

Till Konigl. Generalpoststyrelsen.

Jagen fördes af
af bolaget an
slagen stat. för
utan till västa
poststationer
heller till för
bort. Omständ.

1850 den 2 augusti anvisades och anvisades
af postverket under åtgärd att (annars)
kulle delgifvas till samma.

af P. O. Bergman

Att järnvägen Uttersberg - Riddarhyttan från
och med den 1 nästsextendrade Augusti kommer att
för allmän trafik upslutas, har jag, med bifogande af
hitt ingårigen anmälan derom, skolat härmed vörd-
sammet rapportera.

Konigl. Postverket kommer följaktligen från samma
tid att få betala för postbefordringen deri, hvilken be-
fordran hittills blifvit af bolaget verkställd utan er-
sättning. Stockholm den 30 Juli 1880.

P. O. Bergman

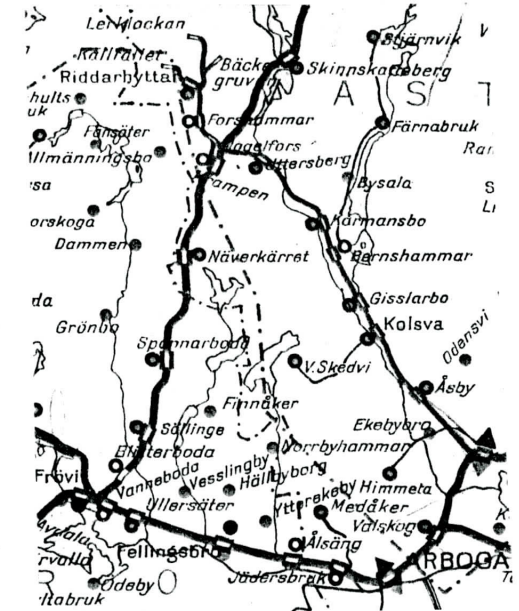
Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen

Köping- Uttersberg- Riddarhyttan

Innehåll

Inledning	3
Åsby	6
Kolsva	7
Gisslarbo	8
Bernshammar	8
Karmansbo	9
Uttersberg	9
Uggelfors	12
Krampen	13
Forshammar	15
Riddarhyttan	16



4
805

Förord

Köping-Uttersbergs järnväg med 1093 mm spårvidd fick koncession år 1863 och redan i december 1864 kunde man börja med provisorisk godstrafik på delsträckan från Köping till Kolsva. Det blev emellertid inte något samarbete med posten i form av kombinerad post- och järnvägstjänst på stationerna förrän den 1 november 1869, då poststationer öppnades i Kolsva, Bernshammar och Uttersberg. Senare tillkom flera andra förenade post- och järnvägsstationer.

Ett annat bolag, Uttersberg-Riddarhyttans järnväg, också med 1093 mm spårvidd, ägdes av Riddarhytte AB. Detta fick i mars 1879 koncession för sträckan mellan Uttersberg och Riddarhyttan, där järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 augusti 1880. En månad dessförinnan hade en poststation öppnats i Riddarhyttan. Detta hängde samman med att regelbunden trafik hade börjat innan taxorna hade hunnit godkännas. Mera därom under nästa avsnitt, det med rubriken inledning.

Från Uggelfors, där järnvägen kom att skäras av järnvägen mellan Krylbo och Örebro, fick Riddarhytte AB koncession 1889 för trafik på den 2 km långa stumpen söderut till Krampen, där någon allmän trafik dock inte öppnades förrän 1901.

Avsikten med denna skrift är att fregmentariskt spegla något av den skriftväxling som förekom mellan företagen och postverket och visa hur denna gestaltades i form av cirkulärmeddelanden samt berätta något om de förenade post- och järnvägsstationernas första perioder.

Sträckan Uggelfors-Krampen kom att ingå i stambanan Krylbo-Mjölby och förstatligades med det nya seklets ingång. Det privatägda spåret kunde inte användas eftersom rätta spårvidden för statsbanan var 1435 mm.

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 Köping till Riddarhyttan med en avstickare på banan till Krampen. Alla fakta är hämtade från handlingar i Postens centralarkiv resp ur Svenska Järnvägsklubbens bok "Järnvägsdata". För läsarnas synpunkter är jag tacksam.

Erik Lindgren

Inledning

I posthistorisk skriftserie 286 har jag berört samarbetet mellan posten och förvaltningen av Köping-Hults järnväg, den första privatbana som hade ett egentligt avtal med postverket om samarbete. Kanske var det den normala spårvidden som bidrog till att posten tidigt accepterade företagets erbjudande om samarbete. Jag har däremot inte kunnat finna spår av tidiga sådana kontakter när det gäller Köping-Uttersbergs järnväg. Troligen finns det en och annan skrivelse i arkiven om de förhandlingar som fördes innan poststyrelsen kunde publicera den nedan återgivna notisen i ett cirkulär i oktober 1869.

Jernvägspostbefordran. Å *Köping—Uttersbergs jernväg* kommer från och med den 1 november att ega rum daglig befordring af post, åtföljd af postiljon.

Poststationer öppnas samma tid å de vid nämnda jernväg och inom Westmanlands län belägna stationerna *Kolsva*, *Bernshammar* och *Uttersberg*. De skola lyda under postinspektionen å Westra Stambanan och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r 5 (Halsberg—Köping) och postkontoret i Köping. (Telegrafstation finnes å samtliga förenämnda nya poststationer).

Poststation öppnas nämnda tid äfven i *Katthammarsvik* inom Östergarns socken af Gotlands län, att lyda under postkontoret i Wisby samt direkt utvexla post med nämnda postkontor och postexpeditionen i Hemse.

De tre poststationer som enligt cirkuläret öppnades med november månads ingång följde de regler som tillämpades enligt en överenskommelse med statsbanorna. Reglerna hade också kunnat tillämpas för enskilda banor, som ville ansluta sig till postverkets avtal med styrelsen för statens järnvägar, vilket hade börjat tillämpas 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 stationsinspektor, 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.

Den period på drygt tre år som förlöt mellan trafikstart och postalt samarbete på järnvägen Köping-Uttersberg motsvaras inte av något sådant vakuum i tiden i vad gäller bandelen Uttersberg-Riddarhyttan. Det är snarare tvärtom i detta fall, d v s samarbetet med posten började en månad i förväg. Som uppgetts i förordet, var det den 1 augusti 1880, som den 12 km långa järnvägen Uttersberg-Riddarhyttan öppnades för allmän trafik. Ågaren, Riddarhytte AB, hade egen rullande materiel, men trafiken drevs av Köpings-Uttersbergs järnväg enligt avtal.

Den 2 juni 1880 skrev direktören Wilhelm Elfving i ett brev till postinspektören i Centrala distriktet, att Riddarhytte Jernväg börjat trafikeras föregående dag, men någon avgift fick inte tas upp från trafikanterna, eftersom taxa och trafikreglemente inte blivit stadfästa. Han trodde dock på snart besked och avslutade brevet med orden "om en vecka eller något mera hoppas jag allt skall vara klart för allmän trafik". Med brevet följde den nedan återgivna tidtabellen, som kom att tillämpas två månader innan järnvägen togs i bruk för allmän trafik. (Själva brevet återges i faksimil på sid 11).

Uttersberg—Riddarhyttans Jernväg.

Tidtabell från och med den 1 Juni 1880.

Stationer.	Mili från Uttersberg.	Tisdag, Onsdag, Fredag och Lördag.		Avgift från Uttersberg.		Stationer.	Mili från Riddarhyttan.	Onsdag, Thorisdag, Lördag och Söndag.		Avgift från Riddarhyttan.	
		No 8.		No 7.				No 7.		No 7.	
		Ankommer.	Afgår.	1 Kl.	3 Kl.			Ankommer.	Afgår.	1 Kl.	3 Kl.
Köping			4.0			Riddarhyttan			6.10		
Uttersberg			6.28			Forshammar	0.4	6.20	6.25		
Forshammar	0.8	6.50	6.55			Uttersberg	1.2	6.47			
Riddarhyttan	1.2	7.5				Köping		9.15			

Den "vecka eller något mera" som Wilhelm Elfving förutsåg i sitt brev till postinspektören, skulle visa sig bli två månader lång. Men den 25 juni 1880 sände Elfving ett telegram till postinspektören med besked om att posten fick sändas avgiftsfritt tills taxan blivit fastställd. Tågen gick fyra dagar i veckan, dvs samma frekvens som enligt den tidigare översända tidtabellen.

Telegrammet föranledde postinspektören att anmäla till poststyrelsen i ett brev, att den förut beslutade poststationen vid ändstationen i Riddarhyttan, skulle öppnas den 1 juli 1880. Så kom det sig, att en förenad post- och järnvägsstation öppnades en hel månad innan järnvägen var öppnad för allmän trafik.

Taxefrågan löstes naturligtvis, men det förefaller som om järnvägsbolaget ville ha god framförhållning. Med marginal på en hel månad sände Elfving sålunda den 29 juni 1880 det brev som reproduceras på nästa sida, åtföljt av den tidtabell som också återfinns där. I Uttersberg fanns då en poststation sedan den 1 november 1869 och i det mellanliggande stationshuset Forshammar öppnades en poststation den 1 mars 1881. Därmed var den genomgående förbindelsen klar från Köping till Riddarhyttan.

Till
Herr Postinspektören
Centrala Distriktet

Har härmed äran anmäla att
Jernvägen Uttersberg-Riddarhyttan
öppnas för allmän trafik den
1^{sta} maj Augusti, enligt n^o.
slutne listaben.

Köping den 29 Juni 1880.

Wilhelm Elfving

Uttersberg—Riddarhyttans Jernväg.

Tidtabell från och med den 1 Augusti 1880.

Stationer.	Mili från Uttersberg.	Tisdag, Onsdag, Fredag och Lördag.		Avgift från Uttersberg.		Stationer.	Mili från Riddarhyttan.	Onsdag, Thorisdag, Lördag och Söndag.		Avgift från Riddarhyttan.	
		No 8.		No 7.				No 7.		No 7.	
		Ankommer.	Afgår.	1 Kl.	3 Kl.			Ankommer.	Afgår.	1 Kl.	3 Kl.
Köping			4.0			Riddarhyttan			6.10		
Uttersberg		6.0	6.28			Forshammar	0.4	6.20	6.25	0.50	0.25
Forshammar	0.8	6.50	6.55	0.80	0.30	Uttersberg	1.2	6.47	7.15	0.90	0.45
Riddarhyttan	1.2	7.5		0.90	0.45	Köping		9.15			

Obs. Siffrorna inom svart ram angiva tiden från kl. 6 på afton till och med kl. 5.39 på morgonen. Direkta personbiljetter säljas och gods expedieras till och från alla stationer å Köping—Uttersbergs jernväg.

Tur- och returbiljetter säljas endast för resa till Köping; gällande dessa biljetter för återresa samma dag de blivit köpta.

Åsby

1875-01-01--1960-03-31

Med 150 kr i årsarvode utsågs Carolina Andersson till föreståndare för den poststation som öppnades i Åsby med 1875 års ingång i samband med att kronobeväringsreformen genomfördes i Västmanland.

I förberedelser för kronobrevbäringsreformen hade poststyrelsen skickat cirkulärskrivelser till landshövdingarna den 20 februari och den 30 maj 1873. Länsstyrelsen i Västerås lämnade i brev till poststyrelsen den 22 november 1873 kronofogdarnas *"yttranden och förslag rörande de åtgärder som till den ordinarie kronobrevbärings ersättande med nya postgångar borde vidtagas"*. Poststyrelsen prövade dessa förslag och meddelade i ett brev den 12 december 1873 till landshövdingen i Västmanland sitt beslut att inrätta vissa specificerade nya postgångar och poststationer. De rörde sig om ett 20-tal nya poststationer och ett mindre antal gång- eller körposter från och med 1874 års ingång inom Bergslags och Kungsörs fögderier och en poststation i Sahlbergs fögderi. Det sistnämnda fögderiet kompletterades senare med ytterligare ett antal poststationer. "Förseningen" i den östra delen av Västmanland kan delvis ha berott på att kronobrevbäringsreformen i Uppland upphörde först med 1875 års början. Vissa andra västmanländska poststationer kom också att öppnas ett år efter att reformen blivit genomförd till större delen.

De poststationer som skulle öppnas i Västmanland den 1 januari 1874 enligt poststyrelsens beslut den 12 december 1873 var följande:

inom Bergslags fögderi:

Karbenning, Västervåla, Fläckebo, Skultuna, Romfartuna, Haraker och Skerike,

inom Kungsörs fögderi:

Odensvi, Himmeta, Skedvi, Setterbo, Medåker, Malma, Skinnskatteberg, Gunnilbo, Kungsbarkarö och Torpa samt

inom Sahlbergs fögderi:

Möklinta.

Vissa andra åtgärder var planerade och poststyrelsen lade i sitt brev till länsstyrelsen den 12 december 1873 med en brasklapp som avsåg att med särskilt avseende å den korta tid som då återstod till årsskiftet, hade poststyrelsen

"ansett t v böra anstå med den slutliga regleringen av dessa angelägenheter och anhåller fördenskull, det behagade Konungens Befallningshavande vidtaga de åtgärder som erfordras för att, efter årets utgång och utan de hittills kronobrevbäringskyldiges betungande, de s k kronobreven måtte - intill dess att övriga för den ordinarie kronobrevbärings ersättande erforderliga nya postgångar och poststationer hunnit inrättas - varda behörigen fortskaffade, mot ersättning av postmedlen på grund av särskilda avtal, träffade på sätt och i den ordning som av Konungens Befallningshavande prövas lämpliga".

Detta tillägg gav länsstyrelsen ganska fria händer under en övergångsperiod, men detta torde inte ha medfört några komplikationer eller särskilt kännbara utgifter för postverkets del. Flera av de nämnda poststationerna skulle snart nog visade sig obehövlige. Detta framkom bl a genom den statistik som poststyrelsen påbjöd i sitt besparingscirkulär den 27 september 1875, men Åsby hörde inte till de poststationer som "drabbades".

Carolina Andersson fick flytta med poststationen till järnvägsstationen vid 1896 års ingång, i samband varmed hennes årsarvode höjdes till 180 kr. Kvinnliga föreståndare för järnvägspoststationer var ovanliga på den tiden. I mars 1900 blev det byte så tillvida att järnvägen fick en ny stationsföreståndare i Carl Reinhold Holm. Hans då oförändrade årsarvode höjdes till 240 kr genom 1902 års reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer. Det blev efter hand ytterligare förbättringar trots den ringa trafiken, t ex till 420 kr vid 1914 års reglering.

Andra krafter tog vid innan poststationen drogs in med mars månads utgång 1960.



1869-11-01--

Kolsva

Samtidigt som avtalet mellan postverket och järnvägsbolaget trädde i kraft öppnades den 1 november 1869 en förenad post- och järnvägsstation i Kolsva. Stationsmästaren Olof Andersson fick ansvar även för postservicen, följt i oktober 1889 av stationsföreståndaren Carl August Andersson. Det visade sig tidigt att det var en trafikstark poststation och vid 1914 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer fastställdes ersättningen för själva postsysslan i Kolsva till 900 kr, vartill kom ett biträdesarvode på 600 kr.

Utvecklingen ledde inte bara till skilsmässa mellan post och järnväg utan också till att poststationen höjdes i status till en postexpedition från 1 februari 1946. Ingeborg Viktoria Wallin, som hade varit poststationsföreståndare sedan den 1 maj 1921, fick nu löneplansanställning i stället för att tidigare ha varit anställd enligt ett personligt kontrakt. Karl Einar Morberg tog över 1963. En generell omorganisation på 1970-talet ledde till att postexpeditionen benämndes lokalpostkontor med förliden lokal slopad från 1986 års ingång.

När detta skrivs har postchefen i Kolsva ansvar för service till nära nog exakt 2000 hushåll.

Under några decennier i mitten av 1900-talet hölls s k poststationsföreståndarmöten med syfte att ge informationer och råd och diskutera gemensamma spörsmål. Ett gemensamt sådant möte hölls 1953 för personalen inom Lindesbergs, Arboga och Köpings postområden, varvid denna bild togs av stationsmästaren Ingeborg Wallin, Kolsva, i samtal med tf poststationsföreståndaren i Valskog Greta Fredriksson.



1881-07-01--1964-06-30

Gisslarbo

En förenad post- och järnvägsstation öppnades i Gisslarbo den 1 juli 1881 med stationsföreståndaren Olof Törnqvist som ansvarig. Hans årsarvode på 150 kr höjdes från 1896 års ingång till 240 kr och efter 1902 års allmänna reglering till 300 kr för själva postgöromålen. Den 1 december 1903 tog Carl Gustaf Nyberg över. Vid 1914 års reglering höjdes årsarvodet för postarbetet till 420 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 240 kr.

Det gick inte att förena post- och järnvägsstömmål i längden. Men andra faktorer bidrog till skilsmässa mellan de båda trafikverken, t ex den minskade persontrafiken som ledde till att all persontrafik på den 46 km långa sträckan mellan Köping och Riddarhyttan lades ner med augusti månads utgång 1952.

En av föreståndarna för den därefter öppnade lantpoststationen blev Nils Emil Reinhold Aman från den 1 april 1953. Förutom sin ersättning enligt reglerade grunder fick han en ersättning på 39 kr i månaden för transporterna mellan tågen och poststationen. Frimärksuppbörden var förhållandevis liten och poststationen kunde utan men för kunderna ersättas med lantbrevbäring med juli månads ingång 1964.

1869-11-01--1969-03-31

Bernshammar

En av de tre poststationer som omfattades av inledningsavtalet mellan posten och järnvägen den 1 november 1869 var den i Bernshammar. Stationsmästaren Anders Johan Andersson fick ta ansvar för postgöromålen från starten, följd av Gustav Wilhelm Holmström. Denne avlöstes den 1 oktober 1911 av stationsinspektorn Carl Adam Frimansson.

Liksom vid snart sagt de flesta andra järnvägar fick cheferna flytta mellan olika stationer. För Frimansson blev detta aktuellt den 1 juli 1915, då han flyttade till Riddarhyttan. Efter en tids vikariat antecknades stationsmästaren Erik Albin Andersson som föreståndare från den 11 september 1915.

Omsättningen i Bernshammar var inte betungade, men liksom i Gisslarbo var det persontrafikens upphörande som bidrog till skilsmässa mellan post och järnväg. Anna Elvira Karlsson, som hade varit föreståndare för poststationen i Västra Skedvi sedan november 1945, blev föreståndare för lantpoststationen i Bernshammar den 1 april 1955. Det skulle dröja ända till april månads ingång 1969, innan den ersattes med lantbrevbäring.

1883-01-01--1968-09-30

Karmansbo

Med 1883 års ingång öppnades också en förenad post- och järnvägsstation i Karmansbo, där järnvägens stationsföreståndare Johan Erik Andersson fick ta ansvar för posten med 240 kr i årsarvode inledningsvis för själva postsysstan. Det höjdes i etapper till 240 kr genom 1901 års reglering och ett år senare till 300 kr. Men därmed tycks trafiken ha stagnerat och ersättningen var oförändrad efter 1914 års reglering, grundad bl a på statistiska omsättningsciffror.

Efter skilsmässa från järnvägen i anslutning till nedlagd och därefter etappvis avveckling av godstrafiken på olika delsträckor drogs poststationen in med september månads utgång 1968.

1869-11-01--1961-11-30

Uttersberg

Uttersberg blev ändpunkt för Köping-Uttersbergs järnväg men kom att också bli startpunkt för Uttersberg-Riddarhyttans järnväg, som öppnades för allmän trafik den 1 augusti 1880, ehuru den varit i trafik i verkligheten två månader tidigare. Något därom har berättats i inledningsavsnittet (sid 4-5).

Från Köping kom emellertid tågen regelbundet sedan järnvägens trafikstart och när avtalet med posten väl var klart, öppnades en poststation i Uttersbergs stationshus den 1 november 1869. Stationsinspektör Carl Broman blev föreståndare, allt enligt de principer som tillämpades sedan den 16 februari 1863, då avtalet mellan posten och järnvägarna började gälla. Däri hette det bl a, att de sålunda förenade post- och järnvägsstationerna "*i allmänhet och där ej annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället*".

Det sist citerade alternativet blev tillämpligt i Uttersberg, när den ordinarie stinsen inte ville befatta sig med posten och extra ordinarie kontorsskrivaren Emil Larsson i stället fick ta på sig uppgiften att svara för denna service. När det var aktuellt med en ny stationschef i Uttersberg, skrev emellertid järnvägens direktör Wilhelm Elfving till postinspektören den 18 september 1877, att till stationsinspektör hade antagits "*Herr E W Bergström från Nora och nuvarande poststationsföreståndaren vid Uttersberg Herr Larsson, från sagde tid ej kommer att hava någon slags befattning vid järnvägen*".

Med trafikdirektörens brev följde också en formell framställning från Bergström, vilken återges på nästa sida i faksimil. Även om Emil Larsson hade velat kvarstå i postens tjänst i en från järnvägen skild lokal, är det tveksamt om han hade fått göra detta. I ett brev till poststyrelsen den 19 september 1877 skrev postinspektör Bergman bl a följande:

"En av de största korrespondenterna vid Uttersberg har enskild hos under-tecknad anmält önskan därom, att Larsson icke vidare måtte användas därstädes, och då han således torde sakna passande lokal, vore det utan tvivel lämpligt att han upphör med sin befattning".

Åf jernvägsbolaget Köping-Utters-
berg har jag antagen att från och med
den 1^{sta} Oktober detta år, vara Stations-
inspektör i Uttersberg och får jag med
anledning deraf hos K. Kongl. General-
poststyrelsen i Ödmjukast anmäla mig
att från och med nämnde tid på öfvertaga
poststations-föreståndare befattningen vid
Uttersberg.

Vara 15 Sept. 1877.
E. Ch. Bergman

Den i inledningskapitlet nämnda förändringen av trafikförhållandena genom att järnvägen Uttersberg-Riddarhyttan blev färdig för trafik, föranledde viss skriftväxling mellan postverket och jernvägsföretaget. På motstående sida återges i faksimil ett brev från KÖPING-UTTERSBERGS-JERNVÄG, som postinspektör P Ch Bergman kommenterade i ett brev till sin kollega vid poststyrelsen med de ord som citeras under brevet på nästa sida.

KÖPING-UTTERSBERGS-JERNVÄG.

Köping den 2 Juni 1880.

Bröder Bergman!

Är du och med i går började vi att
trafikera Riddarhyttan järnväg, men
som taxa och trafikreglemente
ej ännu är stadfästade och jern-
vägen således ej äger någon afgiftn
någon slags afgift, har jag ansett
mig ej vara till sig officiellt
anmäla förhållandet. Om en
veckas eller något mera hoppas
jag att skall vara klart för
anmäla trafik e
U. Ch. Bergman

W. Ch. Elwing

"Se här vad trafikchefen å den nya järnvägen Uttersberg-Riddarhyttan skriver idag!

Jag skyndar mig att på detta sätt anmäla saken, i händelse den skall före-
dragas för Herr Generalpostdirektören innan han reser.

Lämpligast torde väl vara att stationen Riddarhyttan (vid Forshammar anses
f.n. ingen poststation nödig) öppnades den 1 juli och postföringen då och
vidtager.

Tjugo kubikfots fack och brevlåda är allt vad som f.n. behöves, och fack har
jag redan å linjen Köping-Uttersberg, vadan allt är klart när som helst".

Det var således en ganska informell skrivelse, men den föredrogs i generalpostdirektörens närvaro den 3 juni och gav klartecken för postinspektören att låta öppna en poststation i Riddarhyttan men avvakta med en sådan i Forshammar tills vidare.

Ny föreståndare i Uttersberg efter Emil Larsson blev följdriktigt enligt ansökan (på sid 10) stationsinspektorn Erik Wilhelm Bergström. Efter honom tillträdde den 1 april 1889 stationsinspektorn Carl August Holmgren. Hans årsarvode var vid 1914 års allmänna reglering 540 kr, vartill kom 360 kr i biträdesanslag.

I samband med kronobrevbäringsreformen, som för några delar av Västmanlands län sammanföll i tiden med reformen i Örebro län, öppnades med 1875 års ingång en postföringslinje från Ramsberg till Uttersberg. Därmed fick poststationen i Uttersberg s k sidopost med ansvar för vad som skickades på den nya linjen och vad som kom därifrån. Parentetiskt kan här nämnas att det varit avsett att öppna ett par poststationer inom det relativa närområdet, vilka poststyrelsen emellertid inte ansåg sig kunna besluta om. I det brev som poststyrelsen skrev den 7 december 1874 till länsstyrelsen i Örebro län, finner man bl a följande passus:

"Vad åter beträffar de till inrättande föreslagna poststationerna i Skagershult å linjen Hasselfors-Gunnilbo och i Gammelbo å linjen Ramsberg-Uttersberg, har, i betraktande av ej mindre att för Skagershults socken finnes postanstalt i Hasselfors och att Gammelbo är beläget inom Ramsbergs socken, än även att till och från Skagershult och Gammelbo lösväskor kunna med allmän post vinna befordran, Generalpoststyrelsen ansett inrättande av poststationer på nämnda platser icke för närvarande böra ifrågakomma, vid vilket förhållande de med klockaren J Persalli och skolläraren C Söderström såsom poststationsföreståndare upprättade kontrakt i två exemplar, härjämte bifogas för att bliva till dem återställda".

Det fanns sålunda ett förslag om en ny poststation på linjen mellan Uttersberg och Ramsberg, men som framgår av citatet, slapp den av järnvägen förordnade poststationsföreståndaren i Uttersberg, i detta fall Emil Larsson, befatta sig med transiterande postpåsar till ytterligare en poststation.

Poststationen i Uttersberg drogs in med november månads utgång 1961. Det fanns då ännu godstrafik på järnvägen. Som förstärkning åt den ersättande lantbrevbäraren efter poststationens indragning fanns ett postombud i Uttersberg från december 1961 till och med mars 1966. Posten dit expedierades via Bernshammar.

Uggelfors

Nästa hållplats på linjen vid vår tänkta färd mellan Köping och Riddarhyttan var Uggelfors. Någon poststation inrättades inte där, men platsen blev skärningspunkt för stambanan Krylbo-Mjölby, när denna växte fram vid sekelskiftet.

1901-04-01-1963-05-25

Krampen

Temporärt lämnar vi "raka spåret" mellan Köping och Riddarhyttan för att göra en ca två km lång avstickare söderut från Uggelfors. Vi kommer då till Krampen. Uttersberg-Riddarhyttans järnväg hade fått koncession på denna sträcka i oktober 1899, och den uppläts för allmän trafik under första halvåret 1901. Startdatum för den förenade post- och järnvägsstationen i Krampen blev den 1 april 1901, men den kunde rent praktiskt ha öppnats tidigare. Där passerade regelbundet tågen på stambanan mellan Krylbo och Mjölby sedan den 12 december 1900, då dess delsträcka mellan Västanfors och Frövi hade öppnats för allmän trafik. Denna 72 km långa sträcka var för övrigt den sist öppnade delen av den 253 km långa stambanan mellan Krylbo och Mjölby, en järnväg som kunde åstadkomma snabbare postförbindelser mellan Norrland och landets sydligare delar. I posthistorisk skriftserie 285 berättas mera om posten vid stationerna utmed denna järnväg.

Poststyrelsen hade i ärendet om ändrade postanordningar vid delsträckan Västanfors-Frövi av statsbanan Krylbo-Mjölby (diarienummer 1900:12196/2256) beslutat den 23 oktober 1900, att en poststation skulle öppnas i Krampen "samtidigt med upplåtandet för allmän trafik i december 1900 av statsbanelinjen Västanfors-Frövi". I ett brev den 12 november 1900 hemställde emellertid postinspektören i centrala distriktet "att med poststationens i Krampen öppnande skall anstå intill dess regelbunden tågförbindelse varder anordnad mellan Krampen och Uttersberg-Riddarhyttans järnväg". Detta accepterade poststyrelsen i ett nytt beslut den 21 november. Det kan vara svårt att förstå bakgrunden till det önskemålet, eftersom det smalare spåret på den sistnämnda järnvägen rimligtvis inte borde ha fått företräde framför statsbanans normalspår.

Den förhållandevis fåtaliga befolkningen i Krampen samlade sig till ett försök att få en poststation tidigt, eftersom tågen gick på statsbanan och det fanns betjäning vid statsbanans station. Ett 20-tal personer i Krampen, Enbo och Engtorp skrev under ett brev till postinspektören, daterat den 7 mars 1901 och med följande text:

"Undertecknade boende i Krampens järnvägsstations närhet, anhåller härmed värdsammast, att poststation måtte öppnas snarast därstädes för erhållandet av brev och tidningar.

Som nu är förhållandet måste vi hämta vår post vid Uttersberg och Forshammar, och då vi ha betydligt längre väg dit, så anhålles att vår begäran av Herr Postinspektören måtte bifallas".

Det låg nu inte inom postinspektörens befogenhet, men han sände brevet vidare till poststyrelsen och erinrade om poststyrelsens beslut att anstå med inrättande av en poststation i Krampen intill dess regelbunden tågförbindelse anordnades mellan Krampen och Uttersberg-Riddarhyttans järnväg. Försättningen av postinspektörens brev återges på nästa sida.

Ehuru, enligt mig meddelad uppgift, förbindelsespåret mellan förenämnda trafikstation och järnväg väntas blifva aflygnadt å sådan tid, att den regelbundna tågförbindelsen dem emellan kan taga sin början tidigast den 1 nästkommande maj, får jag emellertid, med afseende å den gjorda framställningen, vördsammast förklara, att poststation redan den 1 nästkommande april öppnas vid merabemälda trafikstationen Krampen, att af vederbörande järnvägsstationsföreståndare handhafvas mot det enligt Kongl. Högens beslut den 23 oktober 1900, D^{nr} $\frac{12196}{2256}$ (Trafikbyrå), fastställda årsarvode af 180 kronor.

Stockholm den 14 mars 1901.

G. Berg

Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 19 mars 1900 i enlighet med postinspektörens framställning. Uppgiften i postinspektörens brev att trafiken på förbindelsespåret till Uttersbergs-Riddarhyttans järnväg skulle kunna börja tidigast den 1 maj 1901, får tas med en viss reservation. En källa talar för att detta skedde redan den 1 april, d v s samtidigt som Krampens poststation öppnades.

Där blev stationsmästaren Gustaf Richard Skoog ansvarig för posten. Han följdes redan den 25 april 1901 av Carl August Dahlström och den 1 juni 1909 tog Nils Johan Sandberg över ansvaret. Med förhållandevis täta byten ansvarade därefter följande ordinarie järnvägsmän för posten i Krampen: Per Axel Pettersson Lindh, Johan Ivar Borg och från mars 1917 Carl August Broström, som tidigare hade svarat för poststationen i Latorpsbruk. Dennes årsarvode för postsysslan var i Krampen 240 kr, vartill kom ett biträdesarvode på samma summa.

Poststationen i Krampen drogs in den 25 maj 1963.

1881-03-01--1952-08-31

Forshammar

Som framgått av det tidigare skrev postinspektör Bergman den 3 juni 1880 till en kollega i Stockholm att "vid Forshammar anses f.n. ingen poststation nödig". Mot slutet av samma år kom det emellertid en framställning från bl a jägmästaren C A Viderberg i Uttersberg om att en poststation skulle få öppnas vid Forshammars järnvägsstation (diarienummer KlB 1880:1414).

Trafiken på järnvägen mellan Uttersberg och Riddarhyttan hade då varit inställd sedan den 14 oktober 1880 och posten befordrades på landsväg med häst och vagn. Poststyrelsen uppdrog därför åt postinspektionen att underrätta sökanden om "att den gjorda framställningen icke f.n. ansetts böra till någon Kongl. Poststyrelsens åtgärd föranleda, men att frågan om poststations öppnande i Forshammar kommer att till prövning ånyo upptagas, så snart anmälan inkommit därom, att järnvägstrafiken åter begynt å linjen Uttersberg-Riddarhyttan".

Ärendet var nu under bevakning hos postinspektionen, vilken den 28 januari 1881 sände ett yttrande från trafikchefen Wilhelm Elfving med meddelandet, "att Uttersberg-Riddarhyttans järnväg hädanefter kommer att ständigt trafikeras, möjligen dock med något kortare avbrott under innevarande år".

Järnvägsbolaget hade förklarat sig villigt att mot ett årligt arvode av 100 kr låta ombesörja föreståndarebefattningen för en poststation i Forshammar. Enligt poststyrelsens brev till postinspektionen den 31 januari 1881 hade styrelsen "till förnyad prövning förehåft den av jägmästare C A Viderberg m fl hos Kongl. Styrelsen gjorda framställning om en poststations öppnande på nämnda plats samt därvid beslutat, att en poststation av andra klassen skall den 1 nästkommande mars öppnas vid Forshammar, vilken poststation skall lyda under Postinspektionen i Centrala distriktet och direkt utväxla post med postkupéexpedition nr 5, postanstalterna i Köping, Smedjebacken, Stjernvik och Riddarhyttan, ävensom med poststationerna å linjen Uttersberg-Köping, samt förstås av vederbörande järnvägstjänsteman mot årlig ersättning från Postverket av etthundra kronor, att av Postinspektionen i behörig ordning utbetalas.

De för poststationen erforderliga handlingar och effekter varda framdeles genom vederbörande avdelningar härstädes till Postinspektionen översända, för att den nya poststationen tillställas".

Jag har valt att återge större delen av poststyrelsens beslutsskrivelse om den nya poststationen, bland annat för att visa hur detaljerat den uppgav förbindelserna med omvärlden. Uttrycket "direkt utväxla post" innebar, bl a att poststationen i Forshammar skulle göra i ordning påsar som innehöll all post till de uppräknade platserna och i resp påsar även lägga sådan post som skulle transiteras de berörda postanstalterna. Det var naturligtvis en övermäktig uppgift för en poststationsföreståndare, som inte hade fått tillfälle att lära sig så mycket om postens dirigering. Han kunde enkelt lösa problemet genom att lägga svårdirigerad post i brevbunten och påsen till postkupéexpeditionen nr 5. Där fanns personal med kvalificerade sorteringskunskaper.

Den tidtabell som gällde för posttågen på järnvägen, när poststationen i Forshammar öppnades den 1 mars 1881, återges på nästa sida.

Uttersberg—Riddarhyttan.

(Från den 1 mars 1881.)

○ +
N:r 8.
T.O.Th.F.L.

12,38	<i>Uttersberg</i>	2,37
12,57	<i>Forshammar</i>	2,15
1,5	<i>Riddarhyttan</i>	2,0

Denna
spalt läses
nedifrån
och uppåt.

T.O.Th.F.L.
N:r 7.
○ +

Den stationsmästare, som var ansvarig för järnvägsstationen i Forshammar, när den förenades med en poststation den 1 mars 1881, var Nils Gustaf Jansson. Han fick 180 kr i årsarvode för själva postsysslan, ett arvode som höjdes till 140 kr år 1896 och till 300 kr efter 1903 års reglering av arvoden till föreståndare för förenade poststationer. Inte förrän 1914 höjdes det nästa gång och då till 420 kr.

Omsättningen var förhållandevis liten och poststationen ersattes med lantbrevbäring redan med september månads ingång 1952.

1880-07-01--

Riddarhyttan

Vi har nu kommit till ändpunkten för vår tänkta färd på järnvägen från Köping. Stationen i Riddarhyttan förenades med postgöromål den 1 juli 1880, d v s efter det att tågen hade börjat gå regelbundet utan avgift och en hel månad innan järnvägen öppnades formellt för allmän trafik. Järnvägens stationsföreståndare Carl Ludvig Eugén Müntzing blev ansvarig för postgöromålen med inledningsvis 240 kr i årsarvode. Det höjdes i etapper och när Carl Adam Frimansson tog över befattningen den 22 september 1915 var det 600 kr, vartill kom 360 kr i biträdesarvode och 60 kr i extra biträdesanslag. Müntzing hade avgått vid halvårsskiftet och under tiden därefter till Frimanssons tillträde vikarierade C S Nordenstam på befattningen.

Riddarhyttan var ett blomstrande samhälle med stor trafik. Post och järnväg skildes åt 1944, då Mary Ingegärd Karlsson antogs till poststationsföreståndare den 1 november. Poststationen stathöjdes till postexpedition från och med oktober 1951 och fru Karlsson fick löneplansanställning i stället för det personliga avtal som hon dittills haft med postverket. 1970-talets generella omorganisationer medförde att termen blev (lokal)postkontor, för vilket postmästare Anne Eidenbrant blev chef. Men ändrade betalningsrutiner medförde projekt "Nät 92" som i sin tur ledde till att även postkontoret i Riddarhyttan lämnades på entreprenad och blev "post-i-butik".



Ett gladlynt gäng i Riddarhyttan fr v pj Anna-Stina Larsson, pm Anne Eidenbrant, lbb Peter Önnerud och pkr Birgit Salander.

För personaltidningen "U-journalen" tog Bernt R Jansson år 1990 denna bild av personalen vid postkontoret i Riddarhyttan, innan det ännu var tal om att organisera det som post-i-butik