

- 1867 -

Köping—Hults jernväg

(från den 7 oktober).

a) linien Örebro—Köping:

från Örebro..... kl.	6,35 f. m.	2,55 e. m.	från Köping..... kl.	6,20 f. m.	3,27 e. m.
» Dylta..... »	7,9 »	3,39 »	» Walskog..... »	6,47 »	3,49 »
» Frövi..... »	7,29 »	4,6 »	» Arboga..... »	7,17 »	4,6 »
» Fellingsbro..... »	8,0 »	4,46 »	» Fellingsbro..... »	8,3 »	4,41 »
» Arboga..... »	8,34 »	5,37 »	» Frövi..... »	8,40 »	5,10 »
» Walskog..... »	8,48 »	5,55 »	» Dylta..... »	9,10 »	5,33 »
i Köping..... »	9,8 »	6,20 »	i Örebro..... »	9,45 »	6,3 »

b) linien Örebro—Nora:

från Örebro..... kl.	8,25 f. m.	4,50 e. m.	från Nora..... »	6,10 f. m.	2,45 e. m.
» Dylta..... »	9,10 »	5,35 »	» Jerle..... »	6,35 »	3,9 »
» Jerle..... »	9,33 »	5,58 »	» Dylta..... »	7,4 »	3,38 »
i Nora..... »	9,54 »	6,19 »	i Örebro..... »	7,40 »	4,13 »

c) linien Köping—Nora:

från Köping..... kl.	6,20 f. m.	3,27 e. m.	från Nora..... kl.	6,10 f. m.	2,45 e. m.
» Walskog..... »	6,47 »	3,49 »	» Jerle..... »	6,35 »	3,9 »
» Arboga..... »	7,17 »	4,6 »	» Dylta..... »	7,9 »	3,39 »
» Fellingsbro..... »	8,3 »	4,41 »	» Frövi..... »	7,29 »	4,6 »
» Frövi..... »	8,40 »	5,10 »	» Fellingsbro..... »	8,0 »	4,46 »
» Dylta..... »	9,10 »	5,35 »	» Arboga..... »	8,34 »	5,37 »
» Jerle..... »	9,33 »	5,58 »	» Walskog..... »	8,48 »	5,55 »
i Nora..... »	9,54 »	6,19 »	i Köping..... »	9,8 »	6,20 »

Något om posten vid

Köping-Hults järnväg

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Vanneboda	18
Inledning	2	Ullersäter	19
Järnvägs- poststationer	11	Fellingsbro	20
Dyltabruk	12	Alsäng	21
Dylta (station)	12	Jädersbruk	21
Ervalla	16	Arboga	23
Järle	16	Valskog	23
Frövi	17	Köping	23

Förord

Den normalspåriga Köping-Hults järnväg fick redan 1848 koncession i form av ett privilegium för att bygga sträckan Örebro-Hult och fyra år senare oktroj för sträckan Köping-Hult. När den första delen öppnades för provisorisk godstrafik den 6 mars 1856, sträckte den sig 16 km mellan Örebro och Dylta. Den kunde tre månader senare öppnas för allmän trafik. Den andra delen var 39 km lång och sträcktes mellan Dylta och Arboga, där den öppnades för allmän trafik den 26 augusti 1857. Senare tillbyggnader samt inköp av Arboga-Köpings järnväg gjorde att tidtabellerna under 1860-talet början kom att avse delsträckorna Örebro - Köping och Örebro - Nora. Utöver de ursprungliga mellanstationerna Dylta, Frövi, Fellingsbro, Valskog och Järle tillkom några efter hand. Jag har funnit anledning att också beröra dessa men däremot undvikit postkontor, som inte varit förenade med järnvägsstationer.

Företaget hör till vårt lands äldsta järnvägsbyggnader och började användas tidigt även för posttrafik. Inte förrän 1863 tillämpades något generellt avtal mellan postverket och järnvägsföretag om postbefordran. För Köping-Hults järnväg måste man således komma överens om en viss försöksverksamhet, något som gör området intressant. Avsikten med denna skrift är att spegla något av den skriftväxling som förekom mellan företaget och postverket och visa hur denna gestaltades i form av cirkulärmeddelanden samt berätta något om de förenade post- och järnvägsstationernas första perioder.

Sträckan Örebro-Frövi kom att ingå i stambanan Krylbo-Mjölby och förstatligades med det nya seklets ingång. De mellanliggande stationerna Lillån och Hovsta, som inte kom till under inledningsskedet, berörs i ett annat sammanhang, i skrift 285 om posten vid järnvägen Krylbo-Mjölby.

Jag försöker beröra något av den postala utvecklingen och de problem som kunde uppkomma i relationerna mellan posten och dess anställda eller mellan posten och kunderna. Jag väljer att göra det i korthet för orterna i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Örebro till Köping med en avstickare utmed banan till Nora. För läsarnas synpunkter är jag tacksam.

Erik Lindgren

Inledning

Den institution som gick under benämningen "Kungl. Jernvägskommittén i Örebro" (skrev sig själv med denna stavningsform) siktade in sig på att bygga en järnväg mellan Mälaren och Vänern. Målet i väster var lastageplatsen Hult omkring en mil söder om Kristinehamn, något som övergavs relativt snart även om järnvägens ursprungliga beteckning, "Köping-Hults Järnväg" levde kvar länge. Kommittén var angelägen om att i sina beräkningar för trafikunderlaget också veta vilka intäkter man skulle kunna få vid samarbete med postverket. Ett brev med det syftet skrevs den 19 november 1851. Det återges i förminskad faksimil på vidstående sida.

Brevet överlämnades till poststyrelsens kammarkontor, varifrån kamreraren Pontus Winroth den 3 december försåg poststyrelsen med "en ur räkenskaperna hämtad uppgift om under sistlidet år utgångne skjutskostnader för postföringen inom de den tilltänkta jernbanan emellan Mälaren och Wenern närmast angränsande orter".

Hur dessa uppgifter användes av Jernvägskommittén är svårt att säga. Det blev dock inte vidare tal om någon postbefordran på länge och närmare sju år senare konstaterade poststyrelsens kammarkontor, att poststyrelsen först måste skaffa sig formell rätt "att med berörde jernbanetåg och ångfartyg mot eller utan betalning försända en postväska, och att denna väska för varje resa avlämnades och avhämtades till och från jernbanan och ångfartyget". Frågan hade den gången aktualiserats genom ett brev till poststyrelsen den 24 september 1857 från borgmästare Franz von Schéele i Filipstad. Han föreslog då, att post från Filipstad skulle skickas med järnväg från Nora över Örebro till Arboga och därifrån med ångbåt till Stockholm.

Sedan styrelsen tagit del av kammarkontorets yttrande, konstaterades, att antalet försändelser från Filipstad skulle bli lågt och kostnaden hög i förhållande därtill. Resultatet blev därför, att poststyrelsen inte kunde fästa något avseende vid ansökan men att den åter borde "tagas i övervägande, när frågan om skyldighet att medtaga post å järnvägarna bliver definitivt avgjord".

Närmare ett beslut kom man, när poststyrelsens notarie Reinhold Öfwerström hade lämnat en rapport från en visitationsresa i Dalarna. Hans iakttagelser vid undersökning av möjligheterna för postbefordran på Gävle-Dala järnväg redovisades i en promemoria den 31 august 1859, över vilken Pontus Winroth uttalade sig den 14 december 1859. Han föreslog att Öfwerströms åsikter skulle beaktas i ett utlåtande från poststyrelsen till regeringen. Positivt var det att man kunde spara personal genom att skicka vissa poster med järnväg utan att någon postiljon följde med som bevakare. Ett sådant förfaringssätt hade redan prövats på den söderifrån framväxande delen av södra stambanan på sträckan mellan Malmö och Höör.

Mellan postverket och Köping-Hults järnvägsbolag tecknades ett kontrakt 1860 med fastställda avgifter för befordran av post och i poststyrelsens cirkulär började publiceras tidtabeller för postförvaltarnas information och till ledning för postens dirigering.

Sub. Den 24 Nov. 1851.

Höf. Kungl. General Post Direktors Embetet.

Kungl. Jernvägs Kommittén i Örebro, som insök sig
 här af att erhålla tillförlitlig kännedom om kostnads-
 saken för postföringen inom de den tilltänkta jern-
 banan emellan Mälaren och Wenern närmast angräns-
 ande orter, anhåller härmed till vidkommande, det beha-
 gade Kungl. General Post Direktors Embetet förständig-
 ga vederbörlige Postmästare i Köping, Arboga, Örebro,
 Nora, Åtorp, Ramnäsbo, Mariestad och Kristi-
 nehamn, att med gälligaste förbehåll, men senast inom
 den 12. nästkommande Decembris, direct till Kommittén i
 Örebro insända de i sådant hänseende erforderliga
 uppgifter, nemligen den kostnad, som Postverket utlagt
 för postföring från och till de uppränte Postkontoren
 inom berörde distrikt under något af åren 1849 eller
 1850, heldet det sednare. Skulle åter Kungl. General
 Post Direktors Embetet vara i tillfälle, att till Kungl.
 Kommittén benäget meddela afseende uppgif-
 ten, vore sådant för deras vinnande förmånligt och in-
 fördrandligt af samma uppgifter från de särskilda Post-
 Kontoren blifve derigenom ofverflödigt. Örebro den
 19 November 1851.

På den Kungl. Kommitténs vägnar

Wærn
 ordförande

Historisk

Det visade sig snart vara behöfligt att en postiljon följde med post som skickades på tåg. En instruktion behövdes för den skull. Den återgavs som en bilaga i poststyrelsens cirkulärsamling, daterad den 30 december 1861. Jag finner det intressant att återge den på detta uppslag.

INSTRUKTION

för de Postiljoner, hvilka beledsaga post å jernbana.

1:o **P**ostiljon, som användes till beledsagande af post å jernbana, åligger, en fjerdedels timme före afgangen af det bantåg, hvarmed posten skall fortskaffas, med densamma infinna sig vid bangården och tillse, att postväskorna eller påsarne blifva behörigen inlagda uti det dertill å någon af tågets vagnar afsedda förvaringsrum, hvarefter detta af honom igenläses. Medhafda lösväskor inläggas ej i detta förvaringsrum, enär de böra vara lätt tillgängliga för aflemnande å de stationer tåget passerar.

2:o Sex minuter före tågets afgang tömmer Postiljonen stationens breflåda och, sedan han intagit plats i någon af tredje klassens vagnar (af hvilka bör väljas den, som är närmast den vagn, hvaruti posten är förvarad), skall Postiljonen, som bör vara försedd med lämplig brefväska, afdelad i flera olika fack, sortera de utur stationens låda upphemtade brefven.

3:o Vid denna sortering böra särskiljas:

de bref, som kunna behandlas som lösbref;

de, som äro adresserade till närmaste postanstalt eller till orter, dit brefven för dagen kunna från samma postanstalt med största fördel försändas;

de, som äro ställda till öfrige mellanliggande postanstalter å linien eller öfver samma postanstalter böra transitera, samt

de, hvilka äro ställda till postanstalter vid banans ändpunkt eller till orter derbortom.

Dessa fyra olika slag af bref hopbundtas, hvart för sig, och inläggas i brev iskans skilda fack.

4:o På *mellanstation*, der ej finnes *postanstalt*, aflemnar Postiljonen dit ställda lösbref, lemnar och emottager lösväskor samt tömmer stationens breflåda för brefvexling i den riktning tåget går.

5:o Lösbrefven, för hvilka Postiljonen har att af emottagaren åtnjuta tre öre per stycke, aflemnar han på de af ifrågavarande stationer, dit de äro adresserade, till stationsinspektoren eller den person, med hvilken Postiljonen kan öfverenskomma om lösbrefsafigtens emottagande af vederbörande adressater.

6:o På *mellanstation*, *hvarst finnes postanstalt*, aflemnar Postiljon medhafvande, dit adresserade, postpåsar eller paketer och under resan af honom upphemtade bref, som äro ställda till denna postanstalt eller deröfver böra transitera, samt emottager af postanstalten de påsar eller paketer, som med bantåget skola afgå, och inläser dem i tågets postrum, hvarefter han tömmer stationens låda för bref i den riktning tåget går.

7:o Sedan bantåget från *mellanstation* afgått, behandlar Postiljonen de ur stationens låda upphemtade bref på lika sätt som ofvan i 3:dje punkten finnes angifvet.

8:o Vid ankomsten till *yttre postanstalt*, som tåget berör, uttager Postiljon den inlästa posten samt aflemnar till vederbörande postförvaltare så väl densamma som äfven alla under vägen upphemtade bref, hvilka icke blifvit å någon af *mellanstationerna* aflemnade.

9:o De underrättelser och närmare föreskrifter, som, i afseende å upphemtade brefs behöriga afskiljande och dirigering eller i öfrigt kunna för Postiljon vara af nöden, ega vederbörande postförvaltare att honom meddela; och tillhör det Postiljonen att dessa underrättelser och föreskrifter noggrannt iakttaga. Stockholm den 30 december 1861.

O. W. STAEL v. HOLSTEIN.

Wilhelm Roos.

En ny, reviderad upplaga av denna instruktion tryckets redan i anslutning till det cirkulär som redovisade det nya systemet för postbefordran med järnväg från och med den 16 februari 1863.

Poststyrelsen förefaller till en början inte ha påverkat tidtabellernas utformning, men i ett brev från "Kungl. Svenska Aktiebolaget för JERNVÄG mellan Köping och Hult" den 16 april 1861 finner vi en förklaring från järnvägsföretaget, varför avgångstiden varit utsatt så tidigt att tåget inte kunde medföra de senast behandlade posterna eller nås av den anländande diligensen. Företaget skrev genom sin trafikchef Marcus Agrelius, "att avgångstiden för passageraretåget från Arboga till Örebro och Nora, som blivit bestämd till kl 4.30 em, är insatt så tidigt som möjligt för att, utan i annat fall erforderlig ökning i omkostnaderna tillåta expedierandet av de övriga bantåg, som passera på järnvägen, sedan passageraretåget mellan Örebro och Arboga på morgonen utgått".

I samma brev berörde bolaget även andra påtalade oregelbundenheter sedan kontraktet om samarbete hade tecknats, av vilka detta citeras:

"Att under sistlidet år passageraretåget mellan Arboga och Örebro ej alltid kunde avgå på sin bestämda tid orsakades av ångbåtarnas fördröjda ankomst till Arboga till följd av det under nästan hela sommaren rådande ovanligt starka strömdraget i Kvicksund och Arboga å. Under instundande seglationstid tyckes något sådant hinder ej vara att befara, och får dessutom Arboga Rederibolag oförtövat till sin disposition ett något snabbare ångfartyg som är ämnat att ersätta den jämförelsevis långsamma ångbåten 'Örebro'.

Jag anhåller vidare ödmjukast att få fästa Kungl. Generalpoststyrelsens uppmärksamhet därpå, att bantågen blivit ordnade jämväl med avseende fästast därå, att ortens lokaltrafik, varav bolaget hämtar sin betydligaste inkomst, i främsta rummet tillgodoses".

Denna skriftväxling förorsakades av de erfarenheter man hunnit göra under den första avtalsperioden, som kanske bör betraktas som en försökstid. Postmästarna runtom i vårt land blev uppmärksamgjorda på att järnvägen tagits i bruk för postbefordran bland annat genom här nedan återgivna cirkulär den 7 januari 1861.

Cirkulär

till samtliga Postförvaltare i Riket.

I sammanhang med den dagliga postförbindelsen emellan Stockholm och Göteborg kommer hädanefter alla dagar i veckan att med järnväg befordras post fram och åter emellan såväl Arboga och Nora, som emellan sistnämnde stad och Örebro.

Hvilket Postförvaltaren till kännedom och behörigt iakttagande, i hvad på Postförvaltaren kan ankomma, härigenom meddelas.

Stockholm af Kongl. General-Post-Styrelsen den 7 Januari 1861.

O. W. STAEL VON HOLSTEIN.

Wilhelm Raos.

Det skulle dröja någon tid innan tidtabeller för järnvägsposterna blev synliga i cirkulären, men kombinationen diligens och järnväg visades i 1861 års cirkulär nr 24, återgivet nedan.

Cirkulär

till samtliga Postförvaltare i Riket.

Från och med den 23 dennes kommer, under innevarande års seglationstid, den hittills dagliga diligensbefordringen emellan Stockholm och Arboga att inskränkas till två dagar i veckan, sålunda att hvarje tisdag och fredag diligens afgår från Stockholm kl. 12 på dagen och från Arboga kl. 10 före middagen.

Dessa diligenssturer äro i Arboga satta i förbindelse med järnvägstågen emellan nämnde stad och Örebro.

Diligensen, hvilken medför bref- och paketpost, samt derjemte erbjuder tillfälle för en å två resande att medfölja, kommer hädanefter äfven att anlöpa Strömsholm, hvarest, till följd häraf, också blifvit öppnadt paketpostkontor. Stockholm af Kongl. General-Post-Styrelsen den 19 April 1861.

O. W. STAEL VON HOLSTEIN.

Möjligheterna till förbindelse med den del av västra stambanan som höll på att växa fram från Göteborg påvisades i poststyrelsens cirkulär den 21 oktober 1861.

Cirkulär

till samtliga Postförvaltare i Riket.

Från och med den 15 nästinstundande november kommer, genom Kongl. Postverkets försorg, diligensförbindelse att dagligen underhållas å linien Stockholm—Ekolsund—Enköping—Westerås—Strömsholm—Köping—Arboga.

Å dessa diligenser, vilkas afgångs- och ankomsttider äro satta i förbindelse med jernbantågen Arboga—Örebro samt, genom Örebro—Töreboda-diligenserna, äfven med järnvägen Töreboda—Göteborg, tillhandahållas för resande två täckta platser å 1 rdr 20 öre för milen samt två öppna dylika å 80 öre per mil.

Afgångstiderna blifva: från Stockholm klockan 12 på dagen och från Arboga klockan 10 förmiddagen, så länge de nuvarande Arboga—Örebro-jernvägsturerna bibehållas oförändrade. Stockholm, af Kongl. General-Poststyrelsen, den 21 oktober 1861.

O. W. STAEL V. HOLSTEIN.

Den första tabellariska uppställningen för järnvägsposter finner vi inte förrän i det omfattande cirkulär nr 51 år 1862, då det nyöppnade diligensnätet presenteras med ett 15-tal diligenslinjer samt nya anslutningstidtabeller för kärrposter från orter som berördes av diligenserna. I dessa anslutningstidtabeller noterar man att för den alternativa linjen från Örebro till Kristinehamn anges sträckan mellan Örebro och Nora med noteringen "(på jernväg)", dock utan att tågtiderna anges.

Örebro—Kristinehamn								
(öfver Karlskoga).								
Fr.	—	11	f. m.	Örebro	M.	12,50	—	e. m.
Fr.	5,50	6	e. m.	Karlskoga	M.	5,50	6	f. m.
Fr.	10	—	e. m.	Kristinehamn	M.	—	1,50	f. m.
Örebro—Kristinehamn								
(öfver Nora och Karlskoga).								
T.	—	—	—	Örebro	Th.	—	—	—
Örebro—Kristinehamn								
(på jernväg)								
T.	—	11	f. m.	Nora	Th.	11,50	—	f. m.
T.	5	5	e. m.	Karlskoga	Th.	5,50	5,50	f. m.
T.	9	—	e. m.	Kristinehamn	Th.	—	1,50	f. m.

I cirkulär nr 58 för 1862 publicerades den första egentliga tidtabellen för posttågen för västra stambanan, medan man saknar en egentlig tidtabell för tågen mellan Örebro och Arboga resp Nora. Det skulle dröja ännu något innan cirkulären började återge tidtabeller regelbundet. Det var kanske en miss att man i det nyss nämnda cirkuläret hade inskränkt sig till västra stambanan, eftersom det då också fanns avtal om postbefordran på den redan färdiga sydliga stumpen av södra stambanan, på Gefle-Dala järnväg och på Köping-Hults järnväg. Man rättade till detta i cirkulär nr 71 den 27 november 1862 på det sätt som framgår av reproduktionen på vidstående sida.

I skriftväxlingen finner man, att poststyrelsen så sent som i november 1874 fick påminna järnvägsbolaget om nödvändigheten att snabbt få tidtabeller vid inträffande förändringar. Den gången svarade tafikchefen F V Krusenstierna "att nuvarande icke kommer att ändras förrän från och med den 1sta nästkommande december, såvitt sjöfarten på Mälaren så länge kan uppehållas, samt att, när förändringen sker, den blir till likhet med vad som ägde rum under sistlidne vinter".

I det följande lämnar jag uppgifter om var och en av stationerna i den mån jag har till gång till material av det slag som kan vara av intresse. Stationerna presenteras i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Örebro till Köping med en avstickare till Järle från knutpunkten i Dylta. Detta innebär att de inte presenteras i kronologisk ordning. Flera fanns inte vid tågstarten, som t ex den man först kommer till vid en tänkt resa i modern tid, Dylta bruk.

För de bantåg, med hvilka post befordras å nedannämnde, i cirkulären den 23 och 30 nästlidna oktober ej omförmälda, järnvägslinier, hafva afgangstiderna blifvit af vederbörande bestämda på sätt som följer:

Å linien Malmö—Elmhult af Statens Södra Stambana, dagligen:

	På uppresa.	På nedresa.
från Malmö	kl. 8 f. m.,	kl. _____
» Lund	» 8,40 »	» 6,5 e. m.
» Höör	» 10,6 »	» 4,39 »
» Hesselholm	» 11,7 »	» 3,40 »
» Elmhult	» _____	» 1,52 »

Enligt dessa turer inträffar bantåget på uppresan i Elmhult kl. 12,45 e. m. och på nedresan i Malmö 6,35 äfvenledes på e. m.

Å denna linie befordras derförutan post emellan Hesselholm och Elmhult med godståg, hvilket afgår

från Hesselholm	T. Th. L. kl. 7,6 e. m. samt
» Elmhult	M. O. F. » 4,45 f. m.
och ankommer till Hesselholm	» » » » 7,30 »
» » » Elmhult	T. Th. L. » 9,50 e. m.

Å Köping—Hults järnväg:

a) linien Örebro—Arboga, dagligen:

	Uppresa.	Nedresa.
från Örebro	kl. 3,30 e. m.,	kl. _____
» Dylta bruk	» 4 »	» 11,3 f. m.
» Dylta	» 4,17 »	» 10,53 »
» Frövi	» 4,46 »	» 10,21 »
» Fellingsbro	» 5,24 »	» 9,43 »
» Jäder	» 5,54 »	» 9,8 »
» Arboga	» _____	» 9 »

Ankomsten till Arboga sker kl. 6 e. m.,
» » Örebro » » 11,30 f. m.

b) linien Örebro—Nora, äfvenledes alla dagar i veckan, ehuru å olika tider:

	Uppresa.		Nedresa.	
	S. O. L.,	M. T. Th. F.;	S. O. L.,	M. T. Th. F.
från Örebro	kl. 4,15 e. m.,	3,30 e. m.,	kl. _____	_____
» Dylta bruk	» 4,45 »	4 »	» 9,29 f. m.,	11,3 f. m.
» Dylta	» 4,57 »	4,20 »	» 9,19 »	10,53 »
» Jerle	» 5,20 »	4,43 »	» 8,56 »	10,11 »
» Nora	» _____	_____	» 8,30 »	9,45 »

Dessa tåg anlända till Nora S. O. L. kl. 5,41 e. m. och M. T. Th. F. kl. 5,5 e. m.
» » » Örebro » » » » 9,56 f. m. » » » » » » 11,30 f. m.

c) linien Nora—Arboga, deremellan bantåg afgå hvarje måndag, tisdag, torsdag och fredag:

	Uppresa.	Nedresa.
från Nora	kl. 3,10 e. m.,	kl. -----
» Jerle	» 3,36 »	» 11,24 f. m.
» Dylta	» 4,17 »	» 11 »
» Arboga	» -----	» 9 »
Å hvilka dagar bantågen inträffa i Arboga	kl. 6 e. m.,	
	i Nora	» 11,45 f. m.

Det formulär med handskrivna tiduppgifter i tidtabellen för Köping-Hult Järnväg, här ifyllt av trafikchefen, som poststyrelsen fick i november 1874 återges förminskat nedan.

KÖPING-HULT JERNVÄG.

TID-TABELL från och med *den 1 December 1874*

Örebro-Köping.																	
Stationer.	No 1				No 2				No 3				Stationer.	No 4			
	Tid	an	kommer	går	Tid	an	kommer	går	Tid	an	kommer	går		Tid	an	kommer	går
Örebro				8,16				8,24				8,32	Köping				8,40
Dylta Bantåg	8,15	1		8,16	8,30	1		8,31	8,45	1		8,46	Hultsväg	8,35	1		8,36
Dylta	8,15	6		8,16	8,30	6		8,31	8,45	6		8,46	Arboga	8,35	5		8,36
Frövi	8,15	10		8,16	8,30	10		8,31	8,45	10		8,46	Jule	8,35	9		8,36
Ullensaker	8,15	1		8,16	8,30	1		8,31	8,45	1		8,46	Fellingsbro	8,35	8		8,36
Fellingsbro	8,15	3		8,16	8,30	3		8,31	8,45	3		8,46	Ullensaker	8,35	7		8,36
Jule	8,15	5		8,16	8,30	5		8,31	8,45	5		8,46	Frövi	8,35	4		8,36
Arboga	8,15	9		8,16	8,30	9		8,31	8,45	9		8,46	Dylta	8,35	2		8,36
Hultsväg	8,15	1		8,16	8,30	1		8,31	8,45	1		8,46	Dylta Bantåg	8,35	8		8,36
Köping	8,15	1		8,16	8,30	1		8,31	8,45	1		8,46	Örebro	8,35	1		8,36

Örebro-Dylta-Nora.															
Stationer.	No 1				No 2				Stationer.	No 3					
	Tid	an	kommer	går	Tid	an	kommer	går		Tid	an	kommer	går		
Örebro				8,16				8,24	Nora				8,32		
Dylta Bantåg	8,15	1		8,16	8,30	1		8,31	Jerle	8,35	1		8,36		
Dylta	8,15	6		8,16	8,30	6		8,31	Dylta	8,35	5		8,36		
Jerle	8,15	10		8,16	8,30	10		8,31	Dylta Bantåg	8,35	9		8,36		
Nora	8,15	1		8,16	8,30	1		8,31	Örebro	8,35	4		8,36		

Örebro den 14 December 1874

E. Rosenström

Järnvägspoststationer

Postbefordran i fack hade ägt rum på Köping-Hults järnväg en tid mellan ändstationerna, d v s postkontoren i Örebro, Arboga, Köping och Nora, innan de mellanliggande stationerna engagerades i postutväxlingen genom avtal. Ett sådant träffades genom att det privata järnvägsföretaget från början anslöt sig till postverkets avtal med styrelsen för statens järnvägar för tillämpning från den 16 februari 1863. Det redovisades på följande sätt i ett cirkulär:

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

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska 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.

Postkupéverksamhet hade vid detta tillfälle redan pågått en tid på västra stambanan, medan postbefordran på Köping-Hults järnväg alljämt bedrevs i en låda som följde med tåget. Från och med den 16 februari 1863 inrättades emellertid i enlighet med cirkulärets ordalydelse poststationer även i de mellan Örebro och Arboga befintliga järnvägsstationerna Dylta, Frövi och Fellingsbro. Denna järnvägssträcka var vid detta tillfälle den enda enskilda bana som fick några förenade post- och järnvägsstationer.

Arkivhandlingar om dessa tidiga poststationer är sällsynta. Ett besök på postens centralarkiv skulle säkerligen kunna ge mycket "kött på benen" för dem som vill tränga in djupare. Jag lämnar i det följande för var och en av dem de uppgifter som jag har tillgång till ur mina begränsade anteckningar i Växjö. Utöver uppgifterna om de nya poststationerna Dylta, Frövi och Fellingsbro formulerades en del av det nyssnämnda cirkuläret för tillämpning från den 16 februari 1863 på följande sätt:

Å öfrige linier af Statens jernvägar, Malmö—Elmhult, Mullsjö—Falköping och Halsberg—Örebro, äfvensom å den enskildt bolag tillhöriga Örebro—Arbogabanen, kommer tills vidare posten att fortskaffas uti särskildt afstängdt rum å någon af vagnarne eller uti en tåget medföljande låda. De bantåg, som föra post, åtföljas af en postiljon, hvilken aflemnar de till hvar särskild postanstalt adresserade försändelser samt till befordran emottager de påsar och paketer, som från postanstalterne afsändas. Han tillhandagår äfven med lådbrefs aflemnande å linien.



1868-06-15--1992-09-25

Dylta Bruk

På vägen norrut från Örebro passerar vi flera stationer, Lillån och Hovsta, innan vi kommer till den som låg först på denna sträcka av Köping-Hults järnväg. De båda första lämnas därhän i detta sammanhang, eftersom de inte kom till under den period, då banan administrerades av den ursprungliga järnvägsförvaltningen. Det gjorde däremot den tredje stationen söderifrån räknat, Dyltabruk, även om den skulle inrättas först drygt fem år efter att den norr därom liggande poststationen på linjen öppnades, dvs den i Dylta.

Sedan behovet av en poststation konstaterats och postverket kunde räkna med att en sådan skulle bli lönsam, beslöt poststyrelsen om dess inrättande den 15 juni 1868. Detta kungjordes i 1868 års cirkulärsamling på sid 187 på det sätt som framgår av reproduktionen nedan.

Kungörelse,

angående öppnande af poststation vid Dylta Bruk, samt om förändrad benämning för hittillsvarande poststationen Dylta.

Den 15 nästinstundande juni kommer vid **Dylta Bruks** järnvägsstation inom Örebro län att öppnas en poststation, hvilken skall lyda under postinspektionen å Westra Stambanan samt direkt utvexla post endast med den å järnvägen emellan Halsberg och Köping gående postkupéexpedition.

I sammanhang med beslutet härom har Kongl. Generalpoststyrelsen förordnat att, till åtskillnad från nu ifrågakvarande postanstalt, hittillsvarande, ett stycke derifrån belägna poststationen Dylta skall, enligt bruket i orten, benämnas **Dylta Station**, hvilken benämning ock torde af korrespondenter begagnas vid adresserande af bref till nuvarande postorten Dylta. Stockholm den 25 maj 1868.

Kongl. Generalpoststyrelsen.

Till föreståndare för poststationen antogs järnvägens stationsinspektor, f d fanjunkaren Otto Edvard Holm. Bland hans efterträdare finner vi Edvard Holmberg och Fredrik August Björklund. Årsarvodet, 150 kr, tyder på låg omsättning vid stationen. Björklund fick glädje av en höjning till 240 kr enligt poststyrelsens beslut den 26 maj 1887, något som också kom hans efterträdare till godo. Denne var Gustaf Eriksson från den 1 december 1899. När han avgick den 31 oktober 1915, hade arvodet stigit till 360 kr.

Efter en tids vakans blev Johan Alfred Holtz ordinarie poststationsföreståndare den 1 augusti 1916. Andra följde efter tills samarbetet med SJ i vad gäller förenade post- och järnvägsstationer avvecklades på 1970-talet.

Före skilsmässan från järnvägen 1972 tjänstgjorde bl a Margaretha Ekemuhur vid posten i Dyltabruk. Hon berättade i personaltidningen T-Posten litet om sina erfarenheter, något som jag återger genom ett utdrag på nästa sida.



– I juli 1966 sökte och fick jag tjänsten som vikarie på Posten i Dyltabruk. Efter en veckas övning började jag på allvar. Den ordinarie "postisen" som jag skulle vikariera för var sjukskriven och blev sedermera sjukpensionär så det var bara att fortsätta och se glad ut.

Där satt jag alltså "utlörd" efter en vecka! Och redogöraren var ingen snäll man när han ringde och talade om felet man gjorde. "I Posten ska man inte tro, man ska veta", var hans slagord.

Klockan 7.00 kom tåget, som posten kom med. Då tog man den gula karran och knallade ut på perrongen. På sommaren när solen sken och fåglarna kvittrade, var det rena nöjet, men på vintern var det mer spänning i det hela.

Det var dubbelspår och när två tåg möttes såg man inte handen framför sig i snöroken. Då gällde det att hålla hårt i karran och hoppas att man stod *mitt* på perrongen så att man inte blåste med i farten.

1968 fick jag gå en kurs och sedan praktisera på Posten i Ervalla. Posten där skulle läggas ner och flyttas till Dyltabruk.

I januari -69 blev vi expedition med två lantbrevbärare och så småningom stadsbrevbäring. Tidigare

fick kunderna hämta posten i boxar, ca 200 st. Det var som ett lämmeltåg varje morgon!

Det kom en och annan råtta och hälsade på i lokalerna. När jag klagade kom en järnvägstjänsteman och ställde ett fat med rättgift mitt på golvet inne hos mig!

Men vi hade mysigt många gånger. På sommaren satt vi ute på gräsmattan och drack vårt morgonkaffe. Det får nog inte så många postisar uppleva idag. På min födelsedag den 17 februari -72, fick vi flytta in i nya lokaler vid Ica-affären. Det var modernt och fint på alla vis. Men delat öppethållande är jättejobbigt i längden så när jag fyllt 60 år ansökte jag om delpension, vilket jag fick 1986. Jag fick en tjänst, 50 %, vid Örebro 12 och där har jag trivts väldigt bra. De har varit jättegulliga. Och nu är jag pensionär!!! Nu kan jag handarbete, läsa, dansa och fara runt i husvagnen så mycket jag vill!

Margaretha

Trots närheten till Örebro fick postkontoret, som den formella benämningen var från 1986 enligt ny terminologi, behålla sitt namn. När poststationen i Ervalla drogs in med utgången av mars 1968, fördes dess kundunderlag över till Dyltabruk. I längden var detta ändå inte nog och i projektet "Nät 92" lämnades postkontoret ut på entreprenad och började ge betjäning endast genom s k *närpost* från och med den 28 september 1992.

Namn Dylta 1863-02-16--1868-06-14
Dylta station 1868-06-15--1881-11-14
Ervalla 1881-11-15--1968-03--30

Dylta

Den andra stationen som vi kommer till på vår tänkta färd var således den med namnet Dylta. Till skillnad från den första (Dylta bruk) öppnades en poststation i Dylta redan vid det tillfälle då avtalet om förenade poststationer började tillämpas, d v s den 16 februari 1863. Stationsinspektor Johan Axner fick svara för postservice i samhället från denna dag. Han fick också uppleva att suffixet **station** tillfördes poststationens namn från den 15 juni 1868 för att skilja den från den poststation som öppnades då med namnet Dyltabruk.

Efter Axner skedde på tämligen kort tid byten av föreståndare för stationen, däribland Otto Andner och bokhållaren Theodor Moberg. Att den sistnämnde blev föreståndare hängde samman med att den ordinarie stinsen, Carl Erik Larsson inte ville åta sig att ansvara för posten.

Sådana undantag var möjliga, något som framgår av citatet på sid 11 om överenskommelsen angående de förenade poststationerna. Där finner vi bland annat, att det skulle inrättas poststationer, vilka, "där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället". I detta fall var det "en annan järnvägstjänsteman" genom att C E Larsson hade avböjt att ta postansvaret. Nu hände det sig att Theodor Moberg fick befordran till högre tjänst på en annan järnväg och därför skrev det brev till poststyrelsen, som reproduceras nedan.

Med anledning af att, under beaktande
från och med Juli månad Mobergs att
emottaga Stations Inspektors befattningen
vid "Kopingsberg" i lännet Stockholm
Norrbo Bergslagsbemynd, får jag på grund
hvar af afsäga mig Poststationsföreståndare
befattningen härstädes, och får till sin
efterträdare anse till Stations Inspektör
C. E. Larsson.

Dylta Poststation den 17 Juni 1876.
Theodor Moberg
Poststationsföreståndare.

Carl Erik Larsson tycktes under mellantiden ha kommit under fund med att han kunde förena sina järnvägsöromål med postala sådana och han anmälde sig samtidigt "till bestridande av poststationsföreståndarebefattningen efter stationsbokhållaren Th Moberg härstädes".

Postinspektionen i västra distriktet kommenterade Mobergs brev den 26 juni 1876. Det blev bifallstillstyrkan och hemställan, att "poststationsföreståndarebefattningen vid Dylta station måtte, mot arvode till samma belopp som för närvarande eller fyrahundra kronor, efter år räknat, uppdragas åt den person som på platsen förrättar stationsinspektörstjänsten, vilkens nuvarande innehavare, C Larsson, som vid mottagandet av sistnämnde tjänst frånsade sig poststationsföreståndarebefattningen men nu förklarar sig villig att denna befattning övertaga".

Det gick nu inte för poststyrelsen att så där utan vidare acceptera postinspektionens förslag, utan skriftväxling måste till med järnvägsföretaget. I ett brev dit den 29 juni 1876 förklarade poststyrelsen sammanhanget och fick den 10 juli det svar som återges i förminskad faksimil på nästa sida.

KÖPING-HULT JERNVÄG.

Nr 5271

Ink. d. 10 juli 1876.

Till
Högh General Poststyrelsen
1876. d. 10 juli angående i Köping och Hult järnvägs st. be. be. di.
från Högh Hult järnvägs st. be. be. di. samt
tjänstgör. i H. d. Stockholm

100. under 100.
Hult järnvägs Aktiebolag har emottagit mig om på det vägnar, på som svar i Högh Hult styrelsen i skrifvelse Nr 5271 af den 29 sistlidne juni gjorda hemställan, huruvida det kan tillåtas Stationsinspektören i Dylta, C. Larsson, om med sin befattning hos järnvägsbolaget få förena den af förenkländare för postanstalten vid samma plats från och med den första denne, meddelat, att intet hinder der vid från bolagets sida möter för så vidt det kan medgifvas Larsson på tillämpligt bestämma tiden för emottagandet de två befordran af värdspordändelser på: att detta förändelset kunna vara expedierade en half timme före hvarje postförande tåg ankommit till stationen, samt under förbehåll om bolagets direktion om en tilltagande rörelse i

*Järnvägen framdeles skulle der-
ta tvunga, kunna återtaga nu gjorda
medgifvande.*

Örebro den 7 Juli 1876
F. V. Krusenstierna
Trafik Chef

Stationsinspektör Carl Erik Larsson blev kvar länge i båda funktionerna. Hans årsarvode höjdes genom 1903 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer till 420 kr. Till detta kom 240 kr i biträdesanslag. Redan den 15 november 1881 hade han fått uppleva att poststationens namn ändrades från Dylta till **Ervalla**.

Enligt avtal i februari 1908 övertog Helge Leopold Thorsell ansvaret för den förenade post- och järnvägsstationen, följd i november 1912 av Olof Gustaf Hökerberg och med 1917 års ingång av Johan Thorsten Enok Strömbäck.

Trafiken utvecklades positivt och sedan post och järnväg skilts åt, blev poststationen stathöjd till en postexpedition den 1 oktober 1951. Märtha Karlsson, som hade varit poststationsföreståndare sedan oktober 1940, kunde nu glädja sig åt att få befattningen som föreståndare för postexpeditionen med titeln stationsmästare. Fortsatt centralisering av postdistributionen ledde emellertid till att postexpeditionen ersattes med lantbrevbäring med april månads ingång 1968 och de som hade särskilda postärenden blev hänvisade till posten i Dyltabruk.

1863-07-01--1966-05-21

Järle

Avstickaren nordvästut från Dylta (Ervalla) var klar för trafik fram till Nora redan den 26 augusti 1857. Överenskommelsen om förenade poststationer började tillämpas, som nämnts tidigare, den 16 februari 1863, men det skulle dröja till den 1 juli 1863, innan någon poststation öppnades i Järle på sträckan mellan Dylta och Nora. Stinsen August Johan Jansson fick då ta ansvar för båda sysslorna, följd, troligen i juli 1866, av Albert Wilhelm Norman. Hans årsarvode för själva postsysslan höjdes vid 1896 års ingång från 240 till 300 kr och efter 1903 års allmänna reglering till 360 kr.

I april 1910 tog Karl Gustaf Nyberg över och från 1915 års ingång Fritz Samuel Lindgren. I längden var poststationen inte livskraftig och den drogs in den 21 maj 1966. Avstickaren förbi Järle slutade i Nora. Om posten där har jag berättat i posthistorisk skriftserie nr 34, "*Posten vid Nora-Karliskoga och Wikern-Möckelns järnvägar*" (1991).

1863-02-16--

Frövi

Poststyrelsens cirkulär nr 2 år 1863 innehöll fem sidor information "*till samtliga Postförvaltare i Riket angående postbefordringen å järnväg*". Något av dess innehåll har återgetts under rubriken "Järnvägspoststationer" (sid 11). Det redovisade en överenskommelse med det statliga järnvägsföretaget om att poststationer skulle inrättas på alla statens järnvägsstationer, om det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition på orten. Motsvarande överenskommelser träffades också med enskilda järnvägsföretag.

Frövi vid Köping-Hults järnväg hör till de många järnvägsstationer som på grund av den nämnda överenskommelsen förenades med en poststation den 16 februari 1863. Den hörde därmed till den första gruppen av landets järnvägsstationer, där järnvägspersonalen fick lära sig postgöromål. Frövi skulle senare komma att bli knutpunkt efter tillkomsten av järnvägen till Ludvika som på den 19 km långa delsträckan till Lindesberg öppnades för allmän trafik den 16 november 1871. Vid Vanneboda strax intill skedde anslutningen.

Nils Fredrik Engström var stationsinspektör i Frövi och blev ansvarig för postgöromålen där den 16 februari 1863. Född 1797 var han redan då till åren kommen, men han var kvar i tjänst under åtminstone ytterligare fem år. Han efterträddes av stationsinspektör G O Fröman. Trafiken ökade starkt i Frövi och i ett brev till poststyrelsen den 13 december 1873 uppgav trafikchefen vid Köping-Hults järnväg F.V. Krusenstierna att "*ingen av Järnvägens där anställda får ledighet nog att hädanefter jämte järnvägs-göromålen sköta postförvaltarens åligganden*".

I samma brev uppgavs "*att lokal för postexpedition, bestående av tvenne rum, kan till Styrelsens disposition upplåtas i stationshuset mot den hyra och på de villkor i övrigt, som vid en möjligen blivande uppgörelse kan komma att bestämmas*".

Det avsedda kontraktet överlämnades, behörigen underskrivet, till poststyrelsen av postmästaren i Örebro den 26 februari 1874. Järnvägspersonalen hade med viss svårighet kunnat sköta posten även under första hälften av februari 1874, men från och med den 15 februari upphörde samarbetet och en av postverket anställd poststationsföreståndare, Carl Pettersson, svarade för postärenden i den hyrda lokalen. Han blev från den 1 augusti 1874 chef för det förvaltningspostkontor som då inrättades i Frövi. Den formella termen var postexpedition men ändrades med 1882 års ingång till postkontor. Då befordrades postmästare Carl Pettersson till Landskrona och i Frövi tillträdde Mauritz Alfred Leopold Ericson. Under den period då det fanns postkontor i Frövi tjänstgjorde därefter följande ordinarie postmästare: Carl Gabriel Brusewitz (1885-1891), Johan Rudolf Bergström (1891-1905), Axel August Sahlman (1906-1913) och Carl Herman Tisell (1914-1920).

Postkontoret byttes med 1921 års ingång ut mot en poststation med Agnes Larsson som föreståndare. Hon fick efter nära 14 år uppleva dess höjning till postexpedition den 1 november 1933. Bortsett från hyresförhållandet i början av postkontorstiden hade posten i Frövi i övrigt inte något samröre med järnvägen utöver posttransporter till och från tågen.

Den form som posten i Frövi fick 1933 kallades postexpedition men var av ett annat slag än de postexpeditioner som funnits under tiden 1850-1881. De nya postexpeditionerna började inrättas den 1 oktober 1921 på större orter, där poststationer visat sig vara otillräckliga. I allt väsentligt hade de samma befogenhet som postkontoren, men de var administrativt underordnade en postmästare och chefstiteln var "stationsmästare". Större delen av postexpeditionerna började 1977 kallas lokalpostkontor och från 1986 blott postkontor, den term som sedan dess använts för snart sagt alla slag av fasta postanstalter med kundbetjäning.

Med 1992 års ingång ändrades förhållandena inom posten radikalt genom att rörelsen delades upp i olika divisioner. Därmed är det inte meningsfullt att klarlägga postchefernas namn på de olika orterna, eftersom det finns flera olika chefer vid åtskilliga postkontor. Om Frövi kan man emellertid säga att postmästare Inger Byhlin fick före divisionaliseringsbeslutet ta över ansvaret för service till omkring 2800 hushåll med postadress Frövi.

Vanneboda (i Frövi köping)

1901-05-01--1962-05-31

Om vi fullföljer tanken att färdas österut utmed den väg där rallarna gjorde sitt redan på 1850-talet, möter vi två km efter stationen i Frövi en liten station med namnet Vanneboda. Mer än 40 år efter att Köping-Hults järnväg hade öppnats för trafik kom den till vid den punkt där järnvägen från Frövi till Ludvika utgick och där också den 72 km långa delsträckan av stambanan Krylbo-Mjölby skulle ansluta med allmän trafik den 12 december 1900.

Behovet av järnvägsbefäl vid anslutningspunkten var uppenbart och en poststation öppnades i Vanneboda järnvägsstation den 1 maj 1901. Delsträckan Örebro-Frövi hade året innan sålts av Örebro-Köpings järnväg till Statens Järnvägar. Persontrafiken på Frövi-Ludvika järnväg överfördes nu gradvis till Vanneboda och tidtabellen för järnvägsposterna visade inte längre Frövi som utgångspunkt för posttågen. År 1930 lät man emellertid persontrafiken till och från Ludvika åter ha järnvägsstationen i Frövi som terminal.

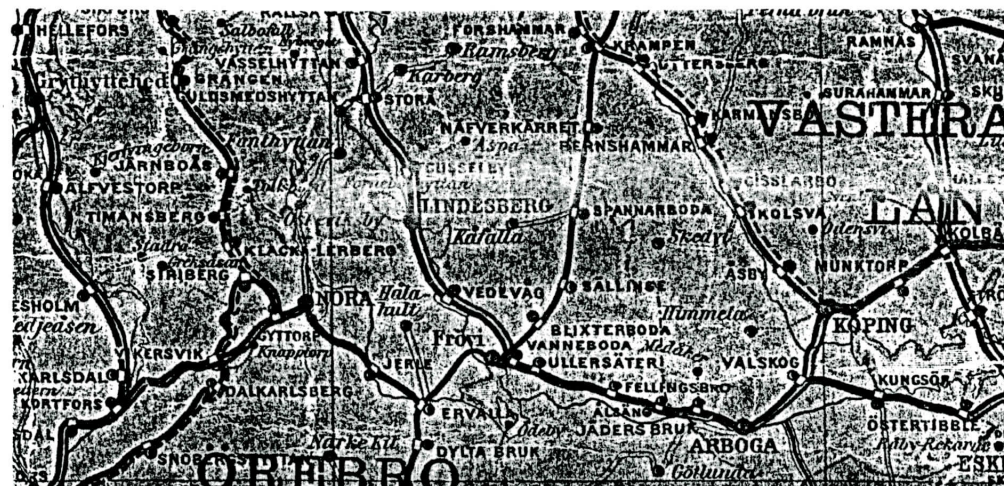
I Vanneboda blev stationsinspektorn August Emil Finnberg ansvarig för postärendena från början. För postärendena blev stationen föga utnyttjad och avtalet om att järnvägsbefälet skulle svara för postärendena upphörde den 31 maj 1962, som således blev indragningsdatum för poststationen. Ingen centralbyråkrat tycks dessförinnan ha fått gehör för ett eventuellt förslag att poststationen skulle döpas om till Frövi 2.

1868-07-01--1967-05-31

Ullersäter

Den 1 juli 1868 utökades poststationsbeståndet på Köping-Hults järnväg med den som öppnades i Ullersäter med stationsinspektör Victor Albert Theodor Swederus som ansvarig. Hans årsarvode på 200 kr för själva postsyslsan höjdes till 300 kr genom poststyrelsens beslut i december 1893 och till 360 kr från 1896 års ingång. Av detta drog hans efterträdare från april 1898, Axel Victor Johansson, fördel. Denne fick dessutom arvodet höjt till 420 kr på grund av resultatet vid 1902 års generella reglering av arvoden och med ytterligare 60 kr efter följande års reglering. Därtill kom ett biträdesarvode på 300 kr.

Siffrorna tyder på att det blev en viss stagnering och arvodet sjönk vid 1909 års reglering till 420 kr plus 240 kr i biträdesersättning, men återtog sitt förra värde efter 1914 års reglering.



Detta urklipp ur post- och järnvägskartan 1905 visar bl a sträckningen för den då sålda delen av Köping Hults järnväg med de därtills tillkomna poststationerna i Vanneboda, Ullersäter, Ålsång och Jädersbruk utöver de, som fanns den 16 februari 1863, dvs vid den formella startdagen för idén med förenade post- och järnvägsstationer.

Efter skilsmässan från järnvägen blev August Edvin Andersson poststationsföreståndare i Ullersäter den 1 juli 1947. För transporten på den 230 m långa sträckan från tågens anhaltsplats fick han ett särskilt anslag på 93 kr i månaden. Poststationen ersattes med lantbrevbäring med juni månads ingång 1967.

Fellingsbro

1863-02-16--

På fortsättningen av vår tänkta färd kommer vi nu till Fellingsbro, som fick en förenad post- och järnvägsstation den 16 februari 1863 enligt det flera gånger tidigare omnämnda generella avtalet. Det var länge bara ett tåg om dagen, som användes för postbefordran på sträckan mellan Örebro och Arboga. Nedan återges den tidtabell som gällde från den 11 februari 1864.

Jernvägspostbefordran. För de postförande bantågen å *Köping—Hults jernväg* gälla, från och med den 11 dennes, följande turer:

a) linien Örebro—Arboga dagligen:

Från Örebro.....	2,50 e. m.	Från Arboga.....	7 f. m.
» Dylta.....	3,37 »	» Fellingsbro.....	7,43 »
» Frövi.....	4,6 »	» Frövi.....	8,21 »
» Fellingsbro.....	4,44 »	» Dylta.....	8,53 »
Ankommer till Arboga.....	5,20 »	Ankommer till Örebro.....	9,30 »

b) linien Örebro—Nora dagligen:

Från Örebro.....	2,50 e. m.	Från Nora.....	7,45 f. m.
» Dylta.....	3,40 »	» Jerle.....	8,11 »
» Jerle.....	4,5 »	» Dylta.....	8,43 »
Ankommer till Nora.....	4,27 »	Ankommer till Örebro.....	9,30 »

Stationsinspektör Olof Håkansson fick ansvar för både post och järnväg i Fellingsbro från poststationens öppnande den 16 februari 1863. I maj 1893 tog Karl Otto Herman Fröman över och kunde fortsatt notera en växande trafik. Detta gav utslag i arvudet för själva postsysslan, som efter 1903 års allmänna reglering fastställdes till 600 kr om året jämte ett biträdesanslag på 540 kr. Efter 1909 års reglering nådde huvudersättningen upp till 780 kr och utöver det fasta biträdesanslaget tillkom ett särskilt sådant på 60 kr.

Det var så att säga bäddat för skilsmässa mellan post och järnväg och fortsatt ökning av posttrafiken ledde till att en postexpedition öppnades den 1 juli 1924. I avsnittet om Frövi har på sid 18 berättats något om vad termen postexpedition innebär i förhållande till poststation. Med senare tiders förändringar av organisation och terminologi finns det numera ett postkontor i Fellingsbro med ett betjäningsunderlag på drygt 1500 hushåll.

1895-10-01--1962-11-30

Ålsäng

Även i Ålsäng öppnades så småningom en förenad post- och järnvägsstation. Till föreståndare antogs från starten Anton Oskar Wintzell med 180 kr i årsarvode för den del av arbetet som avsåg postgöromål. Det höjdes genom 1902 års allmänna reglering till 240 kr och till 300 kr genom motsvarande åtgärd följande år. I augusti 1912 tog Karl Erik Heimer över. När han fick förflyttning till Vasselhyttan i maj 1915, tog Karl Herman Gustafsson över.

Även i Ålsäng blev det så småningom skilsmässa mellan järnväg och post. Den 1 oktober 1946 blev Helmer Fredrik Engstrand föreståndare för den till lantpoststation förändrade postanstalten. Han hade en transportsträcka på 350 meter från tåget till poststationen och fick för detta ett lönetillskott på 73 kronor i månaden. Med november månads utgång 1962 drogs poststationen in.

Jädersbruk

1888-01-01--1958-09-30

Jäder blev en av de tillkommande järnvägsstationerna, som inte fick någon poststation från den dag då järnvägsstationen öppnades. Men näringsidkarna bevakade här som på andra håll möjligheterna att få postbetjäning på nära håll. Bruksägaren M Holmstedt och godsägaren G Lundström skrev den 30 oktober 1880 ett brev till poststyrelsen med en ödmjuk anhållan "att Poststation må inrättas å järnvägsstationen Jäder å Köping-Hult Järnväg".

Till stöd för ansökan anfördes flera skäl, främst den ökande korrespondensen vid deras egendom. Ett annat skäl var den olägenhet som hade vållats av namnligheten med poststationen Jäderön i Södermanland. Denna poststation hade på bruksägare Holmstedts anhållan döpts om till Kjulsta den 1 januari 1879 men redan tre månader senare åter bytt namn, då till Jäderön. Ändå förrrade sig till Södermanland gång efter annan sådana brev som var ställda till Jäder och avsedda för Jäders bruk. Vid postkontoret i Arboga hämtade bruket regelbundet sin post.

Med framställningen sändes också en skrivelse, undertecknad av trafikchefen Krusenstierna vid Köping-Hult Järnväg, som medgav att stationsföreståndaren kunde få sköta den ifrågasatta poststationen. Postinspektören kommenterade framställningen i ett brev till poststyrelsen den 5 december 1880, sedan han under en resa "gjort sig reda för förhållandet".

Han framhöll bland annat att avståndet från Jäders station till Arboga bara var 4 km och att stationsföreståndaren inte bodde i stationshuset, samt att mjölkbud varje dag färdades mellan staden och Jäders bruk och till Röfors egendom flera gånger i veckan. Han hade också fått veta, att bruksägare Holmstedt var bosatt i Arboga om vintern, "vadan han väl icke kan hava stor

nytta av en poststations öppnande vid Jäder". Dessutom tyckte postinspektören, att sökandena borde ha "förvissat sig om järnvägsstyrelsens tillåtelse för bantågen att stanna vid Jäder alla dagar eller åtminstone passera stationen så sakta, att postutväxling må kunna försiggå om poststation där kommer att inrättas".

Även om postinspektören inte fann något behov av en poststation vid Jäders bruk, var han ändå positiv i avslutningen av sina kommentarer, eftersom stationen skulle kunna vara "gagnelig" för orten och därför att lantbrevbäringslinjen mellan Arboga och Medåker skulle kunna ändras att utgå från Jäder med kortare väglängd. Vid poststyrelsens eventuella bifall ansåg han att arvodet till föreståndaren "icke torde kunna sättas lägre än 150 kr per år, vilket belopp nu utgår vid Dylla Bruks station å samma järnväg".

Poststyrelsen ansåg emellertid vid föredragning den 9 december 1889 ärendet "i målets nuvarande skick ej böra föranleda vidare åtgärd". I ett annat skick befann sig ärendet sju år senare, när ansökan aktualiserades. Det var den 20 november 1886 som brukspatronen Holmstedt skrev till poststyrelsen med en viss överdrift, att bruket låg vid den förmodligen "enda järnvägsstation i landet, vilken saknar postanstalt". Hans hemställan om att en poststation skulle öppnas i järnvägsstationen redan från följande års början kunde dock inte bifallas.

Skälet till att det skulle dröja ytterligare ett år innan namnet Jädersbruk kom in i landets postanstaltsförteckning var emellertid inte att korrespondensen ansågs för ringa. Från centrala postdistriktet anmäldes att det vid järnvägsstationen fanns "uppsatt allenast en plankbyggnad delad i tvenne rum, avsedda det ena till väntsal för resande och det andra för expeditjonslokal, varemot samma byggnad icke innehåller någon bostadslägenhet".

Säkerhetsbestämmelser krävde, att såväl kvarliggande postförsändelser som postverkets medel och värdetecken måste förvaras i stationsföreståndarens bostad under natten, i detta fall på något avstånd från stationshuset. Postinspektionen fann det inte lämpligt "att föranleda postförsändelsernas omflyttning afton och morgon mellan stationsbyggnaden och stationsföreståndarens avskilda bostad" och föreslog att man skulle vänta med att inrätta poststationen tills ett nytt stationshus blev uppfört. Under tiden sattes en brevlåda upp vid anhalten, en brevlåda som tömdes av den postiljon som följde med två tåg varje dag.

Brevlådan var inte nog för brukets behov. När ett nytt stationshus efter kort tid blev uppfört i timmer, föreslog postinspektören i november 1887, att den begärda poststationen skulle bli verklighet. Ändå rymde den nya byggnaden inte någon bostadslägenhet. Postinspektören skrev nu att "innehållande kassor, frimärken och värdeförsändelser måste under nätterna förvaras inom stationsföreståndarens bostad, varemot övriga postförsändelser kunna förvaras å expeditjonslokalen". För transporten kvällar och morgnar anskaffades en "tjänlig blecklåda". I denna fick stationsmästaren Lars Fredrik Zetterlund bära värdesakerna från 1888 års ingång, då poststationen öppnades med namnet Jädersbruk. Han fick inledningsvis 180 kr i årsarvode för postsysslan, höjt till 240 kr i juni 1890. Kontorsbiträdet Oskar Eugen Carlsson tog över med 1897 års ingång och från april 1917 stationsförmannen Carl Erik Bengtsson. Poststationen drogs in med september månads utgång 1958.

Arboga

Vid det anrika postkontoret i Arboga blev det inte tal om förening av post och järnväg. Postmästarna där torde ändå, liksom i Köping, haft mycket att styra och ställa med när det gällde praktiska angelägenheter, som t ex föreskrifter om transporter till och från tågen. Jag följer emellertid principen att inte ägna någon särskild uppmärksamhet i skrifter om post vid järnvägar åt postanstalter som inte varit förenade med järnvägstjänst.

Från Arboga byggdes den normalspåriga Arboga-Köpings järnväg och kunde öppnas för allmän trafik den 1 oktober 1867. Redan från starten trafikerades den järnvägen av Köping-Hults järnväg och såldes till denna den 1 oktober 1874.

1867-10-07--

Namn Köping 4 1969-04-01--1990-09-28

Walskog

Den 7 oktober 1867 utfärdades en ny tidtabell för Köping-Hults järnväg. En av orsakerna var att man från den dagen öppnade en poststation i Valskogs järnvägsstation. Delsträckan mellan Arboga och Köping togs i bruk för allmän trafik sju dagar tidigare, trafikerad av Köping-Hults järnväg, även om det fanns ett särskilt företag, Arboga-Köpings järnväg.

Stationsinspektör Carl Ludvig Holmberg fick ta ansvar för posten i Valskog, följt i oktober 1898 av stationsskrivaren Frans Oskar Löfving. Det blev bara dessa båda järnvägsmän som ansvarade för posten, för redan den 1 oktober 1917 skildes post och järnväg åt i Valskog och bageriägaren Johan Erik Andersson blev nu föreståndare för lantpoststationen i Valskog. Med 1957 års ingång övertog Herty Valborg Adela Larsson befattningen. Poststationens namn ändrades den 1 april 1969 till Köping 4, men hembydsvänner lyckades utverka att namnet Valskog återinfördes från den 1 oktober 1990. Svikande underlag, bland annat på grund av samhällets ändrade betalningsvanor har gjort poststationen (eller postkontoret som termen är sedan 1986) mindre lönsam. Som ett resultat av projekt "Nät 92" har den lämnats på entreprenad och är numera en s k "post-i-butik".

ca 1637--

Köping

V g se ovan texten under rubriken Arboga.

KÖPING-HULT JERNVÄG.

TID-TABELL från och med *den 14:de* till *den 14:de* december 1874.

Örebro-Köping.

Stationer.	No 1				No 2				No 3				No 4			
	Tid för utgången.	Ar.	Min.	Sec.	Tid för utgången.	Ar.	Min.	Sec.	Tid för utgången.	Ar.	Min.	Sec.	Tid för utgången.	Ar.	Min.	Sec.
Örebro	21.57	1	57		21.57	1	57		21.57	1	57		21.57	1	57	
Dyfla Bruk	6.57	6	57		6.57	6	57		6.57	6	57		6.57	6	57	
Dyfla	9.59	10	59		9.59	10	59		9.59	10	59		9.59	10	59	
Fryst	12.30	10	30		12.30	10	30		12.30	10	30		12.30	10	30	
Ullerstier	16.55	1	55		16.55	1	55		16.55	1	55		16.55	1	55	
Fellingshö	20.45	1	45		20.45	1	45		20.45	1	45		20.45	1	45	
Jäder	22.45	1	45		22.45	1	45		22.45	1	45		22.45	1	45	
Århoga	23.57	1	57		23.57	1	57		23.57	1	57		23.57	1	57	
Wälskog	24.57	1	57		24.57	1	57		24.57	1	57		24.57	1	57	
Köping	25.11				25.11				25.11				25.11			
Stationer.	No 5				No 6				No 7				No 8			
Köping	25.11				25.11				25.11				25.11			
Wälskog	19.39	1	39		19.39	1	39		19.39	1	39		19.39	1	39	
Århoga	17.39	1	39		17.39	1	39		17.39	1	39		17.39	1	39	
Jäder	15.39	1	39		15.39	1	39		15.39	1	39		15.39	1	39	
Fellingshö	13.39	1	39		13.39	1	39		13.39	1	39		13.39	1	39	
Ullerstier	11.39	1	39		11.39	1	39		11.39	1	39		11.39	1	39	
Dyfla Bruk	9.39	1	39		9.39	1	39		9.39	1	39		9.39	1	39	
Örebro	7.39	1	39		7.39	1	39		7.39	1	39		7.39	1	39	
Stationer.	No 9				No 10				No 11				No 12			
Nora	21.57	1	57		21.57	1	57		21.57	1	57		21.57	1	57	
Jerte	19.57	1	57		19.57	1	57		19.57	1	57		19.57	1	57	
Dyfla Bruk	17.57	1	57		17.57	1	57		17.57	1	57		17.57	1	57	
Örebro	15.57	1	57		15.57	1	57		15.57	1	57		15.57	1	57	

Örebro-Dyfla-Nora.

Örebro den *14:de* december 1874.

Frå *Wahlström*
Trafikant.