

Uppgift i värdet af de frimärken m. m., som under år 1905 inkommit af eller utlämnats till någon angifna, postkontoret: Börsen under lydande poststationer, hvilka sannolikt komma att förläggas under ett blifvande postkontor i Limmared.

Poststationen	1 ^o kv.	2 ^o kv.	3 ^o kv.	4 ^o kv.	Summa				
Andsjärnarp	170	162	167	50	650	719 50			
Beckfors	301	427	385	531	1644				
Brentemo	220	310	160	170	760				
Esferöd	1755	3020	2760	3375	9830				
Grinnis	220	276	260	315	1071				
Hid	616	490	437	500	2043				
Kallslunga	356	280	335	441	1412	50			
Östånne	228	146	130	50	153	657 50			
Kärfjälalen	353	50	284	347	398	50	1383		
(Limmared)	720	612	674	890	2916				
Hjäläcks	300	257	303	50	305	1165 50			
Korsbo	140	132	122	118	512	50			
Skinstad	258	140	221	261	880				
Skinstad	192	50	349	70	391	50	400	1255 40	
Sjöklafva	119	50	327	50	98	50	211	50	785 50
Stromfors	380	340	370	520	1610				
Tranemo	673	50	624	50	529	50	653	2480 50	
Uvabo	447	418	413	50	375	1653 50			
Öfverlida	102	149	119	50	159	50	620		
Summa	7572	7644	8444	50	9876	50	33377	40	
							880	-	
							32477	40	
							31	1006	

Posten vid järnvägen

Limmared - Holsljunga

Frimärksförsäljningens omfattning var en av de uppgifter som låg till grund för bedömningen om ett förvaltningspostkontor skulle inrättas i Limmared.

Posthistorisk skriftserie 114

Om posten vid järnvägen Limmared - Holsljunga

I ett brev till poststyrelsen den 18 augusti 1894 redovisade postinspektionen i Malmö de förslag till ändringar i postgången som ansågs böra bli genomförda i samband med att trafiken startade på Falkenbergs järnväg. Det blev ett omfattande organisationsärende som i sin första etapp avslutades med att åtskilliga förenade post- och järnvägsstationer inrättades den 1 oktober 1894 sedan järnvägen på sträckan Falkenberg-Fridhemsberg öppnats för allmän trafik den 28 september.

En tredje etapp avslutades två år senare, när den fortsatta utbyggnaden av järnvägen norrut till Holsljunga var klar. Därmed hade också gränsen mellan Halland och Västergötland överskridits. Ännu en del av järnvägen avsåg sträckan Holsljunga-Limmared, ett område som inte låg under Malmö postinspektions förvaltning. Det blev i stället postinspektionen i Göteborg som fick träda till, men det skedde i samarbete med sydliga kolleger, bland annat därför att det fanns anledning att lägga om postföringen i vissa delar av Halland i anslutning till att järnvägen fullbordades på hela sträckan mellan Falkenberg och Limmared.

Postföringen till och från den nordliga ändpunkten hade redan i december 1902 blivit väsentligt ändrad genom att järnvägen Borås-Alvesta öppnades för trafik. Man kan sammanfattningsvis säga att denna järnväg blev den huvudsakliga leden för all post till och från Limmared och senare också för en hel del transiterande post. Mindre än två år efter att falkenbergsjärnvägen var färdig gick det till och med så långt att poststationen i Limmared upphöjdes till ett förvaltningspostkontor, något som Limmared kunde ståta med under drygt tolv år i en första omgång och ytterligare två decennier med början andra perioden 1945.

För bandelen Limmared-Holsljunga finner vi i postens handlingar den första kontakten genom ett brev den 3 februari 1903 från trafikchefen vid Falkenbergs järnväg till postinspektionen i Göteborg. Med brevet sände han några kartblad med sträckningen av järnvägen inritad. Han nämnde att den totala längden för järnvägen på dess nordliga del var 30,3 km och att namnen på de nya järnvägsstationerna föreslagits bli Axelfors, Strömsfors, Uddebo och Tranemo. En vecka senare bekräftade järnvägen att man "givetvis kommer att till föreståndare å omskrivna stationer antaga myndiga personer och föreskriva att dessa skola mot skälig betalning bestrida poststations- och postsparbanksgöromål som där kunna ifrågakomma".

Nu var det också dags att diskutera uppkommande frågor med berörda postmästare. På nära håll låg det mer än 70 år gamla postkontoret i Svenljunga, där nu Theodor Florell basade sedan 1899. Han svarade den 12 februari 1903 på några frågor från postinspektören i Göteborg, svar som i stort sett innehöll synpunkter på ändrad postföring. Sålunda ansåg han att landsvägspostföringen mellan Svenljunga och Tranemo skulle kunna "helt och hållet indragas, enär de enda korrespondenter, som begagna sig av denna postföring, nämligen Uddebo och Åstafors fabriker samt Strömsfors bruk, då erhålla järnvägs- och poststationer i omedelbar närhet". För Ambjörnarp och Sjötofta ansåg han att en ny postlinje borde inrättas med utgång från Tranemo. Den befintliga körposten mellan Tranemo och Mossebo ansåg han kunna ersättas med gångpost, enär posten till Mossebo blivit av mindre omfattning, sedan en del korrespondenter där börjat anlita poststationen i Grimsås, öppnad sju veckor innan postmästare Florell skrev brevet till postinspektionen. En vecka senare kompletterade han sina uppgifter med att ingen korrespondent på sträckan mellan Svenljunga och Axelfors använde sig av möjligheten att utnyttja postföraren, varför han ansåg att den delen kunde dras in. Mellan Axelfors och Hid utväxlades däremot fem lösväskor som expedierades av postkontoret i Svenljunga och en väska som expedierades av poststationen i Hid. Därför ansåg Florell att denna postföringssträcka borde bibehållas.

Att järnvägen låg inom ett gränsområde föranledde kontak-

ter mellan de båda berörda postinspektionerna. Från Malmö meddelades den 19 februari 1903 att det inte fanns något att erinra mot att järnvägen "i postalt hänseende förlägges till Västra Postdistriktet" under vissa förutsättningar. Ärendet var nu på basplanet så långt utrett att postinspektionen i Göteborg kunde redovisa det till poststyrelsen. Det skedde genom ett brev den 26 februari 1903, undertecknat av Otto Schütz. På papperet var denne man postmästare i Växjö under åren 1901-1909, men han tjänstgjorde i verkligheten på högre befattningar, nu som postinspektör i Göteborg. Låt oss först ta del av hans motivering för att poststationerna i Älvsered, Mjöbäck, Överlida och Holsljunga borde överföras från södra till västra postdistriktet, en motivering som bland annat klart visar hur betydelsefull järnvägen Borås-Alvesta blivit för snabb postföring. Han önskade de nämnda poststationerna förlagda under postkontoret i Borås "genom vilket ifrågasvarande poststationers postanvisnings- och postförskotts-rörelse snabbast torde kunna förmedlas på grund dels av den fördelaktiga tidtabellen för Herrljunga-Borås och Borås-Alvesta järnvägar dels ock därav, att Falkenbergs järnväg i verkligheten torde komma att fungera såsom en bibana till järnvägslinjen Göteborg-Alvesta".

I förslaget ingick också att den dittillsvarande lantpoststationen i Tranemo på en kilometers avstånd från järnvägsstationen med samma namn skulle dras in och att förenade poststationer dessutom inrättas i de övriga stationshusen, nämligen Uddebo, Strömsfors och Axelfors. Postinspektören uppgav i sitt brev att han skulle återkomma med förslag "beträffande omreglering av postkommunikationerna för poststationerna i Hid, Klev, Ambjörnarp, Sjötofta, Kalvsjöholm, Håcksvik och Mossebo".

I denna fråga kom han igen genom ett brev den 11 april 1903, där förslaget i stort sett omfattade följande förändringar: indragning av postföringen på linjerna Svenljunga-Tranemo-Mossebo och Risa-Sjötofta, inrättande av gångpostföring med tre turer i veckan fram och åter på en 11 km lång linje mellan Tranemo och Mossebo samt en gångpostföring också med tre turer i veckan på en 16 km lång linje från Tranemo till Sjötofta över Ambjörnarp. I Risa fanns inte någon poststation, men en s k postvårdare

var anställd för att ta hand om postväskorna under den tid som förflöt mellan postförarens ankomst från Sjötofta till dess postföraren vid huvudlinjen passerade Risa och kunde föra posten vidare. Ett kontrakt fanns med J Pettersson i Åstorp om postvård vid Risa kvarn. Detta blev uppsagt i och med att Risa inte längre skulle vara ändpunkt för en postföringslinje. Det finns åtskilliga exempel på liknande anordningar, t ex Jära vid postlinjen mellan Jönköping och Halmstad. Den platsen blev till och med föreslagen till poststation, något som emellertid rann ut i sanden. Om detta berättas utförligt i boken "På post i Mo härad".

Postinspektörens förslag tog också upp andra personalförändringar som var aktuella. Sålunda skulle H Svenningsson från Ylen nyanställas för postföringen mellan Tranemo och Mossebo, medan A J Eliasson i Sjötofta skulle sägas upp från kontraktet om postföring mellan Risa och Sjötofta men få ett nytt kontrakt avseende postföringen Tranemo-Sjötofta. Ersättningen till Svenningsson fastställdes bli kr 1:30 per tur fram och åter och till Eliasson 2 kronor per tur fram och åter. Entreprenörerna på postföringen mellan Svenljunga och Mossebo blev informerade om "att de båda postföringskontrakten på grund av sin ordalydelse vid vederbörlig tidpunkt upphöra att gälla utan föregående uppsägning". Detta var möjligt genom en klausul i kontraktet om att de skulle upphöra utan föregående uppsägning om postföringen kunde överföras till en eventuellt blivande järnväg i närheten av landsvägslinjen.

I ett brev den 28 april 1903 till poststyrelsen redovisade Otto Schütz också andra följdverkningar av nyssnämnda klausul. Sålunda upphörde också kontraktet med postföraren på linjen Svenljunga-Klev, S V Johansson i Hulubäckstorp. Ett nytt kontrakt tecknades om postföring med häst och vagn sex gånger i veckan i vardera riktningen mellan Axelfors och Klev med en ersättning av kr 3:90 för var tur fram och åter. I detta sammanhang meddelade Schütz följande: "Det hade ursprungligen ifrågasatts att posten Svenljunga-Klev skulle ersättas av två mindre poster, nämligen Älvsered-Klev och Axelfors-Hid, men vid utbudningen har det visat sig att en dylik anordning skulle vålla postverket allt för dryga utgifter".

Det blev från den nya organisationens början genomgående postiljonskupéer på hela järnvägssträckan mellan Limmared och Falkenberg. Kupéerna upptog en golvyta på sju kvadratmeter och personalen bestod av tre s k postbetjante, som stationerades i Limmared. Deras alternering innebar tjänstgöring första dagen inom postiljonskupé 372 från Limmared till Falkenberg, andra dagen inom postiljonskupé 373 från Falkenberg till Limmared och inom samma postiljonskupé från Limmared till Falkenberg samt tredje dagen inom postiljonskupé 372 från Falkenberg till Limmared.

In i det sista var det ovisst när trafiken kunde börja på den tillbyggda järnvägssträckan. Postinspektören i Göteborg lät på eftermiddagen den 1 april 1904 lämna in ett telegram till poststyrelsen med texten "Bandelen Limmared-Holtsljunga öppnas för trafik från och med i morgon". Om detta underrättades postfolk och allmänhet genom poststyrelsens cirkulär samt kungörelser i tidningarna. Nu hade ytterligare några poststationer tillkommit i postanstaltsförteckningen. Hur utvecklingen blev för dem skall kort beröras i det följande. För att ge kontinuitet åt häftet "Om posten i södra Kind" tas här även med poststationen i Holtsljunga, som var den nordliga ändpunkten på järnvägen från Falkenberg i dess tidigare etapp.

		Örby—Öxabäck—Svenljunga.							
		(Gångpost.)							
		(Från den 2 september 1876.)							
T.	—	4,0	f. m.	1,5	Örby poststation.....	M.	6,45	—	e. m.
T.	7,45	—	f. m.)			M.	—	3,0	e. m.
Th.	—	11,0	f. m.)	1,0	Öxabäcks poststation.....	S.	5,0	—	f. m.
Th.	1,30	1,30	e. m.			S.	2,30	2,30	f. m.
Th.	3,30	3,30	e. m.	0,8	Holtsljunga.....	S.	12,30	12,30	f. m.
Th.	5,30	—	e. m.	0,8	Refvesjö.....	S.	—	10,30	e. m.
				4,1	Svenljunga postexpedition...	L.	—	—	e. m.

I tidtabellerna är orter utan poststationer i allmänhet utmärkta med petitstil. Innan Holtsljunga fick en egen poststation, hade invånarna där möjlighet att skicka och ta emot post om de mötte upp vid den passerande postföraren.

HOLSLJUNGA

Postinspektionen i Malmö föreslog i sin redovisning till poststyrelsen den 23 september 1899 att förenade post- och järnvägsstationer skulle inrättas i Mjögback. Överlida och Holsljunga och att poststationen i Holsljunga, som funnits sedan den 1 april 1896, skulle dras in. Det var praxis att lantpoststationer på nära avstånd till blivande järnvägsstationer avvecklades på detta sätt. I detta fall innebar det att handlanden Klas Otto Hedin vid lantpoststationen i Holsljunga blev uppsagd från sitt kontrakt. Uppsagd blev också lantbrevbärare C Larsson från Kärralund på linjen Svenljunga-Holsljunga-Högshult, eftersom denna linje inte ansågs ha någon uppgift efter järnvägens tillkomst. Lantbrevbäringen Svenljunga-Reaskäl förändrades och sträcktes ut omkring 4 kilometer till en 17 km lång linje över bl a Revesjö. Lantbrevbärare M A Andersson sade i detta sammanhang upp sig och ersattes på den förlängda linjen med lantbrevbäraren August Åhsberg från Haga Storegård.

Omorganisationen trädde i kraft den 26 november 1899 och nu blev stinsen i Holsljunga ansvarig för posten, till en början Eric Otto Ericsson med 240 kronor om året i arvode för postbestyret. Detta höjdes från det nya seklets början till 300 kronor och kom efterföljaren Alexander Lönn till godo, när han fick ett kontrakt, tecknat den 10 februari 1904. Hans vakt i Holsljunga varade ända till och med augusti 1928, då han fick förflyttning till Ullared. Med Gunnar Artur Rudhner och Per Ragnar Andersson som vikarier under en mellantid, då en postal omorganisation fördes på tal inträdde en stabilare period från och med maj 1937. Då blev den senast antagne vikarien John Robert Nilsson ordinarie föreståndare. Han följdes 1938 av Olof Arvid Andersson, som fick uppleva järnvägsnedläggelsen den 1 maj 1961. Nu blev det i stället en s k lantpoststation med Berit

Gunvor Sandell som föreståndare. Hon arbetade drygt fem år i Holsljunga och den 1 juli 1966 var poststationens saga all. Effektiv bilåkande lantbrevbärning var här som på så många andra håll lösningen.

Till
Kongl. General-Poststyrelsen!
Stockholm.
✓ Samma jag med sk. sig. förordt kunde denna ansökan
i sin prägnant beaktas

Om, med anledning af Kronobrevbäringens upphörande,
säger poststationen framdeles kommer att inrättas inom
Holsljunga församling, för undertecknad, hildkenber
sin brottat nära invid nämnda församling kyrka, der
fyra heradsrättar stått tillsammans, liksom öfverhast
anmäla sig, försett af Kongl. Poststyrelsen tillkom
men vid dess utval af föreståndare för nämnda poststation
och för detta ändamål bifogade nämligen vid merade
heltypografiska.

Öfverlida

Holsljunga Skattearejsad den 24 Februari 1874.

A N^o 518. ✓

P. Leander
Skoll. Ordför. och Hildkenber's Holsljunga

Skollärare Petter Leander var tidigt ute med ansökan om att bli föreståndare för en poststation i Holsljunga.

En lantpoststation hade som tidigare nämnts funnits i Holsljunga sedan den 1 april 1896. Normalt skulle man kunna tänka sig att det borde ha funnits en hela 21 år tidigare, för det var med 1875 års ingång som kronobrevbäringen upphörde i Älvsborgs län. Men Holsljunga var då en av de missgynnade orterna. Ändå hade skolläraren, organisten och klockaren i Holsljunga, Petter Leander, skrivit till poststyrelsen redan den 24 februari 1874 och erbjudit sig att bli föreståndare för den förväntade poststationen. Det ärendet togs inte ens upp till prövning av poststyrelsen, men det gjorde däremot den framställning som följde på en kommunalstämma i sockenstugan den 18 oktober 1876. Vid prövningen den 17 november 1876 ansåg man i poststyrelsen att ärendet borde "anstå tills vidare". Detta torde ha berott på att man tidigare på hösten lagt om postföringen på så sätt att en linje mellan Svenljunga och Örby över Öxabäck passerade Holsljunga och Revesjö och gav invånarna i de båda sistnämnda socknarna möjlighet att ta emot och skicka post med postföraren.

Med denna anordning fick man vackert nöja sig i Holsljunga under 20 år. En framställning ledde slutligen till att folkskolläraren Knut Nilsson blev föreståndare för den poststation som öppnades den 1 april 1896 med 50 kronor i årsarvode. Han efterträddes den 1 juli 1899 av handlanden Klas Otto Hedin, som inte hann verka i postens tjänst så länge, eftersom poststationen förenades med järnvägen den 26 november samma år.

Axelfors

Även i Axelfors gjorde man tidigt ett försök att få en poststation. När Örsås sockenmän höll sin ordinarie kommunalstämma i sockenstugan den 27 december 1875, beslöt de att "ingå till Kungl. Generalpoststyrelsen med begäran om bidrag för kronopostens anskaffande till kyrkan, vilken under innevarande år ensamt måst bekostas av kommunen". Man hade sett att snart sagt de flesta socknarna hade fått egna poststationer med 1875 års ingång. Det önskade bidraget med 50 kronor om året för postgången måste anses ha varit en rimlig begäran men den var helt emot gällande principer. Jordbrukaren P Andersson i Örsås fick stämmans uppdrag att framföra ärendet till poststyrelsen. Den 20 januari 1876 daterade han sitt brev, vars sista mening fick följande lydelse:

"Enär de flesta socknar inom riket på senare tid fått Poststation och därav icke allenast draga enskild fördel utan även äro fria från avgift för kronopostens fortskaffande, torde den av Örsås kommun ödmjukast nu framställda begäran bifallas; i motsatt fall har kommunen nu fått större tunga än vad förut var fallet då brevbäringsersättningen utgick av jordbruket".

Tf kronolänsman G Nyquist i Svenljunga förde ärendet vidare till poststyrelsen men nöjde sig inte bara med att tillstyrka det äskade bidraget utan begärde i ett brev den 5 februari 1876 att "Kungl. Generalpoststyrelsen behagade föranstalta om inrättande av en för Örsås och Revesjö socknar gemensam postanstalt vid Axelfors bruk, beläget på gränsen mellan dessa socknar, 1/4 mil från Örsås och Revesjö socknar samt 0,7 mil från Svenljunga postexpedition". Det var nog ett missgrepp av tf länsmannen att gå förbi kronofogden och länsstyrelsen. Utan remissförfarande försåg poststyrelsen den 11 februari 1876 brevet med

följande påteckning: "Ansågs ej för närvarande böra till vidare åtgärd föranleda".

Det blev i stället den förlängda järnvägen från Falkenberg som gav samhället möjlighet att få en poststation. Den öppnades den 2 april 1904 och till föreståndare antogs Otto Ericsson, som hade varit föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Holsljunga. På grund av hans sjukdom förordnades kontorsbiträdet Rud Johansson till föreståndare i juni 1921. På papperet var Ericsson dock kvar som ordinarie föreståndare tills han beviljades avsked 1934, 60 år gammal. Från Mjögåsa flyttade nu Carl August Teofil Andersson till Axelfors och efter dennes död i januari 1938 tog Rudolf Oredahl över. Han följdes i oktober 1941 av Artur Fredrik Larsson och därefter har följande järnvägsanställda ansvarat för poststationen i Axelfors: Daniel Viktor Edvin Rydh (1945), Henrik August Robert Falkman (1945-1948), Per Johan Andrén (1948-1949), Adolf Henrik Appelgren (1949-1952), Johan Linus Hilldén (1952-1958) och Karl Göte Daniel Meijer (1958-1961).

Den 1 maj 1961 skildes post och järnväg åt i Axelfors på grund av järnvägens nedläggning och efter ett kort vikariat antogs Seth Axel Karlsson till föreståndare för den icke förenade poststationen. Han hade varit lantbrevbärare i Axelfors sedan 1949 och när poststationen drogs in med juni månads utgång 1966, blev han åter lantbrevbärare, nu med utgång från Svenljunga på linjen till Reaskäl. Det blev vid omorganisationen en linje på drygt 90 kilometer med ca 200 hushåll att betjäna.

Strömsfors

Även Strömsfors fick en förenad post- och järnvägsstation den 2 april 1904. Det årets personalförteckning upptar inte namnet på någon föreståndare. Möjligen uppehölls befattningen på vakans till den 1 september 1907, då Gustaf Robert Johansson tillträdde, 22 år gammal. Under ett kvarts sekel svarade han för post och järnväg till sin död i blott 47 års ålder. Ester Linnea Nilsson tog över den 10 februari 1932 och efter henne ansvarade följande järnvägsanställda för postarbetet i Strömsfors: Vera Andersson (1935-1941), Inga-Lill Josefsson (1941), Anna Kulneff (1941-1955) och Aira Hillevi Axelsson (1955-1959). Den 1 november 1959 skildes post och järnväg åt och när fru Axelsson avgick i oktober 1960 trädde Anna Kulneff åter till som föreståndare för den i järnvägshuset kvarvarande "lantpoststationen". Hon fick uppleva dess indragning den 31 januari 1976, varefter hushållen betjänades genom en lantbrevbäringslinje från Svenljunga.

"Skall man stänga posten, skall det ske på ett värdigt sätt", menade Anna Kulneff, och dukade upp kaffebord i väntsalen på poststationens sista dag. Enligt en tidningsartikel lär hon också ha uttalat sig med följande ord:

"Även om kommande postservice med hjälp av lantbrevbärare Elis Axelsson också hyllar principen personlig service, så har ändå bygdens folk haft den största glädje av stunden på poststationen.

Det har varit en fröjd att höra hur gubbarna suttit här ute på bänkarna och berättat gamla minnen, skrattat och haft roligt av en pratstund i största allmänhet".

Uddebo

Anders Peter Ander antogs till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Uddebo, när denna slog upp portarna i samband med att tågtrafiken kom i gång på allvar på den nordligaste sträckan av Falkenbergs järnväg. Han avlöstes den 1 februari 1932 av Gustaf Robert Johansson som dessförinnan varit föreståndare i Strömsfors under ett kvarts sekel. Så mycket kortare blev dennes tid i Uddebo, eftersom han avled i april 1938 i sitt 53:e levnadsår. Efter två månaders vakans övertogs den förenade post- och järnvägssysslan av John Robert Nilsson som hade svarat för poststationen i Holsljunga sedan maj 1936. Efter honom skötte Ida Maria Linnéa Jörneberg sysslan som postbiträde 1945-1959 för att själv bli ordinarie föreståndare för den lantpoststation som blev resultatet den 1 november 1959 av omorganisationen i samband med skilsmässan från järnvägen. Fru Jörneberg gick i pension den 1 april 1975 och vikarier svarade för servicen, sist Olof Andersson, innan poststationen organiserades om till ett postställe den 1 september 1977 och lämnade den gamla järnvägsstationen. Olof Andersson var van vid omorganisationer av det slaget. Han hade varit föreståndare i Holsljunga under 23 år och upplevde ändringarna där 1961. När poststationen i Strömsfors drogs in 1976, fanns han tillfälligt där och nu var det tredje gången han fick uppleva hur en postlokal blev stängd för gott.

Ersättningen för poststationen i Uddebo blev ett postställe i Uddebo Väveri AB i kombination med bilåkande lantbrevbäring. Poststället kompletterar samhällets postservice under en timmes öppethållande måndagar-fredagar.

Tranemo

I Tranemo fanns det en lantpoststation länge innan järnvägen från Falkenberg förlängdes till Limmared. Det var nämligen en av de många församlingar som hugnades med en sådan när kronobrevbäringsansvaret i Västergötland övertogs av postverket den 1 januari 1875. I poststyrelsens brev till landshövdingen i Älvsborgs län den 17 december 1874 hette det bland annat att en poststation skulle inrättas inom Kinds fögderi "i Tostarp under benämning Tranemo till undvikande av förväxling med tidigare benämning å förutvarande poststation, med C J Claesson mot årligt arvode av kr 200:-"

Texten är onekligen litet kryptisk, men bortsett från detta säger fakta att handlanden Carl Johan Claesson i Tostarp fick förtroendet att svara för socknens postservice. Till Tostarp bars posten från Limmared, till en början enligt ett kontrakt med hemmansbrukaren Mårten Gustafsson i Åsarp Övregården. I motstätt riktning bars posten på ansvar av Salomon Svenningson på Smedstorpet. Den sistnämndes kontrakt visade på en krona per mil, medan Mårten Gustafssons kontrakt stannade vid 95 öre per mil. Sådana differenser var inte ovanliga under den långa tidrymd då entreprenörer tävlade med varandra om uppdrag i postens tjänst. Postförarna till och från Tranemo var kontrakterade bland många andra på delar av den långa postföringslinjen Jönköping-Göteborg, som efter att ha passerat länsgränsen gick genom Gölningstorp, Tranemo, Svenljunga, Redslared och Örby till Skene, innan den fortsatte över Bonareds gästgivaregård, Hyssna, Hällingsjö och Landvetter till Göteborg. Det var en linje på totalt 18 mil med många delentreprenörer.

Carl Johan Claesson fick sin årslön höjd till 400 kronor enligt ett beslut den 24 mars 1876. Efter 16 år flyttades

poststationen till den gamla skolan i kyrkparken, där folkskollärare Leonard Köhler tog över, nu med blott 100 kronor i årsarvode enligt ett kontrakt den 17 december 1890.

Gästgiveriet i Tostarp blev nästa plats för poststationen genom att Per August Rylander tog över den 1 oktober 1898 med 300 kronor i årsarvode.

		Jönköping—Göteborg.			
		(Från den 18 maj 1876.)			
Th.	—	11,0	f. m.		
				3,8	
Th.	4,50	5,0	e. m.	1,4	
Th.	6,45	6,50	e. m.	1,6	
Th.	8,40	8,55	e. m.	1,5	
Th.	10,55	11,25	e. m.	0,9	
F.	12,40	12,15	f. m.	0,9	
F.	2,0	2,0	f. m.	1,4	
F.	3,45	3,50	f. m.	0,6	
F.	4,35	5,5	f. m.	1,0	
F.	6,20	6,20	f. m.	0,3	
F.	6,50	6,55	f. m.	1,1	
F.	8,25	8,30	f. m.	2,0	
F.	11,0	11,5	f. m.	1,5	
F.	1,0	—	e. m.	18,0	

Många olika entreprenörer skjutsade posten på linjen Jönköping—Göteborg genom bl a Kinds härad. Måtten är angivna i "gamla svenska mil". Vänstra sidan av tidtabellen läses uppifrån och ned, den högre nedifrån och upp.

När järnvägen från Falkenberg förlängdes till Limmared och togs i bruk för posttrafik den 2 april 1904, drogs poststationen vid gästgiavregården i Tostarp in och en förenad post- och järnvägsstation öppnades med Rickard Hellqvist som föreståndare mot 360 kronor i årsarvode. Snart nog blev också Västra Centralbanan färdig och man hade tänkt sig att dess järnvägsstation med namnet Gudarp också skulle få en poststation. I motsats till vad fallet var med de flesta övriga järnvägsstationer utmed Västra Centralbanan inrättades emellertid inte någon poststation i Gudarp när trafiken började i december 1906.

Behovet ansågs dock vara ovedersägligt och efter en ny prövning beslöt poststyrelsen att en förenad station skulle inrättas med namnet Östra Tranemo den 1 mars 1907. Detta beslut föregicks av flera olika förslag. Man tänkte sig ursprungligen att den äldre poststationen, som låg vid

Falkenbergs järnväg sedan den 2 april 1904, skulle flyttas till järnvägsstationen vid Västra Centralbanan. Häremot vände sig kraftfullt kommunalnämnden i Tranemo i ett brev till postinspektionen i Göteborg den 3 september 1906. Styrelsen för Falkenbergs järnväg stödde nämnden i ett separat brev.

I september 1906 skrev också ett stort antal personer som bodde i Östra Tranemo och lade fram starka skäl för en poststation där. Men kronofogden anmälde till postinspektionen den 10 oktober 1906 att endast en poststation behövdes för området och att dess lämpligaste läge var vid Östra Tranemo station på Västra Centralbanan. Avståndet mellan de båda stationerna uppgav han till "högst en kilometer". Postinspektören föreslog nu poststyrelsen att den äldre poststationen med namnet Tranemo skulle dras in och att en ny skulle inrättas i Östra Tranemo. Men en kommunalstämma den 24 november 1906 vände sig mot förslaget.

Landshövdingen i Älvsborgs län blev tillfrågad och avgav sitt yttrande på nyårsafton 1906, tio dagar efter att trafiken hade börjat på Västra Centralbanan. Ett tre foliosidor långt aktstycke avslutades med uttalandet att landskansliet inte fann sig "böra förorda den föreslagna förflyttningen". Detta torde ha bidragit till poststyrelsens beslut att en förenad post- och järnvägsstation försöksvis skulle inrättas i stationshuset vid Tranemo östra. En redogörelse förväntades efter 1907 års slut om "rörelsens omfattning vid berörde nya poststation och för det inflytande som den nya poststationens verksamhet då visat sig ha utövat på poströrelsen vid nuvarande poststationen Tranemo".

Det visade sig att frimärksförsäljningen vid den äldre poststationen under 1907 sjönk med omkring 400 kronor och att den nya poststationen sålde frimärken för omkring 2140 kronor, vilket var något mera än vid den äldre poststationen. Poststyrelsen beslöt då, att båda poststationerna skulle få behållas under ännu en provotid, nu blott ett kvartal.

Den 9 mars 1908 skrev postinspektören i Göteborg till poststyrelsen, att "förhållandena i Tranemo ingalunda äro sådana, att två postanstalter kunna vara erforderliga". Det visade sig, att frimärksförsäljningen varit "konstlad"

genom att personer i Östra Tranemo "inköpt frankotecken till större antal än som av dem under året förbrukats". Vidare hade Tostarps bruk, som betjänades av poststationen i Uddebo, köpt sina frimärken på poststationen i Tranemo.

Kungörelse,

angående dels öppnandet af poststationer, dels namnförändring af poststationen Hesselby.

Den 1 nästinstundande mars öppnas poststation vid den å järnvägslinjen Falköping-Ranten—Landeryd (Västra Centralbanan) belägna trafikstationen *Östra Tranemo* inom Älfsborgs län samt i *Åspås* inom Jemtlands län.

Samma dag kommer den inom Gotlands län belägna poststationen *Hesselby* att namnförändras till *Gottants Hesselby*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 19 februari 1907.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

H. A. KOLMODIN.

Föredragande.

E. BÆCKSTRÖM.

Postinspektören ansåg sig icke kunna ta ställning till vilkendera poststation som borde dras in men fick försöksperioden förlängd ytterligare två kvartal. Inte heller detta räckte för att avgöra frågan, men en inspektion i november 1908 ledde till postinspektörens förslag att den äldre poststationen skulle dras in med juni månads utgång 1909.

Eventuella underhandskontakter med den beslutande instansen, poststyrelsen, är okända. Utgången är dock märklig. I strid med postinspektörens förslag och de argument som framgick av inspektionsrapporten ansåg poststyrelsen vid den slutliga föredragningen den 3 juni 1909, att postinspektörens hemställan inte borde föranleda till vidare åtgärd. Därmed fick båda poststationerna vara kvar och den under tiden uppblussade striden mellan de två samhällsdelarna kunde blåsas av.

Det skulle dröja 35 år tills frågan togs upp på allvar igen. Då avgjordes den så att poststationen med namnet Östra Tranemo drogs in med utgången av september 1945. Dit hade Rickard Hellqvist flyttats från Tranemo vid Falkenbergers järnväg den 1 mars 1907 och där blev han kvar till

sin pension med 1942 års ingång. Då tillträdde Håke Evald Svensson och fick svara för posten till dess poststationen upphörde den 1 oktober 1945. Detta skedde genom att Östra Tranemo slogs samman med den ursprungliga poststationen. Den gemensamma nya poststationen med enbart namnet Tranemo flyttades till nya lokaler i cementvarufabriken.

Vid den förenade poststationen med namnet Tranemo tog Carl Gustaf Blåberg över enligt ett kontrakt den 15 november 1906 och fick 420 kronor om året för bestyret med posten. Han var född 1883 och fick alltså i oktober 1945 uppleva att post och järnväg skildes. Posttrafiken hade nämligen ökat så mycket att det inte var lämpligt att förena göromålen efter sammanslagning med Östra Tranemo. Ny föreståndare blev Karl Rickard Sten Hallgren, som befordrades till chef för posten Karlstad 3 i april 1947.

Nu hölls befattningen som poststationsföreståndare i Tranemo vakant i avvaktan på en omorganisation. Den blev klar efter knappt ett år och innebar bland annat att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 mars 1948 och med den föga postalt klingande titeln "stationsmästare" blev Gunnar Larsson chef. Med ny terminologi kallades chefen postmästare med Eva Kjellgren som ansvarig tillsammans med bl a kollegerna Ann-Karin Andersson och Yngve Snygg. De kunde glädja sig åt nya lokaler i november 1989.

Det är inte bara i Tranemo som man använt en datumstämpel med ordet Tranemo ingraverat. Under en övergångstid fanns nämligen ett s k postställe i Sjötofta, vars post expedierades över Tranemo. Den datumstämpel som användes vid poststället (jan 1985-april 1986), hade gravyren TRANEMO-SJÖTOFTA.



I Tranemo har man använt åtskilliga minnespoststämplor.

Limmared

Den första poststationen i Limmared inrättades mer än tre år före den stora ökningen av poststationsbeståndet vid kronobrevbäringens upphörande. Limmareds glasbruk var primus motor för en framställning som resulterade i att en poststation inrättades den 1 maj 1871 med glasbrukets förvaltningsbiträde Joh Rob Fahlman som föreståndare. Till Limmared kom posten via en samtidigt inrättad postlinje från Borås. Posten befordrades till en början tre gånger i veckan i vardera riktningen på den nya linjen, som vid kronobrevbäringens upphörande med 1875 års ingång kom att bli matarlinje för flera tillkommande poststationer. Det var denna landsvägspost som var Limmareds förbindelse med omvärlden ända till slutet av 1902, då järnvägen Borås-Alvesta medförde en revolution av postföringen. En direktförbindelse från Ulricehamn med vardagliga turer till Limmared hade dock tillkommit i juli 1877. Postföringsfrekvensen tätnade ytterligare genom tillkomsten av två järnvägslinjer till, 1904 och 1906.

Joh Rob Fahlman sade upp sig från sin befattning som poststationsföreståndare i Limmared den 7 januari 1874. Orsaken var att han befordrats till förvaltare vid Strömsfors glasbruk. Hans efterträdare blev Petrus M Abrahamson som också efterträdde Fahlman med uppgit som förvaltningsbiträde vid glasbruket.

Efter Abrahamson tjänstgjorde också enligt ett kontrakt i december 1875 bruksägaren Fredrik Brusewitz och från 1894 års början ingenjören Carl Axel Brusewitz som föreståndare för poststationen i Limmared tills den förenades med järnvägsstation när järnvägen mellan Borås och Alvesta togs i bruk för posttrafik den 23 december 1902. I beslutet hette det att poststationen i Limmared drogs in; i praktiken var det fråga om en förflyttning från glasbruket och byte av poststationsföreståndare. Som sådan anställdes nu stinsen Johan Axel Jansson till och med november 1906.

*Öchnjukt får jag härmed an-
mäla om afsked från Stationsföreståndare-
ämbetet vid härvarande Poststation, samt till
min Efterträdare rekommendera
Huv Petrus, Magnus, Abrahamson, som
kommer att övertaga min befattning vid
Limmareds Glasbruk*

*Limmareds Poststation d. 7. Januari 1874.
Joh. Rob. Fahlman.*

Det allt mer tätande järnvägsnätet bidrog till att man med den tidens tänkesätt fann det riktigt att inrätta nya förvaltningspostkontor efter hand som antalet poststationer ökade. Framväxten till Limmared av järnvägen från Falkenberg medförde tillkomsten av flera förenade post- och järnvägsstationer söder om Limmared och med Västra Centralbanans tillkomst blev det så många runt om denna järnvägsknut att postinspektören i Göteborg tyckte att förvaltningspostkontoret i Borås började bli för tungrott. I ett brev till poststyrelsen den 9 april 1906 redogjorde han för sitt sätt att se på frågan med bl a följande ord:

"Limmared har under de senare åren blivit en allt mera betydande knutpunkt för järnvägslinjer. Sedan nämnda ort under år 1902 erhållit sin första järnvägsförbindelse genom Borås-Alvesta järnväg, har till orten under år 1904 anknutits järnvägslinjen Limmared-Falkenberg, varjämte under innevarande år Västra Centralbanan skall i Limmared ansluta sig till berörda järnvägar. I Limmared komma sålunda under detta års lopp järnvägssträckor från icke mindre än fem olika håll att sammanträffa. Att ett postkontor på ifrågavarande plats skulle bliva synnerligen väl lämpat att förmedla postutväxlingen med ett stort antal av de vid dessa järnvägssträckor belägna poststationer ligger i öppen dag.

Såsom förmedlande postkontor för berörda poststationer tjänstgör nu postkontoret i Borås. Under detta postkontor lyda för närvarande icke mindre än 44 stycken poststationer. Postkontorets i Borås postförbindelser med de underlydande poststationer, som äro belägna vid eller anknutna till förenämnda järnvägssträckor, äro ej nu och bliva ej heller genom Västra Centralbanan de bästa möjliga. Av denna anledning och jämväl för att i allmänhet underlätta arbetet vid postkontoret i Borås skulle ett postkontor i Limmared bliva av stort gagn."

Därefter redovisade postinspektören namnen på 17 poststationer som borde förläggas under det blivande postkontoret i Limmared, liksom de postföringslinjer som berörde dessa poststationer samt lantbrevbäringslinjerna från Kalvsjöholm och Mårdaklev. I brevet berörde han också lokalfrågan eftersom det var uteslutet att ett förvaltningspostkontor skulle kunna inrymmas i järnvägsstationen:

"För närvarande finnes icke lokal för postkontor i järnvägsstationens omedelbara närhet tillgänglig, men enligt bifogade anbud från den störste korrespondenten å platsen, Limmareds glasbruk, är bruket villigt att inom detta års utgång tillhandahålla lämplig lokal (med golvyta av omkring 110 kvadratmeter), mot en årlig hyra av 800 kronor".

Poststyrelsen var positivt inställd till förslaget och i sin slutliga framställning den 6 oktober 1906 preciserade postinspektör Otto Schütz det blivande postområdet för Limmared med att ange lämpligt belägna poststationer och postföringslinjer. Poststationerna var (i bokstavsordning) Ambjörnarp, Axelfors, Brandsmo, Grimsås, Hid, Holsljunga, Häcksvik, Kalvsjöholm, Mjübäck, Mossebo, Mårdaklev, Sjötofta, Strömsfors, Tranemo, Uddebo, Älvsered och Överlida samt den på järnvägssträckan Landeryd-Limmared tillkommande förenade post- och järnvägsstationen Ekefors.

Förutom tre lantbrevbäringslinjer skulle också följande postföringslinjer lyda under det blivande postkontoret: Axelfors-Hid, Älvsered-Kalvsjöholm, Kalvsjöholm-Häcksvik, Tranemo-Mossebo, Tranemo-Sjötofta.

Poststyrelsen beslöt i enlighet med framställningen och omorganisationen genomfördes den 1 december 1906. Till postmästare utnämndes Nils August Bergström, som tio år

senare befordrades till postmästare i Kinna. Han följdes 1916 av Bror Daniel Poignant. Denne fick uppleva att hans förvaltningspostkontor drogs in den 30 september 1918, i samband varmed han själv fick befordran som postmästare i Nora. Nu fick Limmared i stället en s k lantpoststation och omgivande förvaltningspostkontor fick dela upp det relativt stora postområdet. Till föreståndare för den ersättande poststationen utsågs folkskolläraren Claës Andersson Edén, född år 1867. I realiteten torde det ha varit hans hustru Ida Selmina Edén, som skötte postgöromålen och hon blev formellt tillsatt som föreståndare den 1 juli 1926. Hon kämpade på sin post till och med september 1945, då hon avgick med s k ålderdomsunderstöd. Någon ordnad pension fanns då ännu inte för de avtalsanställda postfunktionärerna.

Man hade nu tänkt om igen och Limmared fick åter ett förvaltningspostkontor den 1 oktober 1945. Den gången var det förvaltningspostkontoret i Älvsered som fick stryka på foten. Det hade funnits i denna höga status sedan december 1909 men blev nu utbytt mot en s k postexpedition.

I Limmared blev Jonas Olof Wettersten postmästare, redan följande år befordrad till postmästartjänsten i Åsele. Han följdes av Edvin Oskar Svensson, som också hade Limmared som ett steg i karriären. År 1947 blev han utnämnd till postmästare i Söderköping och följdes då av Olov Thorsson. Det blev ytterligare några kortare perioder i Limmared för postmästare på karriärstegen innan förvaltningspostkontoret med 1965 års ingång degraderades till en postexpedition, vars föreståndare enligt den titelns terminologi kallades stationsmästare. I de båda följande decenniernas täta omorganisationer kallades Limmared postkontor på nytt, liksom de flesta andra fasta anordningar som finns för modern postservice. Efter ledarskap av Ingegerd Ekström, som avgick med pension 1985, blev Inez Holmberg vikarierande chef. Därefter övertog Ingegerd Söderkvist ansvaret för postservice till de ca 1400 hushåll, som betjänas av posten i Limmared.