mars 1832 i Boden, Gällivare, Jokkmokk och Överkalix. Totalt har det funnits 40 uppsyningsmansplatser, dock aldrig mer än 21 samtidigt. De byttes efter hand ut mot postkontor eller (från 1861) mot poststationer. De sex sista inrättades 1861. Det var de förut omnämnda västerbottniska. Den största samtidiga avvecklingen ägde rum den 1 oktober 1865, då 19 postuppsyningsmansplatser byttes ut mot poststationer. Till kronolänsmantjänsten i Vilhelmina utnämndes år 1850 Per Anton Hellgren. Det var han som antogs till postuppsyningsman den 1 maj 1861. Han hade ett par år tidigare varit initiativtagare till framställningen hos länsstyrelsen om att staten skulle bidra till postgången. Beslutet som bl a resulterade i sex nya postuppsyningsmansplatser medgav också 80 öre per mil för postföringen en gång i veckan. Församlingarna fick bidra till överskjutande kostnader. Hellgren betraktade årsarvodet från posten på 50 riksdaler som "ett litet bidrag till den tidens ringa avlöning till länsmännen". Det höjdes till 100 kr när han blev poststationsföreståndare 1861 och till 200 kr genom beslut i november 1876. När kontorsskrivaren Johan Oskar Hellgren tog över tjänsten 1895 hade årslönen stigit till 400 kr och med efter hand bättre villkor var han i tjänst till och med februari 1918. Då inrättades i stället för poststationen ett förvaltningspostkontor i Vilhelmina. Det har förändrats åtskilligt sedan dess men har med ny terminologi beteckningen postkontor, där postmästaren ansvarar för service till drygt 3300 hushåll.

Norr om Vilhelmina byggdes järnvägen vidare med 68 km till Storuman under 1923 och en förenad station öppnades i

Volgsele den 15 november 1923, vilken byttes mot postombud den 1 oktober 1965, indraget med februari månads utgång 1980. Nästa station är **Vojmán**, där en poststation inrättades redan den 1 augusti 1918 men drogs in den 30 september 1920. Förenad med järnvägen öppnades den åter den 15 november 1923 och ersattes den 1 juli 1950 med poststationen i **Storseleby**, där ett 90-tal hushåll alltjämt betjänas. I **Fjandberg** strax nordost därom öppnades en poststation den 1 oktober 1926, vilken redan efter sex år var ifrågasatt till indragning i samband med den ekonomiska krisen. Poststyrelsen begärde den 27 april 1932 i brev till samtliga postinspektioner uppgifter om poststationer med en årsuppbörd av högst 500 kronor. Postdirektionen i Boden svarade med en förteckning på 21 sådana men poststyrelsens beslut den 28 februari omfattade inte indragning av poststationen i Fjandberg. Den avvecklades emellertid den 31 augusti 1954. I **Vinliden** öppnades en poststation den 1 mars 1932 som fick bestå längre eller till och med den 13 juni 1970. Vår "resa" har nu nått **Storuman**, där en poststation öppnades den 1 februari 1920. Inte långt därifrån ligger **Stensele**, som fick en av de sex tidigare nämnda postuppsyningsmansplatserna den 1 maj 1861 vilken höljdes till poststation den 1 oktober 1865. Dess status höjdes efter hand men den förenade poststationen i Storuman överträffade Stensele genom att den byttes ut den 1 oktober 1930 mot ett förvaltningspostkontor. Förändringarnas vindar har lett till att posten i Storuman betjänar ca 2500 hushåll inklusive dem som har postadress Stensele och ett antal mindre postenheter som kallats postombud i äldre terminologi.

Arrangör: Storumans kommun.

Motiv: Arrangemangets symbol; fjäll med granskog i förgrunden.



Tid: 26-28 juni

Från Storuman byggdes järnvägen vidare och blev färdig till Blattnicksele 1928. Till **Lomselenäs** hade man hunnit tidigare och där öppnades en poststation redan den 15 november 1923. Med termen postställe drogs den in den 1 februari 1985. I **Sandsele** öppnades en poststation den 1 december 1928, vilken från den 1 april 1966 blev postombud som utväxlade post med poststationen i Blattnicksele till avvecklingen den 31 mars 1980. I **Blattnicksele** fanns en poststation sedan december 1912. Den finns ännu med ändrad beteckning och betjänar ca 350 hushåll. Den 22 km långa järnvägssträckan därifrån till **Sorsele** byggdes 1929. Banan hade nu nått ännu en av de platser som fick postuppsyningsmän den 1 maj 1865 och, befordrade till poststationsföreståndare den 1 oktober 1865. Även här hade en kronolänsman skött postärendena, Johan Ephraim Öhberg. Utvecklingen blev gynnsam för samhället, kanske mycket tack vare järnvägen, och poststationen höjdes till postexpediton den 1 november 1937. Drygt 1000 hushåll får sin postservice förmedlad genom posten i Sorsele som med 1970-talets nya terminologi kallas postkontor.

Det var tveksamt om det skulle bli någon fortsättning på Inlandsbanan, men den 89 km långa sträckningen i huvudsak österut från Sorsele till Arvidsjaur byggdes ändå vidare och stod färdig 1933. Poststationerna utmed den sträckan blev Buresjön och Slagnäs, som båda öppnades den 15 december 1930, Gullön, som bara fanns under tiden 1 juni-14 december 1930, Avaviken, som hade öppnats den 1 augusti 1924 samt den ännu äldre poststationen i Renvallen, öppnad den 1 oktober 1913. Poststationen i **Buresjön** drogs in med 1973 års utgång, medan den i **Slagnäs** med termen postkontor (men under en tioårsperiod kallad betecknad postställe) nu betjänar drygt 100 hushåll. Vid Slagnäs passerar järnvägen gränsen mellan Västerbotten och Norrbotten. Poststationen i Slagnäs kan sägas vara ett gränsfall. När postmästare Hermansson i Storuman läste en kungörelse i Postens cirkulär med uppgiften att poststationen låg i Västerbottens län, skyndade han sig att meddela poststyrelsen att "den nyöppnade poststationen Slagnäs är inrymd i fastighet i den del av byn som, ehuru belägen på västra (södra) sidan om vattendraget, tillhör Arjeplogs socken, Norrbottens län". Järnvägen når efter omkring en mil från Slagnäs fram till **Gullön**. Tillkomsten av poststationen där har di-

Föreningar, institutioner och kommuner använder sig ofta av möjligheten att göra PR genom Postens minnespoststämplor. I meddelanden om sådana får samlare och andra intresserade uppgifter i förväg om arrangemangen.

rekt med järnvägsbyggandet att göra. Arbetschefen för Inlandsbanans mellersta distrikt skrev den 14 april 1930 till postdirektören i Boden och berättade att en arbetsstyrka skulle förläggas i de bygder som berördes av bandelen mellan Arvidsjaur och Sorsele. "Angeläget är därför", stod det i brevet, "att en poststation snarast anordnas i Sandudden, vilken lämpligen till hösten flyttas till södra Slagnäs samt från och med nyåret en poststation i Bure". Under remissbehandlinegn föreslog postmästaren i Arvidsjaur att "den nya poststationen, som lämpligen skulle kunna kallas för Gullön, skulle förläggas vid Gullö fäbodrar, vid stranden av Storavan samt mitt emot ön med samma namn". Handelsföreståndaren Hugo Öhman föreslogs få hand om poststationen. Postdirektören var i sitt eget yttrande till poststyrelsen av den uppfattningen att "även det efter bandelen Arvidsjaur-Sorsele öppnats för allmän trafik, behov av fast postanstalt i Gullön fortfarande kommer att göra sig gällande". Han motiverade detta med följande text:

"Järnvägens sträckning upp till sjön Storavan samt anläggandet av håll- och lastageplats i Gullön har skett med tanke på att den trafik av resande och gods som äger rum båtledes å sjön Storavan, här skulle erhålla anknytning till järnvägsnätet. Med hänsyn härtill synes det lämpligast att en poststation i Gullön icke gives endast tillfällig karaktär".

Arvidsjaur—Arjeplogs.

(November—april.)

(Åkande post.) år 1890

Nymil.

M. Th.	—	3,0		Arvidsjaur poststation (gästgivarvärd)	O. S.	8,30	—
M. Th.	9,0	9,0	2,6	Afnavikens gästgivarvärd	O. S.	1,30	1,30
T. F.	12,30	12,30	1,5	Gullöns skjutsstation	O. S.	10,0	10,0
T. F.	4,45	4,45	1,3	Källöns skjutsstation	O. S.	5,45	5,45
T. F.	7,45	7,45	1,3	Kaskers skjutsstation	O. S.	2,45	2,45
T. F.	1,30	—	2,5	Arjeplogs poststation (gästgivarvärd)	T. L.	—	8,0
			9,7				

Innan Avaviken och Gullön fick egna poststationer tack vare samgåendet mellan SJ och Posten, kunde invånarna möta upp vid postförarens färdväg för att lämna eller hämta post. Se även sid 7 med förklaringar.

Poststyrelsens beslut följde förslaget men den 27 november 1930 redovisade postdirektören i ett långt brev med bilagor den förändring som hade inträffat sedan poststationen i Gullön öppnades den 1 juni. Han anmälde att arbetsledningen vid Inlandsbanan hade begärt att få flytta poststationen från Gullön till trakten av Södra Slagnäs. Samtidigt hade invånarna i Slagnäs med 24 namnunderskrifter gjort framställning om en poststation där. En annan grupp på 51 namngivna personer med en representant för konsumtionsföreningen på första plats begärde en poststation i Bure. Ärendet komplicerades av den samtidigt förberedda omorganisationen av postföringen i området, en ändring som byamännen i Sjulsnäs, Grannäs och Strömholm vägrade acceptera. De ville inte ha sin post från Storuman via Sorsele och Slagnäs, eftersom de under lång tid hade fått den från Arvidsjaur via Bergnäsudden. Enligt deras åsikt skulle de efter den planerade ändringen "endast genom en kollossalt stor omväg postledes kunna nå förbindelse med de trakter som ligga våra inressen närmast". Under ett i hast sammankallat möte i Sjulsnäs på kvällen den 7 december 1930 diskuterades problemet i närvaro av postmästaren i Arvidsjaur. Kronojägare Holmgren från Strömholm förde bygdens talan. Ur postmästarens rapport till postdirektören citeras följande:

"Den förutfattade ståndpunkt, som Strömholm och Sjulsnäs intager till frågan synes ha sin rot däruti, att några förbindelser med befolkningen i Slagnäs icke önskas. Det lär vara missnöje med banans sträckning som åstadkommit detta".

Postens beslut i det stora ärendet hade fattats den 3 december 1930 men genom ett tilläggsbeslut nio dagar senare tog man hänsyn till synpunkterna från bl a Sjulsnäs och lät inrätta lantbrevbäring med två turer i veckan på en 8 km lång linje från Bergnäsudden, där det funnits en poststation sedan den 1 november 1904. Poststationen i Gullön blev mycket kortlivad. När den västliga delen av järnvägssträckan mellan Sorsele och Arvidsjaur öppnades för allmän trafik den 15 december 1930 byttes poststationen ut mot ett postombud under Avaviken och fick en datumstämpel med gravyren AVAVIKEN POSTOMB 1. Postombudet avvecklades den 14 december 1936. I intet avseende var Gullön således någon långlivad postort och framför allt har frimärken och brev med stämpelavtrycket Gullön blivit mycket eftertrak-

tade av samlare. I **Avaviken** hade poststationen funnits närmare ett decennium, när järnvägen kom så långt. Den hade inrättats den 1 augusti 1924. En tidig framställning, undertecknad redan i mars 1901 av företrädare för Lilla Bäcknäs och understödd av bl a kyrkoherde Gustaf Calleberg i Arjeplog hade inte vunnit poststyrelsens bifall, sedan postdirektören i Sundsvall avstyrkt den. Poststationen i Avaviken drogs in den 31 maj 1966. Innan tåget når **Arvidsjaur** passeras också **Junselevallen**. En poststation inrättades där med namnet **Renvalen** den 1 oktober 1913. Den fick namnet Junselevallen den 1 augusti 1917 och drogs in den 30 november 1970. Nästa station är **Arvidsjaur**, som har ett längre postalt förflutet än de flesta orter utmed banan. En postuppsyningsmansplats inrättades så tidigt som i november 1839 och byttes ut mot en poststation den 1 maj 1861. Den statusändringen baserades på ett brev från landskansliet i Luleå den 15 februari 1861 med bl a framhållande "att Arvidsjaur och Arjeplogs lappmarker inneha sådant läge, att korrespondensen med därvarande tjänstemän och personer utan poststation i Arvidsjaur är förenad med de största svårigheter". Sedan poststyrelsen beslutat att en poststation skulle inrättas i Arvidsjaur utsågs länsmannen Israel Skarin, som då var postuppsyningsman, till poststationsföreståndare. Om de svåra kommunikationsförhållandena på den tiden skvallrar ett brev från postmästare Fredrik Gustaf Clementeoff i Piteå den 20 juni 1861 till poststyrelsen:

"Som ingen landsväg finnes till Arvidsjaur lappmark och posten dit fortskaffas efter gångstigar, har jag icke kunnat få den brevlåda som för Arvidsjaur postexpedition blivit hitsänd, dit befördrad, helst posten som måste bäras, om brevlådan medsändes, skulle bli va allt för tung att av en person bäras, särdeles som lådan faller sig något obekvämt för bäring och genom beting kan icke heller brevlådan sommartiden fås dit försänd med någon som färdas emedan alla som besöka orten sommartiden måste vandra till fots; för min del anser jag att brevlådan icke förrän nästa vinter då slädföre inträffar kan få försändas till Arvidsjaur postexpedition; detta förhållande har jag ansett mig föranlåten att ödmjukast hos Kungl.Generalpoststyrelsen bära anmäla",

Vägförhållandena blev efter hand bättre och Arvidsjaur fick järnvägsförbindelse till norra stambanan vid Jörn. Maria E Lind, som hade övertagit ansvaret för poststationen 1891 fick åtta år senare lämna över detta till stationskarlen Karl Gustaf Klasson. Helena Clementeoff och

Hanna Kristina Berlin var därefter ett par av föreståndarna innan poststationen ersattes med ett förvaltningspostkontor den 1 december 1928. Genom Inlandsbanan blev Arvidsjaur järnvägsknutpunkt 1933. Postkontoret i Arvidsjaur ansvarar för postservice till omkring 3200 hushåll.

		Arvidsjaur—Muoskosel.				
		(Från den 13 november 1910.)				
T. F.	— 11,30	Arvidsjaur poststation	O. L.	13,30	—	
			Akkavare			
			Rönneberg			
			Auktsjaur			
			Stormyrheden			
T. F.	7,0	Muoskosels poststation	O. L.	10,30	—	

Arvidsjaur hade landsvägspost till och från Moskosei två dagar i veckan i vardera riktningen innan järnvägen medgav mera frekventa förbindelser.

Bandelen mellan Arvidsjaur och Jokkmokk, 173 km, byggdes färdig 1937. Samtliga tre poststationer däremellan, **Auktsjaur**, **Moskosel** och **Kåbdalis** fanns före järnvägens tillkomst. Poststationen i Auktsjaur inrättades den 1 oktober 1918 och drogs in den 31 maj 1980, medan en poststation öppnades i Moskosei redan den 1 april 1899, då med namnet Muoskosel. U i första stavelsen ströks i namnet den 1 februari 1931. Poststationen har fått leva kvar och betjänar drygt 300 hushåll (1992). Den tredje poststationen på den sist byggda delsträckan är **Kåbdalis**. Där möttes räsläggarna från ömse sidor den 26 september 1936, men det tog rätt mycket tid med efterarbeten innan tågen kunde börja gå. Poststationen i Kåbdalis hade inrättats med november månads ingång 1925. En framställning gjordes i januari 1906 om att flytta poststationen i **Puottaure** till Kåbdalis och att lantbrevbäring skulle anordnas mellan Bredsels poststation och Kåbdalis' by. På hemställan av postdirektören i Sundsvall beslöt poststyrelsen den 4 maj 1906 att framställningen inte skulle bifallas, varken i det ena eller det andra avseendet. Poststationen i Puottaure var då blott halvtannat år gammal. I Kåbdalis fick man alltså vänta till den 1 november 1925 på att få en poststation. Med skilda termer i Postens omväxlande vokabulär har den fått leva vidare, men dess betjäningunderlag är år 1992 blott 75 hushåll.

Via en mängd små järnvägshållplatser kommer tåget fram till **Jokkmokk**, dit Inlandsbanan hade nått norrifrån 1927. Där inrättades en postuppsyningsmansplats den 1 mars 1832, vilken blev poststation den 1 oktober 1865 med förre sockenskrivaren Sameul Alexis Ullenius som föreståndare. 1875 övertogs poststationen av Hedvig Björkman. Efter hennes död i maj 1884 tog Hedda Amalia Björkman över, följd 1895 av folkskolläraren Karl Oskar Ridderstråle. Han avlöstes i oktober 1908 av Nelly Sofia Johansson. Nio år senare tog Hulda Nätterlund vid och efter att poststationen höjts till postexpedition den 1 april 1926 blev Hanna Elna Alm stationsmästare, som cheftiteln var på den tiden. I fortsatt utveckling och ändrad terminologi blev det ett postkontor i Jokkmokk 1977, där postmästare Karin Hedlund fick ta över ansvaret för postservice till cirka 2000 hushåll.

		Luleå—Harads—Jokkmokk.			
		(Vintern.)			
		(Från den 2 december 1890.)			
		Nymil.			
S. T. F.	—	10,45		O. F. M.	5,15 —
W. O. L.	12,45	1,0	1,1	O. F. M.	3,0 3,15
M. O. L.	3,30	3,30	1,3	O. F. M.	12,30 12,30
A. O. L.	7,0	9,0	1,9	O. F. M.	7,0 9,0
L. O. L.	1,0	1,0	2,1	O. F. M.	3,0 3,0
f. O. L.	4,0	4,0	1,6	T. Th. S.	12,0 12,0
f. O. L.	7,0	—	1,4	T. Th. S.	— 9,0
O. L.	—	9,0	1,6	Th. S.	7,0 —
O. L.	12,0	12,0	2,4	Th. S.	4,0 4,0
Th. S.	5,0	9,45	2,6	Th. S.	8,15 11,0
Th. S.	2,30	2,30	2,7	Th. S.	3,30 3,30
Th. S.	7,30	—	18,7	O. L.	— 10,30

Före Inlandsbanans tillkomst gick Jokkmocks huvudförbindelse med omvärlden via Boden och Luleå.

Den allra nordligaste delen av Inlandsbanan mellan Jokkmokk och Gällivare, en sträcka på jämnt 100 km, slutfördes under åren 1925-1927. De mellanliggande postkontoren är Harsprånget och Porjus. I **Harsprånget** fanns en poststation från den 1 augusti 1920 till 1924 års utgång. En ny poststation inrättades där den 16 maj 1946 på grund av det pågående kraftverksbygget. Den byttes med 1956 års ingång ut mot ett postombud, vilket avvecklades den 2 april 1968.

Poststationen i **Porjus** öppnades den 1 maj 1911. Även här var det ett kraftverksbygge som motiverade poststationens tillkomst. En järnväg byggdes från Gällivare för att göra nödvändiga transporter möjliga. Även för järnvägsarbetarna behövdes naturligtvis postservice, något som löstes genom att lantbrevbäring inrättades. När kontraktet om lantbrevbäring skulle upphöra föreslog postmästaren att öppna en poststation i Porjus med indragning av lantbrevbäringen. Detta accepterades av poststyrelsen. Redan på tredje dagen efter att poststationen hade öppnats skrev arbetschefen vid järnvägen och begärde att lantbrevbäringen skulle återinföras. De som tidigare betjänats av lantbrevbäraren hade blivit hänvisade till lösväskor, som utväxlades på vissa platser utmed järnvägen. Arbetschefen A Ekholm skrev följande till postmästaren i Gällivare:

"Detta är emellertid icke tillfyllest för den stora personal av i medeltal 600 å 700 man, som i sommar kommer att hava arbete vid järnvägen. Jag får därför anhålla, att genom Eder försorg måtte anordnas postföring medelst lantbrevbärare, som medföljer materialtåget. Vid de tillfällen då materialtåget av en eller annan anledning icke kommer att gå, åtager sig järnvägen att ställa en s k trehjuling till lantbrevbärarens förfogande. Materialtåget kommer att som hittills utgå från Gällivare varje morgon och återvända på kvällen".

Gällivare—Porjus.

(glb.: I klass.) (Fr. 1. 7. 11.)

Alla dagar	6 ⁴⁵	Gällivare 797, 799..... Hippasrova Jutsa	Alla dagar	—	
	5 ⁵⁷		Porjus	Alla dagar	—
Alla dagar	—				

Lantbrevbäraren använder sig af materialtåg eller så kallad trehjuling. (Ankomsttid till och afgångtid från Porjus samt ankomsttid till Gällivare komma att växla efter omständigheterna.)

Tidtabeller för postföring innehåller ofta intressanta uppgifter av olika slag. Se även uppgifter om tidigare metoder för tidangivelser under illustrationen på sid 7.

Det blev en del komplikationer, som återspeglas i ett ärende på drygt 50 sidor i arkivet. Men poststationen fick vara kvar med sex olika föreståndare under den första sjuårsperioden. Det stabiliserade sig så småningom och poststationen höjdes till postexpedition den 1 juli 1939. Med

Skrifter med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

	antal sid	pris kr
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar	28	25
35. Posten vid jvagna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved	20	25
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad	18	20
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge	22	25
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad	22	25
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp	24	20
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa	18	20
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof	24	25
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad	17	20
43. Något om posten vid Inlandsbanan	32	40
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund	24	25
50. Posten vid Krösnabanan (Älmeboda-Karlskrona)	22	25
52. Om posten vid Blekinge kustbana	34	30
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjärsjölagård	14	20
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan	18	20
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala-Krylbo	24	30
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra	24	25
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp	15	20
114. Posten vid järnvägen Limmared-Holsljunga	24	25
118. Om posten vid Västra Centralbanan	38	40
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga	18	20
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)	34	40
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad	20	20
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik	12	15
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg	10	15
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad	16	20
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp	18	20
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn	18	20
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn	30	30
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Älmhult	22	25
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinnekulle järnväg	12	15
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund	16	20
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult-Sölvesborg	22	30
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro	20	20
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn	14	20
187. Om posten vid Norbergs järnväg	20	25
188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad	20	25
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg	18	25
191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg	20	25
192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen	22	25
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå	18	25
206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg	28	30
216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel	22	25
217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel	24	25
219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro	26	25
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika	30	30
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg	20	25
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg	36	40

Priserna på denna katalog är tillämpliga för beställningar från

ERIK LINDGREN

Blåbärsvägen 4

352 44 VÄXJÖ