



B. 6

52

*Afskrift af den
 till Bergslagens Jernvägar (Sveab.)
 af Postinspektoren i Motala
 den 10 Jan 77*

Till
 K. Postinspektören i Motala jernvägspostdistriktet.

Till svar på ärade Skrifvelsen af den 4/12
 denna får jag härmed meddela, att Stationsin-
 spektörerna Tibell vid Klenshyttan, O. Helman
 vid Bredsjö, Rosin vid Hällefors och t. f. Sta-
 tionsinspektören Hagelhorn vid Herrhult Sta-
 tioner förklarar sig villig emottaga förord-
 nand såsom poststation föreständare vid respek-
 tiva Stationer.

I Sammanhang härmed tilläuter jag mig påpeka
 önskligheten för att icke säga nödvändigheten,
 att Poststation inrättas äfven vid Bergslagens
 Nörkens Station, emå derstädes en omkring 4 mil.
 lång redan trafikerad jernväg "Säfsnäs jernväg"
 som luter sig till Bergslagens jernvägar och
 går in i byrtat af Säfsnäs socken
 till Gravvuddals och Fredrikstugs stora
 bruk. Den gamla Nörkens Station på Fro-
 vi-Sudvika jernväg är belägen omkring 1/4 mil
 från Bergslagens Nörkens Station utan någon
 kortare väg mellan stationerna, så att den
 förra Stationen berättigen kan begagnas såsom
 poststation för förbandet utefter Säfsnäs
 jernväg.

Filipstad den 10 Januari 1877.

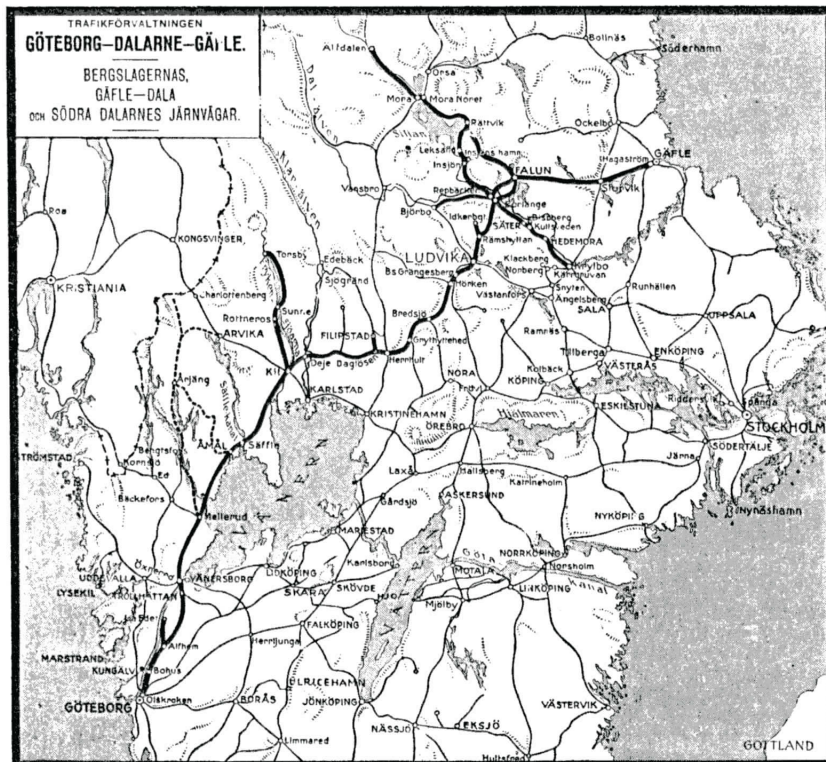
Erik Lindgren

Något om posten vid Bergslagens järnvägar

Förord	sid 1	Hällefors	sid 23	Köpmannebro	sid 32
Om tillkomsten	3	Grythyttan	23	Mellerud	32
Stationer med post		Loka	23	Erikstad	32
utmed järnvägen	18	Herrhult	23	Brålanda	33
Ornäs	18	Daglösen	23	Frändefors	33
Domnarvet	18	Brattforshyttan	24	Öxnered	33
Borlänge	18	Geijersdal	24	Velanda	34
Sellnäs	18	Lindfors	24	Upphärad	35
Skräcka	19	Molkom	25	Prässebo	35
Ulvshyttan	19	Deje	25	Nygård	35
Råmen	19	Edsvalla	27	Alvhem	35
Rämshyttan	19	Vålberg	27	Älvängen	35
Gräsberg	19	Grums	27	Nol	37
Håksberg	19	Slottsbron	28	Nödinge	37
Klenshyttan	20	Segmon	28	Jordfallet	37
Grängesberg	20	Värmlands Bro	28	Bohus	38
Hörken	21	Säfte	29	Surte	38
Ställdalen	21	Åmål	30	Agnesberg	39
Bredsjö	22	Tösse	30		
Sikfors	22	Animskog	30		

Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 340



RES OCH SE:

TROLLHÄTTAN MED DESS BERÖMDA VATTENFALL SAMT STORSLAGNA SLUSSLINJER OCH KRAFTANLÄGGNINGAR.

FRYKENSJÖARNE MED OMGIVNINGAR — "GÖSTA BERLINGS LAND"

DALARNE — "SVERIGES HJÄRTA" — MED DESS HISTORISKA, AV SÄVÄL SOMMAR- SOM VINTERTURISTER OMTYCKTA PLATSER LEKSAND, RÄTTVIK, MORA, ORSA OCH ÄLFDALEN M. FL.

Under sommarmånaderna äro nattåg, medförande I och II klass sovvagnar Göteborg-Falun och Göteborg-Köping via Ludvika, Tillberga, Västerås anordnade i direkt förbindelse med Malmö, Köpenhamn, o. Kontinenten, Stockholm (via Ludvika), Gäfle, Rättvik och Älfdalen.

FÖRSTKLASSIGA HOTELL I RÄTTVIK ÄRO:
TURISTHOTELLET — HOTEL SILJANSBORG — PERSBORGS PENSIONAT

Resebureauerna lämna erforderliga upplysningar.

Förord

De privata järnvägslinjer som blivit kända under beteckningen *Bergslagens Järnvägar* kan sägas ha öppnats för allmän trafik i några huvudetapper under perioden 1875 - 1879. För hela sträckan Göteborg-Falun inklusive två bisträckor gavs koncession i september 1871 och i augusti 1873 meddelades också koncession för den lilla anslutningen mellan Filipstad och Daglösen vid huvudbanan.

Den första sträckan, omfattande den 70 km långa delen mellan Falun och Ludvika, öppnades för allmän trafik på nyårsafton 1875. Innan fortsättningen, den 115 km långa sträckan från Ludvika till Daglösen, öppnades för allmän trafik den 3 januari 1877, hade den 29 km långa delen mellan Daglösen och Molkom och den 32 km långa delen mellan Molkom och Kil hunnit öppnas den 1 augusti resp den 1 mars 1876.

Sträckan från Kil och vidare söderut till Mellerud, 109 km, var den sista delen av hela järnvägskomplexet. Den öppnades den 1 december 1879 för allmän trafik. Dessförinnan hade de sydligaste bitarna hunnit börja trafikeras, nämligen Trollhättan - Göteborg, 72 km den 31 maj 1877, Öxnered - Trollhättan, 10 km den 26 februari 1878 och Mellerud - Öxnered, 41 km den 21 juni 1879.

Genom samarbete med två andra järnvägsföretag, Gävle-Dala och Södra Dalarnes järnvägar bildades *Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle*. Denna marknadsfördes på olika sätt under en lång period. Som ett exempel på detta har jag på omslagets första insida härinvid återgett företagets annons i Svenska Turistföreningens årsskrift 1925.

Jag har valt att försöka redovisa något av Postens roll i sammanhanget genom denna enkla skrift. Under 1980-talets upprepa försök gjorde jag erfarenheten att det är alltför kostsamt att "på eget förlag" ge ut böcker som skulle levereras av ett tryckeri. De krävde ett alltför högt styckepris med den låga upplaga som visat sig bli efterfrågad. I verkligheten fick jag i stället för ett lågt styckepris utstå höga kostnader för ett stort antal osålda böcker.

Jag har därför valt en annan utväg för att kunna meddela intresserade läsare resultatet av min forskning. Tillverkning av häften i egen regi med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda och en liten kopiator har blivit möjlig genom att jag avsatt ett kapital för dessa hjälpmedel vilket sammanlagt var betydligt lägre än det pris jag måste betala för en enda utgåva av de dittills utgivna böckerna.

Visserligen har skrifterna nu blivit begränsade i sidantal och deras utförande måste på grund av min enkla apparatur lämna en del övrigt att önska. Jag förstod snart nog att läsarna satte stort värde på att få läsa resultatet av min forskning, även om det presenterades på ett enkelt sätt. Av varje förlaga behövde jag bara göra det antal exemplar som efterfrågades. Det har rört sig om ett genomsnitt på 15 exemplar. Av vissa utgåvor har endast tre exemplar tillverkats, av andra upp till 40.

Med dessa ord har jag försökt förklara varför jag tillämnar ett så enkelt framställningssätt. Jag försöker i detta liksom andra häften 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 järnvägspoststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. På grund av svårtolkade handstilar kan något namn vara felstavat. Namnuppgifter lämnas för dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Under de perioder som posten inte varit förenad med järnvägsgöromål, har jag allmänhet inte redovisat postanstalternas utveckling.

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 från Falun till Göteborg.

Växjö i mars 1998

Erik Lindgren

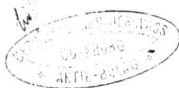
Järnvägens tillkomst och sträckning

Till Falun fanns regelbunden järnvägstrafik från Östersjön sedan Gävle-Dala järnväg hade invigts den 13 juli 1859. En dryg månad senare hade post börjat skickas med tågen. Sedan frågan om post på järnväg hade stötts och blötts i flera omgångar följde en överenskommelse som kungjordes i ett Postens cirkulär i februari 1863. Enligt dess innebörd skulle vid alla statens järnvägsstationer på orter där det inte redan fanns en postanstalt öppnas en poststation med järnvägsbefälet som ansvarig föreståndare.

Det fanns sålunda mer än tio års erfarenhet av detta samgående, när Bergslagernas järnvägar höll på att byggas. Den nämnda överenskommelsen hade utvidgats att omfatta även privata järnvägar i de fall samstämmighet rådde mellan poststyrelsen och trafikföretagen. Däremot var det inte alltid som samgåendet genomfördes vid samma tidpunkt som järnvägarna öppnades för allmän trafik. I vad gäller delar av Bergslagernas järnväg visade det sig också att informationen från järnvägsbolagets sida inte var tillräcklig eller tillräckligt snabb för att en sådan eventuell målsättning skulle nås. Som exempel kan nämnas att även om trafiken blev allmän från nyårsafton 1875 på den första delsträckan från Falun, skulle det dröja ett par veckor tills post började skickas och en hel månad tills de två första järnvägspoststationerna på sträckan öppnades, Ornäs och Borlänge.

Andra frågor som måste lösas i god tid före tågstart rörde t ex beslut om stationsnamnen. Dels måste järnvägsföretagen förvissa sig om Kungl Maj:ts godkännande av föreslagna namn och dels måste Posten tillfrågas. Det gällde bl a att välja sådana namn att förväxling med andra poststationer inte skulle riskeras.

På nästa uppslag (sid 4-5) återges i förminskat faksimil det brev som **Bergslagernas Jernvägs Aktie-bolag** skrev till poststyrelsen i namnfrågan i vad gäller delsträckan mellan Falun och Kil. Förslaget ledde till vissa justeringar och några namn som godtogs till en början blev av skilda anledningar ändrade senare. En och annan station utöver de från början planerade växte också upp efter hand.



N= 2256

Mk d 22 April 1874

skrift 340 5

Till Kongl. General-Post-Styrrelsen
Stockholm

1874 den 23-juni Sjösa och öfriga rvar

Styrrelsen för Bergslagens Järnvägs-
Aktiebolag, som här följande äro till
Kongl. Majt^{ts} iakttagande med förslag till
stationer och mötesplatser i bolagets järn-
väg emellan Falun och Rik^{et} och för sin
där beslutat tilldela ifrågasvarande stationer
och mötesplatser följande benämningar, neml.
Tistern, Ornäs, Rommarvakt, Borlänge,
Tägt, Skräcka, Råmen, Svärsberg, Häcks-
berg, Bergslags-Ludvika, Klenshyttan,
Bergslags-Grängsberg, Bergslags-Hörken,
Bergslags-Ståldalen, Klacken, Brodås,
Sjöfors, Hellefors, Grythyttan, Kräsviken,
Kerrkull, Daglös, Seijersdal, Lindfors,

N^o 944

Motkom, Melnbacka och Deje,
önskade gärna, innan förslaget underkastades Kongl.
Majt^{ts} pröfning, göra sig förklarad om att de
ifrågasatta benämningarna icke äro af den be-
skaffenhet att, vid postförändelser, deras
antagande må kunna gifva anledning till
någon förvirring med tilläpningens förut be-
skrifte, äro obegripliga, och tillåta sig,
af följde skäl, anhålla om Kongl. Styrrelsens
uthållande i detta hänseende

Göteborg den 21 April 1874

BERGSLAGENS JÄRNVÄGS-AKTIE-BOLAG.

N. J. Sjöström
Förvaltningschef

Poststyrelsen hade efter förslag från postinspektionen i Göteborg beslutat preliminärt om postföring på den nya järnvägen samt inrättande av poststationer i Ornäs och Borlänge vid tågstarten. Så blev det inte på grund av dålig kommunikation från järnvägsbolagets sida. Den 30 december 1875 kl 11.30 sände postinspektionen i Göteborg ett telegram till poststyrelsen med följande text:

"Postinspektionen som, enär här inga bestämda upplysningar kunnat erhållas, hos vederbörande Trafikchef per telegraf gjort förfrågan rörande tiden för öppnandet av järnvägslinjen Falun-Ludvika, har nu erhållit följande svar: 'Trafiken på Falun-Ludvikalinjen öppnas möjligen den 31sta dennes. Ingen post medföres tillsvidare'.

Med anledning härav anhålles vördsamligen om meddelande, huruvida ändring skett i beslutet om postbefordringens vidtagande

å nämnde linje samt om poststationers öppnande vid Ornäs och Borlänge. Bergslagsbanans verkställande Direktör Lejonhufvud läser vistas i Stockholm".

Situationen oroade också postmästaren i Falun som skickade nedan återgivna telegram till poststyrelsen strax efter kl 13 på nyårsaftonen, d v s den dag då det första tåget hade lämnat Falun på väg mot Ludvika.

Luk den 31 december 1875

N:o 1607
714. C. 30
inlemnadt
Falun
den 31/12 1875
Kl 12.40 m. em.

Kongl. Telegrafverket



N:o 1870
ankommet
till Stockholm.
den 31/12 1875
Kl 1.10 m. em.

TELEGRAM.

Tjänsteanmärkingar:

Generalpoststyrelsen

1875 den 31 dec. exp. till Stockholm
Styrelsen i Göteborg, tel. till Bergslagsbanan
Falun-Ludvika järnväg, ni har
emottagit post emellan af
Generalpoststyrelsen derom
annodad den och jag vill säga därför
är ordnat. Har förvara, för Falu
Bergslagsbanans uppstående
har personen hvarifrån af
N:o 740 Hjarne.

Obs. Telegrafstiden beräknas inom hvarje land efter dess hufvudstadstid.

Tel. af J. K. Expeditionschefen J. M. H. H.

Poststyrelsen telegraferade genast till styrelsen för Bergslagens Järnvägs AB, som den 4 januari 1876 bl a svarade, att "då någon resolution på Styrelsens under den 2 sistl December till Kungl. Maj:t avlåtna yttrande över Kungl. General Poststyrelsens cirkulär angående postbefordringen å järnväg ännu icke kommit Bolagsstyrelsen tillhanda, har styrelsen icke heller varit beredd på eller kunnat vidtaga några anordningar för postbefordran på järnvägslinjen Falun-Ludvika; men får emellertid förklara sig villig att, efter erhållen kännedom om ej mindre det sätt, på vilket Kungl. General Poststyrelsen tänkte sig postbefordringen på nämnda järnvägslinje tills vidare kunna försiggå, än även den ersättning som Kungl. Postverket därför kan erbjuda, såvitt möjligt träffa en interimsoverenskommelse om postföringen, att gälla till dess Kungl. Maj:ts beslut i frågan kan varda känt".

Järnvägsföretagets svar kan synas underligt, eftersom villkoren redan fanns fastslagna, må så vara femton år tidigare genom en kungl. kungörelsen den 26 oktober 1860.

Postinspektionen i västra distriktet fick omgående poststyrelsens uppdrag att vidta "sådana åtgärder att postbefordran å den numera för allmän trafik upplåtna järnvägslinjen Falun-Ludvika skyndsamligen måtte kunna åvägbringas". I ett brev den 8 januari 1876 lämnade postinspektionen vissa upplysningar. Dessa gick bl a ut på att järnvägsföretagets verkställande direktör inte ansåg bolaget "skyldigt att befordra post mot den ersättning, som blivit bestämd genom Kungl. kungörelsen den 26 oktober 1860".

Behovet av en särskild postkupé kunde inte tillgodoses, då järnvägsbolaget inte trafikerade linjen Falun-Ludvika med egna vagnar. Redan i februari trodde bolaget sig kunna börja använda egna vagnar och var villigt "att iordningställa en lämplig postkupé, för såvitt överenskommelse kunde med Kungl. Generalpoststyrelsen träffas rörande den ersättning, som för postbefordringen bör utgå intill dess att, enligt bestämmelserna i åberopade reglemente om denna ersättning blivit i nåder förordnat".

I väntan på att en postkupé kunde anskaffas ansåg bolaget att man kunde placera "i en bagagevagn en låda för förvarande av postförsändelserna, för vilkas ersättning i sådant fall borde utgöras efter gällande frakttaxa". Frågan skulle diskuteras vid styrelsesammanträde med järnvägsbolaget den 10 januari och postinspektionen skulle återkomma till poststyrelsen så snart protokollsutdrag förelåg. Innehållet i ett sådant redovisades för övrigt av järnvägsbolaget i ett brev direkt till poststyrelsen, ett brev som återges i sin helhet i förminskat faksimile på nästa sida.

Göteborg den 10 Januari 1876.

Sub. den 11 Januari 1876

N^o 1607
1875

Till

Kongl. Generalpoststyrelsen

1876 den 11 Januari om i Kgl. och Kgl. Högsta
till poststyrelsen i Gustaf Adolfs, Bergslagens Jernvägs Aktieförbund
och Telegrafkontor S. ut från Jernvägs Aktieförbundet och
Telegrafkontoret

I anledning af den af Kongl. Generalpoststyrelsen
den 5 dennes till Styrelsen för Bergslagens Jernvägs
Aktieförbund af den 11 dennes, samfundade framställning
därin att, för flygfärd för och kunde, tillförläp-
ligt lunda till postbefordran i Jernvägs Aktieförbundet
Säter för Styrelsen, med tillkommande för det
den för närvarande ej har till förfogande
någon för inledning till postbefordran i önskelig mån
därmed förklarar, att Styrelsen är vilig låta
Kongl. Generalpoststyrelsen i ifrågakommande jern-
vägsakties till vidare befordran post för det fatt
och enligt den afstyrelsen, som anfördes
i #1 mom. de af 9 i Kongl. Kungöden angående
postbefordring i jernväg, med ånsföretg af med
Styrelsen den 26 oktober 1860.

Å Styrelsens vägnar

James J. Dickson

Sten, Nyman

Frågan delegerades därefter av järnvägsbolaget till dess i Filipstad
tillsatte trafikdirektör "på det han hastigast möjligt må ordna postbe-
fordringen och avgiva yttrande rörande stationerna". Denne infor-
merade nu postmästaren i Falun att han beordrat berörd personal
att fortast möjligt ordna ett löst fack för postbefordran med
tillämpning av 1860 års författning. Postmästaren blev i sin tur
villrådig om när denna befordran skulle börja tillämpas och om han
kunde sända post utan att en postiljon följde med.

Nu rådgjorde poststyrelsen med postinspektionen i Göteborg, som
telegrafledes uppgav följande den 17 januari kl 11 fm: "Postbeford-
ran å järnvägslinjen Falun-Ludvika begynner 19 dennes. Poststatio-
ner synas vid samma tid icke kunna öppnas vid Ornäs och
Borlänge, enär vederbörande järnvägsstyrelse ännu ej avgjort
frågan om poststationsföreståndarearvodena".

Därmed var postbefordringen i gång på den nya järnvägen, om än
så länge under tämligen provisoriska förhållanden.

Till arvodesfrågan för poststationsföreståndarna tog järnvägsbola-
get ställning i ett brev till poststyrelsen den 19 januari, vilket i sin tur
ledde till att poststyrelsens tidigare fattade beslut om förenade
poststationer i Ornäs och Borlänge kunde börja tillämpas med
februari månads ingång.

För postmästare Jakob Henrik Hjärne i Falun blev det nu en bråd
tid. Han måste se till att förberedd anslutning av landsvägspost-
föringen från Ornäs måste fungera samtidigt som poststationen där
öppnades. En postlinje skulle enligt poststyrelsens tidigare beslut
utgå därifrån till Säter över poststationen i Torsång, som därigenom
kunde få post oftare än en gång i veckan såsom dittills. Samtidigt
skulle en tredje veckotur öppnas på landsvägsförbindelsen mellan
Säter och Hedemora. Fullföljandet av den sistnämnda tanken
kunde postmästaren i Säter bekräfta i ett brev till poststyrelsen den
28 januari 1876 och i ett brev den 3 februari överlämnade post-
mästare Hjärne i Falun till poststyrelsen inte blott det godkända
skjutskontraktet för sträckan från Ornäs till Säter utan också de
som gällde befordran mellan Säter och Hedemora.

Namnen på de järnvägsanställda med postansvar presenteras i
denna skrift i den ordning stationerna kommer vid en tänkt färd
utmed järnvägen från Falun till Göteborg.

I några fall berörs även i den löpande texten någon gång sådana
ändringar i landsvägspostföringsnätet som blev en direkt följd av att
utgångspunkten för landsvägsposterna kunde ändras.

På den första sträckan, omfattande den 70 km långa delen mellan **Falun och Ludvika**, fungerade postbefordran således från den 19 januari 1876. På sträckan fram till Ludvika öppnades efter Borlänge ytterligare några stationer.

Senare tillkomna sådana och andra med nya namn i förhållande till de från början föreslagna återfinns på vidstående klipp ur 1939 års trafikarta.



Stationerna på den sträckan är enligt kartklippet Sellnäs, Ulfshyttan, Rämshyttan, Gräsberg och Håksberg. Ingen av dem öppnades samtidigt med poststationerna i Ornäs och Borlänge, men järnvägspoststationerna Skräcka, Råmen och Gräsberg inrättades den 1 april 1876. De båda förstnämnda fick senare namnen Ulfshyttan resp Rämshyttan. Det nordligare Sellnäs fick sin poststation den 1 november 1898. I Håksberg nära intill Ludvika öppnades en poststation så sent som den 1 oktober 1918, medan på den första delsträckan fram till Borlänge en poststation också öppnades i Domnarvet med juni månads ingång 1882.

Lantpoststationer i järnvägens närhet blev ofta indragna i samband med att järnvägspoststationer öppnades. Detta brukade samordnas i tiden, men ett exempel på förskjutning av en sådan rationalisering utgör poststationen i Torsång. Orsaken till att indragningen fördes på tal var dess föreståndares önskan om högre arvode. Länsstyrelsen uppgav under remissbehandlingen att *"då tjänsteförsändelser kunna i lösväskor befordras till och från Torsång med allmänna posten emellan Ornäs järnvägsstation och Säter, poststationen i Torsång torde kunna anses som numera vara mindre av behovet påkallad"*. Poststation drogs in den 14 juli 1876 men återinrättades drygt två decennier senare.

Den på kartklippet angivna avstickaren från Rämshyttan via Tuna-Hästberg till Idkerberget är av ungt datum. Den var avsedd för godstrafik och öppnades den 1 oktober 1912.

Innan den 115 km långa sträckan **från Ludvika till Daglösen**, öppnades för allmän trafik den 3 januari 1877, hade den 29 km långa delen mellan Daglösen och Molkom och den 32 km långa delen mellan Molkom och Kil hunnit öppnas den 1 augusti resp den 1 mars 1876. Då jag i denna skrift försöker återge stationerna i den ordning de kommer vid en tänkt färd från Ludvika, bortser jag här från den kronologiska följden och berör på de närmaste sidorna framväxten av sträckan mellan Ludvika och Daglösen.

I ett brev till poststyrelsen den 8 december 1876 uppgav postinspektionen i Göteborg bl a att *"sträckorna Ludvika-Daglösen och Trollhättan-Göteborg komma att för allmän trafik upplåtas under loppet av nästkommande år, den förra sträckan möjligen redan den 3 januari och den senare omkring den 1 juli eller tidigare"*.

Postdirektionen hemställde om att en postkupéexpedition skulle få insättas i ett tåg dagligen i vardera riktningen mellan Falun och Kil från den tidpunkt, då bandelen Ludvika-Daglösen öppnades. När postdirektionen gjorde denna hemställan, fanns som ovan nämns, järnvägsförbindelsen från Daglösen till Kil, varför det var naturligt att ha en genomgående postkupé på hela sträckan fram till Kil. Bergslagens Järnvägar beräknade sig emellertid inte kunna tillhandahålla någon lämplig postkupévagn förrän tidigast vid halvårsskiftet 1877.

Inför 1877 års ingång, då tågstarten beräknades ske söderut från Ludvika, tog postinspektionen upp ett samordningsproblem i sitt brev till poststyrelsen den 30 december 1876. På delsträckan mellan Ludvika och Ställdalen gick spåret för Ludvika-Frövi järnväg mer eller mindre parallellt



med spåret för Bergslagens järnväg på sätt som framgår av här återgivna klipp ur 1904 års trafikarta. På den nordliga delsträckan fram till Hörk gick "vår" bana öster om Frövi-banan och söder därom väster om Frövi-banan. De båda korsade varandra strax norr om Hörk.

Trafikchefen för Frövi-Ludvika järnväg hade i december 1876 erbjudit poststyrelsen *"att kostnadsfritt för Kungl. Postverket besörja postutväxlingen mellan stationerna å Frövi-Ludvika och Bergsla-*

gernas järnvägar å de platser, där båda järnvägarna hava stationer, nämligen Ludvika, Grängesberg och Stålldalen".

Detta erbjudande accepterades inte, bland annat därför att det ännu var oklart om när en genomgående postkupé fanns att tillgå. Först från 1896 års ingång blev det klart att under vissa förutsättningar överföra ansvaret för postgöromålen från det ena till det andra trafikföretaget. (Se Grängesberg på sid 20)

Kartklippet på föregående sida visar även på att namnen på de olika stationsorterna kunde diskuteras. På Bergslagens järnvägar skulle en station öppnas med namnet Hörk på ett avstånd av omkring 4 km från den redan befintliga poststationen Hörk vid Frövibanan. Det förhållandevis stora avståndet gjorde att postinspektionen i sitt brev till poststyrelsen den 30 december 1876 återtog sin tidigare gjorda "antydan om lämpligheten av sistberörda poststations indragning".

Det fanns ännu nära tre decennier senare två varandra närliggande poststationer, den ena med namnet Hörk och den andra med namnet Bergslagshörken. Den 1 oktober 1906 inträffade den förändringen att poststationen med namnet Hörk namnändrades till Silverhöjden och på dagen ett år senare namnändrades Bergslagshörken till Hörken.

Postens omorganisationen på delen Ludvika-Daglösen samordnades inte i sin helhet tidsmässigt med tågstarten. Tågen började gå, som nämnts den 3 januari 1877. Postbefordran i fack vidtog den 17 januari 1877 på sätt som framgår av på föregående sida återgivna telegram från postinspektionen den 2 januari 1877, medan poststationerna öppnades senare enligt uppgifter nedan.

Det var sålunda först med februari månads ingång 1877 som poststationer öppnades i Klenshyttan, Bergslagshörken, Bredsjö, Hällefors och Herrhult. Vad gäller Bergslagshörken biföll poststyrelsen vid föredragning den 16 januari 1877 postinspektionens hemställan att en poststation skulle öppnas "även å denna plats, med bibehållande därvid av nuvarande poststationen Hörk vid Frövi-Ludvika järnväg".

På delsträckan tillkom vid senare tidpunkt en järnvägspoststation i Sikfors varemot Loka hade en lantpoststation. Någon förening av post- och järnvägstjänst förekom inte heller i Gryhyttan. I Grängesberg hade vid tillkomsten av järnvägen Frövi-Ludvika en poststation öppnats den 1 oktober 1873.

Trafikdirektören vid Bergslagens Järnvägar bekräftade i ett brev till postinspektionen den 10 januari 1877 vilka järnvägsmän som skulle anförtros postgöromål i Klenshyttan, Bredsjö, Hällefors, Herrhult och Bergslagshörken.

Den 29 km långa delen mellan Daglösen och Molkom och den 32 km långa delen mellan Molkom och Kil hade öppnats för allmän trafik den 1 augusti resp den 1 mars 1876. Därmed skapades en genomgående förbindelse från Ludvika till Kil vid 1877 års början, när också delsträckan mellan Ludvika och Daglösen var färdig. Stationerna, västerut från Daglösen, var Brattforshyttan, Geijersdal, Lindfors,

Molkom, Mönbacka och Deje. Där inrättades inte post i något fall samtidigt med tågstarten. Posten i Deje inrättades den 1 april 1876, en månad efter tågstart och de i Geijersdal och Lindfors den 1 oktober 1876, två månader efter tågstart på den delsträckan. Det var förhållandevis sent



TELEGRAM. N. d. Januari 1877. N.º 964. App. N.º 34

Klass S N.º 424 Ord 65 Inlämnadt i Jaktby den 31 1877 kl. 6,50 m

Tjensteann.

Generalpoststyrelsen Stockholm

Enligt mig erhållen tillförlitlig uppgift öppnas 3 liniers bandelen Ludvika - Daglösen för allmän trafik. Ena postkupén af femas tillgängliga hemställas om postbefordran tillkommer i afståendet från andra poststa-
 tioner belägen på 9 och 10 linier Daglösen - Kil
 4, 9 och 12 linier Klenshyttan - Daglösen samt
 itopostpostförbindning med tågen 3 och 10 linier
 Gryhyttan - Daglösen.

som en poststation öppnades i Brattforshyttan, nämligen den 1 juli 1915. Däremot fanns det postanstalter såväl i Molkom som i Mölnbacka, när tågen började gå, nämligen i Molkom sedan 1869 års ingång och i Mölnbacka sedan 1867 års ingång.

Med öppnandet av den 29 km långa delen mellan **Daglösen och Molkom** den 1 augusti 1876 knöts också **Filipstad** samman med järnvägsnätet. Järnvägsbolaget hade fått koncession för den 8 km långa sträckan mellan Filipstad och Daglösen den 26 augusti 1873, vilken öppnades för allmän trafik samtidigt som järnvägen nordöstifrån förlängdes till Molkom. Därifrån fanns det västerut sedan den 1 mars 1876 allmän trafik till Kil. På delsträckan mellan Filipstad och Daglösen finns inga poststationer att redovisa.

Kartklippet på föregående sida visar emellertid en landsvägsförbindelse mellan Filipstad och poststationen med namnet Värmlands Brattfors. Poststationens namn var Brattfors när järnvägen byggdes och dess eventuella indragning fördes på tal av postmästaren i Filipstad. Denne skrev i ett brev till poststyrelsen den 5 augusti 1876 att *"posten till Brattfors är av så ringa betydelse, att den bör kunna från närmaste postanstalt befordras med gångpost. Den närmaste järnvägsstationen är Geijersdal omkring 3/4 mil, då byväg med gångbud användes"*.

Detta föranledde en kontakt mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Karlstad. Under remissbehandlingen uttalade emellertid kronofogden att *"vad själva stationen angår, så torde den varken kunna eller böra indragas av det skäl att vederbörande kommunalstyrelser, prästerskap, nämnd- och fjärdingsmän i sådant fall skulle för avhämtande av tjänstebrev eller vid försändning av dylika få en väglängd av mellan 1 och 3 mil att färdas. Avståndet mellan Brattfors och Filipstad utgör 1 mil samt mellan Brattfors och Geijersdal likaledes 1 mil"*.

Poststyrelsens beslut att då behålla poststationen i Brattfors kom senare att ändras och den ersattes med lantbrevbäring den 1 april 1879. Med namnet Värmlands Brattfors öppnades en ny poststation den 1 maj 1908 vid kyrkoherdebostället i Brattfors. I detta sammanhang avslogs en framställning från Brattfors AB att få öppna en poststation vid den nya trafikstationen på Bergslagernas järnvägar. När detta behov senare tillgodosågs och poststationen med namnet Brattforshyttan öppnades den 1 juli 1915, förlades den inte till trafikstationen utan till skogvaktare Gustaf Magnussons bostad. Med bibehållen status som lantpoststation och med tre andra innehavare existerade den till april månads utgång 1967.

I Molkom hade posten hög status. Där fanns nämligen ett förvaltningspostkontor, vars chef enligt en notis i poststyrelsens cirkulär den 26 april 1876 blev *"från slutet av april månad förflyttad till tjänstgöring vid postexpeditionen i Kungälv"*.

Posten förenades med järnvägsstationen i Molkom den 22 april 1876, således nära två månader efter tågstart, men skildes igen från järnvägen den 1 september 1901. I Mölnbacka fanns ännu inte någon station och den nio år gamla lantpoststationen behölls tills den kunde förläggas till järnvägen den 1 december 1879 samtidigt som vissa stationer öppnades på delsträckan mellan Kil och Mellerud. Då var också stationen i Sikfors färdig.

I Kil fanns också en äldre poststation, öppnad som förenad post- och järnvägsstation den 19 september 1871. Den organiserades som postexpedition den 1 april 1876 och dess dåvarande föreståndare, stationsmästaren August Pettersson blev av med postgöromålen. Samarbetet mellan post och järnväg i Kil upphörde därmed i den form som systemet med förenade poststationer innebar, även om postlokalen var inrymd i järnvägsstationen ända till 1909.

I Kil korsade Bergslagernas järnvägar den redan befintliga Nordvästra stambanan, som hade öppnats på delsträckan mellan Karlstad och Arvika den 1 oktober 1869. Från Kil byggdes Bergslagernas järnvägar söderut mot Göteborg. Den 109 km långa delsträckan Kil-Mellerud öppnades för allmän trafik den 1 december 1879. De längre söderut liggande sträckorna var då redan färdiga, Mellerud - Öxnered, 41 km den 21 juni 1879, Öxnered - Trollhättan 10 km utan mellanliggande stationer den 26 februari 1878 samt den sydligaste, Trollhättan - Göteborg 72 km den 31 maj 1877.

Kartklippet på sid **26** täcker tre av här nämnda delsträckor. Det är hämtat ur 1939 års post- och järnvägs-karta, liksom flertalet av kartklippen i denna skrift. Ur samma post- och järnvägs-karta hämtas det större klippet på nästa sida, vilket täcker hela sträckan från Ludvika till Kil. Jag har i det föregående begränsat mig till att nämna stationerna på sträckan. Innan vår tänkta färd går vidare, anser jag det lämpligt att så långt det är möjligt med för mig tillgängliga handlingar uppge namnen på föreståndarna under den tid förening mellan post och järnväg har förekommit. Stationsnamnen var från början i vissa fall annorlunda än vad kartklippet anger, detta på grund genomförda beslut om ändrade namn, vilka jag berör i varje särskilt fall. På sträckan mellan Falun och Ludvika visar 1940 års posttidtabell, återgiven i reproduktion på sid 17, Ornäs, Domnarvet, Borlänge, Sellnäs, Ulvshyttan, Rämshyttan, Gräsberg och Håksberg.

Stationer med post utmed järnvägen

Efter Ornäs, Domnarvet, Borlänge, Sellnäs, Ulvshyttan, Rämshyttan, Gräsberg och Håksberg mellan Falun och Ludvika var de återstående stationerna på sträckan fram till Kil enligt 1940 års på föregående sida återgivna posttidtabell Klenshyttan, Grängesberg, Hörken, Ställdalen, Bredsjö, Sikfors, Hällefors, Grythyttan, Loka, Daglösen, Brattforshyttan, Geijersdal, Lindfors, Molkom och Deje. Förändringar på dessa orter har tidigare berörts men det kan vara av visst intresse att också nämna föreståndarnas namn.

I **Ornäs** öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 1 februari 1876 med stationsinspektör Gustaf Ahlström som föreståndare. Han följdes av Otto Theodor Ahlström (1877-1879), Albert Joachim Petersén (1879-1897), Per Olof Henricson (1897-1901) och Erik Samuel Hedin (1901-1908). Den av järnvägsbolaget begärda skilsmässan genomfördes den 1 april 1908, då poststationen flyttades ca 300 meter till en speceriaffär.

Det var inte tal om någon poststation i **Domnarvet**, när järnvägen öppnades för allmän trafik. I december 1880 gjorde järnbruket och sågverket samt några av ortens företagare en framställning om att få en poststation. Poststyrelsen hänvisade till att det fanns en poststation i Borlänge på blott en kilometers avstånd och avlog framställningen. En ny sådan kom i april 1892 med påtalande att industrierna var i kraftig utveckling. Nu veknade poststyrelsen och en förenad poststation öppnades den 1 juni 1882. Stationsinspektör Anders Johansson-Hamberg blev föreståndare. Han blev av med sin postsyssla med 1907 års utgång, då posten flyttades till andra sidan Dalälven och med namnet Borlänge 2 klassificerades den såsom brevsamlingsställe (en lägre klassens poststation).

En förenad post- och järnvägsstation öppnades den 1 februari 1876 i **Borlänge**. Dess föreståndare var inledningsvis den 28 år gamle Claes Reinhold Carl Casimir von Essen af Zelle. Han efterträddes redan följande år av Carl Fredrik Möller. Trafiken ökade och behovet av ett förvaltningspostkontor blev större även på grund av det ökade antalet poststationer i närområdet. Ett kungligt brev den 31 december 1895 gav posten rätt att öppna ett fullständigt postkontor i Borlänge. Detta genomfördes den 1 april 1896 samtidigt som post och järnväg således skildes åt.

En anhaltstation öppnades i **Sellnäs** den 31 december 1875, men inte förrän efter framställning från bl a bymännen i Västertuna efter sammanträde i april 1897 gjordes formella framställningar om en poststation. Den öppnades den 1 november 1898.

Stationsmästaren Anders Hägge fick ta ansvar för post- och järnvägsstöromålen i Sellnäs. När han avgick, genomfördes skilsmässan mellan de båda trafikföretagen den 31 mars 1908.

Med namnet **Skräcka** öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 1 april 1876. Dess föreståndare blev Gideon Berggren. Han fick uppleva stationens namnändring till **Ulvshyttan** den 1 oktober 1894. Hans efterträdare blev stationsinspektörerna Erik Eriksson (1903-1906) och Wilhelm Nyqvist (1906-1908). Organisationsmässigt skildes post och järnväg åt den 1 maj 1908, men posten hyrde lokaler i järnvägsstationen ända till 1937, då den flyttades till Ulvshyttans centrum.

Med namnet **Rämen** öppnades en förenad post- och järnvägsstation den 1 april 1876 samtidigt med att sådana inrättades i de intilliggande stationerna Skräcka och Gräsberg. Järnvägens stationsföreståndare Per Hjalmar Trolle fick ta ansvar för posten i Rämen. Han följdes 1882 av Karl Johan Edvard Linnman som den 1 oktober 1904 fick byta ut datumstämpel, sigill och namnetiketter mot nya med namnet **Rämshyttan**, detta för att undvika förväxling med en i Dalarna belägen poststation (posthistorisk skrift 263). Med april månads ingång 1908 skildes post och järnväg i Rämshyttan.

Även **Gräsberg** fick den 1 april 1876 en förenad post- och järnvägsstation. Dess föreståndare var S August Löwenadler, i tjänst ännu när bergslagsbanans styrelse genomdrev att post och järnväg skulle skiljas åt. Detta gjordes i Gräsberg den 1 maj 1908, då poststationen flyttades till Karl Bergmans affär. I dennes årsarvode på 600 kr ingick skyldigheten att besörja posttransporter till och från tågen samt tömma den vid järnvägsstationen uppsatta brevlådan.

Tidtabellen på sid 17 visar att vi härnäst kommer till **Håksberg**. Dess poststation låg liksom Gräsberg i Ludvika stad, men den öppnades inte förrän den 1 oktober 1918 såsom en lantpoststation. Den drogs in med februari månads utgång 1927 men återinrättades den 1 april 1938, nu som en förenad poststation, vilket framgår av i 1940 års tidtabell saknat tillägg (ej f) efter ortsnamnet. Den skildes åter från järnvägen, fick namnet Ludvika 5 den 1 november 1972 och omorganiserades till ett s k postställe den 2 maj 1989, varvid namnet blev Ludvika 1 Håksberg. Poststället avvecklades helt den 12 december 1990.

Vi har nått Ludvika och lämnar denna ort därhän eftersom någon förening av post- och järnvägssysslor inte förekom vid detta förvaltningspostkontor. I Ludvika fanns ett sådant sedan oktober 1874, då den i maj 1869 öppnade poststationen höjdes till postkontor.

Nästa anhalt blir **Klenshyttan**, där en förenad post- och järnvägsstation öppnades den 1 februari 1877. Stationsinspektör Carl Johan Edvard Linnman blev föreståndare. Honom har vi mött tidigare i denna skrift såsom föreståndare i Råmen 1882 - 1908. Han följdes 1882 i Klenshyttan av stationsinspektör Erik Eriksson, som vid sin förflyttning till Ulfshyttan 1903 fick stationsmästaren Johan Nilsson till efterträdare. Denne fick som ett undantag fortsätta att vara poststationsföreståndare även efter 1908 års avveckling av samarbetet på det lokala planet mellan järnvägsbolaget och posten. Inte förrän den 1 maj 1916 skildes post och järnväg i Klenshyttan, då bergsmannen Petter Jansson fick ta ansvar för den ersättande lantpoststationen.

Vi kommer nu till **Grängesberg**, som i tidtabellen på sid 17 markeras med fetstil. Där fanns vid järnvägens tillkomst inte något förvaltningspostkontor. Ett sådant inrättades där först med 1903 års ingång, men en poststation öppnades i det först etablerade järnvägsföretagets station den 1 oktober 1873. Stationsinspektör Nils Nilsson var föreståndare där, när det fördes på tal att överföra postgöromålen från Frövi - Ludvika - järnvägens station till den relativt närliggande järnvägsstationen vid Bergslagens järnvägar. Där var Johan Axel Gustaf Löf stationsinspektör. Vid underhandlingar mellan postverket och de båda järnvägsföretagen blev det klart att under vissa förutsättningar genomföra en sådan förändring från 1896 års ingång. Som svar på erbjudandet att överta ansvaret för postgöromålen skrev Johan Axel Gustaf Löf vid Bergslags Grängesbergs station den 5 december 1895 till postinspektionen i mellersta distriktet och gav sina avslutande rader följande lydelse:

"Jag har förut i 13 år handlagt postgöromål och har litet reda på vad göromål det är. Jag beder därför få minst 900 kr för mig och skrivhjälp samt att postverket betalar transportkostnaderna till och från Frövi-Ludvika station till det belopp, varom uppgörelse kan ske".

I sin redovisning av ärendet till poststyrelsen den 10 december 1895 framhöll postinspektören bl a följande:

"Då annan tjänlig lokal eller lämplig föreståndare för poststationen i Grängesberg icke erhållits och då poststationens indragning icke lär kunna ifrågakställas, enär årliga frankoteckensåtgången vid poststationen belöper sig till över femtusen kronor, får jag härigenom värdsammast hemställa att Kungl. Generalpoststyrelsen behagade dels bestämma, att poststationen i Grängesberg skall från och med nästkommande års början inrymmas inom Bergslagens Järnvägars därvarande stations expeditiionslokal och dels

antaga till föreståndare för Grängesbergs poststation från nästa års början stationsinspektören Johan Axel Gustaf Löf med rätt för honom att härför tillgodonjuta ej blott årsarvode till belopp av 600 kronor än ock till biträdes avlönande vid poststationen i fråga ett belopp av trehundra kronor för år".

Därmed genomfördes förändringen och stationsinspektör Nils Nilsson vid Ludvika - Frövi järnväg torde ha känt sig lättad över att slippa från bekymren med posten. Men trafiken accelererade och det blev snart nog aktuellt med skilsmässa mellan post och järnväg. Efter framställning från poststyrelsen medgav regeringen i ett kungligt brev den 17 oktober 1902 att ett förvaltningspostkontor skulle få öppnas i Grängesberg med 1903 års ingång. Därmed var det slut på förening av post- och järnvägssysslor här.

Nästa station på vår tänkta färd är **Hörken**. Av texten på sid 11 framgår bl a att på delsträckan mellan Ludvika och Ställdalen gick spåret för Ludvika-Frövi järnväg mer eller mindre parallellt med spåret för Bergslagens järnväg. De båda järnvägarna korsade varandra strax norr om Hörk. Erbjudandet från trafikchefen för Frövi-Ludvika *"att kostnadsfritt för Kungl. Postverket besörja postutväxlingen mellan stationerna å Frövi-Ludvika och Bergslagens järnvägar å de platser, där båda järnvägarna hava stationer, nämligen Ludvika, Grängesberg och Ställdalen"* accepterades inte, bland annat därför att det ännu var oklart om när Bergslagsbanan kunde ha en genomgående postkupé. Först från 1896 års ingång blev det klart att under vissa förutsättningar överföra ansvaret för postgöromålen från det ena till det andra trafikföretaget, som framgår av texten om Grängesberg ovan.

För att skilja de båda trafikföretagens stationer åt fick bergslagsbanans poststation namnet Bergslagshörken, när den öppnades den 1 februari 1877. Stationsnamnet Hörk vid Ludvika-Frövi-banan ändrades till Silverhöjden den 1 oktober 1906. Ändringen grundades på en framställning till länsstyrelsen i Örebro från Högfors AB om att namnet Hörk *"måtte till undvikande av förväxling med stationen Bergslags Hörken vid Bergslagens järnvägar, förändras till Lerviken"*. Enligt Kungl. Järnvägsstyrelsens brev till poststyrelsen den 19 april 1906 hade Bergslagsbanan i ett yttrande *"under förklaring att bolaget intet hade att erinra mot en förändring av namnet å ifrågavarande station, likväl av anförd skäl hemställt, att densamma måtte benämnas Silfverhöjden"*.

I **Ställdalen** fanns också två järnvägsstationer, en för vardera bolaget. Den ursprungliga öppnades den 1 oktober 1873 vid Frövi-Ludvika järnväg. Avtalet om posten var tecknat med det bolaget.

Stationsinspektör Sperling Gyllenkrook blev ansvarig för postgöromålen i Ställdalen, till en början med 240 kr i årsarvode. Det höjdes till 300 kr räknat från halvårsskiftet 1875, sedan han gjort framställning den 20 april om höjning från 60 till 90 kr per kvartal.

Från 1896 års ingång överfördes postgöromålen i Grängesberg till Bergslagsbanans station, men så blev inte fallet i Ställdalen. Där gällde fortfarande det avtal om posten som tecknats med Frövi-Ludvika järnväg. På posttidtabellen angavs under lång tid därefter med asterisk att *"Postutväxling äger rum jämväl med postförande bantågen å linjen Frövi-Ludvika"*.

Stationsinspektorn Gustaf Valdemar Ytterberg tog över postansvaret med oktober månads ingång 1903. Han blev liksom företrädaren länge vid sin post men lydde som tidigare nämnts under det konkurrerande järnvägsföretaget. När Ställdalen i posttidtabellen tillfördes järnvägssträckan Falun-Kil (sid 17), var den inte längre förenad med järnvägstjänst.

I **Bredsjö**, som är den första stationen efter Ställdalen, tillstöter en järnväg som öppnades på den 15 km långa delsträckan från Grängen den 1 september 1894. Då hade det funnits en förenad poststation i bergslagsbanans stationshus sedan den 1 februari 1897. Trafikdirektören vid Bergslagens Järnvägar bekräftade i ett brev till postinspektionen den 10 januari 1877 vilka järnvägsmän som skulle anföras postgöromål i Klenshyttan, Bredsjö, Hällefors, Herrhult och Bergslagshörken, där post var planerad att inrättas redan vid tågstarten. I Bredsjö var det stationsinspektör Oscar Kilman. Han följdes av stationsinspektörerna Ivan Mortimer Almqvist (1887) och Gustaf Widén (1899). Under den sistnämndes tjänstetid inträffade uppsägningen från bergslagsbanans sida av avtalet om samarbete på det lokala planet och från de flesta järnvägsstationerna flyttades posten. I Bredsjö övertog ingenjör Erik Gustaf Larsson den enligt gällande terminologi till lantpoststation förändrade poststationen den 1 mars 1908.

I **Sikfors**, öppnades en järnvägsstation den 1 december 1879. Stationsinspektör Göran Peter Martin Bredberg blev ansvarig för posten och följdes i juli 1906 av stationsmästaren Johan Adolf Eriksson. Under dennes tjänstetid inträffade skilsmässan mellan post och järnväg den 1 juni 1908, då ett avtal började gälla mellan posten och Hällefors Bruks AB. Enligt detta fick bruket 240 kr om året för bestyret med posten, transporten från tågen till bruket samt tömning av brevlådan vid järnvägsstationen. Det är inte känt vilken av brukets anställda som fullgjorde sysslorna, men ett personligt avtal slöts att gälla från den 1 juli 1908 mellan L Svensson och pos-

ten. Årsersättningen höjdes den 1 juli 1917 till 600 kr, vartill kom ett biträdesarvode på 480 kr samt en transportersättning på 120 kr. Som framgår av den på sid 17 återgivna 1940 års posttidtabell saknas beteckningen (ej £) efter ordet Sikfors. Detta innebär sålunda att poststationen hade återflyttats till järnvägsstationen och på nytt var förenad med denna. Det var inte många stationer vid Bergslagsbanan som blev återförenade efter den generella skilsmässan under loppet av 1908, men Nygård och Lindfors hör till dem. Detta berörs under avsnittet om Lindfors på sid 25.

I tidtabellen på sid 17 är **Hällefors** markerat med fetstil. Den med februari månads ingång 1877 öppnade poststationen stathöjdes till postexpedition den 1 juli 1923 och till förvaltningspostkontor den 1 oktober 1930. Föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Hällefors var vid starten stationsinspektör Alfred Bernhard Conrad Rosén, följd av Constantin Christoffer Richard Rydell. Han fick uppleva skilsmässan mellan post och järnväg vid 1908 års ingång, då poststationen flyttades till klockarebostaden. Där tog organisten Carl Johan Pihl ansvar för posten. Dennes efterträdare den 1 november 1911 fröken Hildur Pihl var med om den starka utveckling som så småningom ledde till den ovan omtalade statushöjningen till postexpedition. Hon blev utnämnd till stationsmästare enligt beslut den 27 april 1923 för tillämpning från halvårsskiftet. Den titeln användes under perioden 1920 - 1977 för cheferna vid de mellanstore postanstalterna som då hade termen postexpedition.

På tidtabellen sid 17 finns efter Hällefors namnet **Grythyttan** med siffran 7 inom parentes. När tidtabellen gällde, fanns det sålunda enligt min förklarande text under tidtabellen en postexpedition i Grythyttan. När järnvägen öppnades för allmän trafik fanns där ett förvaltningspostkontor. Namnet var Grythyttedhed ända fram till den 21 maj 1932. Postkontoret har inte haft någon befattning förenad med järnvägsstömmål.

I **Loka** öppnades en poststation den 14 juni 1883 med enbart säsongsöppethållande, till en början med brunnskammeren Otto Carlstedt som föreståndare. Namnet på denna ursprungliga station ändrades till Lokabrunn den 1 februari 1923, då en ny poststation öppnades i järnvägsstationen med namnet Loka. Denna avvecklades med utgången av september 1966.

Vid skärningspunkten med Östra Värmlands järnväg öppnades den 1 februari 1877 en förenad post- och järnvägsstation i **Herrhult** med stationsinspektör Gustaf Henrik Robert Hagelthorn som föreståndare. Den korsande järnvägen anses vara Inlandsbanans bör-

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

I **Daglösen** öppnades en poststation den 1 oktober 1876 med stationsinspektoren Frans Wilhelm Meurling som ansvarig för posten. Han efterträddes i oktober 1878 av A V Lange. Järnvägsstationen var knutpunkt, vilket påverkade arbetets omfattning.

Även posttrafiken blev allt livligare, något som inte minst kom efterträdaren den 1 september 1899, Carl Emil Nisser, till godo. Under hans tjänstetid skildes post och järnväg åt (diarienummer II 3016) med 1908 års utgång. Fröken Maria Jonsson blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen.

Brattfors AB anhöll år 1907 att få öppna en poststation vid den nya trafikstationen **Brattforshyttan** på Bergslagernas Järnvägar mellan Geijersdal och Daglösen. Personalproblem gjorde att i stället öppnades den 1 maj 1908 en poststation med namnet **Värmlands Brattfors** vid kyrkoherdebostället. Med namnet **Brattforshyttan** öppnades senare, den 1 juli 1915 en lantpoststation i järnvägens närhet. Den förenades inte med järnvägsstationen.

Geijersdal fick en poststation i järnvägsstationen den 1 oktober 1876. Stationsinspektoren Gustav Wilhelm Adolf Virgin ansvarade för posten, ett ansvar som därefter vilade på Fredrik Reinhold Carlsson, Johan Erik Jonsson och från juni 1895 på Anders Andersson.

Vid skilsmässa mellan järnväg och post den 1 mars 1909 blev Berta Matilda Karlén poststationsföreståndare under två år till dess Carl Gustaf Jansson tog över den 1 september 1911 med poststationen i hans hus 200 meter öster om järnvägsstationen. Efter Janssons död förenades post och järnväg åter den 1 november 1939 och Gustaf Julius Persson fick svara för postservice i järnvägsstationen. Den 1 april 1947 trädde Johan August Jansson till och fick uppleva poststationens indragning med oktober månads utgång 1952 (diarienummer Dt 2570/52).

I **Lindfors** öppnades en poststation i järnvägsstationen med oktober månads ingång 1876, två månader efter tågstarten. Johan Robert Robertsson blev den förste som fick ansvara för både post och järnväg i Lindfors. Han följdes efter kort tid av C J Nilsson och i april 1886 tog Johan Gustaf Ljungqvist över.

I Lindfors tycks järnvägsföretagets önskemål om att skilja lokala tjänster åt inte ha genomförts. I den förteckning över föreståndare som jag har haft tillgång till, anges Ljungqvist som chef tills han avlöstes av fröken Hilma Karolina Karlsson. Hon hade vikarierat under ett års tid men fick från oktober 1917 sin postlön direkt från postverket i stället för via järnvägsbolaget. Poststationen flyttades till Repartorp. Efter hennes död i november 1939 hölls befattningen vakant tills posten återförenades med järnvägsstationen den 1 juni 1940 (diarienummer 1 b 550/1940).

Tor Waldemar Persson fick ansvara för både post och järnväg i Lindfors från den 1 juni 1940, följd redan den 1 april 1941 av Wiktor Emanuel Juhlin. Därefter fullgjordes den kombinerade sysslan av Per Viktor Sundberg (1947-1951) och Harry Raymond Robert Danielsson (1951-1952). Den 1 november 1952 skildes post och järnväg åt för andra gången och efter två månaders vakans antogs Sally Emilia Menker till föreståndare.

Ett mindre postkontor (postexpedition enligt den tidens terminologi) öppnades i **Molkom** med 1869 års ingång. Fredrik Julius Lennmalm blev den ende ordinarie chefen för postkontoret i Molkom. Det drogs nämligen in i anslutning till att "vår" järnväg började anlitas i full utsträckning av posten. Beslut om öppningsdatum för en ny järnvägssträcka kom, som tidigare antytts i denna skrift, ofta "i sista stund". Det föranledde telegrafisk kommunikation mellan berörda postenheter. Men i Molkom gick det undan. Postkontoret ersattes den 22 april 1876 med en förenad post- och järnvägsstation. Dess föreståndare blev Patrik Henrik Bagge.

Stationsinspektorn Per Olof Henricsson tog över poststationen i Molkom i maj 1901, men hans era som postman blev kort. Redan från den 1 september 1901 skildes post och järnväg åt. Det var inte bara den ökande trafiken som dikterade detta utan också attityden från Bergslagernas Järnväg. Fröken Helena Sofia Hellgren blev föreståndare för den från järnvägen skilda poststationen. Hon fick från början 20 kr extra i månaden för transporter mellan tågen och poststationen, ett belopp som redan i februari 1902 höjdes till 55 kr.

I **Deje** järnvägsstation öppnades en poststation den 1 april 1876 med J D Simonsson som föreståndare. Axel Leonard Lindström tog över enligt beslut i november 1878 och från april 1887 blev Carl Henric Lundgren ansvarig. Med 1908 års ingång skildes post och järnväg åt.



Den 109 km långa delsträckan **Kil - Mellerud** öppnades för allmän trafik den 1 december 1879. De längre söderut liggande sträckorna var då redan klara. I och med anknypningen i Mellerud var sålunda hela sträckan av Bergslagens järnvägar färdig.

I ett brev till poststyrelsen den 24 oktober 1879 anmälde postinspektionen i Göteborg att trafikbefälet vid Bergslagens järnväg hade meddelat dels att sträckan mellan Kil och Mellerud samt järnvägsstationer i Åmål, Säffle, Värmlands Bro, Segmon och Edsvalla skulle öppnas för allmän trafik den 1 december, ävensom järnvägsstationer i Sikfors och Mölnbacka vid redan tidigare trafikerad sträcka. I **Edsvalla** uppehölls befattningen till en början på vakans. Stationsinspektör Johan Robert Bruno var en av de första ordinarie föreståndarna. Han lämnade från sig postsyslan med mars månads utgång 1908, då post och järnväg skildes åt. Fröken Ingrid Agnes Dahl tog ansvar för den ersättande lantpoststationen.

En blick på vidstående karta visar på ytterligare några stationsnamn på delsträckan mellan Kil och Mellerud, nämligen **Köpmannebro**, **Animskog**, **Tösse**, **Slottsbron**, **Grums** och **Vålberg**. Det är orter, där det redan fanns lantpoststationer (**Animskog**, **Tösse** och **Grums**) eller där järnvägsstationer öppnades vid senare tidpunkter (**Köpmannebro**, **Slottsbron** och **Vålberg**).

Den sistnämnda poststationen, **Vålberg**, kom till när det inte längre var "marknad" för förenade poststationer vid denna järnväg. Järnvägsbolaget hade försökt avveckla nära nog alla före 1909 års ingång. Poststationen i Vålberg blev sålunda från starten en lantpoststation och var ett resultat av en omorganisation av landsvägs-postlinjer med 1915 års ingång. Dess förste föreståndare var en pensionerad järnvägsman, förre stationsmästaren Johan Alfred Carlsson. Han var i postens tjänst som föreståndare för poststationen i Vålberg hela 15 år.

I **Grums** hade funnits en lantpoststation sedan 1875 års ingång på grund av kronobeväringsreformen i Värmland. Frågan om att ersätta den med en förenad post- och järnvägsstation fördes på tal i ett brev från postinspektionen samtidigt som en förändring i Tösse var aktuell. I ett brev den 7 juni 1881 hemställde postinspektionen sålunda att "med indragning av nuvarande poststationerna i Grums och Tösse, vid nämnda tid (1 oktober 1881) varda å järnvägsstationerna med samma namn öppnade poststationer - - - att förestås av vederbörande stationsinspektörer emot årligt arvode av 240 kronor för bestridande av poststationsföreståndarebefattningen i Grums och 360 kronor för skötande av enahanda befattning i Tösse".

Vid den sålunda öppnade järnvägspoststationen i **Grums** blev stationsinspektör August Wilhelm Lindholm ansvarig för postgöromålen. Han följdes 1898 av Carl Johan Dahlgren, vilken efterträddes 1903 av Claes Adolf Gillgren. Post och järnväg skildes åt i mars 1908. Då övertog förre stationskarlen P O Carlsson ansvaret för posten. I hans årsarvode på 600 kr ingick ersättning för transport till och från tågen.

I tredje stycket på sid 27 nämns Köpmannebro, Slottsbron och Vålberg såsom stationer vilka inte fördes på tal vid järnvägens tillkomst. Den i **Slottsbron** öppnades den 1 oktober 1900, sedan järnvägsbolagets trafikchef i ett brev till postinspektionen meddelat "*att från järnvägens sida intet är att invända emot anordnande vid Slottsbrons järnvägsstation av med postsparbankskontor förenad poststation*". Gustaf Celim Gregorsson fick ansvar för posten med 240 kr i årsarvode. Den 1 juli 1908 flyttades Slottsbrons poststation till affären i stationens närhet, där handlanden Anders Elis Larsson blev föreståndare.

I sitt förslag tänkte sig postdirektionen indragning av poststationen i Malöga på grund av dess närhet till järnvägsstationen i **Segmon**, där också en poststation föreslogs bli öppnad. Poststationen i Malöga hade öppnats med 1875 års ingång. Dess föreståndare anmälde i september 1879 att han var förhindrad att förestå poststationen längre än till årets slut. Den uppsägningen spelade postverket väl i händerna, för man hade dragit upp riktlinjerna för lantbrevbäring, vilken kunde träda i verksamhet i december 1879, samtidigt med att järnvägspoststationen i Segmon öppnades. Stationsinspektör Nils Henrik Lindgren blev ansvarig för postsysslan. När post och järnväg skildes på järnvägsbolagets initiativ den 1 februari 1908 fick stationsinspektörens hustru Anna Vilhelmina Lindgren överta ansvaret för postsysslan med poststationen belägen i en villa intill järnvägsstationen.

Tillkomsten av järnvägspoststationen **Värmlands Bro** påverkade det befintliga landsbygdspostnätet som på många andra håll. Med namnet Norbro hade poststationen öppnats vid 1875 års ingång och namnändrats till Värmlands Bro ett år senare. Den drogs in och stationsinspektör Iwan Almquist blev ansvarig för postsysslan i den ersättande järnvägspoststationen. Han följdes den 1 september 1887 av Per Hjalmar Trolle. Han hade tidigare varit föreståndare för de förenade post- och järnvägsstationerna i Råmen (från 1876) och Klenshyttan (från 1882). Enligt järnvägsbolagets önskan skildes post och järnväg den 1 april 1908 och poststationen flyttades till arrendatorn Johan Albin Janssons bostad.

I tidtabellen på sid 36 från 1946 är **Säffle** markerat med fetstil. Poststationen blev förvaltningspostkontor redan vid 1887 års ingång. När järnvägen byggdes, fanns en lantpoststation sedan 1864 års början. Jag har berättat om den i posthistorisk skrift 231 och kan här kort nämna att den i ursprunglig skepnad bara fanns till och med november 1879. Följande dag öppnades en järnvägspoststation med samma namn. Denna fanns kvar till 1886 års utgång. En poststation med namnet SEFFLE KÖPING öppnades vid 1880 års ingång. När ett förvaltningspostkontor öppnades i Säffle vid 1887 års ingång, drogs såväl järnvägspoststationen med namnet Seffle som lantpoststationen med namnet Seffle köping in. Kännedom om planerade förändringar vid järnvägens tillkomst vållade reaktion genom ett brev i juni 1879 till poststyrelsen från ett stort antal företrädare för Säffle till poststyrelsen. De skrev bl a följande:

"Då man nu kan förutse att Säffle samhälle, dels genom sina av Kungl.Maj:t nyligen vunna köpingsrättigheter, dels genom Stora Bergslagsbanan som i dess närhet lagt en större station, som nu snart öppnas för trafik, kommer att gå till mötes en framtida utveckling och framåtgående, men däremot befarar möjligheten av att, i likhet med vad som skett på flera andra ställen, dess poststation skall förflyttas från dess nuvarande centrala läge till den över 3000 fot därifrån i yttersta utkanten av köpingen belägna järnvägsstationen, i vars närhet inga människor ännu bo, till olägenhet och tids-spillan för köpingens köpmän, ångbåtstrafikanter, fartygsredare, industriidkare och alla andra slags korrespondenter, att flera gånger om dagen nödgas skicka bud till den avlägsna järnvägsstationen för brevs avlämnande och avhämtande, och detta i synnerhet vad angår värdebrev, då för dessas erhållande efter mottagen avis, korrespondenter själva eller genom bud ytterligare måste besöka järnvägsstationen, och därtill kommer olämpligheten och kostnaden för postverket om ångbåtsposterna skola dit transporteras, så få vi undertecknade medlemmar av Säffle samhälle och dess omnejd, härmed vördsamligen anhålla hos Kungl. Generalpoststyrelsen, att då vi nu åtnjuta fördelarna av en bra och närbelägen poststation med vilken vi äro belåtna, vi icke framdeles måtte berövas den genom densammas flyttning till järnvägsstationen".

Vid den följande remissbehandlingen tillstyrkte postmästare Carl August Zetterberg i Karlstad bifall medan däremot länsstyrelsen i ett brev den 29 augusti 1879 inte ville understödja framställningen. Lantpoststationen ersattes med en järnvägspoststation. Där blev L Bäärnlietsen föreståndare. Men det var inte så länge,

tillhörde järnvägsbolaget. När en järnvägsstation hade uppförts på platsen blev Lindström poststationsföreståndare enligt det generella avtalet. Han följdes i december 1900 av Karl Eriksson, som fick uppleva skilsmässan från posten den 1 juni 1908.

Vi flyttar oss nu till den sista stationen på delsträckan mellan Kil och Mellerud, till **Köpmannebro**. I juli 1880 fick poststyrelsen en framställning från postkunder i Kärrkil. De tryckte på behovet av en poststation i Köpmannebro *"varigenom flera av oss finge en betydlig lättnad för hämtning av sin post, vilken nu fraktas över 1 mils väg, i stället för att vi då endast finge ½ mil"*.

Före brevetts ankomst hade poststyrelsen beslutat vid föredragning den 5 juli 1880, att en förenad post- och järnvägsstation skulle öppnas den 1 augusti i Köpmannebro. Ansvarig för posten blev stationsinspektorn Carl Waldemar Stanislaw Lecinsky, följd i januari 1899 av Johan Edvard Ullberg.

Bergslagernas järnväg gick, som redan antytts flera gånger, under första decenniet efter sekelskiftet in för att skilja post och järnväg åt. I Köpmannebro ägde skilsmässan rum den 1 april 1908 och poststationen flyttades till slaktarmästaren Johan Peter Andersson. Därmed var det definitivt slut på samgåendet mellan post och järnväg i Köpmannebro.

Vår tänkta resa har nu tagit oss till **Mellerud**, där det fanns en lantpoststation sedan den 1 maj 1871. Dess andra föreståndare, änkefru Emma Sahlberg tillsattes den 1 juli 1876 men kunde bara glädja sig åt detta under tre år. Järnvägen nådde Mellerud söderifrån och tågstarten blev den 21 juni 1879. I fru Sahlbergs kontrakt fanns en klausul om att hon var skyldig frånträda befattningen utan föregående uppsägning vid en situation som den nu uppkomna. Poststationen flyttades sålunda till järnvägsstationen, där stationsinspektör N V Simonsson tog över ansvaret för samhällets postservice.

I det växande samhället planerades tidigt ett utbyte av poststationen mot ett förvaltningspostkontor. Efter poststyrelsens framställning medgav regeringen den 23 oktober 1884, att ett postkontor skulle få öppnas i Mellerud. Förändringen genomfördes med 1886 års ingång och därmed var det slut på föreningen av post- och järnvägstjänst.

Den första stationen efter Mellerud fick namnet **Erikstad**. Där fanns sedan juli 1875 en lantpoststation. Dess föreståndare, länsman J F Widén fick, liksom kollegerna i Frändefors, Brålanda och Mellerud avstå från sin befattning med juni månads utgång 1879.

Då flyttades poststationen från Kuserud till järnvägsstationen i Erikstad, där stationsinspektör Carl Johan Dahlgren blev ansvarig för både post- och järnvägsgöromål. Det var inte någon positiv utveckling vid den järnvägsstationen och stinsen Dahlgren ersattes med stationsmästaren Alfred Norström i maj 1898.

På järnvägsbolagets begäran skildes post och järnväg åt den 1 maj 1908 och poststationen flyttades till handlanden Aron Johansson i Björkedal. Järnvägseran var slut för posten i Erikstad.

Vi fortsätter färden och kommer till **Brålanda**. Dess lantpoststation öppnades med 1875 års ingång men föreståndaren fick den 1 juli 1879 lämna över poststationens inventarier till stationsinspektorn J A G Löf. Denne följdes av Per Olof Henricsson i december 1891. När han flyttade till Ornäs, blev Carl Alfred Svanqvist föreståndare 1897. Han fick uppleva att post och järnväg skildes åt den 1 mars 1908, detta på järnvägsbolagets initiativ.

Med förändring till "lantpoststation" flyttades poststationen till Sörbyn invid järnvägsstationen. Där blev fröken Märta Charlotta Wilhelmina Hugoson föreståndare.

Frändefors blir vår nästa hållplats på färden söderut. Där fanns också sedan 1875 års ingång en lantpoststation med kyrkoherde J O Geijer som föreståndare. Han fick liksom kollegan i Brålanda lämna över inventarierna till järnvägsstationen med juni månads utgång 1879. Stationsinspektör C H Lundgren fick ansvar för postservicen, följd av stationsinspektör Johan Larsson den 1 juli 1892. Denne blev av med posthanteringen den 1 juni 1908. Då skildes post och järnväg åt efter järnvägsbolagets begäran och fröken Maria Kajsa Andersson blev föreståndare med poststationen förlagd till prästgården.

Med **Öxnered** kommer vi fram till den näst sista delsträckan av vår tänkta resa. Där mötte Bergslagernas järnvägar den mycket äldre järnvägen mellan Uddevalla och Herrljunga. På den första sträckan mellan Uddevalla och Salstad hade denna järnväg öppnats för allmän trafik redan den 17 oktober 1866. Det var emellertid först när Bergslagernas järnväg kom till, som Öxnered fick en poststation. Den öppnades den 28 februari 1878, två dagar efter att den korta delsträckan på 10 km från Trollhättan söderifrån hade öppnats för allmän trafik.

Stinsen Nils Victor Simonsson blev vid starten ansvarig för både post och järnväg i Öxnered, efter kort tid följd av F W Meurling. En tredje järnvägsman, stationsinspektör Rudolf Theodor Detthow finns antecknad i personallängden. Ökad trafik vid järnvägsknutpunkten framtvängde tidig skilsmässa mellan post och järnväg.

Denna förändring ägde rum den 1 maj 1901 och poststationen flyttades till ett hus på ungefär 150 meters avstånd från järnvägsstationen. Mot detta hade de boende invändningar och representeranter för dem uppgav att postens nya läge var obekvämt för korrespondenterna. Ett besök i Öxnered av postinspektör Otto Schütz gav vid handen att så knappast kunde sägas vara fallet. Ändå var poststationsföreståndaren, Thekla Gunhilda Andersson, lyhörd till opinionsyttringen och hyrde en lokal i stationshusets omedelbara närhet från den 1 november 1901.

Här bör tilläggas att utöver påtalad trafikökning fanns ett starkare skäl till skilsmässa mellan post och järnväg i Öxnered. Det var en allvarlig schism mellan Detthow och tillförordnade postinspektören Malmgren. Ärendet omfattar en skriftväxling under våren och sommaren 1901 på sammanlagt ca 65 sidor men lämnas därhän i denna skrift.

Det finns inga mellanstationer att redovisa på sträckan Öxnered - Trollhättan. Trollhättan lämnar vi därhän i järnvägssammanhang, då vid det där belägna förvaltningspostkontoret inte förekom någon förening av post- och järnvägstjänst.

Vi tänker oss sålunda fara vidare och börjar den sista etappen av vår färd, den sydligaste, Trollhättan - Göteborg på 72 km, som hade öppnats för allmän trafik redan den 31 maj 1877. Den första anhalten blir i **Velanda**. Där fanns inledningsvis bara en mötesplats för tågen. Postinspektionen fick på hösten 1901 ett par framställningar om att en poststation skulle öppnas där men kunde inte tillstyrka *"med hänsyn därtill, att det å hållplatsen uppförda stationshus, däri poststationen vore avsedd att inrymmas, hittills icke varit bebott och därför ansetts mindre betryggande såsom lokal för en poststation"*.

Stationskarlen Hans Fridh var vid detta tillfälle på sitt andra års vapenövning. Han återkom och skrev den 26 oktober 1901 till postinspektionen, *"att jag nu tagit min bostad på stationen, varför detta ej bör utgöra något hinder för inrättande av poststation härstädes"*. Detta räckte för att postinspektionen skulle tillstyrka hos poststyrelsen som beslöt att en förenad poststation skulle öppnas i Velanda med februari månads ingång 1902. Postkupé 43 upp stannade inte där utan posten fick kastas från den passerande postkupén. Hans Frid blev den ende föreståndaren för järnvägsstationen. Den 1 mars 1908 skildes post och järnväg åt och Johanna Nathalia Johansson blev föreståndare med poststationen förlagd till Sundsborg.

I **Upphärad**, nästa station på vår färd, fanns en lantpoststation sedan kronobrevbäringsreformen 1875. Dess föreståndare, skolläraren E Eriksson, fick finna sig i att lämna över datumstämpel, sigill och vissa andra inventarier den 9 juni 1877 till stationsinspektör Johannes Martin Hultgren, då en förenad post- och järnvägsstation öppnades tio dagar efter tågstarten.

Stationsinspektör Hultgren följdes i november 1891 av Olof Alfred Nylinder men från april månads ingång 1908 befriades han från postgöromål, då järnvägsföretaget hade sagt upp det lokala samarbetet. Fröken Matilda Pilo tog över ansvaret för den ersättande lantpoststationen.

Nästa stationshåll är **Prässebo**. För den poststation som öppnades i järnvägsstationen där den 1 april 1906 blev stationsinspektör Alfred Hennix ansvarig. Han var den ende ordinarie järnvägsmanen med posttjänst, då postgöromålen flyttades över den 1 oktober 1908 till handlanden Karl Richard Claesson.

I **Nygård** fanns bara en hållplats. Bergslagens Järnvägar medgav i ett brev den 31 oktober 1878 till postinspektionen att en poststation fick inrättas där med förbehåll *"att om mot förmodan denna hållplats skulle komma att indragas, då även få återkalla sitt nu gjorda medgivande"*. Ärendet drog ut på tiden, men den 1 augusti 1880 inrättades den förenade poststationen, där stationsmästaren Per Ericsson tog ansvar för posten. Han fick lämna från sig postinventarierna efter litet mer än 27 år. Den 1 februari 1908 skildes poststationen från järnvägen och flyttades till den närliggande affären. Där blev handelsföreståndaren Klas Albert Classon den som fick betjäna postens kunder. I tidabellsutdraget från 1946 på nästa sida, avseende sträckan Kil-Göteborg i norrsydlig riktning, saknas beteckningen (ej f) efter namnet Nygård. Det har sin förklaring i det på samma sida återgivna brevet.

Tåguppehållet efter Nygård gör vi enligt tidtabellen i **Alvhem**. Där öppnades en förenad poststation med 1906 års ingång. Carl Axel Vilhelm Persson blev föreståndare men fick uppleva att post och järnväg skildes åt den 1 september 1908, med poststationen flyttad till Riddarevallen på 600 meters avstånd från järnvägsstationen.

I **Älvängen** uppfördes en station först år 1884. I denna öppnades en poststation med 1885 års ingång i samband med poststyrelsens beslut om indragning av lantpoststationen Skepplanda. Denna ändring samordnades inte i tiden utan gjordes tre månader efter att järnvägsstationen hade öppnats. Stationsinspektör Anders Gustaf Helin fick ta ansvar för postgöromålen.

Ink. Peir V. D.
4 MRS. 1940

Till

Postdirektionen i Västra Distriktet,

G ö t e b o r g .

I anslutning till Postdirektionens skrivelse av den 25. oktober resp. 5. december 1939 får äran meddela, att trafikförvaltningen gärna önskar, att poststationerna i Nygård och Lindfors förenas med resp. järnvägsstationer. Sammanslagning kan ske vid tidpunkt som Postdirektionen behagade bestämma.

Göteborg den 2. mars 1940.

Carl Lundberg

12. Kil—Göteborg. (Bergslagernas jär.)

				13.02	17.12	Laxå	
				11.17	16.00	Falun	
—	2.54	9.56	13.02				
22.55	—	—	—	—	—	—	—
	Pkp 380	—	—	Pkp 379	Pkp 202	—	—
Fk	—	—	—	—	—	—	—
Ej ass	—	—	—	—	—	—	—
Ej pak	—	—	—	—	—	—	—
Ej xa	—	—	—	—	—	—	—
Tåg 11	Tåg 109	Tåg 3	Tåg 101	Tåg 105	—	Km	—
—	5.38	12.42	16.40	21.13	—	—	Kil 11, 15, 131
—	*5.52	—	16.54	—	—	11	Edsvalla (ej f)
—	*5.57	—	16.59	—	—	15	Välberg (ej f)
—	*6.05	—	17.07	—	—	22	Grums (ej f)
—	*6.13	—	17.12	—	—	25	Slottsbron (ej f)
—	*6.20	—	17.20	—	—	32	Segmon (ej f)
—	*6.33	—	17.30	—	—	43	Värmlands Bro (ej f)
—	*6.45	12.58	17.40	Vvi 22.14	—	51	Säffle 811
—	7.00	13.12	17.54	Vvi 22.28	—	68	Amäl
—	[7.15]	13.12	18.06	Vvi 22.40	—	—	Amäl
—	*7.23	—	18.14	—	—	77	Tösse (ej f)
—	*7.35	—	18.32	—	—	88	Änimskog (ej f)
—	*7.48	—	18.46	—	—	101	Köpmannebro (ej f)
—	7.55	13.45	18.53	vi 23.20	—	109	Mellerud 103, 104
	—	—	Pkp 67	Tåg 37	Pkp 44	—	—
	—	—	fr Kornsjö	vi 23.27	fr Kornsjö	—	—
	8.00	11.15	Tåg 41	—	Tåg 37	—	Mellerud
	8.08	—	—	19.06	—	(23.27)	—
	8.18	—	—	19.24	—	—	118 Erikstad (ej f)
	8.25	—	—	—	—	—	126 Brälända (9)
	8.40	—	—	19.48	—	—	135 Frändefors (ej f)
	[8.55]	11.56	—	20.02	—	—	150 Öxnered (ej f) 107
	9.04	—	—	20.11	—	—	Öxnered
	9.08	12.08	—	20.15	—	—	160 Trollhättan 109
	9.16	—	—	20.22	—	—	Trollhättan
	9.29	—	—	20.30	—	—	167 Velande (ej f)
	9.36	—	—	20.40	—	—	176 Upphärad (ej f)
	9.43	—	—	20.47	—	—	183 Prässebo (ej f)
	9.50	—	13.16	20.55	—	—	189 Nygård
	9.53	12.36	—	20.56	—	—	195 Alvhem (ej f) 105
	Hd 10.01	13.33	—	21.02	—	—	Alvhem
	—	—	—	21.09	—	—	201 Älvängen (9)
	—	—	—	21.13	—	—	207 Nol (ej f)
	—	—	—	21.18	—	—	210 Nödinge (ej f)
	—	—	—	21.22	—	—	215 Bohus (ej f)
	—	—	—	21.30	—	—	217 Surte (ej f)
	—	—	—	—	—	—	223 Agnesberg
7.05	10.45	13.05	14.06	15.56	21.43	1.05	1.05
							{ Göteborg (C) 14,
							21, 101, 108, 121, 122,
							1051

När Helin pensionerades i Älvängen 1908, tog stationskarlsförmanen August Sjögren över för en kort period tills post och järnväg skildes åt den 1 april 1908 på järnvägsbolagets begäran. I den ersättande lantpoststationen svarade den pensionerade stationsinspektör Helin för den renodlade postverksamheten fram till december 1909, då Frans Daniel Andersson tog över.

I poststyrelsens cirkulär den 11 juni 1877 läser man att "poststationer av 1 klassen hava öppnats i Nol och Upphärad vid järnvägs-linjen Göteborg-Trollhättan, varemot förutvarande poststationerna i Nödinge och Upphärad blivitt indragna". Detta betyder att de redan befintliga lantpoststationerna flyttade till de nyuppförda järnvägsstationerna, varvid postnamnet Nödinge ersattes med **Nol**.

I Nol fick stationsinspektör G L T Vendel från den 9 juni 1877 ansvara för postgöromålen. Han följdes av J R Robertsson, som i sin tur lämnade över post- och järnvägs-göromålen i juli 1892 till Gustaf Widén. Järnvägsfolket växlade tämligen ofta i Nol och i mars 1899 var det Jacob Ekman som tog över. Han slapp ifrån postgöromålen med augusti månads utgång 1908. Då skildes poststationen från järnvägen och arrendatorn Carl Johan Elov Lundberg blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen.

Nästa tämligen sent tillkomna anhalt utmed järnvägen fick namnet **Nödinge**. I dess närhet hade sedan 1875 års ingång funnits en lantpoststation med namnet Nol. Denna drogs in i juni 1877.

Postnamnet Nödinge återkom. I en framställning till poststyrelsen den 19 oktober 1915 uppgav ett antal nödingebor, att de hade dålig postservice trots att det fanns lantbrevbäring fyra dagar i veckan och de bad att få en poststation öppnad i Nödinge hållplats.

Postdirektionen i Göteborg fann vid remissbehandlingen, att "det måste för sökandena framstå såsom i hög grad otidsenligt att deras post icke kan få utväxlas vid hållplatsen utan måste tagas över Nol". Poststyrelsen beslöt då att en poststation skulle inrättas vid Backa säteri nära hållplatsen från den 1 november 1916. Det blev således inte fråga om någon förening med järnvägstjänst och i posttidtabellen markerades detta med (ej f.) såsom fallet redan var med de andra stationerna vid järnvägen sedan järnvägsbolaget redan åtta år tidigare hade genomdrivit skilsmässa mellan post och järnväg i vad gäller det lokala samarbetet.

Jordfallets anhalt mellan Nol och Surte blev också poststation från den 1 november 1900, sedan poststyrelsen hade beslutat om detta efter framställning från berörda korrespondenter. Till föreståndare antogs stationskarlsförmanen Alfred Hennix. I november 1905 tog

stationskarlen Carl Martin Engström över ansvaret, följd ett år senare av kollegan Carl Filip Norgren. Han fick börja använda en ny datumstämpel den 1 maj 1907, då järnvägs- och poststationens namn ändrades till **Bohus**. Ändringen bottnade i ett regeringsbeslut på grund av framställning från järnvägsstyrelsen.

Bergslagerernas järnvägar underrättade i oktober 1907 poststyrelsen om sin önskan att dess stationspersonal inte längre skulle syssla med postgöromål, detta för tillämpning senast från 1909 års ingång.

Därför drogs poststationen med namnet Bohus in vid 1908 års utgång, något senare än genomförandet av skilsmässa mellan post och järnväg vid de flesta andra stationerna vid bansträckan. Järnvägsbolaget hade satt en tidsgräns till 1908 års slut.

Postinspektionen hade besvarat poststyrelsens fråga *"huruvida icke erforderlig postutväxling mellan de postförande bantågen å Bergslagsbanan och postkontoret i Kungälv kunde på ett tillfredsställande sätt ordnas även utan att förmedlas av en poststation vid Bohus"*. Svaret visade bl a att *"Kungälv stad hade förbundit sig att ombesörja alla förekommande posttransporter till och från vederbörande posttåg utan särskild ersättning från postverket"*.

Här kan tilläggas att efter protester från berörda kunder mot poststationens indragning öppnades den 1 oktober 1910 en lantpoststation i Bohus. Dess föreståndare besökte järnvägsstationen för att hämta och lämna post till passerande posttåg.

Namnen på de varandra ganska närliggande poststationerna vid sydändan av "vår" järnväg kan verka förvillande. Vårt nästa uppehåll på den tänkta färden gör vi i **Surte**. Tanken på en poststation med detta namn fördes på tal tidigt. I ett brev till poststyrelsen från postinspektören i Göteborg den 10 december 1877 anmälde denne bland annat att Jordfallets anhaltstation på bansträckan Göteborg-Trollhättan skulle dras in. I stället skulle på ett avstånd av några kilometer söder om Jordfallet vid Surte *"inrättas en anhaltstation, men bantågen vid denna station komma att endast tillfälligtvis göra uppehåll"*. Tillägget innebar svårigheter för postutväxlingen och bäddade inte för något beslut om en poststation vid Surte. Men i ett brev den 4 januari 1878 erbjöd sig Bergslagerernas järnvägar att låta föreståndaren vid Surte hållplats *"mottaga och avlämna post, innesluten i vanlig låst postväska mot ersättning av 5 kronor i månaden"*. Postväskan skulle vidareföras av en postiljon till Kungälv. Kungälv fick således via järnvägen daglig postförbindelse. Denna kom senare att utgå från Jordfallet (Bohus). Någon poststation öppnades sålunda inte vid Surte hållplats då. En framställning från Surte Glasfabrik ledde emellertid till att en lant-

poststation inrättades i Surte den 1 maj 1880 sedan Bergslagerernas järnvägar i ett brev den 11 mars 1880 hade medgett att tågen skulle *"så länge Surte hållplats är upplåten för allmän trafik, stanna vid ifrågavarande hållplats för posts avlämnande och mottagande"*.

Poststationen flyttades år 1893 till hållplatsen och stationskarlsförmannen Johannes Ericsson fick ta ansvar för samhällets postservice. Han avancerade till stationsföreståndare och var kvar så länge som järnvägsbolaget gick med på föreningen mellan post och järnväg. Efter dess uttalade begäran att alla dess stationer skulle befrias från postgöromål blev det skilsmässa den 1 juli 1908.

Under den följande perioden som lantpoststation anlätade postverket under drygt sju år från den 1 juli 1913 den pensionerade stationsinspektorn Johannes Ericsson som föreståndare. Det var inte så ovanligt att posten avtalsanställde pensionerat järnvägsfolk.

Den sista stationen före Göteborg hade namnet **Agnesberg**. Där öppnades en poststation i stationshuset med 1881 års ingång. Stationsinspektör Karl Oskar Emil Landby blev ansvarig för postgöromålen. Han var den ende föreståndaren innan post och järnväg skildes åt den 1 oktober 1908. Poststationen flyttades nu till affären ca 500 meter från järnvägsstationen.

Det skulle emellertid bli en återförening i Agnesberg mellan post och järnväg. Detta inträffade den 1 oktober 1945, då stationsföreståndaren Karl Fredrik Steno blev ansvarig för postgöromålen, följd 1947 av Erik Albin Emanuel Hasselmark och 1952 av Josef Natanael Carlsson. Föreningen varade blott till och med april 1958. Alldeles intill järnvägsstationen öppnades en fristående poststation som fem år senare höjdes till postexpedition, från 1970 års ingång omdöpt till Angered 3 och indragen den 17 augusti 1987. En ritning över järnvägsstationen från återföreningstillfället återges nedan.

