

POST OCH UTVECKLING I NORRBOTTENS LÄN

Av Birger Rothelius

Birger Rothelius är född i Stockholm 1911. Jur kand. Bodde i Luleå 1939–1959 och var då ombudsman, först i Munksunds AB, sedan i Norrbottens Järnverk AB. Under denna tid bl a ordförande i Norrbottens Filatelistförening. Nu vice ordförande i Lidingö filatelistförening. Medlem även i Troms Filatelistklubb. Skrivit filatelistiska och frimärkshistoriska artiklar.

I Luleå bodde jag åren 1939–1959. Under de åren fick jag genom mitt arbete och på fritiden lära känna det fantastiska land, som är Norrbottens län.

Norrbottens län kom till genom delning av Västerbottens län »uti twänne särskilda Höfdingedömen».

Kungörelsen den 21 maj 1810 ger oss motivet för delningen:

»At som Westerbottens län lemnar ypperliga tillfällen till nyttiga och betydliga upodlingar, hwilka uti framtiden kunna för Riket medföra de största förmoner, och hwilkas begagnande således icke böra underlåtas, utan med all omsorg befrämjas: men de hushållsanstalter, hwilkas til befordrande deraf böra vidtagas, icke kunna medföra nog skyndsam werkan, eller åtminstone icke på längre tid wisa någon särdeles nytta, om styrelsen af detta widsträckta Län skulle såsom hittills besörjas utaf en enda Höfding ...»

Bakom delningen låg också förhållandena under finska kriget och ryssarnas invasion 1808–1809.

Vi fick alltså då ytterligare ett län. Något landskap »Norrbotten» har aldrig funnits.

Så småningom kom mitt filatelistiska intresse, väckt av Norrbottens filatelistförening i Luleå, att inriktas på frimärken, avstämplade vid norrbottenska postanstalter. Men att samla stämplat från ca 300 postanstalter är helt klart för mycket för en enskild samlare.

Senare, när jag hållit på med mina norrbottensstämplar några år fann jag, att postanstalterna i hög grad avspeglade länets utveckling, såväl befolkningsmässigt, som industriellt och bebyggelsemässigt.

Här skall jag försöka visa något av denna utveckling och även beröra anledningen till tillkomsten av några speciella postanstalter.

Om den äldre posthistorien i länet har Ernst Grape i Norrbottens läns hembygdsförenings årsbok 1960 skrivit sakkunnigt och ingående. Min utgångspunkt blir därför 1855, då Sverige fick sina första frimärken. Då fanns i Norrbottens län postanstalter i Piteå, Luleå, Haparanda, Nederkalix och Råneå. Den 31/12 1855 tillkom en postexpedition i Övertorneå.

Norrbotten var då en för Sverige i övrigt avlägsen provins, svår att nå på grund av de bristfälliga kommunikationerna – det skulle dröja ännu 40 år innan järnvägen nådde Boden. Sommartid gick fartyg i trafik efter norr-

Kongl. Maj:ts Nådiga Kungörelse,

Angående

Westerbottens Låns fördelning uti tvåanne
särskilda Höfdingedömen, under namn af
Westerbottens och Norrbottens Län.

Gifven Stockholms Slott den 21 Maji 1810.



Cum Gratia & Privilegio S:æ R:æ Maj:ts.

SEDERSTRÖM, Tryckt i Kongl. Tryckeriet, 1810.

landskusten ända upp till Haparanda, men vintertid fick man färdas i släde från gästgivaregård till gästgivaregård, ofta i stark köld eller i snöyra. Många resenärer har skildrat dessa resor; samerna och deras kultur var ett exotiskt turistmål.

Befolkningen i länet var år 1855 endast 61 000, varav 9 500 bodde i de tre städerna Piteå, Luleå och Haparanda.

Majoriteten av länets befolkning försörjde sig av jordbruk och boskaps-skötsel. Skogsbruk, sågverksindustri och malmbrytning låg fortfarande i sin linda. Carl XIV Johans och hans efterföljares insatser och försök att få till stånd ett vinstgivande bergsbruk hade misslyckats. Vagnätet var fortfarande mycket outvecklat¹.

¹ Landshövdingeberättelsen 1862 sägs, att länge fanns ingen annan väg inom detta län än den invid kusten löpande åt Finland ledande allmänna landsvägen. Men i senare tider är vägar anlagda från kustlandsvägen, vid Piteå älv 4,5 mil, vid Luleå älv 5 mil, vid Kalix älv 7 mil och vid Torneå älv 7 mil. — »Där bruten väg slutar, vidtar allmogens skyldighet att medelst båt befordra den resandes fortkomst å älvarne!»

Nya postanstalter under 1860-talet

12 av de fasta postanstalter som inrättades under 1860-talet var belägna på orter som tidigare varit sk postuppsyningsmannaplatser. Orterna var Arjeplog, Arvidsjaur, Boden, Älvsbyn, Gällivare, Jokkmokk, Karesuando, Maunu, Muonioniska, Kvikkjokk, Vittangi och Överkalix. Det var kyrkbyar, marknadsplatser, samlingsplatser, som fick postanstalt. Flera av dessa orter fick under 1860-talet landsvägsförbindelse med kustlandsvägen.

Ett undantag från detta allmänna mönster var *Åminne*.

Tillkomsten av postanstalten i Åminne är en ganska märklig historia. Som kronprins företog Karl XV en resa år 1858 till Norrbotten. Färden gavs sken av att vara en nöjesresa men kronprinsen önskade studera gränsförsvaret i norr och lära känna bygden. Resan gick till en början i båt upp efter Luleälven. Sällskapet hade ibland besvärligt med de primitiva förhållandena – myggen var ett stort problem. Flera skildringar föreligger från resan. I en artikel i 1934 års årsskrift Norrbotten uppger Hugo Lindgren, att kronprinsen efter en glad frukost i Överkalix föreslagit att man skulle skaffa sig en mönsterfarm någonstans efter Luleälven och man där skulle slå sig ned som nybyggare »om det blev för tråkigt i Stockholm».

Nu var det så, att 1862 hade ett antal personer i ledande ställning begärt förbättrad postgång mellan Boden och Jokkmokk och att en poststation skulle inrättas i Harads eller Laxedet. Man önskade snabbare förbindelser för sågverken och försäljarna av lappmarksprodukter. De lokala myndigheterna och länsstyrelsen var välvilliga och föreslog postexpedition i Bodträskfors. Men hos generalpoststyrelsen fanns också en begäran från Åminnebolag om poststation i Åminne. Detta bolag hade bildats till åminnelse av kronprinsens resa och skulle driva mönsterfarmen vid Åminne, en inköpt egendom. Aktieägare i bolaget var förutom Karl XV flera av Europas dåvarande monarker, bl a Napoleon III, drottning Viktoria i England och Fredrik VII i Danmark, samt många andra celebriteter. Bolagsstämma hölls årligen på Stockholms slott, åtföljd av middag; de gladaste tilldragelserna i kungens liv enligt hans eget vittnesbörd.



På generalpoststyrelsens hemställan beslöt Kungl. Maj:t, att postgången utsträcktes från Boden till det på ungefär 5 mils avstånd belägna Åminne och att postförbindelse en gång i veckan anordnades mellan Åminne och Jokkmokk. Poststationen i Åminne öppnades den 1 november 1863 med agronomen P G Westberg som föreståndare med ett årligt arvode av 200 riksdaler. Åminnebolaget upphörde redan 1869 – kungen hade tappat intresset. Egendomen donerades till hushållningssällskapet i länet. Då korrespondensen med Stockholm upphörde, drogs poststationen in och flyttades till Harads från den 1 januari 1875.

Med Åminne fick filatelisterna en raritet.

Vägarna och poststationerna

Gunnar Hoppe har i sitt arbete »Vägarna inom Norrbottens län» pekat på att de första vägarna inom lappmarkerna var starkt beroende av tidigare färdleder. Långt fram på 1800-talet fanns endast ett fåtal landsvägar som var användbara hela året. Under 1860-talet skedde en stark utbyggnad av vägnätet, som på 10 år innebar att detta fördubblades. Postväsendets utbyggnad krävde i vissa fall speciella poststigar, när postlinjerna inte sammanföll med de gängse färdlederna. Sålunda spångades på 1850-talet en poststig från Arvidsjaur till Älvsbyn och några år senare en annan från Arvidsjaur till Malå i Västerbotten.

Ett gemensamt karakteristiskt drag för vägutbyggnaden var att vägarna till att börja med inte byggdes i sin helhet som landsvägar utan att lugnvattnen i färdriktningen utnyttjades. Som exempel härpå kan nämnas att vägen till Pite lappmark utgick från Rognäs i Svensbyfjärden innanför Piteå, vilken ort inte hade landsväg till Piteå. Rognäs fick poststation 1886. På sträckan Luleå – Jokkmokk var det båtväg mellan Bredåker och Storbacken.

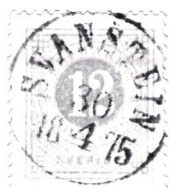
Glommerträsk och Korpilombolo

Två postanstalter, vars tillkomst till en del berodde på vägars tillkomst är Glommerträsk och Korpilombolo. Glommerträsk låg efter den allmänna vägen från Piteå till Arvidsjaur. Där fanns fast folkskola och missionsskola. Före poststationens tillkomst hade byborna 3 3/4 mil till närmaste postanstalt.



Glommerträsk 9/1 1884, Korpilombolo 13/10 1878.

Poststationen i Korpilombolo beslutades den 8 juni 1871 efter framställning från sockenmän. En bidragande orsak var säkert att allmän väg hade framdragits dit, bl a efter statsbidrag för att hjälpa befolkningen efter de svåra missväxtåren under 1850- och 1860-talen. Samtidigt beslöts att posten på linjen Haparanda – Övertorneå – Pajala skulle ta vägen över Korpilombolo, vilket var en omväg och förlängde tidtabellen men betydde mycket för hävande av ortens isolering. Posten gick två gånger i veckan till Övertorneå och en gång i veckan till Pajala.



Svanstein 30/4 1875, Öjebyn 19/1 1874, Karungi 8/1 1877.

Kronobrevbäringens upphörande

Sedan mycket lång tid tillbaka hade vissa hemman skyldighet att befordra Kronans post. Detta var en betungande skyldighet för bönderna även om den i viss mån kompenserades bl a av skattefrihet. Riksdagen fattade 1873 beslut om kronobrevbäringens upphörande. Postverket skulle överta även denna brevbäring.

Till följd härav öppnades i hela landet 530 nya postanstalter. På fråga från generalpoststyrelsen om åtgärder inom Norrbottens län med anledning av kronobrevbäringens upphörande svarade länsstyrelsen att nya postanstalter borde öppnas i Svanstein, Öjebyn, »Luleå gamla stad» Karungi och Hietaniemi.

Svanstein – gammalt järnbruk och sågverk i Tornedalen – vars namn är bildat av namnet på två tidigare ägare, Abraham Steinholz och Seger Svanberg, blev poststation den 1 januari 1874. Den upphörde först i juni 1886 och ersattes av en lantbrevbäringslinje. Det är synd att det gamla fina namnet inte fick leva kvar även i postalt hänseende.

Öjebyn är kyrkbyn och den gamla staden utanför Piteå. Där fanns gästgivaregård, som passerades av alla som kom kustlandsvägen söderifrån. Från den nya postanstalten, vars namn först stavades Öjebyn och Öyebyn, skulle post utväxlas två gånger i veckan med Piteå–Luleå och Älvsbyn. Man räknade med tjänstebrev från kronofogde och två länsmän samt »Chefs- och Majorsexpeditionerna vid Kongl Norrbottens Fältjägarkorps». Regementet låg vid denna tid i Piteå. Luleå gamla stad borde få

poststation med hänsyn till att kronofogde, länsman och flera andra tjänstemän och ståndspersoner bodde där. Så blev också fallet men namnet blev inte Gammelstad utan *Nederluleå*. Namnet ändrades till *Gammelstad* den 6 augusti 1894.

Karungi och *Hietaniemi*, båda ansågs böra få poststationer därför att de låg efter den gamla härads- och postvägen mellan Haparanda och Övertorneå. Post skulle utväxlas två gånger i veckan.

Karungi blev indragen som poststation redan den 1 juli 1878. Orsaken var den obetydliga uppbörden – 1875 bara 99 kr, som helt avsåg frimärken. Karungi kom emellertid igen. Återigen var det bygdens folk som krävde postanstalt. Kyrkoherden, en förvaltare, en handlande och flera hemmansägare önskade postanstalt i närheten av Karl Gustafs kyrka. Postmästaren i Haparanda uppgav att försändelserna från Karungi kyrkby i porto skulle kunna inbringa 700 kr per år. 49 ex av tidningar sändes till området. Kronofogden tillstyrkte och även postinspektionen i norra distriktet.

Däremot uppstod tvekan om namnet. Det fanns de som var rädda för att post skulle kunna felsändas till den finska byn Karunki. Kronofogden höll på Karungi – man fick inte visa undfallenhet från svensk sida om man förkastade ett gammalt välklingande byanamn, bara därför att ett liknande fanns i Finland.

Generalpoststyrelsen beslöt att en poststation av första klassen skulle öppnas den 1 september 1903 och benämnas Karungi. I arvode till föreståndaren skulle utgå 150 kr.

Lassbyn

En poststation, som även fick mycket kort livstid var Lassbyn. Den inrättades den 1 april 1876, troligen i anledning av kronobrevbäringens upphörande och indrogs den 31 mars 1878. Det är oklart om någon drev på inrättandet. Lassbyn är en liten ort efter Råneälven. Tidigare fanns där förvaltningar för skogsbolag. Liksom i fallet Karungi visade driften av Lassbyn underskott. Frankoteckensuppbörden utgjorde 1876 73 kr och 1877 54 kr, vilket skall jämföras med föreståndarens arvode, som var 50 kr första året och sedan 100 kr. Ett frimärke med stämpelavtryck från Lassbyn är känt. På auktion har under de senaste 30 åren intet utbud skett. Man kan fråga, vad är egentligen ett märke med stämpeln Lassbyn värt. Det är ju ett unikum.

1880-talet

I Sverige i sin helhet sker en mycket stor ökning av antalet postanstalter. I länet tillkommer dock bara sju. På grund av Norrbottens regementes flyttning från Piteå till Luleå inrättas poststationen *Notviken*, som när regementet flyttar 1907 till Boden dras in. Den öppnas åter 1914 när Notviken får järnvägsverkstäderna och ökad bebyggelse.



Tärnaby 28/6 1909, Jukkasjärvi 10/10 1903, Lannavaara 27/6 1904.

Vidare får *Tärnaby* och *Jukkasjärvi* post; de är stora lappmarksbyar och *Tärnaby* nås av väg under årtiondet. I *Lannavaara* tillkommer också en postanstalt. Möjligen beror det på att där drev Sällskapet Lappska Missionens vännar ett barnhem. Sällskapet var stiftat av prinsessan Eugenie. *Lannavaara* får väg först under 1920-talet.

De första stora industrierna

Skogen, malmen och vattenfallen har varit och är de stora rikedomarna i Norrbotten. Ängsågarnas tillkomst på 1860-talet, högkonjunkturen inom trävarubranschen litet längre fram samt senare massafabrikerna skapade sysselsättning och stigande levnadsstandard åt människorna i Norrbotten. Detta föranledde också utbyggnad av posten.

Så är fallet med postanstalternas i *Seskarö* (1895), *Nyborg* (1898), *Våna-fjärden* (1898) och *Båtskärsnäs* (1899). Något senare kommer *Munksund* (1907).

För malmens utnyttjande var transportfrågan det stora problemet. Försöket att i *Nasafjäll* utvinna silver strandade bl a på de långa och tunga transporterna. Sedan 1600-talet visste man att det fanns järnmalm i Lappland. Men hur skulle den nå bergverken i kustregionerna? Man försökte med rentransporter, man började gräva kanaler för att båtledes få ned malmen i *Luleälvens* dalgång, andra omöjliga projekt att förtiga. En järnväg skulle lösa problemet.

Järnvägarna kommer till Norrbotten

Efter många omgångar och med insatser av engelskt kapital påbörjades 1883 byggandet av järnväg mellan *Luleå* och *Gällivare*. Det första loket nådde *Gällivare* 1887 och de första malmtransporterna skedde påföljande år. 1891–1892 öppnades banan för allmän trafik.

Dessa år öppnades också poststationer i en rad orter efter järnvägen. Från *Luleå* räknat tillkom *Sunderby station*, *Sävest*, *Ljuså*, *Lakaträsk*, *Murjek*, *Nattavara* och *Malmberget*. Flera följer under kommande år. Sedan järnvägen till *Gällivare* övergått i svensk ägo, beslöts 1898 att järnvägen skulle framdragas över *Kiruna* till norska gränsen. Norska staten skulle klara sträckan från Riksgränsen till *Narvik*, den isfria malmhamnen.



Norrbottens utveckling framgår även av posttransporternas utveckling. Posttransport med pulka efter ren ägde visserligen rum långt in på 1900-talet. Den underbara postbilen på sträckan Kiruna C – Vittangi – Pajala representerar ett långt kliv framåt. De som väntar på flygplanet vid Suorva 1921 kan knappast ha haft några visioner om flygtrafiken till, från och inom Norrbotten i våra dagar.



Ofotenbanan var ett kostsamt, vanskligt företag som utfördes under de hårdast klimatiska förhållanden. Som mest arbetade nära 5 000 man på bygget. Man nådde Kiruna den 15 oktober 1899 och Torneträsk hösten 1900. Den 15 november 1902 skruvades de sista skenorna fast av SJ:s generaldirektör och hans norska motsvarighet.

Postalt medförde järnvägen tillkomsten av en rad stationer efter banan. Redan före järnvägen öppnades den 1 april 1899 postanstalten Luossavare, belägen i en liten enkel träbyggnad, dit postsäckarna i regel transporterades efter ren. I samma byggnad fanns också polisens lokaler, polischefens tjänstebostad och tre arrester. Den 1 oktober 1900 ändrades postanstaltens namn till Kiruna. Trots den korta livstiden är stämplarna på frimärken med Luossavare ej ovanliga, vilket kan tyda på viss livaktighet i korrespondensen med rallarna.

Parentetiskt kan här erinras om att 1931 fick vi ytterligare en postanstalt med namn av ett malmberg, Tuollavara.

Bland stationerna efter banan märks Vassijaure postanstalt, som tillkom redan år 1900. Jag har berättat om denna stations märkliga ställning i svenskt postväsende i Svensk Filatelistisk Tidskrift 1987.

Övriga stationer efter Ofotenbanan får postanstalter 1903 eller 1904 i samband med bygget. De flesta av dessa är numera nedlagda. Endast turistorterna Abisko, Björkliden och Riksgränsen har posten kvar. Nedläggningen berodde på avfolkning i byarna vid stationerna. Vid nedläggningen 1958 fanns exempelvis i Kaisepakte sex hushåll, i Stordalen och Kopparåsen nio. Idag torde många av dessa byar vara öde.



Luossavare 18/4 1899, Porjus 3/5 1925.

Norra stambanan

Redan innan järnvägen Luleå–Riksgränsen var färdig hade norra stambanan 1894 nått Boden. Detta var ett oerhört betydelsefullt bidrag till brytande av Västerbottens och Norrbottens isolering. Bort föll de långa resorna från gästgivaregård till gästgivaregård, vilka kunde ta veckor eller de alternativa sjöresorna. Läs härom vidare i Sara Lidmans stora verk om »jernbanan».

Norra stambanan föranledde inom Norrbottens län nya postanstalter i Storlångträsk – sedermera namnändrat till Långträsk – Storsund, Brännberg och Hednoret.

Älvsbyn ligger också efter norra stambanan, men hade haft poststation sedan 1865. När banan nådde Älvsbyn, beslöt generalpoststyrelsen att posten skulle flyttas till järnvägsstationen.

Men se, detta accepterades inte av ortsbefolkningen. Kyrkbyn låg 1,5 km från stationen. I Älvsbyn bodde 5 000 människor och de borde ha sin postanstalt i den största byn. Man skrev alltså till generalpoststyrelsen och begärde flyttning av posten från stationen till kyrkbyn. Kommunen erbjöd sig t o m att hålla lokal gratis i tingshuset. Det framkom att uppbörden i Älvsbyn år 1900 uppgick till 4 597 kr och att föreståndaren i arvode hade 540 kr.

Efter ett första avslag gjordes ny framställning. Bl a påpekades att det dröjde sex dagar för en bybo att få pengar på en diskonterad växel! Generalpoststyrelsen gav med sig för de nya argumenten. En postanstalt skulle inrättas i kyrkbyn från den 1 juli 1902. Den fick namnet Elfsbyns kyrkoby. Posten i järnvägsstationen döptes om till Elfsby station. Elfsbyns kyrkoby namnändrades redan den 1 mars 1904 till Älvsbyn. Elfsby station upphörde den 30 september 1921.

Järnvägen till Haparanda

Norra stambanan förlängdes till Morjärv redan 1902. Sex postanstalter kom till efter banan, Hundsjö, Degerselet, Niemisel, Bjurå, Avasfors och Morjärv. Endast Morjärv är kvar idag.

Morjärv – Karungi – Övertorneå byggdes 1910–1914. De postanstalter som tillkom – Övermorjärv, Räktjärv, Vitvattnet, Bodträsk, Kärrbäck, Karhuvaara – är numera samtliga indragna. Detta gäller också Vitsaniemi, Korpikylä, Niemis. Anmärkningsvärt är att dessa namn försvenskades till Risudden, Skogskärr och Luppio. Tidigare hade Hietaniemi försvenskats till Hedenäset. Riktigheten av denna försvenskning i ett område där tornedalsfinskan är ett andra språk kan kanske diskuteras. Mellan Karungi och Haparanda fanns tre postanstalter, som ej haft något samband med tillkomsten av järnvägen. Det är Lomkärr, Bäverbäck och Mattila. De drogs in ganska tidigt.

Inlandsbanan

Norrbottens län berörs av ytterligare en järnväg – inlandsbanan, nu främst en turistbana med vackra utblickar över en karg natur.

Planer på denna bana från Bohuslän till Lappland framfördes i riksdagen redan 1899. Efter utredningar påbörjades arbetena år 1908. Men först den 6 augusti 1937 kunde dåvarande kronprinsen i Kåbdalis förklara banan invigd. I motsats till malmбанan föranledde inte inlandsbanan några nya postanstalter eftersom den framdrogs mellan orter med redan befintliga postanstalter. Ett undantag föreligger dock. Det är Gullön. Den inrättades under byggandet och orsaken var att ett stort antal omkring 300 rallare hade förlagts till Gullön. Orten ligger vid stranden av Storavan och hade förutom rallarna endast ca 60 invånare. Postanstalten inrättades den 1 juni 1930 och fick handelsföreståndaren Hugo Öhman till föreståndare mot 396 kr i arvode per år. Men järnvägsarbetet gick undan och redan mot slutet av året hade rallarna flyttat. Posten stängdes därför den 14 december 1930. Men filatelisterna hade fått en ny raritet.

För fullständighetens skull kanske också skall nämnas järnvägen Gällivare – Koskullskulle, byggd 1899, som föranledde postanstalt i Koskullskulle. Orsaken var givetvis malmbrytningen.

Vattenkraften och postanstalterna

Utbyggandet av vattenkrafttillgångarna i Norrbotten har varit omfattande, trots att flera älvar undantagits. Luleälven är praktiskt taget helt utbyggd. Utbyggnaderna har föranlett postanstalter.

År 1910 fattade riksdagen beslut om en kraftstation i Porjus. Motivet var att man genom denna station ville få möjlighet att elektrifiera malmбанan men också att få fram mera energi för kommande storindustrier i Övre Norrland.

För bygget förelåg först ett transportproblem. Mellan Gällivare och Porjus låg drygt 5 mil väglöst land. Mellan dessa platser måste en järnväg byggas. Anläggandet som påbörjades i juni 1910 har betecknats som ett gigantiskt pionjärarbete och något av en saga. Rälsläggarna nådde Porjus den 8 juli 1911. Före utbyggnaden bodde där tre invånare. Som mest sysselsattes 3 000 anställda.

En postanstalt öppnades i Porjus den 1 november 1911. Den existerar än i dag. Fortsatta utbyggnader av vattenkraften i Luleälven medförde postanstalter i Harsprånget och Suorva. Dessa har båda funnits under två olika perioder. Till kategorin vattenkraftstationer får också räknas poststationerna i Messaure, Laxede, Sejtevere, Ritsem och Vietasbygget. Samtliga har upphört efter arbetenas slutförande. Som vattenkraftstation får kanske också räknas Vargbacken i Piteälven, där kraftstationen Sikfors är belägen.



Den fortsatta industrialiseringen och postanstalterna

Gruvnäringen föranledde nya postanstalter i Malmberget (1898), Svappavara (1900) och Masugnsbyn. Särskilt skall nämnas *Laver*, där Boliden bröt malm och där en post kom till år 1938. När gruvdriften upphörde 1946 på grund av att malmen tagit slut, upphörde samhället och posten.

Som exempel på andra postanstalter föranledda av industrier kan nämnas Karlsborgsverken, som visserligen existerat tidigare under namnet Våna-fjärden, och Karlsvik utanför Luleå.

Att Lovikka (föret Lahti) fått vara kvar som postkontor kan kanske hänföras till försäljningen av Lovikkavantarna.

Så skall här nämnas *Selets bruk*, en gammal bruksort i Norrbotten, där bergsrådet S G Hermelin 1799 anlade en masugn. Den drevs till 1879. Som järnbruk existerade Selets bruk till 1896. Två år därefter öppnades poststation, märkligt nog. Det var hemmansägare och den dåvarande ägaren till Selets bruk, Egon von Garrelts, som begärde bättre postgång och poststation. Von Garrelts uppgav att han tänkte sälja vattenkraft till en yllefabrik och att man kunde på nytt bryta järnmalm. Man pekade också på att »läslusten i synnerhet vad beträffar tidningar och tidskrifter på senare år tilltagit i en förut ej anad grund».

Beslutet blev en poststation av andra klass i Selets bruk, dit posten med häst och åkdon två gånger i veckan skulle föras från Antnäs vid kustlandsvägen över Selets bruk och Unbyn till Boden. Den sträckan var 4,5 mil och postföraren fick 3 kr 82 öre för enkel färd. Föreståndaren i Selets bruk fick 60 kr i årligt arvode.

Men redan två år därefter läggs posten i Selets bruk ned. Det blev inte något av med de industrier som skulle startas. Bygden var enligt postmästaren i Boden »temmeligen död». Istället fattas beslut om en ny poststation av första klassen i Ale från den 1 januari 1901. I Ale fanns några mindre industrier. Numera är både Ale, Antnäs och Unbyn nedlagda. Filatelisterna fick sitt genom den sällsynta poststämpeln Selets bruk. Ett annat av de gamla järnbruken i Norrbotten, som blev föremål för nya investeringar var Rosfors bruk. Där hade tackjärn tillverkats åren 1839–1868, stångjärn 1840–1875 och järnmanufaktur 1841–1875. Brukspatronen C A Hedqvist i Piteå inköpte bruket 1897 och satsade på sågverksrörelse. I samband med hans förvärv tillkom den 1 juli 1899 en postanstalt. Sedan patron Hedqvists arvingar sålt egendomen, drogs postanstalten in den 31 augusti 1926.

Slutligen kan i detta sammanhang erinras om Bolidens gruva i Laisvall som först i postalt hänseende betjänades med postombud från Arjeplog men som efter några månader fick postanstalt den 1 december 1942.



Postlokalerna har förändrats under årens lopp. De äldsta postlokalerna fanns säkert i det hus där postmästaren bodde. Detta var vanligt även på 1900-talet. Postkontoret i Boden och det i Karesuando (bild överst nästa sida) visar typiska norrbottenhus i landsdelarna.



I Kiruna får Luossavare postkontor dela lokaler med polisen, polischefen och arrestanter.

Posten i byarna

Från 1898 och ett par årtionden framåt sker en stark ökning av antalet poststationer i de större byarna på länets landsbygd. Antalet ökar från 62 till omkring 200. Bakom tillkomsten av dessa stationer låg många gånger önskemål från byborna. Man kan inte komma ifrån den stora betydelse, som ett postkontor hade för människorna på landsbygden. Postkontoret var ofta en samlingspunkt, där man träffade sina grannar och fick reda på vad som skedde i landet och i världen.

Ökningen av antalet postkontor sammanfaller med en kraftig befolkningsökning. År 1900 utgjorde befolkningen i hela länet 135.000 och 30 år senare 211 000.

Befolkningsökningen skedde inte bara i kustområdet utan även i de inre delarna av Lappland. Exempel på nya postanstalter där är Övre Soppero, Tjåmotis, Luvos och Bergnäsudden.

Posten och turisterna

Postverket har varit angeläget om att betjäna de växande skarorna av turister, som varje år sökte sig till Norrbotten. Bevis härpå finns i postanstalterna Abisko turiststation, Saltoluokta, postombud i Nikkaluokta, Kebnekaise, delvis igång bara under turistsäsongen.



Abisko Turiststation 8/7 1926, Saltoluokta 11/8 1933, Kiruna 1, Postombud 2, Kebnekaise 15/3 1980.



I Luleå hade postverket egen stenfastighet där posten var inrymd till mars 1954, då det nya posthuset invigdes.

Nedläggning och indragning

Slutet av 1800-talet innebar en stor ökning av antalet postanstalter i Norrbottens län. År 1899 passerar antalet 100. Under 1900-talet är ökningen hög även under de första tiotalet år. Antalet når upp till 160 år 1911. Senare växer antalet långsammare och kulminerar 1952 med 263 stationer. Under årens lopp hade enstaka nedläggningar ägt rum. De hade drabbat orter där omsättningen varit låg; antalet betjänade hushåll litet. Det har uppgivits att 1973 var det genomsnittliga antalet hushåll per postanstalt i Norrbotten bara ca 700, medan motsvarande siffra för t ex Malmöhus län var 4 000 och för en glesbygd i söder, Kronobergs län 1 500.

Exempel på poststationer som lags ner tidigt på grund av låg omsättning är Nautanen, Narken, Gråträsk och Luvos. Den stora nedgången i antalet postanstalter sätter in 1965, då 16 stationer dras in. De fem följande åren är antalet 13, 8, 23, 11 och 7 resp. Totalantalet sjunker till 170.

Efter ytterligare indragningar, bl a 10 år 1984 är antalet fasta postanstalter 1987 121.

Dessa nedläggningar skedde inte utan protester från berörda människor. I tidningarna förekommer flera gånger artiklar om dessa indragningar varvid orsksbefolkningen protesterar och i något fall talar om skandal. Bl a framhålles att postkontoret betyder social service och omsorg om speciellt pensionärerna. Människor isoleras och mår sämre. Sociala kontakter bryts. Man pekade också att arbetstillfällen försvann när posten drogs in. Andra underströk att de skulle erhålla posten senare, bl a genom minskat öppet-hållande.

Det är självfallet att dessa protester bemöttes från postens sida. Man betonade, att de flesta av hushållen i byarna skulle få en förbättrad postservice genom lantbrevbäring, att postverket var ett affärsdrivande verk med mål att erbjuda god service till så rimliga kostnader som möjligt och att den sociala omsorgen inte låg inom Postverkets ansvarsområde.

Från centralt håll inom posten har jag fått följande information:

Under 1960-talet gjorde Posten en kraftig satsning på utbyggnad av den bilburna lantbrevbäringen, »det rullande postkontoret». Det fanns både ett servicemässigt och ett ekonomiskt motiv. Att ersätta postkontor med lantbrevbäring innebär en serviceförbättring för flertalet kunder genom att posten i princip körs ut till bostaden. På små orter fick man och får man i regel hämta posten på postkontoret. Dessutom fungerar ju lantbrevbäraren som kassör och alla, som inte bor alltför långt bort från »stora» vägen har möjlighet att uträtta kassaärenden i bostaden någon gång per vecka. Samtidigt är lantbrevbäringen en betydligt billigare och effektivare organisationsform. Att det just i Norrbottens län var så många postkontor som berördes hänger samman med att lantbrevbäringen där tidigare var relativt svagt utvecklad och att det finns många små orter på relativt stort avstånd från varandra.

En förutsättning för övergången till lantbrevbäring var dennas motorisering. Utbyggnaden av billantbrevbäringen tog på allvar fart under senare delen av 1950-talet men hade sin mest intensiva period under 1960-talet. Nästan 600 postkontor blev då ersatta med lantbrevbäring.

För Norrbottens del fattades besluten om lantbrevbäring av postdirektionen i Boden.

I en tabell nedan har sammanförts dels befolkningsutvecklingen i hela landet, dock i Norrbottens län för åren 1860–1980, dels också antalet fasta postkontor likaledes i hela landet och i Norrbottens län.

I denna tabell har också uträknats antal personer per postkontor. Det bör observeras att i antalet postanstalter icke ingår postställen eller postombud.

Antalet fasta postanstalter i hela landet och i Norrbottens län samt befolkning och jämförelse mellan dessa områden

År	Befolkning hela landet	Befolkning Norrbotten	Postanstalter hela landet	Befolkning per postanstalt	Postanstalter Norrbotten	Befolkning per postanstalt
1860	3 860 000	60 000	196	19 698	6	10 000
1870	4 169 000	76 000	505	8 250	18	4 222
1880	4 565 000	90 800	1 649	2 768	25	3 632
1890	4 785 000	104 800	2 065	2 317	32	3 275
1900	5 136 000	134 800	2 688	1 911	104	1 296
1910	5 522 000	161 100	3 241	1 703	154	1 046
1920	5 904 000	183 000	3 672	1 608	192	953
1930	6 142 000	211 500	3 873	1 586	219	966
1940	6 371 000	216 400	4 165	1 530	247	874
1950	7 042 000	242 000	4 366	1 613	262	924
1960	7 498 000	262 000	3 963	1 892	254	1 031
1970	8 081 000	255 000	2 565	3 150	171	1 491
1980	8 318 000	267 000	2 261	3 679	143	1 867

1987 har antalet fasta postanstalter i Norrbottens län gått ned till 121. Högsta antalet fanns år 1952 och utgjorde då 263.

Uppgifterna är hämtade dels från offentlig statistik, dels från Nylanders bok om Sveriges fasta postanstalter, dels från postverket.