

Säfsnäs Jernväg.

TIDTABELL för bantågen från och med den 15 Maj 1880.

Pris å biljett II klass III klass		Alla helgfria dagar.		Pris å biljett II klass III klass		Alla helgfria dagar.	
		f. m.				e. m.	
		Tag nr 1.				Tag nr 2.	
1,20	0,90	Från Annefors	7,30	Från Bergsl-Hörken		4,30	
		Till Fredriksberg	7,35	» Nittqvarn		5,15	
		Från do	7,40	Till Strömsdal		6	
		Till Gravendal	8,20	Från do		6,30	
1,80	1,35	Från do	8,30	Till Gravendal		7	
		Till Strömsdal	9	Från do		7,10	
		Från do	9,30	Till Fredriksberg		7,50	
2,50	1,85	» Nittqvarn	10	Från do		7,55	
3,50	2,60	Till Bergsl-Hörken	11	Till Annefors		8	

Vid Nittqvarn säljas biljetter hos barnvakten en half timma före lägens afgång.

STYRELSEN.

Erik Lindgren

Något om posten vid

Säfsnäs Jernväg

Innehåll

Förord	sid 1
Inledning	3
Kartor 1874-1965	5
Bergslags-	
Hörken	7
Nittqvarn	8
Strömsdal(sbruk)	8
Gravendal	9
Fredriksberg	10
Tyfors	11
Neva	12

Förord

För den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter förefaller förorden i häften om post vid järnvägslinjer tämligen sterila. Det gäller väl också detta minihäfte, även om det kommer till av annorlunda skäl än de vanliga, nämligen min önskan att vattna ur de sista resterna av det som återstod av mitt ursprungliga arkiv, när jag måste avhända mig det på grund av platsbrist i posthusets källare.

I skriftserien förekommer några minihäften, t ex häfte 61 om posten i Väskinde och häfte 75 om posten i Valla. Deras innehåll begränsas till postens utveckling i enstaka socknar. Texterna i dessa har senare mer eller mindre fullständigt inarbetats i nya häften som omfattar ett större område kring respektive socknar.

Båda tillkom på framförd önskan av trogna läsare. Det var före 1996, då jag ännu hade tillgång till arkivet och kunde ta fram kopior av akter som återgav t ex skriftväxling om poststationernas tillkomst. Jag kunde då skriva med levande fakta som grund. Även en och annan större skrift har tillkommit på grund av uttryckta särskilda önskemål, t ex häfte 206 om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg.

När jag upprepade gånger efter 1996 har blivit ombedd att göra något liknande har jag tyvärr måst avböja. I brist på dokumentation kan jag inte skriva. En telefonhänvändelse härom dagen gav mig ändå anledning att vända ut och in på de sista resterna av min samling. Det har resulterat i detta minihäfte, baserat på egna funderingar. Dessa har jag fäst på papper med hjälp av de uppgifter som finns i kopior av personalmatriklar. Till vissa årgångar av cirkulärsamlingen har jag lyckligtvis ännu tillgång. Detta har gjort det möjligt för mig att i det följande redovisa vissa fakta.

I brist på skriftliga handlingar har jag sålunda arbetat som jag brukar, dock utan tillgång till värtaliga handlingar med röster från förluten tid. Ur dessa gjorde jag anteckningar eller kopior vid besök på Postens centralarkiv i Stockholm, innan originalen överlämnades till Riksarkivet. De viktigaste fakta har jag hämtat ur boken *Järnvägsdata* (ISBN 91-85098-71-x), vilka därmed utgör grunden för uppgifterna i inledningsavsnittet.

Jag kan alltså inte, som jag eljest brukar, ge exempel på händelser som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. Det blir i stället mina egna funderingar när jag läser "mellan raderna" i de tryckta cirkulären eller i mina matrikel-avskrifter. När jag genom de sistnämnda 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 i original för mina avskrifter kan något namn vara felstavat. Min egen slarviga handstil kan också ha bidragit till felstavning av något personnamn.

Under den tid poststationerna varit förenade med järnväg lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Järnvägens postbiträden är oftast anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personalkort.

Orternas namn återges i allmänhet i modern stavning, dock med undantag av omslagssidans återgivning av den berörda järnvägens ursprungliga namn.

De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Bergslags-Hörken till Fredriksberg. Jag sträcker ut färden vidare via Annefors till Tyfors och Neva av skäl som framgår av sista stycket i inledningsavsnittet. Till Sigge Anders framför jag ett varmt tack för hans initiativ till att påverka mitt intresse för den visserligen magra men ändå så långt möjligt avslutade skriften.

Växjö i september 1999

Erik Lindgren

Inledning

Mellan Bergslags-Hörken i Västmanland och Strömsdal vid gränsen till Kopparbergs län planerades i början av 1874 en järnväg, för vilken koncession beviljades i maj. Från Strömsdal till Fredriksberg förefaller järnvägen ha planerats gå på privatägd mark. Det ger mig anledning förmoda att koncession inte söktes för denna sträcka.

I juli 1875 kunde provisorisk godstrafik påbörjas en 21 km lång sträcka mellan Hålldammen vid Bergslags Hörken och Strömsdal. Det var då ännu inte klart om hur spåret skulle anslutas i Bergslags Hörken.

Postverket torde inte dittills ha uppvaktats om järnvägsföretagets eventuella önskemål att få befordra post. Den frågan förmodar jag ha blivit aktuell följande år, då även den 25 km långa sträckan mellan Strömsdal och Annefors togs i bruk för provisorisk godstrafik i oktober på den 802 mm breda smalspårsbanan. Jag saknar anteckningar om intresset för posten men finner i sparsamma avskrifter ur centralarkivets diarieregister, att en poststation blivit föreslagen i Bergslags Hörken i början av år 1877 (diarienummer 625/139). I andra änden av järnvägen fanns det sedan oktober 1873 en poststation i Fredriksberg och jag finner det naturligt att postverket kunde ha anledning att fundera på hur postföringen dit skulle kunna göras billigare.

Inrättandet av en poststation i Bergslags-Hörken torde ha ansetts lämpligt när den kilometerlånga anslutningen därifrån till Hålldammen öppnats för provisorisk godstrafik någon av de första dagarna 1877. Det skulle emellertid dröja till den 23 augusti 1877 innan hela den 47 km långa sträckan mellan Bergslags-Hörken och Annefors öppnades för allmän trafik. På de mellanliggande stationerna öppnades inga poststationer förrän senare, Gravendal som primör efter Bergslags-Hörken redan den 16 oktober 1878 och en kanske lika viktig, den i Strömsdal den 1 juli 1883. Sist fullbordades postnätet utmed banan genom tillkomsten av poststationen i Nittkvarn med augusti månads ingång 1898.

Det nedan återgivna utdraget ur 1948 års post- och järnvägskarta visar bl a poststationerna Tyfors och Neva strax väster om Fredriksberg. I Neva vid Mora-Vänerns järnväg inrättades en poststation den 1 november 1890 (posthistorisk skrift 249). Därifrån lät Gravendals bruk år 1890 bygga en 6 km lång hästbana österut till Tyfors, vilken kunde användas som lokjärnväg 1897.

Så sent som 1910 förbands Tyfors med Annefors genom en 10 km lång järnväg för enskild godstrafik. Sävsnäs Järnväg övertog hela sträckan Neva-Annefors i maj 1911, då detta företags anläggning sålunda nådde sin största längd och hade oavbruten spårförbindelse mellan Bergslags Hörken och Neva.



Den genomgående förbindelsen blev inte så långvarig. För att göra en lång historia kort måste jag nämna att Sävsnäs järnväg AB, ett dotterbolag till Hellefors Bruks AB, ändrades 1931 till Hällefors-Fredriksbergs Järnvägs AB och järnvägen fick därmed det nya namnet. Vissa sträckor tillkom, vilka jag lämnar därhän i detta sammanhang. Redan under andra världskrigets inledningskede påbörjades nedläggningen av den allmänna trafiken. Med 1940 års ingång inträffade detta för sträckan Hörken-Gravendal och med oktober månads ingång 1954 för hela sträckan Hällefors-Fredriksberg. Enskild godstrafik fortsatte dock på hela sträckan till halvårsskiftet 1970. Med 1964 års ingång blev trafiken nedlagd på sträckan Fredriksberg-Neva.

Genom denna korta sammanfattning har jag svävat ut ett stycke längre än vad som egentligen omfattas av Sävsnäs järnväg. Med början på sid 7 begränsar jag mig så mycket mera - det blir de tillgängliga sparsamma uppgifterna om personerna vid de olika stationerna samt om datum för poststationernas tillkomst och nedläggning.

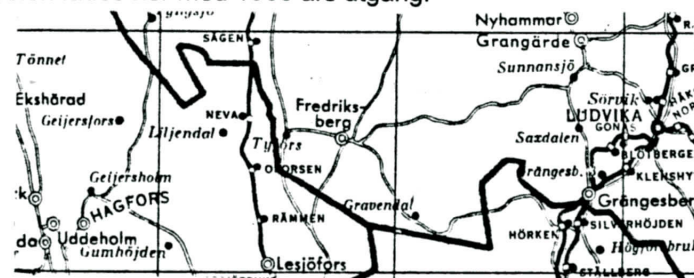
Låt oss emellertid ta en titt på kopior av tillgängliga post- och järnvägskartor under en del av den tid som omfattar järnvägens existensperiod.

Vi börjar med 1875 års karta, den första efter kronobrevbäringsreformen som bl a innebar tillkomsten av ett stort antal nya poststationer under de följande tre åren. Men det finns ett stort vakuum i gränsoområdet mellan Västmanlands, Värmlands och Kopparbergs län. Poststationen i Fredriksberg fanns dock.

Tar vi så en titt på 1880 års karta, finner vi järnvägen ritad som ett svart streck och poststationerna Bergslags-Hörken och Gravendal tillförda. Nästa kartbild innebär ett hopp i tiden på tjugofyra år.

Vi tittar nu på 1904 års post- och järnvägskarta. Järnvägen finns alltså inritad fram till Fredriksberg. Poststationerna Nittkvarn och Strömsdalsbruk har tillkommit. Jämför nu gärna med 1948 års karta på sid 4.

Sedan gör vi ett jättesteg i tiden och kommer fram till 1965. Vi ägnar oss åt ett utdrag nedan ur den då mycket förenklade postkartan, som följde med det årets utgåva av ortförteckningen. Nu är järnvägen borta och postföringen sker landsvägsledes. På vägen fram till Fredriksberg är det bara poststationen i Gravendal som finns kvar. Anslutningen till Neva är slopad. Trafiken på den bandelen lades ner med 1963 års utgång.



Poststationer:

Nya sådana öppnades:

den 1 januari 1877, inom Kristianstads län i *Ifö*, af II kl., och

den 5 januari 1877, inom Kalmar län i *Brånahult*, af II kl.

Dessa poststationer skola lyda under postinspektionen i Södra Jernvägspostdistriktet, och direkt utvexla post:

poststationen i Ifö med postkupéexpeditionen n:r 13 och poststationerna i Beckaskog, Oppmanna och Willands Wånga, samt

poststationen i Brånahult med postkupéexpeditionen n:r 21 och postanstalterna i Säfsjöström, Nybro, Orrefors och Målerås.

→ Den 1 februari 1877 komma följande nya poststationer att öppnas:

vid de å Oxelösund—Flen—Westmanlands Jernväg belägna stationerna *Oxelösund*,

Stjernholm, *Östertibble*, *Kungsör* och *Qvicksund*, alla af I kl.;

inom Kristianstads län i *Raftunda*, af II kl., samt

→ vid de å jernvägslinien Falun—Kil belägna stationerna *Klenshyttan*, *Bredsjö*, *Hellefors*, *Herrhult* och *Bergslags-Hörken*, alla af I kl.

Dessa poststationer skola lyda:

poststationerna i Oxelösund, Stjernholm, Östertibble, Kungsör och Qvicksund under postinspektionen i Centrala Jernvägspostdistriktet;

poststationen i Raftunda under postkontoret i Kristianstad;

poststationerna i Klenshyttan, Bredsjö, Hellefors, Herrhult och Bergslags-Hörken under postinspektionen i Westra Jernvägspostdistriktet,

39.

Kungörelse,

angående öppnande af poststation i Strömsdal.

Den 1 nästinstundande juli öppnas poststation vid *Strömsdal* å Säfsnäs jernväg. Stockholm den 28 juni 1883.

Kongl. Generalpoststyrelsen.**Bergslags Hörken—Fredriksberg.**

(V. D.)

(Från den 1 juli 1883.)

Fk. Brl. N:r 2. Söknedagar.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.
3,0	Bergslags Hörken	9,35
5,0	<i>Strömsdal</i>	8,5
5,40	<i>Gravendal</i>	7,5
6,28	Fredriksberg	6,10

Söknedagar.

Bergslags-Hörken

I det arkiv som jag förvarade i Växjöpostens källare ett antal år efter min pensionering gav jag nr 2723 åt kuvertet med information om Bergslags-Hörken. Om allt går efter planerna finns det arkivet tillgängligt på Postmuseum efter nyinvigningen i november 1999. I min nuvarande situation utan tillgång på nära håll av materialet kan jag för Bergslags-Hörken utöver vinjettens tidsuppgifter blott nämna att stationsinspektör Gabriel Wilhelm Lokrantz lär ha fått ansvaret för postverksamheten vid poststationens start den 1 februari 1877. Hans årsersättning för detta särskilda bestyr var 240 kr vid starten men höjdes till 300 kr enligt poststyrelsens beslut den 7 juni 1878. Tydligt var rörelsen omfattande, för redan den 18 november samma år fattades beslutet att årsarvodet för postsysslan skulle höjas till 420 kr.

Den 1 september 1887 övertog stationsinspektör Alfred Bernhard Conrad Rosén ansvaret, nu med oförändrat arvode. Måhända hade rörelsen vid stationen stagnerat. 1902 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för jernvägspoststationer fastställde nämligen att arvodet i Bergslags-Hörken skulle vara 420 kr. Detta belopp gällde också när post och jernväg skildes åt den 1 november 1902.

Då blev hyttskrivaren Axel Edvard Björk föreståndare för den ersättande lantpoststationen. I avtalet med honom skrevs in att hans arvode inkluderade ersättning för transporter av post mellan jernvägsstationen och poststationen. Kanske var det denna passus som bidrog till att hans årsarvode kunde höjas från 420 till 480 kr genom poststyrelsens beslut den 31 mars 1904.

Björk fick byta ut datumstämpel och sigill samt försändelseetiketter den 1 oktober 1907, då poststationens namn ändrades till Hörken. Han blev längre i tjänst än företrädarna, något som också kom att gälla för hans efterträdare den 1 december 1925, Axel Vollrath Björk. Han var född i maj 1898 och torde ha efterträtt av ännu en föreståndare innan lantpoststationen drogs in med augusti månads utgång 1974.

Nittkvarn

1890-08-01–1957-03-31

Uppgifter om Nittkvarn torde finnas i kuvert nr 1886 i mitt ursprungliga arkiv, efter milleniumskiftet troligen på Postmuseum. Efter en framställning, vars huvudsakliga innehåll möjligen finns i kopia i det kuvertet, beslöt poststyrelsen den 11 juni 1890, att poststationen skulle öppnas den 1 augusti 1890 med järnvägens stationsmästare Anders Gustaf Svensson som ansvarig. Han fick inledningsvis 180 kr i årsarvode för själva postsyslan. Beloppet höjdes till 240 kr genom 1903 års allmänna reglering, till 300 kr tre år senare och till 360 kr år 1909.

Den 1 oktober 1917, då årsersättningen var 420 kr, övertog stationsmästaren Adolf Karlsson befattningen. Genom att koncessionen upphävdes blev den allmänna trafiken på sträckan mellan Hällefors och Fredriksberg nedlagd den 1 oktober 1954. Poststationen fanns dock kvar till och med mars 1957.

Namn Strömsdal 1883-07-01–1891-09-30
Strömsdalsbruk 1891-10-01–1964-04-30

Strömsdal(sbruk)

Det är svårt att avgöra var poststationen med namnet Strömsdal var belägen, när den öppnades den 1 juli 1883. Den kan ha legat i järnvägsstationen utan att ha varit formellt förenad. Till föreståndare antogs trafikchefen Johan Birger Hjalmar Essén, till en början troligen med ett blygsamt belopp. Genom beslut den 17 november 1893 fastställdes det till 320 kr och höjdes från 1902 års ingång till 440 kr.

Enligt beslutet ingick i arvodet ersättning för posttransporter, något som motsäger förmodandet att poststationen låg i stationshuset. Naturligtvis kan dock själva transporten från tåget till poststationslokalen ha spelat en viss roll, även om lokalen fanns i stationshuset. I varje fall torde lokalen ha förlagts på annan plats än i stationshuset den 1 oktober 1916, då handelsföreståndaren Karl Hugo Boström efterträdde Essén som föreståndare.

Essén hade redan den 1 oktober 1891 fått byta ut sigill och datumstämpel samt försändelseetiketter mot nya med namnet Strömsdalsbruk. Förekommande sorteringsförväxling av post till Strömsbro, Strömsholm och Strömstad torde ha bidragit till att poststationen i Strömsdal fick ett suffix. Det kan också ha varit så att brukets egen önskan spelade in.

En av Boströms efterträdare blev den 1 oktober 1946 Fridolf Helmer Bergkvist. Han var född i september 1897. Det är inte osannolikt att han fanns kvar när poststationen drogs in med april månads utgång 1964.

1878-10-16–1966-10-31

Gravendal

Postinspektionen i Göteborg hade i anslutning till en framställning om att öppna poststation i Gravendal fått kännedom om att föreståndaren för Gravendals järnvägsstation inte var lämplig till poststationsföreståndare. I stället hade handlesföreståndaren Algot Edvard Malmgren förordnats att från dess öppnande den 16 oktober 1878 sköta poststationen mot ett arvode av 240 kr per år. Det höjdes till 440 kr enligt beslut i augusti 1883.

Adolf Myhr tog över befattningen i augusti 1904 men avled i mars 1909, varvid bruksförvaltaren Arvid Karlsson förordnades att överta befattningen. Han följdes den 1 oktober 1916 av handelsföreståndaren Carl Magnus Lundqvist. Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1966.

Poststation öppnas den 16 dennes vid den å Säfsnäs jernväg belägna stationen *Gravendal*. Namnet å den inom Wermlands län belägna poststationen i Ransäter förändras från och med den 1 nästinstundande november till *Gersheden*.

I poststyrelsens cirkulär kungjordes tillkomsten av poststationen i Gravendal på detta sätt.



1873-10-01-

Fredriksberg

Nu har vi på en fiktiv färd nått fram till järnvägens ursprungliga ändpunkt. Där fanns en poststation med namnet Fredriksberg i Sävsnäs socken redan ett kvartal före kronobrevbäringsreformens påbörjade genomförande. Till föreståndare antogs enligt poststyrelsens förordnande den 4 september 1873 Algot Edvard Malmgren med 240 kr i årsarvode. Han sade upp sig redan den 5 april 1874 och efter poststyrelsens hänvändelse föreslog länsstyrelsen i Falun efter kronofogdens anmälan bokhållaren Richard Bergsten att från den 1 oktober 1874 antas till föreståndare. Poststationen lydde vid detta tillfälle under postkontoret i Filipstad. Den kom senare att lyda under postkontoret i Ludvika.

*Jernlikt Kongl. Generalpoststyrelsen
 Högskolans ledning, för postkontoret
 härjunt till Kongl. Styrelsen återända de
 med bevisat Skrifvelse hit åtföljande kan
 frukt för bokhållaren R. Bergsten att
 vara poststationsföreståndare i Fredriksberg
 från den 1^{de} månad Oktober, bevisat på
 med R. Bergstens bevisade underskrift.
 Filipstad, Postkontoret den 31 Juli 1874*

Algot Edvard Malmgren

När postmästare Giertz i Filipstad avgav svar till poststyrelsen den 15 februari 1876 på frågan om vilka poststationer som kunde föreslås till indragning, föreslog han till fortsatt verksamhet poststationerna i Fredriksberg, Yngshyttan och Nordmark, vilka alla hade en betryggande omsättning.

Richard Bergsten, som inledningsvis fick 240 kr i årsarvode för postsysslan, fick detta höjt till 400 kr genom poststyrelsens beslut den 25 juni 1875. Hans efterträdare i oktober 1901 handelsföreståndaren Adolf Myhr, kunde kvittera ut 600 kr om året för samma arbete.

Som vi kan se på sid 9, flyttade Adolf Myhr till Gravendal 1904 och efterträddes i Fredriksdal av kassören Axel Fredrik Björkman. Det är troligt att dennes efterträdare var Anna Aurora Rydebert. Omsättningen var nu så stor att poststationen kunde höjas till postexpedition. Detta genomfördes den 1 mars 1948 då fru Rydebert, född Skoglund, fick titeln stationsmästare i egenskap av chef för detta slag av postanstalter. Hon efterträddes den 1 oktober 1952 av Elsa Birgitta Busk. Enligt 1998 års interna telefonkatalog fanns postkontoret i Fredriksberg fortfarande kvar, när katalogen kom till, men jag vågar inte sia om dess framtid. Post-i-butik är en vanlig lösning för de relativt få mellanstora postkontor som ännu finns.

1911-05-01-1966-10-31

Tyfors

Som framgår av inledningsavsnittet fanns det under en period järnvägsspår mellan Fredriksberg och Tyfors och därifrån fram till Neva. I Tyfors öppnades den 1 maj 1911 en poststation med handelsföreståndaren Carl Oscar Dahlström som föreståndare. Han fick 240 kr i årsarvode, vilket höjdes till 300 kr den 1 februari 1914. Handelsföreståndaren Eskil Pettersson efterträdde honom den 15 augusti 1916 (diarienummer 1 b 1013/1916). Några namn på dem som närmast kan ha följt honom finner jag inte i mina matrikelutdrag, men den 1 augusti 1950 anställdes då 20-åriga Inez Marianne Höök som föreståndare. Poststationen drogs in med oktober månads utgång 1966.

Neva

1890-11-01–1965-04-30

Vi har nu nått fram till den nordligaste utposten i Värmland på Mora-Vänerns järnväg. Denna är en förlängd del av Östra Värmlands järnväg. Neva är samtidigt slutpunkten för vår tänkta resa och var sålunda en järnvägsknutpunkt under en viss tidsperiod.

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

Mellan Tyfors och Neva förekom under en tid postföring på tralla. En man med efternamnet Kullgren lär ha ansvarat för denna ovanliga form av posttransporter enligt muntlig tradition. Jag har inte haft möjlighet att efterforska ett eventuellt kontrakt mellan postverket och honom.

