

Erik Lindgren

Något om posten vid
**Stockholm -
Västerås -
Bergslagens
Järnvägar**
Sträckorna Tillberga-Köping
och Kolbäck-Ramnäs
samt Sala - Tillberga

I n n e h å l l

	sid		
Inledning	3	Sträckan Sala-Tillberga	
Tillberga	6	Tärna	16
Dingtuna	6	Ransta	17
Kolbäck	7	Haraker	18
Munktorp	8	Labacken	19
Hallstahammar	10	Hedensberg	20
Surahammar	13	Romfartuna	20
Ramnäs	15		

Förlagan tillverkad år 1997

Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 323

Förord

Stockholm-Västerås-Bergslagens järnvägar blev efter hand ett komplext järnvägsnät. I min posthistoriska skriftserie har jag valt att dela upp det på tre delar, varav denna skrift berör den sista delen. För delsträckan Tillberga-Köping erhöles koncession redan i maj 1882, medan koncessionen för delsträckan Kolbäck-Ramnäs är drygt 25 år yngre. Ett kvarts sekel är mycket under den expansiva tiden för järnvägarna, något som skulle kunna leda till märkbara skillnader i beskrivningen av posthistoria för respektive delar. Så visar sig dock inte vara fallet och jag har ansett mig kunna tillämpa samma system som för övriga skrifter om posthistoria med järnvägsanknytning.

Den 27 km korta sträckan mellan Kolbäck och Ramnäs, för vilken koncession hade beviljats så sent som i oktober 1897, var färdig att öppnas för allmän trafik redan efter två år den 4 november 1899, medan den 45 km långa sträckan Tillberga-Köping hade öppnats för allmän trafik redan den 7 december 1875. Därigenom hade Köping och Västerås på ett tidigt stadium direkt järnvägsförbindelse med huvudstaden.

Jag försöker ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. På grund av svårtolkade handstilar kan något namn vara felstavat eller felaktigt på annat sätt. I enstaka fall saknas namnuppgifter helt.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade och i de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen på de båda delsträckorna, först på den äldre sträckan i riktning från Tillberga mot Köping.

Jag har i allmänhet avstått från att lämna uppgifter om förvaltningspostkontoren. Där har någon förening av tjänster i post och järnväg inte förekommit och dessa postkontor är av sådan dignitet att vart och ett kräver sin särskilda bok. För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Växjö den 14 april 1997

Erik Lindgren

Inledning

De poststationer som berörs i denna skrift har legat utmed järnvägen eller i dess närhet med postföring från stationer vid järnvägen. Under den första perioden för järnvägarnas tillkomst var uppgifter om postens omorganisation i anslutning därtill ganska sparsamma. Arkiven har inte många skrivelser som speglar kontakten mellan poststyrelsen och järnvägsförvaltningarna från denna tid. Man måste i stor utsträckning förlita sig på tryckta uppgifter i cirkulär-samlingar, vilka naturligt nog inte speglar så mycket av bakomliggande tankar för genomförda ändringar.

För "vår järnväg" inträffade det underliga att delsträckan Tillberga - Köping blev den första och öppnades för allmän trafik den 7 december 1875, något mer än ett år innan sträckan Tomtebodavägen - Tillberga var godkänd för trafik. Samtidigt genomfördes planerade förändringar i postnätet. Det hade under 1870-talet blivit vanligt att postverket forcerade planeringen så mycket att det gick att samordna förändringarna med tågstarten. Detta skapade naturligtvis vissa komplikationer och fordrade i många fall kontakter per telegraf under de hektiska sista dagarna. En av järnvägsbolaget i förväg meddelad öppningsdag kunde t ex försenas på grund av att ett eller annat fel eller någon försummelse iaktogs vid avsyningen.

Bortsett från skriftliga kontakter med berörda postchefer gavs den allmänna informationen om förändringen på grund av delsträckan Tillberga - Köping i ett cirkulär till samtliga postförvaltare i den form som återges i faksimil på nästa sida. Vi noterar här att den järnväg, som då presenterades för posttrafik, var sträckan mellan Köping och Sala via Tillberga. Delsträckan mellan Tillberga och Sala utgjorde ett eget företag, Sala -Tillberga järnväg, men den arrenderades och trafikerades av Stockholm Västerås Bergslagens järnvägar. Den var 28 km lång och hade samma spårvidd, dvs normalspår med 1435 mm bredd.

Innan jag lämnar delsträckan mellan Sala och Tillberga därhän i detta sammanhang, visar jag härintill ett urklipp ur 1939 års post- och järnvägskarta för denna sträcka. Stationerna Tärna, Ransta och Hedensberg nämns i cirkuläret på nästa sida.



Jernvägspostbefordran. Den 7 innevarande december månad vidtager fullständig postbefordran med ett tåg om dagen i hvardera riktningen å den nyöppnade jernvägslinien *Köping—Westerås—Tillberga—Sala*; och kommer från sagda dag postkupéexpeditionen n:r 5 att omfatta hela jernvägssträckan *Halsberg—Örebro—Köping—Westerås—Sala* samt åtfölja de bantåg, hvilka afgå från Örebro till Sala kl. 7,30 förmidd. och från Sala till Örebro kl. 2,10¹⁰ eftermidd.

Poststationer. Sådana öppnas den 7 innevarande månad vid de å den nyöppnade jernvägslinien *Köping—Westerås—Tillberga—Sala* belägna stationerna *Tärna, Ransta, Hedensberg, Tillberga, Dingtuna, Kolbäck* och *Munktorp*, hvilka samtliga poststationer skola lyda under postinspektionen i Westra Jernvägspostdistriktet och direkt utvexla post med postkupéexpeditionen n:r 5 samt dessutom, poststationen i Tillberga med poststationerna i Romfartuna och Haraker, och poststationen i Kolbäck med postexpeditionen i Strömsholm.

Indragna poster. Samtidigt med Köping—Westerås—Tillberga—Salabanans öppnande för allmän trafik indragas landsvägsposterna *Westerås—Köping* och *Westerås—Sala*.

Nya poster: Den 7 innevarande månad igångsättes kärrpost med fyra turer i veckan fram och åter mellan *Kolbäck* och *Strömsholm* samt gångpost med två turer i veckan fram och åter å linien *Tillberga—Romfartuna—Haraker*. (Se förestående tidtabeller.)

Under rubriken **Jernvägspostbefordran** i ovanstående cirkulärnotis finner man bland annat uppgiften att postkupéexpeditionen n:r 5 skulle omfatta hela sträckan *Hallsberg—Örebro—Köping—Västerås—Sala*. Det är således flera linjer inblandade, men detta beror på att postföringen samordnades med olika jernvägsföretag på så sätt att man kunde nå den mest effektiva befordran i förening med sorteringsarbete ombord på postkupéerna. I den på vidstående sida återgivna tidtabellen finner man längst ned de stationer, som berör jernvägen i denna skrift. Tidtabellen är ett år yngre än den som åberopas i texten. Postkupéexpedition n:r 5 anges i tidtabellen med romersk siffra V (i tåg nr 1 med fortsättning i tåg nr 97 och postkupéexpedition nr: 27 =XXVII= från Örebro).

Under rubriken **Poststationer** nämns bland de lantpoststationer med vilka postutväxling skulle äga rum även Romfartuna och Haraker. De var kortlivade, den förstnämnda en halvmil väster om Hedensberg och den andra en mil längre mot nordväst. Av texten framgår vidare under rubrikerna **Indragna poster** resp **Nya poster**

den naturliga åtgärden att man slopade landsvägspostföringen på de långa sträckorna men satte in kortare kärrposter eller gångposter för att kunna betjäna kvarblivande lantpoststationer i jernvägens relativa närhet.

Halsberg—Örebro—Köping—Sala.

Denna spalt läses nedifrån och uppåt.										
6,21 e. m.	—	7,5 f. m.	8,0 f. m.	—	Stockholm.....	8,46 f. m.	—	7,36 e. m.	9,26 e. m.	—
—	7,0 f. m.	—	—	—	Göteborg.....	8,44 f. m.	9,14 e. m.	—	—	—
—	—	—	—	2,0 e. m.	Malmö.....	—	—	—	—	1,10 e. m.
—	4,50 e. m.	—	—	8,31 f. m.	Kristiania.....	5,41 e. m.	10,0 f. m.	—	—	—
△	△	△	□ +	XXVI.						
N:r 10.	N:r 22.	N:r 80.	N:r 82.	N:r 98.	<i>Halsberg</i>	12,20 f. m.	12,57 e. m.	10,25 f. m.	2,35 e. m.	8,42 e. m.
12,40 f. m.	3,22 e. m.	1,22 e. m.	4,27 e. m.	6,5 f. m.	<i>Kumla</i>	—	12,45 "	10,11 "	2,20 "	8,29 "
—	3,36 "	1,37 "	4,43 "	6,20 "	<i>Mosås</i>	—	12,27 "	9,47 "	1,56 "	8,10 "
—	3,54 "	1,55 "	5,7 "	6,38 "	<i>Örebro</i>	11,34 e. m.	12,7 e. m.	9,20 f. m.	1,30 e. m.	7,50 e. m.
1,26 f. m.	4,12 e. m.	2,13 e. m.	5,29 e. m.	6,56 f. m.						
	□ +			V.						
	N:r 4.			N:r 2.	<i>Örebro</i>	9,39 f. m.				7,9 e. m.
	4,51 e. m.			7,10 f. m.	<i>Dylta Bruk</i>	9,10 "				6,50 "
	5,23 "			7,30 "	<i>Dylta Station</i>	8,57 "				6,41 "
	5,48 "			7,42 "	<i>Frövi</i>	8,15 "				6,22 "
	6,30 "			8,2 "	<i>Ullersäter</i>	7,45 "				6,7 "
	6,43 "			8,12 "	<i>Fellingsbro</i>	7,23 "				5,51 "
	7,12 "			8,29 "	<i>Arboga</i>	6,32 "				5,20 "
	8,2 "			9,3 "	<i>Valskog</i>	6,5 "				5,3 "
	8,24 "			9,17 "	<i>Köping</i>	5,41 f. m.				4,48 "
	8,43 e. m.			9,31 "						
				9,36 "	<i>Köping</i>					4,43 "
				9,56 "	<i>Munktorp</i>					4,24 "
				10,10 "	<i>Kolbäck</i>					4,11 "
				10,26 "	<i>Dingtuna</i>					3,54 "
				10,49 "	<i>Festerås</i>					3,38 "
				11,19 "	<i>Tillberga</i>					3,8 "
				11,32 "	<i>Hedensberg</i>					2,50 "
				11,59 "	<i>Ransta</i>					2,25 "
				12,14 e. m.	<i>Tärna</i>					2,9 "
				12,32 e. m.	<i>Sala</i>					1,45 e. m.
						N:r 9.	N:r 3.	N:r 79.	N:r 81.	N:r 1.
						△	□ +	△	□ +	V.

Med början på sid 6 lämnas uppgifter om var och en av de berörda poststationerna i den ordning de kommer vid tänkta färder från Tillberga till Köping respektive från Kolbäck till Ramnäs. Avslutningsvis får även stationerna på sträckan Sala - Tillberga utrymme (sid 14-18).

1875-12-07-
Namn Västerås 19 från 1969-05-01-

Tillberga

Med tågstarten den 7 december 1875 fick stationsinspektör Knut Edvard Frithiof Holmberg också ta ansvar för postservice. Han hade inledningsvis ett årsarvode på 240 kr för denna del av arbetsinsatsen, vilket höjdes till det dubbla från 1877 års ingång.

Holmberg efterträddes i april 1898 av John Fredrik Ljunggren, som efter 1902 års allmänna reglering av arvoden kunde notera ett årsarvode på 540 kr för postsyslsan, vartill kom ett biträdesarvode på 30 kr i månaden.

Stationsinspektör Robert Moberg tog över i maj 1907, följd i oktober 1911 av kollegan Johan Arvid Oscarsson. Nu ökade trafiken så mycket att det inte gick att i längden kombinera de båda sysslorna. Följden blev skilsmässa mellan post och järnväg den 1 april 1915, varvid poststationen flyttades till Karl Eleon Thörnstrands affär med innehavaren som ansvarig föreståndare. Utöver årsarvodet på 600 kronor och ett biträdesanslag på 480 kronor fick han särskild ersättning för transporten mellan stationen och affären.

Med fortsatt ökning i poströrelsen höjdes poststationen till postexpedition den 1 juli 1953 och Karl Valter Davidsson utnämndes till chef med titeln stationsmästare. Han fick nya datumstämplat, nytt sigill och nya försändelseetiketter från maj månads ingång 1969, då postexpeditionens namn ändrades till **Västerås 19**. Med ny nomenklatur blev postexpeditionen ett "lokalpostkontor i klass 3" år 1977 och kort och gott postkontor vid 1986 års ingång.

1875-12-07--
Namn Västerås 15 1967-11-01--1992-09-30

Dingtuna

På vår tänkta färd fortsätter vi förbi Västerås, som jag i detta sammanhang lämnar därhän under hänvisning till förordet, och kommer härnäst till Dingtuna. För den poststation som öppnades där vid tågstarten den 12 december 1875 blev stationsinspektör Maximilian Innocentius Riche ansvarig, till en början med 240 kr i årsarvode för den del som avsåg postarbetet. Det höjdes till 300 kr år 1892 och till 420 kr från 1896 års ingång. Stationsmästaren Martin Holtz tog över ansvaret i september 1906.

Betydligt snabbare kom nästa skifte i det att **Carl Gustaf Bovin** tog över redan i februari 1909. Trafiken ökade efter hand och det blev här som på de flesta järnvägspoststationer nödvändigt att skilja sysslorna åt. Den 1 mars 1931 anställdes Margareta Elisabeth Bovin för den ersättande lantpoststationen. Noga räknat utgick hennes ersättning med 70 kr i månaden för en sammanlagd transportsträcka mellan tågen och poststationen på 111 meter! Allt blev mer och mer detaljreglerat, när man hade lämnat betingssystemet bakom sig.

Poststationen fick namnet ändrat till **Västerås 15** från november månads ingång 1967 och organiserades som lokalpostkontor 1977 med prefixet lokal struket från 1986 års ingång. Under hårdnande konkurrens, framför allt på betalningssidan, måste postkontoret lämnas ut på entreprenad med oktober månads ingång 1992 för att därefter dras in.

1875-12-07--

Kolbäck

I Kolbäck öppnades en järnvägspoststation den 7 december 1875 vid tågstarten. Från denna knutpunkt utgick senare järnvägen till Flen och Oxelösund (posthistoriska skrifter 308 och 309). Poststationen i Kolbäck sköttes från starten av stationsinspektör Axel Wilhelm Holmberg.

Med tågstarten på "vår järnväg" blev landsvägsposterna från Västerås till Köping och från Västerås till Sala indragna. Genom dessa hade ett antal lantpostanstalter betjänats. Dessa fick därefter sin post genom två mindre kärppostlinjer, den ena med fyra turer i veckan från Kolbäck till Strömsholm. I Strömsholm fanns då ännu ett förvaltningspostkontor.

Poststationsföreståndaren i Kolbäck hade genom landsvägspostlinjen från början också en s k sidopost att bestyra, något som påverkade hans lönesättning positivt. Posten i Strömsholm skulle snart nog därefter få sin post via järnvägen mot Eskilstuna - Flen, men det blev ändå sidoposter att bestyra på grund av att Kolbäck station förändrades till järnvägsknutpunkt.

Holmberg efterträddes 1899 av stationsinspektör Knut Reinhold Fogelström. Han upplevde den stora trafikökning, som framtvängde en skilsmässa mellan post och järnväg. Denna genomfördes den 1 juli 1913, då fröken Signe Kristina Engström antogs till föreståndare genom avtal direkt med postverket. Hon fick då ett årsarvode på 660 kr jämte en fast biträdesersättning på 540 kr. Årsarvodet höjdes till 780 kr från och med november 1916.

Trafiken ökade alltmer och poststationen kunde höjas till en postexpedition den 1 juli 1929, då Signe Vilhelmina Sundquist antogs till föreståndare med titeln stationsmästare. Andra chefer tog vid efter henne men det lokala samarbetet med järnvägen var slut, bortsett från samordning av transporter från tågen till postexpeditionen samt mellan tågen. Med ny terminologi finns det nu ett postkontor i Kolbäck med ansvar för service till mer än 1800 hushåll.

1875-12-07--1973-05-30

Munktorp

Vid tågstarten den 7 december 1875 öppnades en poststation i Munktorp, där stationsmästaren Per Johan Falk fick ta ansvar för posten med 240 kr i årsarvode för denna del av sysslan. Det steg till 300 kr, vilket kom efterträdaren Per Isac Svensson till godo från halvårsskiftet 1889. Fån 1896 års ingång fick han 360 kr och dessutom gav 1902 års allmänna reglering av arvoden honom en ytterligare höjning, nu till 420 kr.

I april 1912 efterträddes Svensson av Axel Sigfrid Marting som redan i oktober 1913 fick förflyttning till Orresta. Efter en kort vakans tog stationsmästaren Axel Carlsson över, nu med 540 kr i årsarvode jämte ett biträdesanslag på 360 kr. Han hade varit föreståndare i Ekolsund sedan 1906.

Post och järnväg skildes åt med 1919 års ingång och Oskar Herman Eriksson antogs till föreståndare för lantpoststationen. Den höjdes till postexpedition i december 1966 med S Elisabet Lundgren som föreståndare under några år. Efter hennes avgång hölls befattningen vakant i avvaktan på en organisationsförändring som bl a ledde till postexpeditionens indragning med maj månads utgång 1973.

Vi har nu nått förvaltningspostkontoret i Köping, som fordrar sin egen historia och som lämnas därhän. Vi har också nått slutet på första delen av denna skrifts innehåll. Vi tar ett kliv på kartan norröver och återvänder till Kolbäck för att därifrån fortsätta norrut på delsträckan mot Ramnäs.

1876-01-01--

Hallstahammar

Av förordet framgår att den 27 km långa delsträckan Kolbäck - Ramnäs inte öppnades för allmän trafik förrän den 4 november 1899, men ändå i stort sett bara två år efter att koncession beviljats för denna del. Tillkomsten av denna sträcka möjliggjorde en snabbare förbindelse från den nordliga utlöparen av SWB (Stockholm-Västerås-Bergslagens järnväg) till Kolbäck och därmed också den viktiga förbindelsen söderut från Kolbäck över Rekarne och Eskilstuna till Nyköping och Oxelösund.

I Hallstahammar fanns en lantpoststation sedan 1876 års ingång. Bruksinspektorn Eric Cleophas antogs till föreståndare ned 200 kr i årsarvode. Han sade upp sig redan till september månads utgång. Poststyrelsen tog rutinmässigt kontakt med länsstyrelsen för att söka lämplig föreståndare och fick det svar som återges på vidstående sida. På den tiden måste s k prästbevis bifogas ansökningar till offentlig tjänst. Sökandens födelseattest återges nedan.

1. Att Kasjären Per Johan Pettersson
2. född i Åskersund 1840 ²/₄ eger god kristendomskunskap
3. och är opårhindrad att begagna H. H. Nattvard
4. famt eger medborgerligt påtrouender
5. _____
6. varder härmed på begäran intygadt e
7. _____
8. Svedvi den 25 Augusti 1876.



Åstrandell
Pastor

LÄNSSTYRELSEN
WESTERÅS.

Hallstahammar
den 1876-08-25 i 76

№ 5299
Sub. den 18 Augusti 1876.
Kongl. General Post styrelsen.

1876 den 18 Aug. arrn. i Kongl. Poststyrelsen, och skulle remitteras till postinspektorn i Hallstahammar, som hade uti in-förhöfven och till Kongl. Styrelsen insända kassören P. J. Pettersson prästtjänst.

Med anledning af Kongl. General Post Styrelsens förskedade den 28 märtilidne Juni, № 5299, för Läns styrelsen, efter infördragt yttrande från underbörande Kanslerytelse, meddelade, att på de tillfälle fastställda kånvilkor af tvåhundra kronor ike någon lämplig person finnes ad förestå den erhållande af lediga poststationsförständerarbetsfattningen vid Hallstahammar husemet Bruderskassören P. J. Pettersson, hvilken, enligt hvad Kanslerytelsen inhämtat, käre vara fullt lämplig ad förestå befattningen, förklarar sig dertill villig, emot lörligt utloffe af Trehundra kronor. Westerås Stad: Landekansliet den 8 Augusti 1876.

Landshöfdingens Antstedt
Westerås

Brukskassören Per Johan Pettersson blev sålunda nästa föreståndare, då med 300 kr i årsarvode. Tre år senare följde telegrafisten Clara Holmgren. I oktober 1893 fick kronolänsmannen Ernst Fredrik Frenelius såsom föreståndare ett årsarvode på 600 kr enligt poststyrelsens beslut den 15 september 1893.

Denne fick emellertid lämna sin befattning, när poststationen flyttades till järnvägsstationen den 1 december 1899, knappt fyra veckor efter tågstarten på den sist tillkomna delsträckan av SWB.

Ansvar för poststationen överfördes därmed på stationsinspektör Anders Gustaf Andersson. Han fick behålla postarvodet oförändrat, 600 kr, och fick dessutom från 1901 års ingång ett biträdesanslag på 25 kr i månaden. Ökad trafik medförde ett nytt avtal för tillämpning från den 1 april 1906, som gav Andersson 800 kr i årsarvode jämte ett biträdesanslag på 600 kr.

Siffrorna talar för svårigheten att kombinera de båda befattningarna under en och samma persons ansvar. Följden blev också skilsmässa mellan post och järnväg den 1 oktober 1914. Då antogs fröken Hulda Palmgren till föreståndare. Utöver 900 kr i årsarvode och 780 kr i årligt biträdesanslag fick hon ett särskilt kontrakt om posttransporter mellan järnvägs- och poststationen som gav henne 600 kr om året (diarienummer 1 b 1128/14).

Biträdesanslaget höjdes därefter i etapper och uppgick från september 1917 till 1600 kr om året (diarienummer 1 b 2881/17). Siffrorna tyder på hög omsättning, något som också gjorde utslag i beslutet att poststationen skulle höjas till en postexpedition med juli månads ingång 1923.

Termen postexpedition hade tillkommit 1920 som ett mellanting mellan (förvaltnings)postkontor och poststationer. Under perioden 1850-1881 hade samma term funnits i en helt annan betydelse, som beteckning för ett förvaltningspostkontor av lägre klass.

Till chef för postexpeditionen antogs i juli 1923 Hulda Palmgren, som därmed lämnade sitt avtal och i stället fick ett konstitutorial som löneplansanställd med de förmåner en fast statsanställning kunde föra med sig på den tiden.

Andra följde henne och fick uppleva samhällets stora utveckling som bland annat medförde behovet av ännu en postanstalt. Den fanns i Näs under tiden juni 1952 - juni 1990 med namnet Hallstahammar 2. Under samma tid användes för den ursprungliga postanstalten i Hallstahammar tilläggs-siffran 1.

Med ansvar för service till närmare 6000 hushåll med postadress Hallstahammar har postmästarbefattningen övertagits av Sig Britt Bodén.

Surahammar

Förbi anhalten i Klingbo, där någon postanstalt inte funnits, kommer vi till Surahammar. Där fanns vid tågstarten 1899 liksom i Hallstahammar en poststation och den var mer än tio år äldre än den i Hallstahammar.

Regeringen gav ett bemyndigande till poststyrelsen den 9 mars 1860, formulerat på så sätt att "*å lämplige ställen inrättas ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom expeditions-kontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition*".

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Länsstyrelsernas allmänna kungörelser lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

Det var på grund av en kanske överdrivet sträng prövning ett mycket begränsat antal poststationer som öppnades under de första åren med start i februari 1861, men önskemålen kom allt tätare till poststyrelsens kännedom, så ock ett om en poststation i Surahammar.

En poststation kunde också öppnas den 18 juli 1865 med bokhållaren, senare inspektör Gustaf Hallin som föreståndare. Han följdes 1878 av räkenskapsföraren Edvard Nolin. Brukets förhållandevis täta ombyten av bokhållare medförde flera byten av poststationsföreståndare. En senare sådan var från juli 1895 bokhållaren Lars Ferdinand Larsson och under åren 1898-1899 inte mindre än tre andra bokhållare, nämligen Birger Nordin, Albert Söderström och Robert Bergström.

Den sistnämnde fick den 4 november 1899 lämna över inventarierna till järnvägens stationsmästare Theodor Moberg. Här tog man sålunda vara på möjligheterna att flytta poststationen redan vid tågstarten, vilket inte varit fallet i Hallstahammar.

Johan Fredrik Oscarson tog över befattningen efter Theodor Moberg med 1907 års ingång. Stark ökning av trafiken framtvängde skilsmässa mellan post och järnväg den 1 december 1915, då fröken Augusta Elisa Lindqvist blev föreståndare med 900 kr i årsarvode, samma som Oscarson hade haft efter sista höjningen under järnvägsperioden. Hon fick däremot, till skillnad från företrädaren, bara 300 kr i biträdesarvode, och detta skulle också täcka kostnaderna för transporter mellan tågen och poststationen.

Samtidigt som poststationen i Hallstahammar höjdes till postexpedition den 1 juli 1923 genomgick också poststationen i Surahammar denna metamorfos. Till föreståndare för postexpeditionen antogs fru Ebba Kristina Sandberg. Posten genomgick under de följande åren i stort sett samma starka framväxt som i Hallstahammar. Jag har funnit det lämpligt att återge ett utdrag ur det regionala personalinformationsbladet "U-journalen" i april 1990, i vilket Barbro Johansson berättade bl a följande:

Surahammar kommer härnäst när vi fortsätter norrut.

Det är en gammal bruksort, som för inte många år sedan upplevt den verkliga bruksmentaliteten.

Det var disponenten, överingenjören, ingenjören och arbetaren på golvet.

Men nu är Sura en sovstad till Västerås, med billigare villor än i Västerås och med industrileden som fin förbindelse de 20 milen in till huvudorten.

Surahammar är en välskött kommun med en mycket bra fungerande barnomsorg, som naturligtvis också lockar barnfamiljer att bosätta sig där.

Surahammar var den första kommun i Sverige som hade Nattis.

Vid Surahammars bruk tillverkas bl a hjul till järnvägsvagnar. Här tillverkades också Sveriges första bil, en Vabis år 1897.

Vabis var ett dotterföretag till Surahammars bruk men slogs senare ihop med Scania och blev Scania-Vabis.

Den första bilen finns inte kvar, eftersom den stolte konstruktören även orsakade den första bilolyckan. Han körde, efter en felkoppling, rakt in i en gammal kvarn. Bilen antändes och totalförstördes.

Men en bil från 1903 finns kvar på bruksmuseet i Sura och är fortfarande i körbart skick. Den tillverkades 1903 och har registreringsnummer U 9.

Scania-Vabis håller nu på fram en jubileumsbok till sitt hundraårsjubi-

leum. Man har fotograferat en tur med chaufför, bruksdisponenten med fru i tidstypiska kläder.

Några Surahammarsbor fick föreställa de för länge sedan döda personerna.

Surahammarsposten är kommunkontor även för de postkontor som finns på de mindre bruksorterna Ramnäs och Virsbo, som även de ligger vid Kolbäckån.

I Ramnäs tillverkar Ramnäs bruk kätting av olika slag från de smalaste upp till jättestora ankarkättingar.

Där finns också tillverkning av rostfri diskbänksplåt.

Virsbo som nu ägs av ett finskt företag tillverkar framförallt rör av olika slag bl a isolerade rör för golvvärme.

Ramnäs

På vår färd på den lilla delsträckan norrut från Kolbäck har vi nu nått fram till Ramnäs. Det är en knutpunkt på delsträckan Tomtebodas-Ängelsberg som är berörd i posthistorisk skrift 322. Jag skall ändå kort beröra den också här.

En lantpoststation öppnades i Ramnäs den 1 mars 1874 med disponenten Fabian Tersmeden som föreståndare. Ett par av hans medarbetare följde honom under den närmast följande tiden innan poststationen kunde flyttas till järnvägsstationen från den 16 september 1876.

En av de för posten ansvariga järnvägsmännen var Conrad Oscar Reinhold Falk, som vid arvodesjustering fick 420 kronor om året för själva postsysslan enligt beslut den 16 maj 1887. Detta höjdes till 600 kr efter 1903 års allmänna reglering av arvoden, vartill kom 420 kr i biträdesanslag. Johan Henric Berg efterträdde Falk i oktober 1909 och knappt fem år senare hade tillväxten av göromålen blivit så stor att post och järnväg inte kunde vara förenade längre.

Skilsmässan genomfördes den 1 oktober 1914, varvid skogvaktaren Johan August Kardell tog över ansvaret för poststationen och utöver sitt årsarvode på 660 kr fick särskild ersättning för transporter mellan tågen och poststationen.

Två månader senare öppnades dessutom en poststation i **Ramnäs kyrkby** som fick detta namn. Den fanns kvar till och med augusti 1956. Den ursprungliga poststationen utvecklades gynnsammare även efter skilsmässan från poststationen och höjdes till postexpedition den 1 september 1956.

Två månader senare antogs Svea Linnéa Häggkvist till chef med titeln stationsmästare. Hon hade varit poststationsföreståndare sedan den 1 augusti 1950.

Med under 1970- och 1980-talen ändrad terminologi finns det ännu när detta skrivs i april 1997 ett postkontor i Ramnäs med ansvar för service till ca 860 hushåll.

Utvecklingen för posten i Surahammar skiljer sig inte från den som de flesta medelstora postexpeditionerna fick genomgå under 1970-talet med omorganisation och förändring i terminologin. Ansvaret för service till de ca 3500 hushållen med postadress Surahammar har övertagits av postmästare Eva-Britt Forsell.

Utöver de regionala personalbladen, varav ett representeras med utdraget ovan finns ett centralt sådant, under många år med namnet PS. Jag har valt att nedan återge en notis från PS som berör postanstaltens läge i anslutning till dess flyttning i maj 1974.

4:e flytten för Surahammarposten

För 4:e gången på 109 år flyttar posten i Surahammar. Denna gång till en rejält tilltagen och modernt färgsatt lokal. Kassaavdelningen är 100 kvm och sorteringsutrymmet 85 kvm.

Lokalerna invigdes den 2 maj av postdirektör Sven-Erik Baltzar från Gävle och premiärgäster var postpersonalen, speciellt inbjudna från kommun, näringsliv, de lokala fackorganisationerna m fl.

Surahammar fick sitt första postkontor 1865 och det låg fram till sekelskiftet i Nya herrgården vid Bruket. Nästa anhalt blev järnvägsstationen varifrån posten flyttade 1915 till det nuvarande apoteket. Från 1942 har man sedan huserat på Köpmangatan och det fortsätter man med – den 6 maj var det dags för inflyttning i det nya post- och bankhuset som också ligger på Köpmangatan.

Delsträckan Sala - Tillberga

Jag lämnar här även utrymme åt poststationerna vid järnvägssträckan Sala -Tillberga, vilken som tidigare nämnts öppnades för allmän trafik den 7 december 1875 samtidigt med sträckan Tillberga-Köping. Den mötte således järnvägssträckan Tomtebodå-Ängelsberg i Tillberga. Jag väljer att "färdas" längs sträckan från norr till söder. Järnvägens tillkomst föranledde inrättandet omedelbart av tre förenade post- och järnvägsstationer och senare en fjärde sådan. Den påverkade också landsbygdsnätet, något som även framgår av cirkulärutdraget på sid 4.

1875-12-07--1970-08-24

Tärna

Med tågstarten den 7 december 1875 öppnades en poststation i järnvägsstationen, där stationsinspektör Victor Moberg tog ansvar för båda befattningarna. Johan Fredrik Berggren tog över i november 1889 och från mitten av november 1901 blev det konduktören Jacob Alexius Lagerlunds tur att pröva på postgörömmål utöver redan förvärvad kunskaper i järnvägsfrågor. Dennes efterträdare i april 1912, Arvid Hjalmar Petersson, förflyttades redan i juli 1913 till Bålsta och Sven Johan Thelin fick ta vid i Tärna.

Andra järnvägsmän svarade för poststationen till skilsmässan från järnvägen under andra världskriget. Med början vid sekelskiftet markerades i tidtabeller för järnvägsposterna de poststationer som inte låg i järnvägsstationerna. Det gjordes med beteckningen (ej f) efter poststationens namn på sätt som framgår av på nästa sida återgivna kopia av 1947 års tabell. Lantpoststationen övertogs den 1 juli 1953 av Knut Vilmar Svedberg. Sune Nyberg var den föreståndare som fick uppleva indragningen den 24 augusti 1970.

262. Sala—Tillberga.

(Fr. o. m. den 15 januari 1947.)

Fk	Epak	Epak	Epak	Fk									
Tåg 769	Tåg 1325 y	Tåg 1327 y	Tåg 777	Km									
8.00	11.16	13.49	18.58	—	Sala 3, 261	7.35	10.26	16.04	16.04	20.55			
8.12	*		19.08	9	Tärna (ej f)	*	10.14		*	—			
8.20	*		19.15	13	Ransta (ej f)	*	10.09		*	—			
8.26	*		19.20	17	Labacken (ej f)	*	10.00		*	—			
8.33	11.50		19.27	24	Hedensberg	*	9.55		*	—			
(8.41)		14.21	(19.35)	28	Tillberga (ej f) 7, 272	(6.00)	9.49	15.25	15.25	20.17			
						Tag 7134	Tag 774	Tag 1328	Tag 1328	Tag 780			
						Epak	Fk	Brl V	Epak	Fk			
11.22		Hd 16.05 V 17.13	21.27		Stockholm		Dehd 7.00 7.50 Ej dehd						18.10

* Endast för västeråstidningar.

1875-12-07--

Ransta

Stationsinspektör Arvid Westerlund tog ansvar för posten vid tågstarten den 7 december 1875, då en poststation samtidigt inrättades i stationshuset. Hans ursprungliga årsarvode på 240 kr höjdes till 300 kr enligt beslut i april 1879. En ytterligare höjning gav honom 420 kr om året enligt beslut i maj 1886, vartill kom 5 kr i månaden i biträdesanslag från den 1 april 1901.

Efter Westerlunds avgång med april månads utgång 1910 tog Carl Osborn Storm över, följd i augusti 1916 av kontorsbiträdet E G Gabrielsson under en kort period innan Johan Albert Andersson utnämndes från den 1 december 1916.

Utvecklingen blev positiv och ledde, som framgår av tidtabellen ovan, till skilsmässa mellan post och järnväg. Det gick till och med så bra att poststationen höjdes till postexpedition vid 1954 års ingång. Stig Göte Ericsson som tidigare varit lantpoststationsföreståndare antogs till chef för postexpeditionen från den 1 oktober 1954. Han var ung nog att få uppleva 1970-talets omorganisationsvåg med ny terminologi men slapp det senaste decenniets divisionalisering och förändringar som ledde till att även postkontoret (termen från 1986) i Ransta drogs in.

1874-01-01--1877-03-31

Haraker

Med landsvägsförbindelse västerut från Ransta finner vi Haraker. Där öppnades den 1 januari 1874 en poststation, som fick socknens namn Haraker. Till föreståndare antogs kyrkoherden A G Nyman med 125 kr i årsarvode. En gångpost inrättades samtidigt på den milslånga sträckan till Romfartuna kyrka, där en poststation också öppnades med 1874 års ingång. Båda poststationerna kom till som ett resultat av överläggningarna mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i anslutning till 1873 års riksdagsbeslut om att ansvaret för kronobrevbäringen skulle överföras på postverket.

Genom poststyrelsens beslut den 19 mars 1875 blev organisten P Bergmark ansvarig för poststationen, sedan kronofogden på kyrkoherdens önskan hade kontaktat Bergmark i ärendet. Årsarvodet för poststationens skötsel höjdes därvid till 125 kr, men efter hand ansåg Bergmark detta vara för lågt och begärde i ett brev till poststyrelsen den 1 juli 1875 att få det höjt till 200 kr.

Detta gick poststyrelsen inte med på utan att Bergmark gjorde en föregående uppsägning. Därför gjorde Bergmark en formell sådan den 1 oktober 1875. Efter prutning gick Bergmark med på att nöja sig med 150 kr i årsarvode och han fick ett nytt kontrakt avseende detta belopp gällande från 1876.

Dessförinnan hade man emellertid diskuterat indragning av poststationen i anslutning till eventuellt öppnande av en poststation vid Svanå järnvägsanhalt mellan Skultuna och Ramnäs vid järnvägssträckan Tillberga-Ängelsberg.

Indragningen blev verklighet drygt ett år senare och Bergmark kunde svinga Harakers datumstämpel för sista gången den 31 mars 1877. Först senare förverkligades önskemålen om lantbrevbäring till Haraker från Skultuna med två turer i veckan. Efter beslut vid kommunalstämman i Harakers sockenstuga den 28 oktober 1895 utökades denna till tre turer i veckan sedan Harakers kommun lovat bekosta den tredje turen, men postnamnet Haraker kom aldrig tillbaka.

1909-06-01--1952-04-30

Labacken

I Labackens anhalt öppnades inte någon poststation men efter framställning gick poststyrelsen med på att en sådan skulle öppnas i den närliggande handelsboden med juni månads ingång 1909. Till föreståndare antogs handelsföreståndaren Karl Adolf Ölander med 240 kr i årsarvode. Detta innefattade också ersättning för transporter mellan tågen och poststationen. Med arvodet oförändrat tog Ernst Valfred Andersson över den 1 april 1913. Kungörelsen om poststationens tillkomst presenterades i cirkulär enligt nedanstående kopia. Sedan lantbrevbäringen kunnat motoriseras i större utsträckning efter andra världskriget, kunde poststationen ersättas med sådan vid dess indragning med maj månads ingång 1952.

Kungörelse,

angående öppnande af poststationer, m. m.

Den 1 nästa juni öppnas poststation
i *Stora Herrestad* inom Malmöhus län,
i närheten af den å järnvägslinjen Sala—Tillberga belägna anhalts-
stationen *Labacken* inom Västmanlands län,
i *Åtgböhed* inom Gäflehobors län och
i *Järkvitsle* inom Västernorrlands län.

Under innevarande år kommer postutväxling att ombesörjas genom särskild poststation

vid badanstalten *Skagersbrunn* inom Värmlands län från och med den 1 juni till och med den 31 augusti och,

med benämning *Abiskojokk*, vid Abisko turiststation, i närheten af hållplatsen Abiskojokk å järnvägslinjen Riksgränsen—Gällivare, från och med den 1 juni till och med den 5 september.

Fran nästa juni månads ingång kommer den inom Jönköpings län belägna poststationen *Barkeryd* att i stället benämnas *Barkerydsby*. Stockholm den 25 maj 1909.

JULIUS JUHLIN.

Gustaf Kihlmark.

1875-12-07--1960-07-31

Hedensberg

Den tredje järnvägspoststationen på sträckan Sala-Tillberga som öppnades med tågstarten den 7 december 1875 låg i Hedensberg. Anders Meijer antecknas som ansvarig under en kort period till dess stationsmästaren Erik Zacharias Svensson tog över. Han blev kvar så mycket längre vid den långsamt växande stationen och överlämnade ansvaret efter mer än tre decennier till Gustaf Viktor Roos i september 1907. Andra järnvägsmän tog vid men poststationen var föga lönsam och drogs in med utgången av juli 1960.

1874-01-01--1893-01-31

Romfartuna

Jag ägnar slutligen några rader åt ännu en lantpoststation i järnvägens närhet. Vid Romfartuna en halvmil väster om det pågående järnvägsbygget öppnades en sådan med 1874 års ingång. Kantorn Martin Nilsson blev dess föreståndare, följd redan 1876 av kronolänsmannen Carl G Lundman. Det torde vara tack vare hans närvaro och nyttjande av densamma, som det ansågs befogat att behålla poststationen på så kort avstånd från järnvägen, när denna öppnades för allmän trafik den 7 december 1875. Trots mycket liten omsättning fick den leva kvar till januari månads utgång 1893.

Postinspektör Ljungh sände den 2 november 1892 bevis till poststyrelsen att kontrakten med såväl länsman Lundman som gångpostföraren mellan Tillberga och Romfartuna Anders Engström blivit uppsagda till upphörande med januari månads utgång 1893. Lantbrevbäring, till en början med snickaren Carl Bergstrand i Kåpplinge fick bli ersättning för den indragna poststationen. Han gick tre dagar i veckan från Tillberga över Romfartuna och Åbylund till Sästa med en turersättning av 2 kr.

Brev och frimärken stämplade i Romfartuna är ytterst sällsynta och högt värderade. Mera känt är Romfartuna ändå på grund av att upptäckten av den s k "gula treskillingen" sägs ha skett i en byrå i Romfartuna.