

I personaltidningen PS nr 17 1973 infördes denna notis.

### Klart Krylbo — 1873

För 100 år sedan kom Norra stambanan till Krylbo. Det firades söndagen den 3 juni under mottot "Klart Krylbo — 1873". Temat var kommunikation i alla former med tyngdpunkt på järnvägs-kommunikation. Nog var det också de ångloksdragna jubileumstågen som trafikerade sträckorna Avesta—Hedemora och Avesta—Horndal som blev de stora publikattraktionerna.

Posten medverkade med frimärksförsäljning och specialstämpel. Postvärdinnor i sekelskifteskläder sålde frimärken för 2 200 kronor och totalt 7 300 försändelser avstämplades med specialstämpeln.

Också i ett annat avseende medverkade såväl vårt som främmande länders postverk. I anslutning till evenemanget "Klart Krylbo — 1873" gick nämligen fem brev på olika vägar jorden runt i stafett mellan ett 40-tal av Avesta Jernverks representanter i olika delar av världen. Slutliga adressater var "socknarna" Avesta, Krylbo, Grytnäs, Folkärna och By. Befordringen ingick i en mångkamp mellan dessa socknar men anknöt också till Phileas Foggs resa jorden runt på 80 dagar som även den kunde fira 100-års jubileum.

De olika brevviorna var:

1. Avesta — Göteborg — Zwijndrecht (Holland) — Paris — Madrid — Bala Cynwyd, Pa (USA) — Tokyo — Manila — Beirut — Avesta.
  2. Avesta — Stockholm — Hamburg — Bryssel — Milano — New York — Sydney — Johannesburg — Tel Aviv — Krylbo.
  3. Avesta — Oslo — London — Dublin — Lissabon — Montreal — Houston — Hongkong — Damman (Saudi-Arabien) — Grytnäs.
  4. Avesta — Sundsvall — Köpenhamn — Biel (Schweiz) — Aten — Bogota — Vancouver — Calcutta — Kairo — Folkärna.
  5. Avesta — Helsingfors — Malmö — Wien — Istanbul — Sao Paulo — Torrance, Cal (USA) — Bangkok — Bombay — By.
- Snabbast befordran fick brevet till Grytnäs som på sin jorden runt-färd kom dit närmast från Saudi-Arabien efter 74 dagar.
- Sist och någon månad senare än beräknat kom brevet till Avesta. Störningar i befordringen hade orsakats av politiska oroligheter på Filippinerna och vidare av att postverket i Libanon mer eller mindre slutade att fungera under oroligheterna där i maj.

Erik Lindgren

## Något om posten vid Norbergs Järnväg och Krylbo - Norbergs Järnväg

## Förord

Under ca 105 år fanns ett omfattande och starkt etablerat samarbete mellan post och järnväg. Det inleddes den 16 februari 1863 efter vissa försök och decimerades till att finnas i mindre skala genom postens nya transport- och sorteringsorganisation den 12 maj 1968. Sedan dess har det minskats ytterligare, bland annat genom att alla förenade post- och järnvägsstationer försvunnit och genom att antalet verksamma postkupéer numera är mindre än tio.

Under den effektiva samarbetstiden utnyttjades båda trafikverkens resurser ömsesidigt. Detta har jag försökt exemplifiera i ett antal häften i den posthistoriska serien, förtecknade på en sida i slutet av detta häfte. I några av dem har jag lämnat en översiktlig redogörelse av ursprunget till samarbetet. Eftersom detta häfte skiljer sig geografiskt från de flesta tidigare utgivna har jag funnit det lämpligt att inledningsvis presentera den redogörelsen i detta häfte.

Svårigheten att få fram personaluppgifter gör att jag i många fall inte har kunnat redovisa namnen på samtliga de personer som varit sysselsatta med postgöromål vid berörda järnvägsstationer. Jag har valt att presentera posten vid järnvägarna så att sträckan Kärngruvan - Ängelsberg behandlas först och därefter sträckan Krylbo - Kärngruvan. På den sistnämnda sträckan fanns visserligen tre hållplatser mellan ändpunkterna, men ingen av dem hade med posten att göra, åtminstone officiellt. Jag berör ändå Andersbenning, eftersom förslag fanns om en poststation på den platsen.

Under smalspårstiden för järnvägen Kärngruvan-Ängelsberg förekom inte något samarbete mellan posten och järnvägsbolaget. Inledningen av presentationen börjar därför först 1874, när ombyggnaden av järnvägen närmade sig sitt slut.

För att söka ge tidsfärg åt framställningen gör jag tämligen många citat ur arkivhandlingar. I dessa har jag moderniserat stavningen men i övrigt undvikit att göra några ändringar även om texten delvis är tungläst.

Synpunkter på häftet och dess utformning tas tacksamt emot.

Växjö i december 1992

Erik Lindgren



## Järnvägspoststationer

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

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

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

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

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

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

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

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



## Kärrgruvan

I ett brev till poststyrelsen den 7 april 1874 skrev "förvaltaren av Mossgruvan med flera Bolagsgruvor" Sven Nordlund till poststyrelsen ett brev som fick underskrifter av ett stort antal andra personer som var sysselsatta på ett eller annat sätt i industrin med bergsbruket. De förväntade att järnvägen skulle öppnas under året och anhöll "att en särskild poststation vid ovannämnde banas ändpunkt, Kärrgruvan, må, för tids vinnande vid postbefordringen, inrättas".

Poststyrelsen remitterade brevet till postmästaren i Norberg bland annat med önskan om svar på frågan om avståndet mellan postkontoret och Kärrgruvans järnvägsstation. Postmästare Olof Fredrik Dalman, som varit chef för postkontoret i Norberg alltsedan dess tillkomst 1855, samma år som frimärken började ges ut, svarade i ett drygt två sidor långt brev den 18 april 1874. Han berörde bl a övergången från smalspår på Norbergs järnväg med följande ord:

"Avståndet mellan postkontoret i Norberg och Kärrgruve järnvägsstation landsvägen är approximativt 15 000 fot, mellan dito och Norbergs järnvägsstation 2 600 fot samt mellan Norbergs järnvägsstation till Kärrgruve järnvägsstation på järnvägen 10 080 fot. Avståndet mellan postkontoret och Norbergs järnvägsstation bliver betydligt kortare sedan Norbergs järnväg, som nu är under omläggning och drages närmare landsvägen vid Norbergs område, bliver färdig och kommer att byggas till lika spårvidd med de vid varsin ändpunkt till densamma belägna, ännu icke färdiga, Krylbo-Norbergs och Stockholm-Västerås Bergslagens järnvägar."

Att postmästare Dalman personligen var emot en poststation i Kärrgruvan visade han längre fram i brevet och han underbyggde detta redan i citatet ovan genom att visa på det förhållandevis korta avståndet



mellan järnvägsstationerna i Kärrgruvan och Norberg i förening med det faktum att järnvägsstationen i Norberg skulle komma att ligga närmare postkontoret. Men han påpekade särskilt att det fanns få personer i Kärrgruvans närhet som hade "någon egentlig correspondens". Han avslutade sitt remissvar med följande text:

"Då Krylbo-Norbergsbanan möjligen till Juli månads början bliver färdig, kommer naturligtvis posten att på den transporteras emellan Krylbo och Kärrgruvan och såvida Norbergs järnväg icke vid den tiden kan trafikeras, vidare landsvägen mellan postkontoret i Norberg och Kärrgruvan, och har jag förmodat att Kungl. Generalpoststyrelsen anbefaller att posten då skall åtföljas av postiljon såsom nu sker och brevlåda finnes på järnvägskupén samt anser att under sådant förhållande och för närvarande inrättandet av en poststation vid Kärrgruvan icke av behovet påkallas".

Postmästarna var i allmänhet inte särskilt angelägna att nya poststationer inrättades i närheten av deras postkontor eller inom deras förvaltningsområde. Det medförde stor risk för minskning av deras sportler, bl a genom att antalet lösväskor minskade för varje ny poststation, liksom underlaget för den provisionsersättning de åtnjöt för frimärksförsäljning. Belöpande andel gick i stället till föreståndarna för tillkommande poststationer.

Det var länge ovisst när trafiken på den nya järnvägen mellan Krylbo och Kärrgruvan kunde komma igång. Den 10 augusti 1874 skrev postmästare Dalman bl a följande till poststyrelsen:

"Postbefordringen mellan Krylbo och Norberg kommer att ske så snart sig göra låter till ändpunkten för nämnde järnväg 'stationen Kärrgruvan', men man kan inte säkert påräkna, att posten vidare kan för närvarande befordras från Kärrgruvan till Norbergs station på Norbergs järnväg, dels emedan trafiken på denna järnväg för året vanligen upphör med sommarmånaderna dels ock därför att det är osäkert om tiderna för bantågen passa sig så, att posten under närvarande förhållanden kan med fördel sändas.

Därför tager jag mig friheten vördsamt framställa och föreslå, att tills vidare ifrågakommande post, åtföljd av postiljon, kommer att emellan Kärrgruvan och postkontoret i Norberg, 3/8 mil, tvenne gånger dagligen med kärra befordras samt att kontrakt kommer att uppgöras, så snart sig göra låter, med bergsmannen A G Ferngren, vilken för närvarande skjutsar posten här emellan och Avesta, att nämnde postskjuts sig åtaga emot lega av en riksdaler 60 öre per mil räknat jämte 3 öre kårpengar, med vilken skjutslega han förklarar sig bliva nöjd".

Osäker om möjligheten att befordra post på järnvägen från Kärrgruvan söderut ansåg sig postmästaren sålunda behöva föreslå en kombinerad järnvägs- och landsvägstransport för posten mellan Krylbo och Norberg. Dalman blev nu ledig från sin posttjänst en tid men allt tyder på att han informerat sin vikarie A L N Almgren om hur han tänkt sig

den vidare utvecklingen för posten i det spännande järnvägsprojektet. Almgren var då 32 år och tjänstgjorde som postskrivare men hade antagits som eo postexpeditör redan 1867. Under sin fortsatta karriär fick han liksom många postmästare fara land och rike runt. Han var sålunda postmästare i Lycksele 1880-1887, i Gislaved 1887-1893, i Torshälla (åtminstone "på papperet") 1893, i Vaxholm 1893-1899 och i Umeå 1899-1910.

N<sup>o</sup> 6647  
 No 111 Cid 48  
 inlemnadt  
 Norberg  
 den 18/8 1874  
 7/16 5 t 35 m e m

Kongl. Telegrafverket  
 l. 19 aug. 1874  
 No 1632  
 ankommet  
 till Stockholm  
 den 18/8 1874  
 7/16 5 t 35 m e m

TELEGRAM.

Tjänstemärkning

Till Kongl General Poststyrelsen  
 Trafik Byrån!  
 Stockholm  
 Enligt de meddelanden hvilka i orten kunna erhållas är det Trafikstyrelsen för Statens Jernvägar som bennar upplysning angående tiderna för tågen på Krylbo-Norbergs Jernväg som öppnas och kan fastslå post den 1 Septembers Stationer blifva: Kärrgruvan och Andersbenning  
 Norbergs Postkontor  
 N<sup>o</sup> 1632.  
 1874 den 24 augusti som i följande och tillhörande uppgifterna utskickades som till den för närvarande öppnades

Obs. Telegrafstiden beräknas inom hvarje land efter dess afståndslid  
 T. af L. d. Expedieradt af



Naturligtvis var poststyrelsen intresserad av flera detaljer kring den nya järnvägen. Telegrafledes begärde styrelsen av postkontoret i Norberg den 18 augusti 1874 att "inkomma med tidtabell för bantågens gång emellan Krylbo och Kärrgruvan". Almgrens svar framgår av illustrationen av det svarstelegram som skrevs ut i Stockholm samma dag kl 17.55. Den 11 september kunde Almgren skriftligen lämna flera uppgifter efter kontakt med stationsinspektorn vid Kärrgruvan. Järnvägen skulle enligt dennes uppgifter öppnas för trafik den 14 september med avgång från Kärrgruvan kl 9.50 och från Krylbo kl 15.25. Poststyrelsen ville nu veta adressen till direktionen för Norbergs Järnväg och fick svar att C Hyckert i Gävle var verkställande direktör.

Tf postmästare Almgren fick också order att söka finna någon som mot lägre ersättning än den av A G Ferngren begärda kunde transportera post landsvägsledes från Kärrgruvan till Norberg. Med detta lyckades han inte "i anseende till den höga dagspenningen samt de höga formlöner vilka här betalas". Ett kontrakt upprättades därför med Ferngren för tillämpning från den 1 november 1874. Vd Hyckert i Gävle svarade i ett brev den 28 september 1874 på vissa frågor från poststyrelsen och uppgav bland annat

"att för närvarande ingen annan station finnes för trafik öppnad på Krylbo-Norbergsbanan än vid Kärrgruvan; och att Bolaget icke vill tillförbinda sina tjänstemän att vara poststationsföreståndare utan må det bero på överenskommelse mellan Kungl. Styrelsen och den som kan och vill åtaga sig omförmälda befattning. Om framdeles en mellanstation kommer att öppnas, blir det vid Andersbenning, som är belägen 9/10 dels mil från banans båda ändpunkter".

Redan här uppstod ett hinder. Som framgår av inledningsavsnittet var basöverenskommelsen mellan postverket och Statens Järnvägstrafik att deras stationsföreståndare i allmänhet skulle åta sig att svara för postgöromål. I sådana fall rörde det sig om kollektiva avtal och lönerna betalades av postverket till järnvägsförvaltningen som såg till att avtalat belopp tillkom stationsföreståndarna i samband med löneutbetalning från järnvägsförvaltningen. Om nu stationsföreståndaren i Kärrgruvan var villig att åta sig postgöromål, måste ett individuellt avtal tecknas mellan denne och postverket. Så blev det också här och stationsföreståndaren i Kärrgruvan Carl Adolf Sundh meddelade poststyrelsen skriftligen den 14 oktober att han var villig. Men han ville ha 300 kr om året i ersättning från postverket. Det gick poststyrelsen med på, sedan postinspektör P Ch. Bergman vid centrala järnvägspostdistriktet tillstyrkt "då antagas bör, att korrespondensen vid denna poststation

skall komma att bli tämligen betydlig". Mot postmästare Dalmans önskemål öppnades poststationen i Kärrgruvan stationshus den 1 november 1874.

*Inför den händelse att Kungl. Styrelsen ämnar öppna Poststation vid nedan nämnda Jernvägsstation, får jag vårdadt ankomma, att jag är villig åta emot ett årligt arvode på 300 Kronor att förstå iförjammade Poststation, på sådan öppnad här.*

*Kärrgruvan den 14 Okt. 1874.*

*C. Ad. Sundh*

Sundh fick efter kort tid sitt årsarvode höjt till 480 kr och genom poststyrelsens beslut den 23 december 1886 till 600 kr. Dessutom tillkom enligt beslut elva år senare 15 kr i månaden i biträdesanslag. Poststationen överfördes den 1 november 1906 från Norbergs till Krylbo postkontors förvaltningsområde. En för mig otydbar krumelur i personalförteckningen tyder på att Sundh fick en efterträdare 1909. Denne upplevde den allt mer stigande trafiken så intensiv att det inte längre gick att förenad post- och järnvägsgöromål. Den 1 juli 1916 övertogs sålunda avtalet om postgöromålen av fröken Selma Teresia Dubois (diarienummer 3022/1915). Med poststationen flyttad från järnvägsstationen fick hon utöver sin årslön, som då fastställdes till 780 kr, från den 1 maj 1917 också ett transportanslag på 180 kr om året.

Den 1 mars 1948 höjdes poststationen till postexpedition. Föreståndaren sedan 1922 Gunhild Ingeborg Borgström fick titeln "stationsmästare". Med poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter fick postexpeditionen namnet Norberg 2 från den 1 mars 1964. Barbro Tomasson tog över ansvaret 1966. I en för hela landet generell omorganisation byttes termen postexpedition ut mot postkontor 1977. I sin strävan att rationalisera beslöt postledningen att slå igen postkontoret den 31 mars 1993. Ersättningen blev service i ICA-butiken sedan ett avtal träffats med handlanden Lars Herlund, ett avtal som uppgavs ha tryggt service med såväl post som butik i Kärrgruvan.



## Norberg



Förvaltningspostkontoren var med något enstaka undantag inte förenade med järnväg. Jag har ändå ansett det nödvändigt att här nämna något om detta postkontor utöver vad som framkommit vid presentationen av poststationen i Kärrgruvan. Den normalspåriga järnvägens tillkomst påverkade postkontoret i Norberg på så sätt att landsvägspostföringen dit och därifrån upphörde och lokala posttransporter anordnades mellan järnvägsstationen och postkontoret.

Initiativet till ett postkontor i Norberg kan sägas ha kommit genom ett brev till poststyrelsen, daterat den 21 oktober 1854 och undertecknat av många företrädare för samhället, bergmästare, brukspatroner, gruvförvaltare, inspektorer och handlare m fl. Även ett antal näringsidkare i Smedjebacken skrev med samma önskemål om ett postkontor i Norberg till poststyrelsen den 6 november 1854. I sitt utlåtande den 1 december 1854 avstyrkte postinspektorn i Västerås Fredrik Wilhelm Dassau framställningen med motiveringen att "ett postkontor i Norberg skulle medföra kostnad utan att någon särdeles vinst för andra korrespondenter än ett inskränkt antal i själva Norbergs by eller närmaste trakten däromkring skulle vinnas, helst Wiks postkontor på ena sidan är beläget på en och en halv mils avstånd och Avesta postkontor åt andra sidan på två mils avstånd".

Ärendet komplicerades av problem med nödvändig postföring men det behandlades positivt av länsstyrelsen i Västerås i ett fem foliosidor långt brev till poststyrelsen den 10 februari 1855. Positivt inställd var också P T Winroth vid poststyrelsens kammarkontor och poststyrelsen begärde hos regeringen att få inrätta inte bara ett postkontor i Norberg utan på flera andra håll i landet samtidigt med flera nya postföringslinjer. I ett kungabrev den 30 maj 1855 bifölls poststyrelsens hemställan. Punkt 10 i det sju sidor långa kungabrevet innehöll följande text:

"I anledning av särskilda hos Eder gjorda ansökningar om inrättande av postkontor vid Norberg och nya postgångars öppnande dit och därifrån må, på sätt I tillstyrkt, inrättas en postexpedition vid Norbergs kyrkoby i Västmanlands län; börande i sammanhang härmed även följande nya postgångar, förutom vilka postexpeditionen vid Norberg by skall medföra påräknat gagn, ordnas, nämligen en dubbel mellan

Norberg och Västerås tvenne gånger i veckan fram och åter, en dylik mellan Norberg och Avesta, att sammanbindas med posten däremellan och Falun samt en tredje likaledes tvenne gånger i veckan fram och åter mellan Norberg och Wik, att sammanbindas med posten mellan sistnämnda ställe och Smedjebacken, under villkor, vad beträffar den nya posten mellan Norberg och Västerås, som kommer att mellan Ramnäs och Hästbäcks gästgivaregårdar passera en väg av 3½ mil, som icke är allmän landsväg och varå således gästgivaregårdar ej finnas, att såsom disponenter av Ramnäs, Seglingsbergs och Virsbo bruk uti särskild skrift medgivit, deras enskilda väg för postbefordringen begagnas och att, enligt vad dessa disponenter sig förbundit, av dem, emot tjugofyra skillingar banko milen i lega, å denna väg tillhandahållas erforderlig skjuts för postens fortskaffande".

Här bör tilläggas att uttrycket postexpedition svarar mot förvaltningspostkontor i detta fall. Postexpeditioner var en lägre klassens postkontor. De fick den gemensamma beteckningen postkontor med 1882 års ingång. Det skall också tilläggas att 24 sk banco motsvarade ungefär 75 öre vid den myntreform som genomfördes tre år senare.

Ett av de första tjänstebekymren för den nyutnämnde postmästaren Olof Fredrik Dalman i Norberg var frågan om hur och mot vilken kostnad posten skulle transporteras. Den 5 november 1855 rapporterade han till poststyrelsen, att "gästgivaren å Norbergs gästgivaregård icke ingått på att föra posten närmaste vägen härifrån till Wik, 2 à 2 1/4 mil, på andra villkor, än att han får i ersättning därför skjutspenningar beräknade efter 3 mil".

Landskansliet som samarbetade med postverket i skjutsfrågor, ogillade gästgivarens begäran och gav honom order att skjutsa posten från Norberg till den nya gästgivaregården i Bastmora, och därifrån skulle posten utan hans medverkan skickas vidare till Wik. Därmed var gästgivaren bunden till en för hela riket fastställd taxa.

Det motdraget hade han inte väntat sig och uppsökte därför postmästare Dalman för att meddela att han var villig att forsla posten direkt till Wik och inte låta den gå omvägen över Bastmora, men han ville ha samma ersättning som postverket skulle behöva betala för den av landskansliet beordrade omvägen. I motsatt riktning, d v s från Wik till Norberg, fanns redan kontrakt med en entreprenör som skulle få ersättning för en sträcka av 2½ mil.

Postmästare Dalman avslutade sitt brev i ärendet till poststyrelsen med tillägget, att gästgivarens "klandervärda prejeri" skulle ha undvikits om man hade hållit entreprenadauktion i förväg. Det var ett vanligt sätt på den tiden att skaffa fram billig skjuts. Det brukade finnas bönder, som ville utnyttja sina drängar, vagnar och hästar maximalt för litet extraknäck.



Vid föredragningen den 8 november 1855 av Dalmans skrivelse fann poststyrelsen att den inte fordrade vidare åtgärd. Den post som skickades med landsvägskärrorna låstes in i väskor. Av postkamrerarens memorial den 3 oktober 1855 vid planering av de nya postgångarna framgick att det behövdes "trenne nya väskor, därav en till Västerås postkontor för posten därifrån till Norberg och Wik samt åter, en till Wiks postkontor för posten därifrån till Norberg och Västerås samt åter och en till Avesta postkontor för posten däremellan och Norberg".

Ehuru tidvis tjänstledig var Olof Fredrik Dalman formellt postmästare i Norberg till sitt 79:e levnadsår och erhöll begärt avsked genom poststyrelsens beslut den 28 mars 1888. Hans efterträdare blev Christian Albert Theodor Öhrström, som befordrades till postkontoret i Strängnäs 1901. Därefter har följande personer varit ordinarie postmästare i Norberg: Anders Magnus Julius Davidsson (1902-1910), August Albert Flodin (1910-1919), David Nathanael Sundstedt (1919-1920) och Karl Magnus Noreen (1921-1929).

Efter den sistnämnde uppehölls postmästaretjänsten på vakans i avvaktan på omorganisation. Postkontoret degraderades sålunda till postexpedition den 1 juli 1931 och miste sitt förvaltningsområde. Anders Gustaf Källén utnämndes till chef med titeln stationsmästare, då 51 år gammal. Han följdes av bl a Ture Evald Westerberg (1944), Jarl Engelbrekt Jernberg (1952) och Eja Eriksson (1967). Liksom Kärrgruvans (Norberg 2) postexpedition blev termen år 1977 postkontor, för vars skötsel Ronny Sundstedt tog över ledningen 1990 med ansvar för service till omkring 3300 hushåll inklusive dem i Kärrgruvan.

En liten bild av villkoren för tillträdande postmästare vid sekelskiftet får man genom att läsa en notis i fackorganet Svenskt Postarkiv. Till tjänst för spekulanter på tjänsten publicerades vissa uppgifter. Ett exempel på sådana utgör vidstående urklipp av notisen när C A T Öhrström hade fått befordran till Strängnäs 1901

**Norberg.** Under år 1900 uppgingo pm:s extra inkomster till sammanlagdt 1033,28 kr., däraf provisionsandel 925,83 kr., bokföringsarvode 40,41 kr. samt från pspb. 67,04 kr.

Till pm:s disposition äro ställda följande anslag: 300 kr. till aflönande af biträde, 300 kr. till expenser och 450 kr. till kontorshyra, allt för år.

Tillförseln af lifsförnödenheter är liflig, men prisen höga. I utskylder för inkomst från postverket har pm. i år erlagt mellan 300 och 400 kr. Närmaste läroverk ligga i Vesterås. Å platsen finnas 2 läkare.

och postkontoret i Norberg var ledigt till ansökan.

Postmästarens sportler hade minskat bl a på grund av att flera poststationer hade tillkommit i närområdet men provisionsandelen för frimärksförsäljningen var ändå rätt hög.

Det hus, hvori pk. nu är inrymdt, tillhör aflyttande pm., som är villig antingen att hyra ut detsamma mot 950 kr. pr år eller sälja detsamma för 14,000 kr., däraf 6,000 kr. kontant, Någon annan lägenhet vare sig för pk eller pmbostad lärer icke finnas. Huset innehåller 7 enligt uppgift höga, ljusa och trefliga rum; till detsamma hör en stor tomt.

—\*—

## Högfors

Vid landsvägspostlinjen mellan Västerås och Norberg öppnades med 1874 års ingång en poststation i Karbenning intill sockenkyrkan. När järnvägen mellan Kärrgruvan och Ängelsberg började närma sig sin fullbordan i dess nya skick och skulle anslutas i Ängelsberg till järnvägen från Västerås, redovisade postmästare Olof Fredrik Dalman i Norberg till poststyrelsen vissa synpunkter på poststationerna inom hans förvaltningsområde i ett brev den 15 januari 1876. Brevet föranleddes egentligen av ett cirkulär från poststyrelsen den 27 september 1875, i vilket uppgifter begärdes om hur de minsta poststationerna stod sig finansiellt. För den då blott två år gamla poststationen i Karbenning föreslog han

"att en poststation i dess ställe inrättas vid Högfors järnvägsstation, belägen inom Karbennings socken och 1500 fot nära sockenkyrkan. Poststationen i Västervåla bliver ävenledes vid samma tid obehörlig och föreslås att indragas samt Ängelsbergs poststation, vilken varit öppen under sommarmånaderna, att vid nämnde tid flyttas till Ängelsbergs nya järnvägsstation inom Västervåla socken och ungefär 1/4 mil nära sockenkyrkan".

Här kan tilläggas att Dalmans förslag att dra in poststationen i Västervåla anammades. Dess föreståndare, kronofogden T N Fernqvist, fick se sig uppsagd när trafiken kom i gång den 16 september 1876. Han miste därmed sitt extraknäck på 300 kr om året som han haft i egenskap av poststationsföreståndare sedan 1874 års ingång.



I Högfors blev stationsinspektör Anders Gustaf Andersson ansvarig för postservice och tog därmed över Karbenning postkunder. Årsarvodet för själva postgöromålen vid den förenade post och järnvägsstationen i Högfors var till en början 150 kr, men det höjdes genom poststyrelsens beslut den 13 mars 1879 till 300 kr och sju år senare till 360 kr. Från 1896 års ingång blev det 420 kr och två år senare beslöt poststyrelsen om ett "särskilt biträdesanslag av 10 kr i månaden så länge ett angivet större järnvägsarbete där pågår (diarienummer 5250/858). Detta anslag drogs in med utgången av maj 1901.

Stationsmästaren Matheus Johansson tog över ansvaret för posten vid Högfors den 1 december 1899 och kunde efter 1902 års reglering av arvoden till föreståndare vid förenade post- och järnvägsstationer glädja sig åt höjning av postarvodet från 420 till 480 kr. Dessutom tillkom biträdesersättning som liksom arvodet till föreståndaren steg ytterligare i takt med stor trafikutveckling.

Post och järnväg skildes åt den 1 maj 1916, då Hanna Arosenius blev föreståndare för den från järnvägen flyttade poststationen och fick ett särskilt anslag för transporter till och från tågen. Järnvägseran var slut för poststationen i Högfors som vid motorisering av postdistributionen efter andra världskriget inte längre hörde till de livskraftiga. Den drogs in med oktober månads utgång 1962 och berörda kunder betjänades med lantbrevbäring.

## Snyten

Innan den på hösten 1876 för trafik öppnade järnvägen från Kärrgruvan utmynnade i Ängelsberg, passerade den sjön Snyten och en liten ort med namnet Snytsbo. Ett kvarts sekel senare skulle järnvägen mellan Krylbo och Örebro där anslutas till järnvägen mellan Krylbo och Ängelsberg. Järnvägsstyrelsen skrev den 1 november 1897 till poststyrelsen och uppgav att stationer vid den nya järnvägen skulle hos regeringen föreslås på

"statsbanan Krylbo-Örebro i Karbenning socken, mellan Nickebo och Bennebo byar, 16 km från Krylbo, med benämning Karbenning; vid Snytsbo mellan stationerna Ängelsberg och Högfors å Tillberga-Kärrgruvans järnväg, 22 km från Krylbo, med benämning Snyten; vid Västanfors kyrka, 35 km från Krylbo, med benämning Västanfors eller Fagersta, vilket senare namn ägarna till Fagersta bruk i skrivelse till Kungl. Järnvägsstyrelsen framhållit såsom önskvärt och för bruket av särdeles betydelse...."

Drygt två år senare var järnvägen klar att tas i bruk fram till Västanfors och den 1 juli 1900 öppnades en poststation i Snyten järnvägsstation. Vid den fortsatta delsträckan av järnvägen från Krylbo, d v s mellan Västanfors och Frövi, öppnades den 12 december 1900 också poststationer i Dagarn och Skinnskatteberg i Västmanlands län samt Spannarboda och Sällinge i Örebro län.

## Krylbo—Vestanfors.

(Från den 1 juli 1900.)

$\frac{457}{-}$	$\frac{145}{945}$		Storvik .....	$\frac{33}{72}$	$\frac{1025}{-}$
Pik. 274	Pik. 275				
Tåg 247.	Tåg 249.	Km.			
8 <sup>0</sup>	3 <sup>30</sup>	—	Krylbo 302, 334, 340..	1 <sup>5</sup>	$\frac{830}{-}$
8 <sup>40</sup>	4 <sup>5</sup>	17	Karbenning .....	12 <sup>35</sup>	$\frac{755}{-}$
9 <sup>4</sup>	4 <sup>28</sup>	22	Snyten 334 .....	12 <sup>21</sup>	$\frac{740}{-}$
9 <sup>30</sup>	4 <sup>50</sup>	35	Vestanfors (ej f).....	11 <sup>45</sup>	$\frac{72}{-}$
				Tåg 248.	Tåg 250.
				Pik. 274	Pik. 275

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Snyten antogs Axel Gudmund Löwenhielm, till en början med 300 kr i årsarvode för själva postsyslan. På sikt följde poststationen samma öde som alla andra med måttlig omsättning och kunde ersättas med lantbrevbäring den 1 november 1962.

## Ängelsberg

Den 5 maj 1865 inrättades i Ängelsberg en poststation, avsedd att hållas öppen endast under sommarmånaderna. Till föreståndare antogs civilingenjör Otto Gabriel Timm. Poststationen inrymdes i järnvägsstationen, men postverkets avtal var tecknat med Timm personligen och inte med järnvägsföretaget. Därför angavs poststationen inte som förenad med järnvägen först från den 16 september 1876, då ett avtal med företaget gav stationsinspektör Sven Broman ansvar för posten året om. För denna del av arbetet fick han 240 kr pr år. Det höjdes i olika omgångar, t ex till 420 kr



genom beslut den 30 december 1892 och till 600 kr efter 1902 års allmänna klassificering av järnvägspoststationerna.

Stationsinspektör Robert Moberg tog över ansvaret för posten i Ängelsberg den 1 oktober 1911, då med oförändrat arvode till honom personligen men med ett biträdesanslag som just höjts från 420 till 540 kr per år. Liksom vid de andra stationerna utmed banan gick det inte att i längden förena post- och järnvägssysslor. Följden blev skilsmässa mellan de båda trafikföretagen den 1 april 1915. Fröken Hedvig Kristina Johansson blev poststationsföreståndare, också hon med 600 kr i årsarvode samt med ett särskilt kontrakt för posttransporter, vilket gav henne 320 kr om året till en början och från 1917 års ingång 600 kr.

År 1938 inrymdes poststationen åter i stationshuset med fru Astrid Tim som föreståndare sedan 1935. Hon fick uppleva en negativ befolkningsutveckling. En planerad omorganisation drog ut litet på tiden men med maj månads utgång 1972 drogs poststationen in.

Tre år senare hedrades samhället med ett frimärke. Multimehyttan i Ängelsberg blev nämligen motivet på ett av märkena i frimärkshäftet Byggnadsvårdsåret 1975 efter ett fotografi av Hugo Ahlén. De övriga frimärkena i häftet visade en äldre industrimiljö från Falun, kruttornet och garvargården i Visby, officersmässen vid Rommeheds exercisplats samt Skellefteå kyrkstad. 17 europeiska nationer deltog i det europeiska byggnadsvårdsåret.

## Krylbo

Stationsinspektör Carl Wilhelm Ponsbach fick ansvaret för posten i Krylbo, när en poststation öppnades i järnvägsstationen där med december månads ingång 1873. Han följdes av Fr. Öhman och Malcolm Hugo Bratt samt från den 1 oktober 1905 av Selim Karl Helmer Trolle. Den sistnämnde fick inte ansvar för posten särskilt länge, eftersom poststationen skildes från järnvägen den 1 november 1906 och drogs in formellt.

I stället öppnades ett förvaltningspostkontor enligt ett regeringsbeslut av den 6 juli 1906. Nils Falkman blev chef för detta med titeln postmästare. Hans förvaltningsområde omfattade poststationerna i Baggå, Broddbo, Dagarn, Folkärna, Jularbo, Karbenning, Kärrgruvan,

Malingsbo, Möklinta, Rosshyttan, Skinnskatteberg, Snyten och Västanfors, poststationer som enligt 1905 års statistik sålde frimärken för sammanlagt drygt 28.000 kronor.

En rad andra postmästare följde Falkman innan postkontoret degraderades till postexpedition med 1962 års utgång och Krylbo med termen postexpedition kom att lyda under Avesta postkontors förvaltningsområde. Efter en ny terminologi på 1970-talet finns det åter ett postkontor i Krylbo, där postmästare Inger Kraft fått överta ansvaret för service till de ca 3400 hushåll som har denna postadress.

## Andersbenning

Stationsinspektör Sundh i Kärrgruvan skrev den 28 januari 1875 till postinspektionen i centrala distriktet att Andersbennings station vid Krylbo-Norbergs järnväg skulle öppnas för allmän trafik den 1 februari "i händelse att Kungl. Poststyrelsen i anledning därav finner skäl att öppna poststation där".

Det var egentligen ovanligt att en poststationsföreståndare, som ju Sundh var vid sidan om sitt ordinarie järnvägsarbete, så där utan vidare ville acceptera att en poststation kom till i närheten. Det kunde ju inkräkta på den egna inkomsten av postsysslan genom t ex minskad frimärksförsäljning samt direkt påverkas genom att något lösväskarvode föll bort. Nu blev det emellertid inte någon omedelbar åtgärd. Postinspektionen skrev nämligen till poststyrelsen att trakten omkring den nya järnvägsstationen syntes mindre befolkad och att det "torde måhända vara skäl att avvakta framställning från korrespondenterna i orten innan någon poststation där öppnas".

En sådan framställning kom, daterad den 22 november 1875 och undertecknad av A H Ljungquist, ägare av Olofsfors, Oscar Lagermarck, förvaltare vid Bjurfors bruk samt ett stort antal andra personer i trakten. Postinspektör Bergman skrev denna gång till poststyrelsen bl a följande:

"Efter vad jag såväl nu som förut under mina resor inhämtat, finnes i närheten av denna station inga andra korrespondenter än Olofsfors bruk och Andersbennings gårdsägare, ty de flesta i ansöknings tecknade namn äro väl synbarligen ditsatta för att höja antalet, och ingen lär väl tro att någon korrespondens av mera betydelse skall kunna äga rum genom en och annan gruvarbetare eller rättare m fl dylika. Jag torde alltså kunna antaga, att med inrättandet av poststation i Andersbenning må



utan olägenhet kunna anstå någon tid, intill dess den under ombyggnad varande järnvägen mellan Kärrgruvan och Ängelsbergs stationer hinner utläggas till samma spårvidd som Krylbo-Norbergsbanan".

Poststyrelsen beslöt den 27 december 1875 att postinspektionen skulle "inom nästa års utgång inkomma med förnyat yttrande och upplysning huruvida behov visar sig av särskild poststation vid Andersbenning". Knappt ett år senare fick postinspektionen här återgivet svar från stationsinspektör Sundh i Kärrgruvan, vilket stämde väl överens med vad stationsinspektör Wilhelm Ponsbach i Krylbo svarade i samma ärende. Efter postinspektionens pliktskyldiga anmälan ansåg poststyrelsen vid föredragning den 15 december 1876 ärendet "ej för närvarande föranleda vidare åtgärd". Andersbenning tillfördes aldrig postanstaltsförteckningen.

KRYLBO NORBERGS

JERNVÄG

Kärrgruvan d 4 Dec 1876.

Postinspektören i Norberg

H. Henr. P. Ch. Bergman

Stockholm.

Till sven i ärade meddelandet af d 4 decemrs har jag hämnat äran meddelat, at behöfvet af poststation vid Andersbenning ingalunda är större nu, än vid slutet af förlidet är, utom som påse mindres Stationer är nu främmande till stahalt, at sovelen den har aftagit betyd. lit.

Med utmärkt Höfveling  
C. Ad. Sundh

## Klackberg

Handlanden och stationsföreståndaren Carl Strandberg samt bergsmannen Adolf Petersson i Klacken svarade för de två översta av ett dussintal namnteckningar på ett brev den 22 augusti 1898 till poststyrelsen. De önskade en poststation och uppgav att en sådan "utan nämnvärd kostnad kan erhållas, alldenstund handlanden Erik Dahné i Klacken, vilken äger en synnerligen lämplig lokal, är villig att mot ringa ersättning åtaga sig föreståndareskapet för nämnda poststation."

Postmästare Öhrström i Norberg fick ärendet på remiss och kom med synpunkter i en inlaga på sju foliosidor den 23 september 1898. Den byggde på tanken att visa hur obehövligen en poststation var i Klacken och slutade med orden: "Således torde det kanske anses överflödigt att under nuvarande förhållanden inrätta någon poststation vid Klacken i Norbergs socken". Till svaret fogades en kartsbild som förklarade Klackens läge i förhållande till postkontoret och järnvägen.

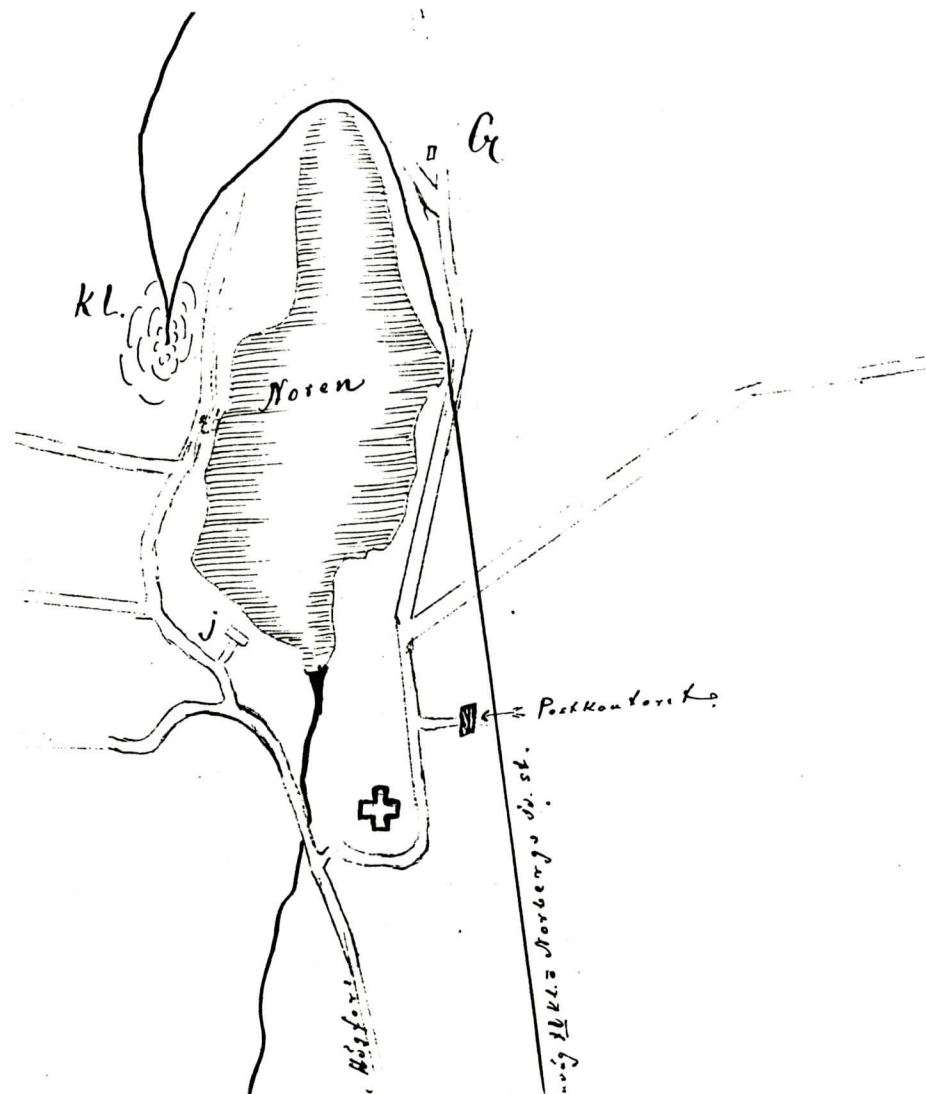
Postinspektionen avstyrkte ärendet på grund av postmästare Öhrströms utredning och poststyrelsen ansåg vid föredragning den 29 november 1898 att framställningen inte borde föranleda till vidare åtgärd.

En ny framställning daterades den 1 mars 1899. Då den visar litet av hur posten distribuerades till Klackberg vid den tiden, har jag funnit det lämpligt att här göra ett utdrag ur brevet:

"Posten sändes för närvarande i två väskor från Norbergs postkontor till handlandena Strandberg och Dahné härstädes med tåget från Norberg och hämtas till Thorshammars verkstad, Flågan, Uddevalla och Kolningsberget med en väska till varje ställe. Den övriga befolkningen hämtar sin post dels å postkontoret i Norberg, dels å särskilda ställen i Norbergsby, och det händer därför ofta att (vid inträffande tjänstledighet och ombyte av postmästare) brev av misstag medföljer än den ena, än den andra väskan och då bli fördröjda flera dagar. Detta är ju därjämte förenat med både kostnad och tidspilla för såväl industriella inrättningarna som befolkningen här att få posten hit från det en halv mil härifrån belägna Norbergs postkontor.

Det finnes nu tvenne järnvägar öppnade hit för allmän godstrafik, den ena från Norbergs station och den andra från Kärrgruvans station. Men då Kungl. Generalpoststyrelsen ej torde anse lämpligt att medgiva postbefordran med båda dessa järnvägar, ville vi ödmjukligen anhålla om att posten finge följa de ordinarie tåg, som alla söcknedagar gå på Kärrgruvan Klackbergs järnväg hit från Kärrgruvans station, vars föreståndare ej motsätter sig vår framställning".





Sitt nya remissyttrande den 7 augusti 1899, nu bara 2½ sidor långt, avslutade postmästare Öhrström i Norberg med följande rader:

"För att emellertid icke ställa mig alldeles emot en önskad förbättring i den redan goda postgången Klacken har, skulle jag vilja föreslå, att försöksvis inrättades en gångpost, som finge utgå från Norberg via Klacken till Thorshammar och från Thorshammar via Flangan, Klacken, Kolningberget och Uddevalla tillbaks igen till Norberg, en eller två gånger i veckan. Denna postbefordran skulle icke allenast bliva betydligt billigare, utan även ganska väl kunna tillfredsställa befolkningens å de berörda platserna pretentioner".

Postdirektionen vilade omkring tio månader på ärendet efter att ha fått detta förslag från postmästaren i Norberg.

Wilhelm Ponsbach i Krylbo, som nu tecknade sig som trafikchef, skrev den 9 maj 1900 till postinspektionen på grund av postinspektionens förfrågan om eventuell befordran av post på järnvägen mellan Kärrgruvan och Klacken. Han uppgav "att Kärrgruvan-Klackbergs järnväg icke kan åtaga sig att fortskaffa ifrågavarande postfack".

Den 9 juni 1900 gjorde postinspektionen så sin slutframställning till poststyrelsen. Oaktat postmästare Öhrströms inställning hade postinspektör Ljungh kommit till uppfattningen "att den begärda poststationen otvivelaktigt bleve till gagn för en tämligen folkrik bygd". Han hemställde om poststyrelsens beslut att inrätta poststationen och att till föreståndare anta järnvägsstationsföreståndaren Karl Erik Strandberg med 60 kr i årsarvode. På grund av Wilhelm Ponsbachs avslag i frågan om postbefordran på järnvägen från Kärrgruvan förhandlade postinspektör Ljungh med trafikchefen vid Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägsaktiebolag, som också trafikerade sträckan Norberg-Klackberg, varigenom postbefordringsfrågan skulle lösas på det sätt som framgår av tidtabellskopian. Den nya anordningen trädde i kraft den 1 juli 1900.

#### Norberg—Klackberg.

(Från den 1 juli 1900.)

Fk.	Skd.	Tåg 95.	Km.		
11 <sup>58</sup>	—			Norberg .....	1 <sup>8</sup>
12 <sup>18</sup>	5			Klackberg .....	12 <sup>48</sup>
					Tåg 96.
					Skd.
					Fk.

Enligt ett brev från postinspektör Ljungh den 29 juni 1900 ändrades förhållandena så att postbefordringen i verkligheten kunde genomföras på sträckan Kärrgruvan-Klackberg. Poststationen fick namnet Klackberg och Carl Erik Strandbergs årsarvode höjdes 1903 till 180 kr. När han avgick övertog stationsförmannen Per Olof Söderström ansvaret för postservice i Klackberg den 1 september 1915. Med flera föreståndare fick poststationen leva kvar över andra världskriget och ersattes med april månads ingång 1945 med lantbrevbäring.