

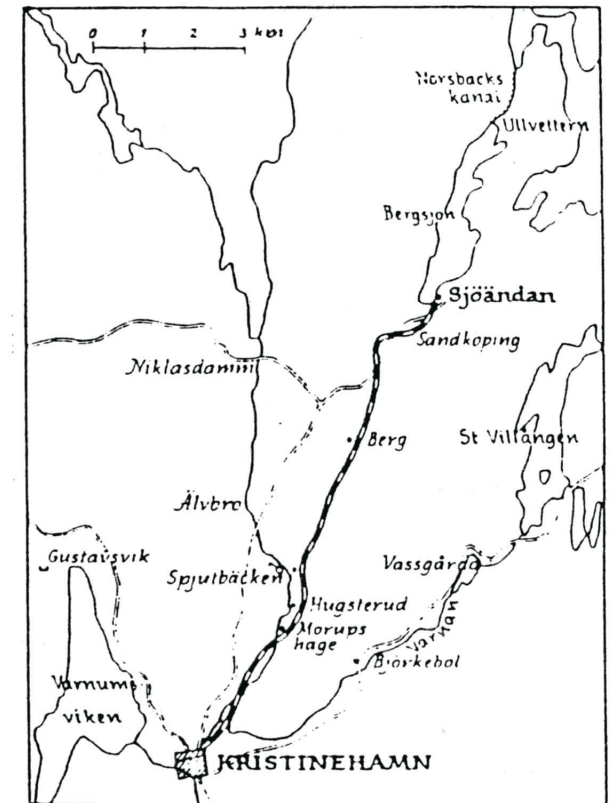
Kristinehamn - Sjöändans järnväg

Som framgår av inledningsavsnittet i denna skrift, förvärvade Östra Värmlands järnväg år 1873 Kristinehamn-Sjöändans järnväg och byggde om den drygt milslånga järnvägen innan spåren blev klara för trafik till Persberg och Filipstad.

Kristinehamn-Sjöändans järnväg hade spårvidden 1093 mm var en viktig transportled för järn och andra varor fram till Väneren. I kombination med båttrafik kunde den samla trafik bland annat från järnbruchsbygden mellan Storfors och Liljendal.

Arbetet med järnvägen påbörjades i maj 1849 och följande höst kunde trafiken börja med hästdragna vagnar. Nio år senare kunde man gå över till ångloksdrift, sedan man köpt in två lokomotiv från Munktells Mekaniska Verkstad i Eskilstuna. De fick namnen *Sjöändan* och *Kristinehamn*.

Något om posten vid Östra Värmlands järnväg



Ivan A. Bodstedts "Historik över Sveriges småbanor 1802-1865" återger denna karta över Kristinehamn - Sjöändans järnväg. Den var 10,7 km lång med spårvidden 1093 mm.

Innehåll

Ort m m	sid
Förord	1
Inledning	3
Kristinehamn	11
Sjöändan	12
Nässundet	13
Storfors	14
Kroppa	15
Nykroppa	16
Herrhult	18
Gammalkroppa	21
Yngshyttan	23
Filipstad	23
Nyhyttan	25
Persberg	26
Långbanshyttan	27
Långbansände	29
Lesjöfors	30
Rämen	31
Oforsen	36
Neva	36

Förord

Man brukar säga att Inlandsbanan sträckte sig från Kristinehamn till Gällivare. Den redovisning av Inlandsbanan som jag har lämnat i posthistoriskt häfte nr 43 om förenade post- och järnvägsstationer börjar emellertid i Orsa. Med ett par häften är det min avsikt att i någon mån täcka upp sträckan mellan Kristinehamn och Orsa. Jag har valt att börja med den sydligaste delsträckan och inbegriper då förutom Östra Värmlands järnväg också den sydligaste delen av Mora-Vänerns järnväg. På så sätt når jag fram till gränsen mot Dalarna med Neva som den sista värmländska järnvägsstationen.

För var och en av postorterna söker jag berätta något om utvecklingen, om tillkomsten och avvecklingen och om något av skeendet under deras existensperiod. Så långt det är möjligt med arkivhandlingars hjälp söker jag i första hand berättelser på "gräsrotsnivå". Alla uppgifter är hämtade från handlingar i Postens centralarkiv eller ur Ernst Grapes bok POSTKONTOR OCH POSTMÄSTARE. Om vid något tillfälle annan källa utnyttjas, anger jag det i texten.

Naturligtvis är det inte fråga om att beskriva postens utveckling i sin helhet på de olika orterna. Det blir i stället exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter konsekvent. För järnvägs-poststationer nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Vid 1992 års ingång genomfördes en divisionalisering av Posten. Därigenom ändrades förhållandena bland annat så att det på större orter finns olika chefer för de olika divisionerna. De minsta postkontoren har ingen formell chef utan tjänstemän som lyder under chefen för brev- eller chefen för bank- och kassadivisionen på en större ort inom regionen. Med denna förändring har jag funnit det utsiktslöst att försöka få fram namn på dem som svingar datumstämplarna på de olika postkontoren. Det faktum att man i år aviserat en viss begränsning av divisionaliseringen har inte förbättrat mina möjligheter att redovisa namn på ansvariga tjänstemän.

Någon gång anger jag poststyrelsens diarienummer för ärenden ur vilka uppgifter kan hämtas om utvecklingen. För dem som önskar fördjupa sig underlättas därmed vidare forskning vid besök på Postens centralarkiv i Stockholm.

I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. Jag är öppen för mina läsares synpunkter på häftet.

Växjö i december 1994

Erik Lindgren

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Det är fråga om ett rent hantverk och defekter kan förekomma. Jag hoppas Du har överseende därmed och att Du accepterar att det framforskade innehållet är viktigare än häftets utförande.

Erik Lindgren

Inledning

Efter beviljad koncession gick det knappt en månad innan Östra Värmlands järnväg öppnades för allmän trafik på den första 28 km långa delsträckan Kristinehamn - Storfors den 3 juni 1873. Det skulle emellertid dröja något innan postverket började samarbeta med järnvägen. Utan att några poststationer öppnades i järnvägens stationshus tecknades den 16 april 1874 mellan postverket och järnvägsbolaget ett kontrakt om postbefordran på sträckan Kristinehamn-Sjöändan-Filipstad. Detta var klart innan trafiken hade kommit i gång norr om Storfors och torde ha haft att göra med bolagets köp av den då mer än 20 år gamla Kristinehamn - Sjöändans järnväg. På grund av sjöpostföring på en delsträcka tecknades kontrakt mer eller mindre säsongsvis. Ett kontrakt sades upp i februari 1875, varom postmästaren i Kristinehamn sände ett bevis till poststyrelsen den 21 februari.

ÖSTRA VÄRMLANDS JERNVÄG
VERKSTÄLLANDE DIREKTÖREN
KRISTINEHAMN.

Att det mellan Konf. Post-
Styrelsen och Styrelsen för Östra Värmlands
Jernväg den 16^{de} April 1874
uppsägdes kontrakt rörande post-
befordran emellan Kristinehamn
och Filipstad denna dag utlyst
af Konf. Poststyrelsen uppsagt
erkännes härmed

2. 20/2. 75

FÖR ÖSTRA VÄRMLANDS JERNVÄG
ÅDESS STYRELSES VÄRNAR

J. Norrman

Den första perioden av existensen för Östra Värmlands järnväg tecknades nya kontrakt i etapper. På denna handling erkände järnvägsbolaget den 20 februari 1875 postverkets uppsägning av det kontrakt som tecknats den 16 april 1874.

Östra Värmlands Järnväg byggde med delvis ny sträckning om den inköpta järnvägen från 1099 mm till 1435 mm spårvidd och efter hand som den nya anläggningen växte fram, tecknades nya kontrakt. Postmästaren fick sålunda den 26 februari 1875 poststyrelsens "uppdrag att ånyo anmäla ärendet hos Kungl. Styrelsen sedan för ifrågavarande kommunikationslinje turlista för året blivit uppgjord, samt att då tillika anmäla, på vad villkor Bolaget vill ombesörja postföring".

Postmästare Wolmar Sylvander i Kristinehamn kunde den 22 april 1875 skriva till poststyrelsen bl a följande:

"Bolaget för Östra Värmlands järnväg är villigt att även under innevarande års seglationstid befordra post varje dag fram och åter å bolagets järnväg emellan Kristinehamn och Nässundet samt med bolaget tillhörig ångbåt emellan Nässundet och Filipstad emot samma pris och i övrigt på samma villkor som under förra året.

Bolagets turlista är (ställd) i samband med dagsnälltågen å Statens banor; ångbåten utgår från Filipstad varje morgon kl 9, återvänder från Nässundet kl 4 em och inträffar i Filipstad vid 8-tiden (em); härav synes att posten till Filipstad som medföljt nattnälltågen och hitkommer kl 7 på morgonen (till Kristinehamn), inträffar snarast i Filipstad, åtminstone tre dagar i veckan, om de befordras härifrån med postkärran, och om avgångstiden för densamma bleve kl 8 i stället för kl 9 fm, ankom posten till Filipstad kl 4 em."

Det var många ord (och många fler som inte citeras här) för att förklara den tidsvinst som uppstod i postbefordran om man accepterade ett kontrakt med järnvägen. Postmästaren i Kristinehamn berörde i sitt brev den 22 april 1875 även den fortsatta utbyggnaden av järnvägen och anförde:

"Postkontoret torde även få nämna att, enligt kontrakt skulle sträckan av Östra Värmlands järnväg vara färdig till Gammalkroppa den 1 nästkommande Juli; men näppeligen blir den öppnad för trafik förrän något längre fram på sommaren. Avståndet från Gammalkroppa till Filipstad är ungefärligen en mil".

Efter hand skulle därmed båtpostföringen på delsträckan kunna upphöra och järnvägen blev klar allt längre mot norr, även om det blev någon liten försening i förhållande till planeringen. Den 28 oktober 1875 skrev postmästare Carl Ludvig Giertz i Filipstad till poststyrelsen "att såvitt för närvarande kan bestämmas kommer hela linjen Kristinehamn - Filipstad av Östra Värmlands Järnväg att för allmän trafik upplåtas på våren eller början av sommaren nästkommande år 1876, och

att när ångbåten Franz v. Schéeles turer till Nässundet för isförhållanden inställes, vilket är att antaga blir den 15 nästkommande november eller senast den 1 december, så upplåtes för allmän person- och godstrafik samma järnvägslinje emellan Kristinehamn och Gammalkroppa järnvägsstation".

Diligenspost

Den sydligaste delsträckan, Kristinehamn-Storfors hade öppnats för allmän trafik den 3 juni 1873. När postmästaren skrev det sist gjorda citatet, fanns det godstrafik på sträckan Storfors - Gammalkroppa sedan en vecka. Postverket ville emellertid avvakta öppningstiden för allmän trafik och postmästaren skrev vidare i sitt brev den 21 oktober 1875 bl a följande:

"Som landsvägsposten till Kristinehamn nu anses överflödigt, blir den det ännu mera då förutnämnde järnvägssträcka mellan Storfors och Gammalkroppa öppnas och på samma gång tillfälle att ända från sistnämnda plats till Kristinehamn få daglig postbefordring på järnväg. Då därigenom även landsvägsposten Filipstad-Kungskog-Ölme kan undvaras, så får jag vördsamt föreslå indragande av landsvägsposterna Kristinehamn-Filipstad och Filipstad-Kungskog-Ölme samt öppnandet den 1 nästkommande december av daglig diligensbefordring fram och åter emellan Filipstad och Gammalkroppa järnvägsstation, ställd i samband med järnvägsturena Kristinehamn-Gammalkroppa."

Här känner man igen det mönster som bl a tillämpades under stambanornas framväxt: orter som ännu inte var sammanbundna med den framväxande järnvägen förenades genom diligensstrafik under vänteperioderna. Det förekom också att poststationer eller postkontor öppnades vid de tillfälliga ändpunkterna, postanstalter som ofta blev permanenta efteråt. Så skulle också bli fallet med Gammalkroppa, något som postmästaren förde på tal i sitt ovan delvis citerade brev till poststyrelsen:

"Då Gammalkroppa järnvägsstation omkring ett års tid kommer att bliva nämnde järnvägslinjes ändpunkt, är det väl nödigt att en poststation därstädes inrättas, till vars föreståndare torde vara lämpligast antaga den därstädes redan anställde järnvägsstationsinspektoren Claeson, vilken också lärer vara villig samma befattning sig åtaga mot en pretenderad avlöning av 500 kr per år, vilket arvode dock torde kunna nedsättas till 400 kr".

Sparsamhet och ändrad landsvägspost

Men postmästare Giertz tänkte också på möjligheten att spara i sammanhanget och föreslog en annan poststation till indragning:

"Poststationen Kungskog har högst obetydlig brevväxling samt uppehålls huvudsakligen för Brukets skull, vilket dock borde kunna hämta dess post i Ölme eller poststationen Lungsund, så att stationen kunde indragas".

Brevet från Giertz föranledde poststyrelsen att kommunicera med direktionen för Östra Värmlands järnväg samt den 5 november 1875 lämna uppdrag åt postmästaren att vidtaga åtgärder för uppsägning av obehövliga avtal och utbudning av nytillkommande på grund av

ändrad postföring. I Filipstads tidning lät postmästaren införa en annons den 10 november, varefter skjutsanbud inkom från flera konkurrerande aspiranter på kontraktsanställning. Detta redovisade postmästaren för poststyrelsen i ett brev den 23 november 1875, i vilket han också medsånde uppsägningsbevis för poststationsföreståndarna i Storfors och Kroppa samt för entreprenören för gångposten Storfors-Kroppa. Lantpoststationen i Storfors skulle nämligen dras in i samband med att posttrafiken överfördes till järnvägsstationen. Poststationen i Kroppa kunde också dras in när järnvägen började utnyttjas för allmän trafik. Den förändringen genomfördes den 15 december 1875. Däremot blev ändringen på linjen Filipstad-Ölme inte genomförd förrän den 1 april 1876, då poststationen i Kungskog drogs in.

Tidtabellen under 1876 för ångbåtsleden Nässundet-Filipstad återges i förminskad skala på nästa sida. Den var en förbindelselänk för posten under sommartid intill dess järnvägen blev färdig på hela sträckan mellan Kristinehamn och Filipstad.

Båtpostföringen blir överflödig

Postmästare Giertz telegraferade den 5 maj 1876 till poststyrelsen med förslag om uppsägning av postbefordringen över Gammalkroppa, eftersom sommarpostföringen kunde ske med ångbåten Franz von Schéele. Det blev den sista säsongen som den behövde tas i bruk. Den 14 november 1876 kunde postmästare Giertz nämligen anmäla till poststyrelsen att den sammanlänkande bansträckan mellan Gammalkroppa och Filipstad via Persberg skulle tas i bruk för allmän trafik den 1 december. Sträckningen av bandelarna kunde vara något svårförståeliga, åtminstone om man ser på moderna kartor. Han förklarade sträckningen på följande sätt i sitt brev den 14 november genom att fästa poststyrelsens uppmärksamhet på

"att järnvägstågen från Kristinehamn först passera Persberg innan de ankomma till Filipstad och till Kristinehamn först Persberg innan de ankommer till Gammalkroppa - -

att Östra Värmlands järnvägsstation är belägen mer än 1/10 dels mils väg från postkontoret och är vägen mycket backig, så att posterna måste skjutas dit och därifrån samt åtföljas av postiljon".

Det sistnämnda avsnittet speglar ett av många problem som måste lösas i anslutning till trafikändringen. Många brev utväxlades under hösten innan allt var klart, men den 30 november 1876 sände postinspektören i Göteborg en sammanfattning i vilken han bl a hemställde om

"att poststationer inrättas vid Nyhyttans och Persbergs järnvägsstationer, att den i närheten av sistnämnda järnvägsstation belägna poststationen Yngshyttan indrages, att postbefordran, med avstängt,

ÖSTRA WERMLANDS JERNVÄG

jemte Ångbåtsleden NÄSSUNDET-FILIPSTAD.

TIDTABELL

att gamla tillvidare från och med den 15 Maj 1876.

Må från Kristinehamn.	Afgift för en person. Ista kl. Sjöje kl.		Stationer.	Dagligen.		No 2.	No 4.
	No 1.	No 3.		No 1.	No 3.		
1,6	1,30	0,65	från Kristinehamn	5,30 f. m.	7,40 e. m.	från Gammalkroppa	4,46 f. m.
2,7	2,20	1,10	" Nässundet	6,27 "	7,54 "	" Nykroppa	5,10 "
3,8	3,05	1,55	" Storfors	7,23 "	8,30 "	" Storfors	5,46 "
4,5	3,60	1,80	" Nykroppa	7,30 "	9,46 "	" Nässundet	6,28 "
			till Gammalkroppa	8,40 "	9,27 "	till Kristinehamn	7,16 "
							8,57 "

Ångaren FRANZ VON SCHEELE,

Kapten C. HJÄRNE,

utgår tillvidare alla dagar:

Från Nässundet kl. 6,30 f. m., sedan tågen Nr:is 1 och 2 till anlänt; framkommer till Filipstad svart efter kl. 10 f. m.
Från Filipstad kl. 3,45 e. m.; ankommer till Nässundet kl. 7,30 e. m.; skieras före tågens Nr:is 3 och 4 afgång derifrån.

Styrelsen.

låst fack, anordnas å linjen Nyhyttan-Persberg samt att nuvarande kärrposten Nora-Filipstad och Filipstad - Nås inskränkes, den förra till linjen Nora-Persberg och den senare till linjen Persberg-Nås".

Postinspektionen förbehöll sig rätten att få återkomma till frågan om att eventuellt inrätta en poststation vid Östra Värmlands järnvägs ändstation Finnslyttan. Poststyrelsen biföll postinspektionens hemställan för tillämpning från 1877 års ingång. Årskiftet är sålunda tidpunkten för tillkomsten av poststationerna Nyhyttan och Perstorp och även det tillfälle då poststationen i Yngshyttan upphörde. Mera om poststationerna utmed järnvägen och i dess närhet kommer i det följande i ordning från söder mot norr.

Mora-Vänerns järnväg

Det skulle nu gå länge, innan vad som senare blev en del av Inlandsbanan, byggdes genom en fortsättning på Östra Värmlands järnvägar. Postinspektionen i Göteborg sände den 20 februari 1889 till poststyrelsen "en karta över den under byggnad varande Mora-Persbergs järnväg med bibana till Malung". Kartan var uppförd på väv och förvarades i styrelsens kartsamling. Den var inte tillgänglig för mig när jag hade tillfälle att läsa ärendet i centralarkivet. Postinspektionen underrättade poststyrelsen om "att enligt vad postinspektionen inhämtat, en del av omförmälda järnväg, nämligen sträckan närmast Persberg, är avsedd att för allmän trafik upplåtas nästinstundande höst". Järnvägsbolaget skrev till poststyrelsen den 13 augusti 1889 i samma ärende det brev som återges på nästa sida. Bolagets brev remitterades till postinspektionen, som redovisade sina synpunkter i en femsidig skrivelse den 14 augusti 1889. Av den framgick bland annat postinspektionens förslag, att när järnvägssträckan Persberg-Oforsen öppnades för allmän trafik, skulle postföringen med häst och vagn på linjen Persberg-Älvsjöhyttan upphöra (eller åtminstone på sträckan mellan Persberg och Långbanshyttan), samt att lantpoststationerna i Långbanshyttan och Näsräm skulle dras in. Vidare föreslogs inrättande av nya poststationer i järnvägsstationerna Långbanshyttan, Lesjöfors, Värmlands Råmen och Oforsen. Med förslaget följde också att lantbrevbäringslinjen från Långbanshyttan till Gåsborn skulle anknytas till järnvägsstationen i Långbanshyttan. Postinspektionen föreslog också att den dittillsvarande postkupé 79 på sträckan Kristinehamn - Persberg skulle utsträckas till Oforsen.

Det var vanligt att från början föreslagen tidpunkt för en omorganisation av detta slag blev framflyttad, så som fallet t ex var med norra sträckan av Östra Värmlands Järnväg. Men i detta fall höll tidtabellen och förändringarna genomfördes den 1 november 1889. Vissa kompletteringar gjordes genom skriftväxling under tiden fram till den 1 november, t ex indragning av landsvägsposten mellan Finnsmossen och Näsräm och på grund av vägnätets ofullkomlighet inrättande av postföring mellan Långbanshyttan och Älvsjöhyttan.

Styrelsen för Mora-Vänerns Järnvägs Aktiebolag får härmed, genom undertecknad dess verkställande Direktör, äran annåla, att kändelien Persberg-Oforsen utgöras i längd 42 kilometer och med stationerna Långbanshyttan, Lesjöfors, Värmlands Råmen, Oforsen - kommun, för så vitt inga oförutsedda hinder inträffa, att öppnas för allmän trafik fredagen den 1^{te} nästinstundande November med ett uppgående och ett nedgående tåg dagligen. Uppgående tåget afgår från Persberg efter Östra Värmlands Järnvägs tåg N: 2: s ankomst och nedgående tåget anländer till Persberg strax före O. V. J. eftermiddagslöps afgång därifrån.

Kristinehamn den 13 Augusti 1889.

Jacques Mallner

En konsekvens av järnvägens vidareväxt mot norr var att järnvägsstationen i Persberg döptes om till "Persbergs gruvor" och en ny järnvägsstation öppnades med namnet Persberg som föreningsstation mellan de båda banorna. Stationsinspektör Magnus Petersson, som varit ansvarig för post och järnväg i Persberg, fick flytta till den nya "föreningsstationen" och på den gamla stationen, nu med namnet "Persbergs gruvor", började en stationskarl Jönsson tjänstgöra utan att ha med postgöromål att skaffa. Avståndet mellan de båda stationerna uppgavs vara "ej fullt en kilometer".

Genom telegram till poststyrelsen den 31 oktober 1889 bekräftade postinspektionen att den nya organisationen skulle träda i kraft påföljande dag. Åt vardera av de berörda poststationerna på hela sträckan från Kristinehamn till gränsen mot Dalarna ägnas ett avsnitt i det följande i en tänkt resa från söder mot norr. Ehuru det inte fanns någon förening av post- och järnvägs göromål i Kristinehamn, har jag valt att inleda med en kort berättelse om postkontoret där.

Lit. B. Nr 4759

16605
Kongl. Generalpoststyrelsen
Inkom d. 31/10 1889

Klass *NT* 7354 Ord *37* Inlämnad i *Göteborg* den *31/10* 1889 kl. *3 1/2* m.
Tjänsteam. _____

Generalpoststyrelsen
1889 den 1 Nov anm. i Kyp. Och upp. Bengtsson
och inf. i bokst. och sv. S. Stockholm
Vidare väntas g. V. D.
Jernvägslinien Persberg—
Oforsen med stationerna Långbans-
hyttan, Lesjöfors, Vermlandsrämen, Oforsen
öppnas för allmän trafik imorgon.
Förskrifna anordningar beträffande
postbefordring och poststationers inrättning
med mera vidtagna, jemväl vidkommande
postföring Långbanshyttan—Lesjöfors, hvar kontrakt en
st. af S. L. Engström insändes Postström
Nr 787

Kristinehamn—Nyhyttan—Persberg—Oforsen.

(Från den 1 november 1889.)

LXXIX. N:r 2.	Brl. N:r 4.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
7,45	4,45	Kristinehamn	11,40	7,15
8,21	5,45	Nässundet	10,55	6,41
8,45	6,24	Storfors	10,12	6,15
9,15	7,8	Nykroppa	9,26	5,43
9,21	7,17	Herrhult	8,47	5,28
9,25	7,31	Herrhult	8,31	5,23
9,36	7,47	Gammalkroppa	8,20	5,14
9,50	8,4	Nyhyttan	7,45	4,58
9,52	9,30	Nyhyttan	6,19	4,55
10,4	9,44	Persberg	6,5	4,43
			N:r 1. Brl.	
10,19		Persberg		4,26
10,57		Långbanshyttan		3,55
11,47		Lesjöfors		3,7
12,12		Vermlands Råmen		2,43
12,30		Oforsen		2,20

10

N:r 3.
LXXIX.

Kristinehamn

Postkontoret i Kristinehamn räknar sin tillkomst från perioden mellan 1645 och 1668. Forskaren och posttjänstemannen Helmer Lagergren har dock hävdad att det fanns en postmästare i Kristinehamn redan 1642. Den förste bör ha varit Friederich Engelbrecht, som bl a var tullinspektör, bryggare och gästgivare. Efter hans död 1682 fick hans änka Margareta Flygge enligt ett beslut den 3 april 1682 för mannens långa tjänst "njuta och behålla postförvaltningen, så länge hon beställningen med duglighet tillbörligen uppehåller och förrättar". De flesta göromålen torde ha klarats av privata biträden.

Efter Margareta Flygges död 1689 fick Hans Classon Löthman fullmakt såsom postmästare. Sedan denne avstått från tjänsten till förmån för sonen Claes Löthman, var denne postmästare i Kristinehamn under åren 1711-1718. Han fick befordran till postkontoret i Örebro ett halvt år efter att Karls XII:s postreform hade införts och blev därmed lantpostmästare och gästgivare med ty åtföljande besvärligheter. Reformen upphörde med Karl XII:s död.

Löthmans efterträdare i Kristinehamn Petter Bergman fick också dras med de svårigheter som reformen innebar genom sammanslagning av postmästerierna med gästgiverierna. Han lär för övrigt varken ha kunnat läsa eller skriva och hans era i Kristinehamn blev kort. Han efterträddes i mars 1719 av Samuel Christopher Hedengran, son till en överstelöjtnant i Norrland.

Postmästarlängden upptar därefter sex andra ordinarie chefer för postkontoret i Kristinehamn, innan vi kommer fram till Wolmar Henrik Sylvander (1866-1882), som vi möter i denna skrift med citat i samband med den norrut framväxande järnvägen. Efter Sylvanders död 1882 tog Oskar Linders över befattningen (1883-1911), följd av Carl Henrik Watz (1911-1923). Flera andra postmästare residerade i Kristinehamn innan en för hela landet generell omorganisation medförde bland annat ny terminologi på 1970-talet. Från att ha varit ett förvaltningspostkontor blev det ett områdespostkontor med bibehållet om än i viss omfattning ändrat förvaltningsområde, men den 1 juli 1985 degraderades det till ett ortpostkontor enligt då gällande terminologi och förlorade förvaltningsområdet med underlydande poststationer. Beteckningen ändrades till enbart postkontor med 1986 års ingång. Postmästare Jan-Olof Larsson har fått ta över ansvaret för den lokala servicen till ca 11.600 hushåll i samarbete med bl a postbehandlingschefen Göran Höjman.

Postkontoret fick den 11 augusti 1947 tilläggssiffran 1 på grund av tillkomsten av en filial med namnet Kristinehamn 2. Ytterligare en filial, Kristinehamn 3 öppnades den 25 november 1963. Båda dessa filialpostkontor drogs in med april månads utgång 1991. Det ursprungliga postkontoret behöll dock tilläggssiffran 1 på grund av att poststationen i Bäckhammar, som öppnades den 1 juni 1961, hade namnförändrats till Kristinehamn 4 den 1 november 1971.

11



1911-12-01--1961-01-31

Sjöändan

Det fanns inte någon poststation i Sjöändan under den tid då arbetet med järnvägen mot Filipstad pågick. Inte förrän den 1 december 1911 öppnades en poststation där, dock inte förenad med järnvägen. Till föreståndare antogs hemmansägaren Daniel Pettersson med 180 kr i årsarvode. Han skulle, liksom efterträdaren fröken Kristina Andersson enligt kontraktet också ansvara för transporter från tågen till poststationen, och detta utan särskild ersättning. Sådan utgick dock med 60 kr om året från den 1 juli 1914, då befattningen återtog av Daniel Pettersson.

Det var mycket liten omsättning vid poststationen och dess berättigande ifrågasattes. Indragning fördes på tal i samband med besparingsdirektiv under 1930-talets depression. Poststyrelsen hade sålunda anmodat postdirektörerna den 17 april 1932 att undersöka och yttra sig "angående eventuell indragning eller utbyte mot ombud av poststationer med årsuppbörd av högst 500 kr".

Inom västra postdistriktet var 16 poststationer föremål för undersökning på grund av låg uppbörd. I Sjöändan uppgick frimärksförsäljningen år 1932 till 480 kr, medan postverkets kostnader för stationen var 558 kr. Postdirektionen skrev i sitt svar den 29 mars 1933 till poststyrelsen att poststationen föredde en mindre ökning av frankoteckensuppbörden (från 385 kr 1931) och att det hade kommit protester mot den ifrågasatta indragningen. Poststyrelsens beslut fick följande utformning:

"Vid ärendets föredragning denna dag (1 april 1933) har generalpoststyrelsen bestämt att de poststationer inom västra distriktet, varom nu är fråga, skola t v bibehållas. Ni torde emellertid fortfarande hava Eder uppmärksamhet riktad på angelägenheten av att poststationer av här ifrågavarande slag, då så lämpligen låter sig göra, utbytes mot billigare postanordningar".

Det skulle dröja närmare tre decennier innan poststationen i Sjöändan förenades med järnvägen. En förening fördes på tal 1938 (diarienummer I b 1958/38) men kunde inte realiseras förrän dåvarande poststationsföreståndaren Anna Bergenhem frånträdde befattningen. Det gjorde hon med 1940 års utgång, varefter järnvägspersonal ansvarade för postgöromålen till poststationens indragning den 31 januari 1961.

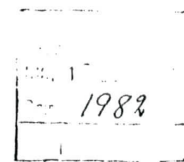
I 6. 1958

KUNGL.
JÄRNVÄGSSTYRELSEN

Drifttjänstbyrån

D.-nr Dbr. 1246/37

Anhålls att i svarsskrivelse angivas ovanstående diarienummer och i adressen byråns namn.



K. GENERALPOSTSTYRELSEN
den 20 SEP. 1938

INKOM TILL
K. GENERALPOSTSTYRELSEN
den 29 AUG. 1938

1958

II J. T

Till

Kungl. Generalpoststyrelsen,
Stockholm.

Till svar å Eder skrivelse den 16 augusti 1938, dnr I

b) 1958, får järnvägsstyrelsen meddela, att styrelsen intet har att erinra mot att föreningen av post- och järnvägsgöromålen vid Sjöändan kommer till stånd först vid 1941 års in-

gång. Stockholm den 27 augusti 1938.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN

1875-12-15--1970-05-30

Nässundet

Som framgår av inledningsavsnittet öppnades en järnvägspoststation i Nässundet den 15 december 1875 i samband med järnvägens framväxt. Till föreståndare antogs stationsinspektoren Johan Julius Öhman med 240 kr i årsarvode för själva postsyslan. Hans kollega Ernst Wilhelm Fältqvist, som börjat sin järnvägskarriär i Nykroppa 1875, tog över i Nässundet den 1 november 1895 och förblev platsen trogen till juni 1917, då Carl Victor Kron efter 17 år i Oforsen fick förflyttning till Nässundet.

Stationsmästaren Birger Natanael Karlsson fick efter en månads vikariat ordinarie anställning den 1 mars 1955, följd av Karl Birger Manneroth den 1 april 1963. Han fick uppleva poststationens indragning med maj månads utgång 1970.

Storfors



1875-01-01--

Efter överläggningar med bl a länsstyrelsen i Karlstad kunde poststyrelsen fatta ett beslut den 8 december 1874 om hur den nya organisationen skulle bli i Värmland från 1875 då ansvaret för kronobrevbäringen överfördes på postverket. Detta omfattade bland annat att en poststation skulle öppnas i Storfors med bruksförvaltaren Carl Österberg som föreståndare. Hans era som postman blev dock kort, då poststationen flyttades till järnvägsstationen den 15 december 1875 och stationsinspektör M Pettersson fick ansvaret för postgöromålen. Denne var inte nöjd med de 240 kr som han enligt villkoren skulle få årligen för denna del av arbetet. Han begärde i ett brev till poststyrelsen den 13 januari 1876 höjning till 400 kr, d v s samma lön som Carl Österberg hade fått från poststationens start. Poststyrelsen gick med på detta.

Stationsinspektören Adolf Hedström tog över efter Pettersson och följdes från det nya seklets ingång av Birger Julius Pettersson, som på grund av 1903 års allmänna reglering av arvodena till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer kunde glädja sig åt en ersättning av hela 600 kr om året för själva postarbetet, ökat med ett biträdesanslag på 360 kr. Ännu bättre förmåner fick efterträdaren Karl Emil Wilhelm Dahlén efter hand, sedan han flyttat från Stångby till Storfors den 1 maj 1917.

Arvodeshöjningarna speglar den stora rörelse som trafiken i Storfors hade fått. Det ledde till att poststationen skildes från järnvägen och höjdes till en postexpedition den 1 april 1937. Med titeln stationsmästare blev Ebba Kristina Sandberg chef för den från järnvägsstationen utflyttade postexpeditionen. Bland efterföljarna fanns Gösta Erik Tillman (från 1949) och Gunnar Bengtsson (från 1967). 1970 års generella omorganisation medförde ny terminologi och termen lokalpostkontor infördes för Storfors med prefixet "lokal" slopat från och med 1986. Inger Piscator blev postmästare i Storfors 1991 och fick ta över ansvaret för service till de drygt 2200 hushåll som har postadress 688 00 STORFORS.

Kroppa

1875-01-01--1875-12-14

Enligt poststyrelsens beslut den 8 december 1874 öppnades med 1875 års ingång en poststation i Kroppa, där bruksförvaltaren Theodor Edman blev föreståndare med 100 kr i årsarvode. Som framgår av inledningsavsnittet redovisade postmästaren sina omorganisationsplaner för poststyrelsen i ett brev den 23 november 1875, då han också medsände uppsägningsbevis för poststationsföreståndarna i Storfors och Kroppa samt för entreprenören för gångposten Storfors-Kroppa. Lantpoststationen i Storfors skulle nämligen dras in i samband med att posttrafiken överfördes till järnvägsstationen. Poststationen i Kroppa kunde också dras in när järnvägen började utnyttjas för allmän trafik. Den förändringen genomfördes den 15 december 1875. Edman var sålunda uppsagd och med poststationens flyttning fick den järnvägsstationens namn Nykroppa. Datumstämpeln med gravyren KROPPA användes sålunda under knappt ett år och avtrycken är mycket åtråvärda objekt. Om poststationens vidare verksamhet efter flyttning och namnändring berättas något i följande avsnitt.



1875-12-15--

Nykroppa

Stationsinspektoren Johan Berg fick ta över vissa inventarier från bruksförvaltare Theodor Edman den 15 december 1875 i Kroppa poststation, dock inte sigill och datumstämpel. Dessa skulle enligt bestämmelserna sändas till postverkets persedelförråd. Edmans årsarvode i Kroppa hade vid starten varit 100 kr, men han hade lyckats få ett beslut av poststyrelsen att det skulle höjas till 300 kr från den 1 juni 1875. Bergs arvode för själva postsysslan blev dock 240 kr, när han tillträdde den 15 december 1875.

Med detta ville han inte nöja sig och skrev den 12 mars 1876 bl a följande till poststyrelsen med begäran om höjning till 320 kr:

"Här är måhända största rörelsen vid Östra Värmlands järnvägsstationer, åtminstone beträffande tidningar, ty sådana är här för närvarande 181 exemplar. Den gamla poststationen i Kroppa hade 200 kr arvode, då posten expedierades endast 2 gånger i veckan och göromålen voro betydligt mindre. Nu, däremot, skall posten expedieras flera gånger dagligen, vadan jag hoppas, att Kungl. Generalpoststyrelsen skall anse denna min begäran vara billig".

Vid den följande remissbehandlingen prutade postinspektionen beloppet till 300 kr och med en sådan höjning fick Berg nöja sig enligt poststyrelsens beslut den 8 maj 1876. Med oförändrat årsarvode för själva postsysslan övertog stationsinspektoren Ernst Wilhelm Fältqvist befattningen i Nykroppa. Den gick sedan över till stationsinspektoren Per Below Fältqvist, som hade förmånen att i samband med 1902 års reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer få arvodet höjt till 420 kr. Flera förbättringar följde, innan han år 1916 fick förflyttning till Finnshtytan.

Därmed gick Fältqvist den yngre miste om den rivande utveckling som ledde till att post och järnväg måste skiljas åt i Nykroppa. Poststationen höjdes sålunda till postexpedition den 1 mars 1948, och Viktoria Maria Landahl, som hade varit poststationsföreståndare sedan den 1 oktober 1923, fick nu titeln stationsmästare. Andra chefer i Nykroppa blev Karl Yngve Axelsson (från 1964) och Jan-Olof Larsson (från 1969). Efter 1970-talets omorganisation och ändringar av terminologin finns sedan 1986 ett postkontor i Nykroppa. Britt-Marie Wall blev dess chef med titeln postmästare, förenat med ansvar för postservice till närmare 700 hushåll. I en intervju i personaltidningen "Vänerposten" nr 2/1990 uttalade hon bl a följande:

"På ett litet ställe som Nykroppa blir det aldrig enformigt att arbeta. Det är inte bara postmästararbete utan mycket arbete i kassan som

skall göras. Kundbesök och en hel del annat ingår också i mina arbetsuppgifter. Här känner alla varandra och de flesta har alltid något ärende till oss. Sedan banken lade ned sin verksamhet så har vi inga bankkonkurrenter på orten och det betyder en hel del."

SJ, SJ gamle vän...



Personaltidningen Vänerposten kommenterade år 1990 denna bild med följande text: "På den gamla bruksplatsen har idag ett skrotföretag etablerat sig. SJ:s alla gamla järnvägsvagnar hamnar här till den sista vilan. Parkeringsplatsen för skrotvagnarna ned mot den vackra sjön kunde säkert visa upp ett betydligt vackrare ansikte för nykroppaborna."



1877-02-01--1908-12-31

Herrhult

Den 1 februari 1877 öppnades vid skärningspunkten med Bergslagernas järnvägar tre km norr om Nykroppa en förenad post- och järnvägsstation i Herrhult med stationsinspektoren Gustaf Henrik Robert Hagelthorn som ansvarig också för postgöromålen. Hans årsarvode fastställdes till 240 kr. I nedan reproducerade brev till poststyrelsen önskade han få beloppet dubblat. På postinspektionens förslag medgav poststyrelsen höjning till 360 kr.

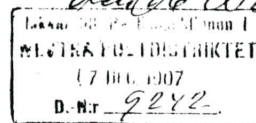
*De öfvergångsperioder hvilades i köf gärd och
och byggnaderna äro på stället en jag omöjligt, ena med hvar
mer sköta de, uti nödgar själva bekväma på rekvisit och bilhöve
derta, hvilka kastar betydligt öfverstyret det lilla post-
arvode jag har, på få jag med anledning deraf önska att
här en postarvodeshöjning med 240 Kronor per år,
samt att en frän och mer nästa år blifva, utskickad från
postgöromålen. Därför
Herrhult den 27 November 1879.
Gustaf Hagelthorn
Poststationsföreståndare*

Stationsinspektoren Carl Oscar Johnasson blev föreståndare från den 1 september 1891, alltför med 360 kr i årsarvode. Han blev "sist på plan", när det gäller posthanteringen i Herrhult, för poststationen drogs in med 1908 års utgång (diarienummer II 2911). Bakom denna förändring låg järnvägsbolagets besked till poststyrelsen att dess styrelse "funnit sig icke kunna medgiva att efter 1908 års slut postgöromålen vidare skötas av bolagets befattningshavare".

I den följande remissbehandlingen uppgav poststationsföreståndare Carl Johnasson att "här å platsen finnes ingen person som kan

övertaga befattningen såsom föreståndare för poststationen". Postinspektionen förhörde sig då med kronofogden i Östersysslets fögderi och meddelade att frimärksförsäljningen i Herrhult hade uppgått till bara 216 kr under 1906. Kronofogdens svar till postinspektionen fick den utformning som framgår av den förminskade reproduktionen.

*Med anledning af öfverstående får jag
meddela att vid Herrhult icke finnes någon
person som kan övertaga befattningen för
poststationen dertill. Med hänsyn till Ny-
kroppa och Gammalkroppa järnvägsstationers
stora helgenhet därtill önskar jag därmed
att poststationen vid Herrhult såhelt som
möjligt öfverlämnas. Östersysslets kronofogden
den 26 December 1907.
Arvid Hagge*



Sedan postinspektionen redovisat viss statistik till poststyrelsen som bevis på att postutväxlingen var ringa, beslöt poststyrelsen den 1 december 1908 att poststationen skulle dras in med årets utgång.

Drygt åtta år senare lät Herrhults dåvarande stationsinspektor Adolf Rahne höra av sig i ett brev till poststyrelsen, daterat den 27 februari 1917. Han begärde "tillfölje Herrhults stations svåra läge i postalt hänseende - 3 km från närmaste postanstalt Nykroppa" att en poststation skulle öppnas i Herrhult. Förutom lokalbefolkningens önskemål framförde han som skäl "att resande som nödgas göra långa vänteppehåll mellan tågen, dagligen framställa klagomål över att ej kunna få post expedierad".

Postmästare Carl Henrik Watz i Kristinehamn fann efter upptagen statistik att underlaget för en poststation i Herrhult var alltför ringa och avstyrkte bifall i sitt yttrande den 26 maj 1917. Postmästare Carl Emil Öhrström i Filipstad delade denna uppfattning. Däremot ansåg fjärdingsmannen i Gammalkroppa att en poststation behövdes. Han skrev i sitt yttrande den 11 november 1917 bl a:

"För Herrhult med däromkring liggande lägenheter samt en stor del av Hornkullen, vilka nu få avlämna och hämta sin post vid Gammalkroppa, Nykroppa och Daglösen, skulle genom en poststation i Herrhult stora lättnader uppstå. - - -

Dessutom är nu järnvägspersonalen vid Herrhult mycket besvärad med att, åt resande som vid Herrhult väntar på tåglägenheter, bistå med hjälp dels att tillhandahålla frimärken och dels att pålägga lösbrev i förbi Herrhult gående postkupéer".

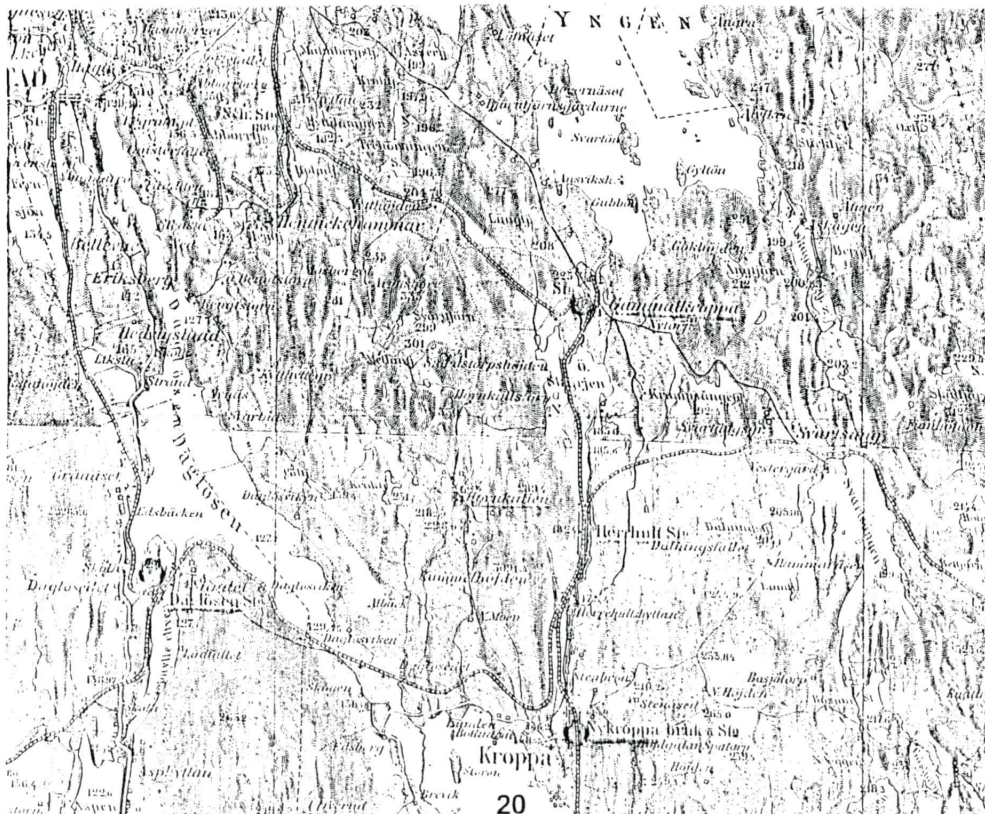
Postmästarna i Kristinehamn och Filipstad ändrade uppfattning och tillstyrkte framställningen i senare yttranden. Den förstnämnde ansåg att postutväxlingen mellan de båda järnvägarna skulle försiggå lättare, om det fanns en poststation där. Den sistnämnde fann att befolkningens storlek motiverade en poststation. Postdirektionen fann inte tillräckliga skäl för att anordna en poststation och hemställde "att därmed måtte tills vidare få anstå". Vid föredragning den 12 april 1918 ansåg poststyrelsen att framställningen om att inrätta poststationen inte borde bifallas.

Ärendet aktualiserades på nytt 1926. Frågan gällde då behovet av "förbättrade postförbindelser". Efter undersökning uttalade postmästaren i Filipstad att en poststation var obehövlig men tillade: "Däremot synes ett förslag (av poststationsföreståndare Alma Johansson i Daglösen) om utväxling av lösväskor 2 gånger dagligen lämpligt och utförbart, därest Bergslagens Järnvägars förvaltning lämnar sitt tillstånd". Så löstes frågan och Herrhult återkom aldrig som namn på en poststation.

1875-12-15--1959-05-31
Sedan Nykroppa POB 1

Gammalkroppa

Poststationen i Gammalkroppa öppnades samtidigt med den i Nykroppa den 15 december 1875. Stationsinspektoren Claes Ludvig Claeson blev den förste som ansvarade för posten där. Den 1 april 1890 övertog stationsmästare Anders Gustaf Nordqvist befattningen. Han avgick den 30 april 1917 och efter en kort vakans tog Alfred Löfqvist över. Han hade tidigare varit poststationsföreståndare i Gävunda och flyttade med 1927 års ingång till Långban. Karl Gustaf Franzén tog då över men flyttade till Vika den 1 juni 1929. Sedan hans efterträdare Erik Johan Sjöholm flyttat till Rämnen den 1 april 1934, fullgjordes postgöromålen i Gammalkroppa av följande järnvägsanställda: Karl Bertil Zäll (1934-1941), Erik Hjalmar Sjöholm (1941-1945), Per Werner Andersson (1945-1948), Margit Alice Gustavsson (1948-1950), Karl Herbert Andersson (1950-1955) och Vira Elma Matilda Alstad (1955-1959). Poststationen drogs in med maj månads utgång 1959. Ett strategiskt postombud inrättades med utväxling i Nykroppa. Detta avvecklades den 30 maj 1964.



Utdraget ur generalstabskartan på föregående sida, använt av postkontoret i Filipstad i ett ärende som berörs i skriften, visar bl a läget för flera stationer vid Östra Värmlands järnväg och Bergslagens järnvägar med Herrhult som skärningspunkt.

Yngshyttan

Genom poststyrelsens beslut den 8 december 1874 blev disponenten Carl Billman utnämnd till föreståndare för den poststation som öppnades med namnet Yngshyttan vid 1875 års ingång. Det var en av de många poststationer som kom till på grund av riksdagsbeslutet att ansvaret för kronobrevbäringen skulle lyftas från jordbruket. Det blev postverket som fick klara den distributionen genom att utöka postbefordringsnätet och inrätta många nya poststationer.

Billmans årsarvode var ovanligt högt i jämförelse med andra samtida värmländska poststationer, 400 kr. Bruket bidrog till att poststationen kunde lämna en god statistik för sin omsättning. Den skulle redovisas enligt ett cirkulär den 27 september 1875 till postförvaltarna. Siffrorna för Yngshyttan avslöjade att frimärken hade sålts under första verksamhetsåret för kr 732:32 och lösenavgifter för otillräckligt frankerade brev betalats med kr 49:96.

Detta förhållandevis goda resultat skulle ha bidragit till avskrivning av varje tanke på att dra in poststationen. Men Yngshyttan låg så nära Persberg att postkunderna blev hänvisade dit. Poststationen i Yngshyttan drogs sålunda in med 1876 års utgång. Under de sista månaderna av 1876 var det inte Billman utan handlanden Carl Lundgren som ansvarade för lantpoststationen. Datumstämpeln med namnet Yngshyttan hann således svingas av två olika män under dess korta existensperiod. Enligt anteckning i den handskrivna förteckningen över "Poststationerna i Riket" skulle Lundgren även ha svarat för skötseln av poststationen i Persberg en kort tid.

I detta utdrag ur 1939 års trafikarta ser vi bl a sträckningen av Östra Värmlands järnväg och dess förlängning med Mora-Vänerns järnväg. Mellan Ställdalen och Ludvika finner vi det intressanta resultatet av två konkurrerande järnvägsbolag och rakt norr om Ludvika finner vi poststationen med namnet Rämshyttan. Denna hette vid starten Råmen och framtvingade namnbyte för den värmländska poststationen Råmen till Råmensbruk.

Filipstad



Från omkring 1643

Någon förening av post och järnväg i Filipstad har inte förekommit men i likhet med Kristinehamn har jag funnit det lämpligt att här kort beröra postkontoret. I inledningsavsnittet har en av dess chefer citerats åtskilliga gånger i anslutning till järnvägens framväxt, nämligen Carl Ludvig Giertz, verksam i Filipstad 1875-1888. Före honom hade 16 ordinarie postmästare fungerat sedan postkontorets tillkomst 1643. I december det året fick rådmannen Petter Johansson Gaggo ett beställningsbrev av kanslikollegium, av vilket det bland annat framgick att han skulle ha inspektion över postbönderna i omgivningen.

Postmästare Anders Wilhelm Olander (1840-1862) var den chef som fick uppleva inte bara portoreformen 1855 med införande av enhetsporto och frimärken utan också regeringsmedgivandet 1860 för poststyrelsen att inrätta poststationer på landsbygden. Portoreformen medförde visst inkomstbortfall bl a genom att antalet lösväskor och posträkningar reducerades. Regeringen biföll i januari 1857 poststyrelsens förslag att kompensera postmästarna med gratifikation. För postmästare Olander innebar detta en tilläggsbetalning på 83 Rd 16 skilling. Han fick också uppleva borgmästare Franz von Schéeles förslag i ett brev till poststyrelsen den 24 september 1857 att post från Filipstad skulle skickas med järnväg från Nora över Örebro till Arboga och därifrån med ångbåt till Stockholm.

Det var i och för sig ett intressant förslag men poststyrelsens kammarkontor konstaterade i sitt utlåtande den 31 oktober 1857, att det skulle fordra *"att styrelsen förskaffade sig rätt, att med berörda järnbanetåg och ångfartyg mot eller utan betalning försända en postväska, och att denna väska för varje resa avlämnades och avhämtades till och från järnbanan och ångfartyget"*. Antalet försändelser beräknades bli lågt och man drog sig också för kostnaden. Resultatet blev därför den gången, att styrelsen inte kunde fästa något avseende vid ansökningen men att den åter borde *"tagas i övervägande, när frågan om skyldighet att medtaga post å järnvägarna bliver definitivt avgjord"*.

Det blev den ju också rätt snart och det i stor omfattning från februari 1863, då bland annat den överenskommelsen tillämpades, att poststationer inrättades med vissa undantag i alla statens järnvägars stationer, något som efter hand också tillämpades i avtal med enskilda järnvägar. Ångbåtsbefordran av post hade börjat långt

tidigare. Det var förresten borgmästarens namn som gavs åt den båt som användes i kombination med tågpostföring under byggnadskedet för Östra Värmlands järnväg.

Åtskilliga postmästare fick administrera Filipstads förvaltningsområde, innan postkontoret degraderades till en postexpedition från den 1 juli 1968 och förlades under postkontoret i Kristinehamn. Den fick följa med i 1970- och 1980-talets omvälvande förändringar och kallas med ny terminologi postkontor. Dess chef har i konsekvens därmed titeln postmästare och ansvar för postservice till ca 5000 hushåll.

1877-01-01--1953-01-31

Nyhyttan

Som framgår av inledningskapitlet öppnades även i Nyhyttan en förenad post- och järnvägsstation med 1877 års ingång. Stationsinspektör Johan Gustaf Berg blev ansvarig för postgöromålen. År 1894 trädde stationsinspektör Konrad Wilhelm Sporrang till och höll sig kvar åtminstone till 1917. Jag har inte lyckats få tag i närmare uppgifter om de följande föreståndarna.

Poststationen var nära nog på fallrepet i samband med depressionen i början av 1930-talet enligt samma sparsamhetsregler som jag nämnt i avsnittet om Sjöändan. Frimärksförsäljningen i Nyhyttan uppgick under 1932 till 259 kr, medan kostnaderna för stationen var 495 kr. Postdirektionen kunde i sitt svar meddela poststyrelsen att *"närbelägna gårdar inköpa frankotecken i Filipstad. Rörelsen i övrigt stor. Postombud kan ej anskaffas"*.

Poststationen fick sålunda vara kvar "tills vidare" men med januari månads utgång 1953 var dess saga all.



1877-01-01--1968-09-30
Namn Filipstad 2 1968-10-01--1990-08-31

Persberg

Med indragning av poststationen i Yngshyttan öppnades en poststation i Persberg vid 1877 års ingång. Om inte genast så mycket kort efter det nya årets ingång blev det stationsinspektoren Johan Magnus Peterson som fick ansvara för postservicen, lämnad på järnvägsstationen enligt avtal mellan postverket och järnvägsbolaget. Hans årsarvode på 480 kr sänktes i juni 1878 till 300 kr. I ett brev till poststyrelsen i november 1881 anhöll han att få det ökat till 500 kr. Vid remissbehandlingen skrev postinspektionen i Göteborg följande:

"Härvid får postinspektionen - jämte anmälan att vid nämnda poststation under nästlidet år avyttrats frimärken till sammanlagt belopp av 3.106 kr 12 öre - hos Kungl.Styrelsen, med hänsyn till ej mindre storleken av Persbergs poststations frimärksuppbörd än även den vid samma poststation förekommande behandlingen av post till och från poststationerna i Långbanshyttan och Elfsjöhyttan, ödmjuktigen hemställa, att ifrågavarande arvode måtte vardas till fyrahundra-åttio kronor för år förhöjt". Detta blev också poststyrelsens beslut.

Enligt poststyrelsens skrivelse den 10 januari 1888 blev stationsinspektoren Gustaf Berner föreståndare. Kollegan Magnus Ivar Hedenlund tog vid efter honom i juli 1897 och avgick 1916. Andra tog vid efter hand men den omfattande rörelsen gjorde det nödvändigt att skilja post och järnväg åt.

Bland föreståndarna för den ersättande lantpoststationen kan nämnas Ingegärd Elvira Andersson, som hade anställts som föreståndare för poststationen Östra Malsjö den 1 juli 1938 och därefter hunnit tjänstgöra vid poststationen Kristinehamn 2 i drygt tio år, innan hon blev föreståndare för poststationen i Persberg den 1 april 1958.

Poststationens namn ändrades till Filipstad 2 den 1 oktober 1968 och med de senare årens kraftiga rationaliseringar drogs den in med augusti månads utgång 1990.

1875-01-01--1920-12-31
Namn Långban 1921-01-01--1968-09-30

Långbanshyttan

Den tänkta vidare färden mot norr tar oss närmast efter Persberg i den omjusterade bansträckningen till Långban. I den framväxande järnvägens närhet öppnades med 1875 års ingång en poststation med namnet Långbanshyttan. Den ingick i poststyrelsens beslut den 8 december 1874 om hur postnätet skulle organiseras i samband med kronobrevbäringsreformen. Till föreståndare antogs disponent Hugo Viktor Tiberg. Hans ursprungliga årsarvode på 150 kr höjdes i mars 1877 till 300 kr.

Postmästare Giertz i Filipstad anmälde i ett brev till poststyrelsen den 19 mars 1877 att det ofta hände att Långshyttan vid Borns poststation förväxlades med Långbanshyttans poststation och föreslog därför att Långbanshyttan skulle döpas om till Långban. Poststyrelsen lämnade emellertid vid föredragning den 26 mars 1877 förslaget utan avseende. Som framgår av det följande, skulle namnet Långban börja användas långt senare, med 1921 års ingång.

I samband med flyttning någon kilometer av Persbergs ursprungliga station byggdes Mora-Vänerns järnväg som en fortsättning norrut på Östra Värmlands järnvägar. Postinspektionen i Göteborg underrättade den 20 februari 1889 poststyrelsen om att enligt vad den *"inhämtat, en del av omförmälda järnväg (Mora-Vänerns järnväg), nämligen sträckan närmast Persberg, är avsedd att för allmän trafik upplåtas nästinstundande höst"*.

Postdirektionen föreslog inrättande av nya poststationer i järnvägsstationerna Långbanshyttan, Lesjöfors, Värmlands Råmen och Oforsen. Med förslaget följde också att lantbrevbäringslinjen från Långbanshyttan till Gåsborn skulle anknytas till järnvägspoststationen i Långbanshyttan. Postinspektionen föreslog också att den dittillsvarande postkupé 79 på sträckan Kristinehamn - Persberg skulle utsträckas till Oforsen.

Förändringarna genomfördes den 1 november 1889. De innebar bl a att lantpoststationen Långbanshyttan drogs in och en poststation öppnades i den nya järnvägsstationen med samma namn. Där fick den då tjänstgörande stationsinspektoren Carl Bronell överta den äldre poststationens inventarier. Hans årsarvode blev enligt beslut den 26 juni 1891 höjt från 300 till 360 kr.

Från den 1 april 1899 blev stationsinspektör Gustaf Wilhelm Gustafsson ansvarig för posten i Långbanshyttan och redan i juni 1900 skedde nästa byte, då stationsmästaren Gotthilf Broström tog över. Den 1 november 1903 var det så stationsinspektör Magnus

Valentins tur att svara för både post och järnväg, följd den 1 april 1914 av stationsmästaren Anders Hjalmar Davidsson..

Efter 24 års tjänstgöring i Sågen kom Emil Olsson till Långbanshyttan år 1919. Det var han som fick byta ut datumstämpel och sigill från 1921 års ingång, då poststationen döptes om till **Långban**. Han förflyttades till Storfors i oktober 1926 och efter en vakansperiod tillträdde Alfred Löfqvist med 1927 års ingång efter 17 år i Gävunda och nio år i Gammalkroppa. Redan med 1928 års ingång blev det byte igen med följande järnvägsanställda som ansvariga för posten: C L Hedén (1928-1933), Anders Gustaf Andersson (1933-1943), Gustaf Erik Kauppi (1945-1946), Alvar Villehard Konstantin Bengtzén (1946-1949), Johan Hjalmar Andersson (1949-1954) och Knut Julius Lundin (1954-1961).

Post och järnväg skildes åt den 1 oktober 1961 och med september månads utgång 1968 drogs poststationen in, då vikarierande föreståndaren Iris Edman avtackades av postmästare Bengt Ove Wermeskog.

1900-04-01--1957-09-30

Långbansände

Det blev en omfattande skriftväxling innan en poststation öppnades i hållplatsen Långbansände. Till poststyrelsen sändes en petition, undertecknad av många personer i Långbansände, Vittmossen, Åsarne och Klockaretorp med flera platser. De begärde att få en poststation i Långbansände hållplats under åberopande att de hade fem kilometer längre väg till poststationen i Långbanshyttan än de hade till Långbansände hållplats.

Kronofogde Karl Hammarberg ansåg det lämpligt att inrätta den önskade poststationen, medan poststationsföreståndare Bronell i Långbanshyttan ansåg att alltför få personer skulle komma att utnyttja den. Vid föredragning den 31 augusti 1894 fann poststyrelsen att ärendet inte borde föranleda till vidare åtgärd.

Vid kommunalstämman i Gåsborns sockenstuga den 22 december 1898 togs postfrågan upp igen. Ordföranden J H Norelius framförde i ett brev till poststyrelsen sex dagar senare stämmans önskemål om en poststation i järnvägens hållplats. Efter positivt genomförd utredning blev ärendet försenat genom att postföringsfrågorna inte hade lösts till fullo. Det hade också sammankopplats med en framställning om en poststation i Gåsbornshyttan.

När detta väl var klart, åtminstone i teorin, hemställde postinspektör Otto Schütz i Göteborg den 4 september 1899 i ett brev till poststyrelsen att en poststation skulle öppnas i Långbansände hållplats "med vederbörande järnvägsfunktionär som föreståndare" och att en poststation skulle öppnas i Gåsbornshyttan med änkefru Edla Andriette Ekman som föreståndare. Ärendet omfattade också indragning av lantbrevbäringen Långbanshyttan-Gåsborn och ändring av gångpostföringen Långbanshyttan-Älvsjöhyttan så att den drogs över Gåsborn.

För att formaliteter om kontrakten skulle kunna iakttas kunde omorganisationen genomföras först med april månads ingång 1900. Till föreståndare i Långbansände antogs banvakten Adolf Jansson med ett årsarvode på 180 kr. Han efterträddes den 1 januari 1905 av Jan Henrik Eriksson. Den 1 februari 1919 trädde Emil J:son Kruse till, närmast kommen från Vimo. Dit återvände han den 1 februari 1926, då Erik Gustaf Strömberg tog över i Långbansände för drygt ett års tid. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Långbansände: Per Olsson (1927-1929), Kristoffer Kruse (1929-1945), Nils Folke Ström (1945-1948) och Sigrid Amalia Kruse (1948-1957). Poststationen drogs in med september månads utgång 1957.

Lesjöfors

Vi tar oss vidare norrut och kommer till Lesjöfors. Där var stationsinspektoren Gotthilf Broström utnämnd till föreståndare, när en förenad post- och järnvägsstation öppnades den 1 november 1889. Han tycks emellertid genast ha gjort tjänstebyte med stationsinspektoren Axel Wilhelm Svensson Bergendorff på så sätt att Broström flyttade till Värmlands Råmen och Bergendorff flyttade därifrån och blev ansvarig för postgöromålen i Lesjöfors. Det var han till oktober 1913, då stationsskrivaren Carl Erik Österholm tog över. Han hade varit poststationsföreståndare bl a i Storfors under ett års tid. I mars 1920 lämnade han över ansvaret till Robert Alexander Pettersson som blott verkade ett halvt år på platsen.

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Lesjöfors: T A O Johansson (1920-1927), vikarier (1927-1929), Torvald Ferdinand Andersson (1929-1936), Johan Edvard Ahlström (1936-1940) och Carl Eric Bertil Kindgren (1940-1949).

Nu hade trafiken blivit så omfattande att post och järnväg måste skiljas åt. Detta inträffade den 1 oktober 1949, då poststationen samtidigt höjdes till postexpedition (diarienummer 1 a 2563/49). Ellen Sofia Johannesson blev chef med titeln stationsmästare. Sedan hon slutat i början av 1970-talet fick Ingegärd Karlsson ta över och uppleva den omorganisation 1976 som bl a ändrade termen för postexpedition till lokalpostkontor, från 1986 utan prefixet "lokal". Efterföljarna Sussie Ohlsson och Mirmi Aspengren kunde glädja sig åt att flytta in i nya lokaler den 5 oktober 1992 som ett resultat av postens samarbetsavtal med Sparbanken Alfa. Omkring 1000 hushåll betjänas av posten i Lesjöfors.

Mora—Persberg.

(Från den 1 april 1900.)

Pkxp. 87.	Tåg 1.	Km.		
11 ²⁰	—		Mora 327	3 ⁴⁹
11 ⁴⁴	10		Vika station	3 ²⁹
12 ³⁰	27		Vimo	2 ⁵³
1 ²	39		Gäfounda	2 ²²
1 ²⁰	48		Brintbodarne 331	2 ⁰
1 ⁴³	—		Brintbodarne	1 ⁴¹
2 ⁵⁴	71		Vansbro	1 ⁵⁶
3 ¹¹	79		Trekärn	1 ²¹
3 ³⁶	90		Vakern	1 ²⁹
4 ³	102		Sågen	1 ³⁵
4 ²⁶	113		Neva	1 ¹²
4 ⁴³	121		Oforsen	1 ⁰⁵
4 ⁵⁸	128		Värmlands Råmen	1 ⁰⁴
5 ¹³	135		Lesjöfors	1 ⁰⁵
5 ³⁶	146		Långbansände	1 ⁰¹
5 ⁴⁷	151		Långbanshyttan	9 ⁵⁰
6 ¹¹	163		Persberg 122	9 ²⁵
				Tåg 2.
				Pkxp. 87.

Detta är den tidtabell som tillämpades för järnvägsposten när poststationen i Långbansände hade inrättats.

Namn Råmen 1875-01-01--1876-04-30
 Namn Råmensbruk 1876-05-01--1877-06-30
 Namn Näsråm 1877-07-01--1889-10-31
 Namn Värmlands Råmen 1889-11-01--1904-09-30
 Namn Råmen 1904-10-01--1975-04-30

Råmen

För ortstämpelsamlare och andra intresserade som inte är lokalt bevandrade, hör poststationsnamnet Råmen till de mest komplicerade i svensk posthistoria. Jag skall försöka släta ut frågetecknen i det följande.

I ett brev den 8 december 1874 till länsstyrelsen i Karlstad åberopar poststyrelsen skrivelser den 14 oktober samt den 5 och 19 november från länsstyrelsen angående "*postanstalter och postgångar, vilkas inrättande vore erforderligt i följd av kronobrevbäringens upphörande*". Med de skrivelserna hade länsstyrelsen överlämnat villkorligt upprättade kontrakt för utsedda föreståndare vid nya poststationer och för postförare på nyinrättade linjer. Fögderivis angav poststyrelsen vilka kontrakt som hade godkänts för tillämpning från 1875 års ingång.

Bland dessa kontrakt fanns ett med inspektoren Axel Krikortz om att förestå poststationen i Råmen. Ett annat samtidigt översänt kontrakt avsåg kärpostföring från Filipstad över Nordmark till Råmen och från Råmen över Nordmark åter till Filipstad med Råmens bolag mot en ersättning av kr 2:50 per mil. Detta var i och för sig en dyr postbefordran, inte minst med tanke på att avståndet till Råmen var betydande. Vägen slingrade sig då ett gott stycke väster om den sträckning järnvägen skulle komma att få ett kvarts sekel senare.

Efter framställning från Bergslagernas Järnväg öppnades en poststation i järnvägsstationen med namnet Råmen på delsträckan Falun-Ludvika den 1 april 1876. Det ledde till sorteringsförväxlingar med den redan befintliga värmländska poststationen med namnet Råmen, vilken därför döptes om till Råmensbruk från den 1 maj 1876. Dala-poststationen fick däremot behålla namnet Råmen.

Axel Krikortz vid "vår" poststation, nu med namnet Råmensbruk, skrev den 30 juni 1876 till poststyrelsen och sade upp sin befattning per den 1 oktober. Därför kontaktade poststyrelsen landskansliet i Karlstad, som föreslog handelsföreståndaren August Bengtsson till ny föreståndare. Denne antogs och fick ett årsarvode på 150 kr, vilket var 50 kr lägre än det inspektör Krikortz hade haft.

Låt oss göra en kort återblick på situationen under första verksamhetsåret för poststationen i Råmen, då den ännu hade socknens namn. Postmästare Giertz i Filipstad redovisade i ett brev till poststyrelsen den 15 februari 1876 det ekonomiska utfallet för de minst lönsamma poststationerna inom området. I Råmen hade under 1875 sålts frimärken för 325 kr och lösen betalats för ofrankerade brev med kr 30:23. Det var sålunda en summa som väl täckte

av arvoden till föreståndare för poststationer i järnvägsstationer fick han 420 kr i årsarvode, vartill kom 240 kr i biträdesanslag. Under hans tjänstetid blev det dags för ännu en namnändring. Den förenade poststationen fick sålunda namnet Rämmen från den 1 oktober 1904, samtidigt som poststationen i Dalarna döptes om till Rämshyttan.

Hushållsunderlaget blev efter hand svagare men efter järnvägens nedläggning flyttades poststationen 1966 till västsidan av sjön invid herrgården. De tre nordligaste järnvägsstationerna, Rämmen, Oforsen och Neva avbemannades 1965. Som ett provisorium blev poststationen kvar i stationshuset i Rämmen under halvannat år.

När poststationen flyttades från stationshuset blev Hildur Eklund föreståndare för den sålunda ersättande lantpoststation vid herrgården. Hon hade tidigare tjänstgjort vid poststationerna i Liljendal, Oforsen och Neva. Hon kunde på 1970-talet konstatera att bara tolv hushåll brukade utträta sina postärenden i Rämmen och det var föga rationellt att driva en sådan poststation. När hon slutat, vikarierade dottern Birgit Höök under fyra månader innan poststationen stängdes för gott den 30 april 1975.



Aron Eklund, Bengt Wermeskog, Hildur Eklund, Birgit Höök och Nils-Erik Höök.

Från Värmlands Folkblad har jag lånat denna bild som togs vid indragning av poststationen i Rämmen.

№ 880.

Till



Postinspektionen i Västra Jernvägsdistriktet.

Göteborg.

Till svar å Eklerts meddelande af d. 10 Okt, får upplysa att Poststationen här är i kommer att bli följgd i samma rum som under föregående år.



Höökander.

Det var noga med läget för lantpoststationerna med hänsyn till postföringen. Avvikelser från den ordinarie vägen kunde medföra ändring av gällande avtal.

1889-11-01--1965-04-30

Oforsen

Med 180 kr i årsarvode fick stationsinspektoren Lars Nilsson Nehlin ansvaret för posten i Oforsens järnvägsstation från starten den 1 november 1889. Det höjdes till 240 kr 1896. I augusti 1900 övertog Carl Victor Kron ansvaret för posten. När han förflyttades till Nässundet 1917, blev C V Holmgren föreståndare. Andra tog vid och poststationen följde järnvägens utveckling, d v s drogs in i samband med att järnvägstrafiken inskränktes. Den 30 april 1965 blev poststationens sista dag,



1890-11-01--1965-04-30

Neva

Vi har nu nått fram till den nordligaste utposten i Värmland på den genom Mora-Vänern järnvägs förlängda delen av Östra Värmlands järnväg och med detta avsnitt avslutas vår tänkta färd. I en senare skrift planerar jag en motsvarande färd i Dalarna för att nå upp till Orsa, varifrån skriften om Inlandsbanan utgår.

Vid hållplatsen i Neva blev stationsmästaren Carl Magnus Andersson ansvarig för posten vid starten den 1 november 1889, följd i augusti 1900 av Gustaf Bergström. De följande järnvägsmännen ansvarade också för posten till hållplatsens avveckling den 30 april 1965, då också poststationen drogs in.



I gränsoområdet mellan Värmland och Dalarna sträckte sig Mora-Vänerns järnväg så här enligt 1939 års trafikarta.



Postresan

Den lilla banstumpen Tyfors–Neva var nedlagdshotad redan på 1920-talet. Den gamla mannen på bilden hette Kullgren och han skötte postbefordringen ned till stambanan. Och med den äran, han var allmänt aktad och uppskattad.

Damen på bilden är norska och heter Alvilde. Hennes lilla dotter bär namnet Ingrid. Med gratistrallan fick man gratisåka. Ja, det var då det. Fotot togs 1929.

Per Kårberger