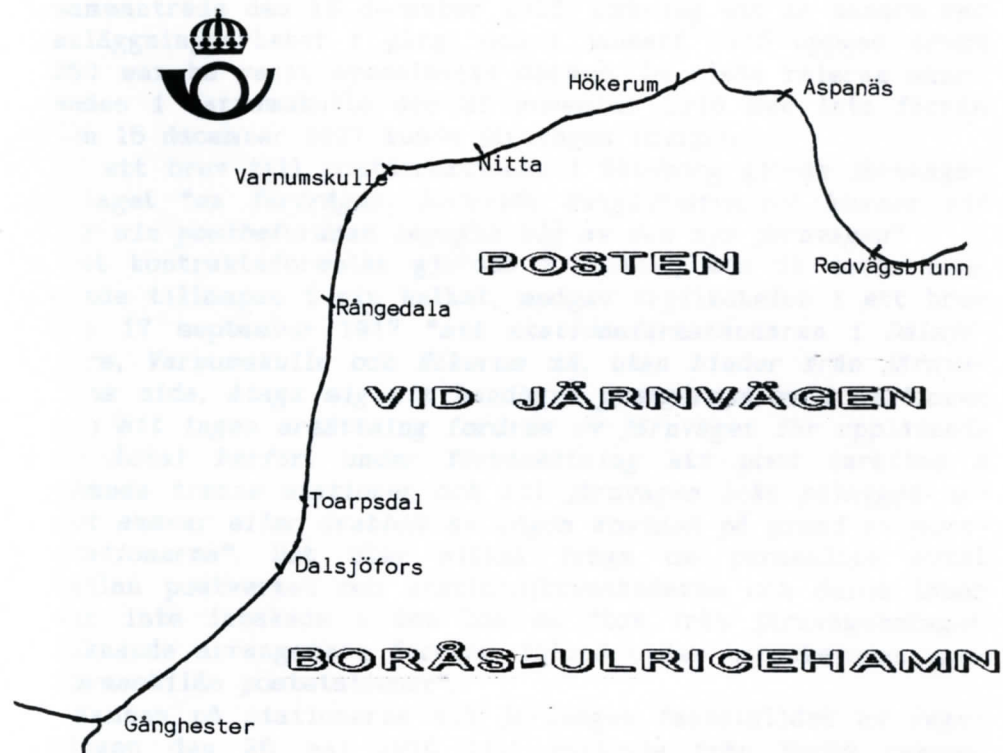


Häftet med järnvägsanknytning i posthistorisk serie

	antal sid	pris kr
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar	28	25
35. Posten vid jvigna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved	20	25
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad	18	20
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge	22	25
38. Posten vid järnvägen Eslöv-Kristianstad	22	25
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp	24	20
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa	18	20
41. Posten vid järnvägen Ystad-Sankt Olof	24	25
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad	17	20
43. Litet om posten vid Inlandsbanan	32	30
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund	24	25
50. Posten vid Krösnanbanan (Älmeboda-Karlskrona)	22	25
52. Om posten vid Blekinge kustbana	34	30
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjarsjölagård	14	20
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan	18	20
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala-Krylbo	24	30
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd-Bredåkra	24	25
113. Posten vid järnvägen Malmö-Genarp	15	20
114. Posten vid järnvägen Limmared-Holsljunga	24	25
118. Om posten vid Västra Centralbanan	38	40
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla-Herrljunga	18	20
126. Posten vid smalspåret (Växjö-Västervik)	34	40
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge-Väderstad	20	20
139. Posten vid järnvägen Norrköping-Valdemarsvik	12	15
141. Om post vid järnvägen Jönköping-Gripenberg	10	15
153. Posten vid järnvägen Malmö-Ystad	16	20
154. Posten vid järnvägen Börringe-Östratorp	18	20
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn	18	20
157. Posten vid järnvägen Malmö-Simrishamn	30	30
159. Posten vid järnvägen Kristianstad-Älmhult	22	25
164. Landsbygdspost vid Mariestad-Kinneulle järnväg	12	15
165. Posten vid järnvägen Hästveda-Karpalund	16	20
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult-Sölvesborg	22	30
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan-Nossebro	20	20
181. Om posten vid järnvägen Kilafors-Söderhamn	14	20
187. Om posten vid Norbergs järnväg	20	25
188. Posten vid järnvägen Eslöv-Ystad	20	25
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg	18	25
191. Om posten vid Karlstad - Munkfors' järnväg	20	25
192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen	22	25
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå	18	25
206. Om posten vid Mellersta Östergötlands järnväg	28	30
216. Om posten vid Gotlands Järnvägar. 1878 års linjedel	22	25
217. Om posten vid Gotlands Järnvägar. Forts av 1878 års linjedel	24	25
219. Om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro	26	25
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika	30	30
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg	20	25
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg	36	40

Priserna inkluderar moms och porto. Häftena kan rekvireras från
Förlaget på post, Box 222, 351 05 VÄXJÖ

Det går också bra att ringa till 0470-19154, Erik



Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 156

Uppdaterad 1996

POSTEN VID JÄRNVÄGEN BORÅS-ULRICEHAMN

Borås-Ulricehamns järnvägsaktiebolag konstituerades vid ett sammanträde den 18 december 1913. Omkring ett år senare var anläggningsarbetet i gång, och i januari 1915 uppges drygt 250 man ha varit sysselsatta därmed. De sista rälerna skarvades i Varnumskulle den 22 november 1916 men inte förrän den 15 december 1917 kunde järnvägen invigas.

I ett brev till postdirektionen i Göteborg gjorde järnvägsbolaget "en förfrågan, huruvida Kungl. Postverket kommer att för sin postbefordran begagna sig av den nya järnvägen".

Ett kontraktsformulär gjordes i ordning men då detta inte kunde tillämpas i sin helhet, medgav trafikchefen i ett brev den 17 september 1917 "att stationsföreståndarna i Dalsjöfors, Varnumskulle och Hökerum må, utan hinder från järnvägens sida, åtaga sig att handhava postgöromålen å stationen och att ingen ersättning fordras av järnvägen för upplåtande av lokal härför, under förutsättning att post inrättas å nämnda trenne stationer och att järnvägen icke pålægges något ansvar eller drabbas av någon kostnad på grund av poststationerna". Det blev alltså fråga om personliga avtal mellan postverket och stationsföreståndarna och deras löner var inte inbakade i den lön de fick från järnvägsbolaget. Liknande arrangemang förekom ibland under beteckningen *proformaskilda poststationer*.

Namnen på stationerna vid järnvägen fastställdes av regeringen den 26 maj 1916 till följande från Borås räknat: Gånghester, Dalsjöfors, Toarpsdal, Rångedala, Varnumskulle, Nitta, Hökerum, Aspanäs, Redvägsbrunn. Vid dessa orter skulle fullständiga stationer blott anläggas i Dalsjöfors, Varnumskulle och Hökerum, medan det var fråga om håll- och lastplatser vid de övriga. Även vid några av dessa inrättades poststationer, varom berättas i det följande. Tillkomsten av post i järnvägens stationshus medförde indragning av vissa poststationer, eller flyttning, om man så vill. Sålunda upphörde poststationen i Toarp på nära avstånd till Dalsjöfors och samma gällde för Vings poststation knappt fyra km från Vings poststation. I det följande skildras kortfattat posten vid samtliga berörda orter i riktning från väster mot öster, oavsett vid vilken tidpunkt poststationerna blivit inrättade.

Förenade poststationer

Det gick några år efter tillkomsten av de första järnvägarna innan förenade post- och järnvägsstationer blev verklighet. Under flera år hade samarbetet från postens sida med det nya kommunikationsmedlet inskränkts till att sända brev med vissa tåg. Motståndet till mera ingående samarbete kom främst från chefen för Statens Jernvägsbyggnader Nils Ericsson. Denne meddelade i ett brev den 26 mars 1861 till poststyrelsen "att föreningen av en Stations-Inspectors åliggande med befattningen av poststationsföreståndare möter betänkliga svårigheter därutinnan, att Stations-Inspectorerna hava sin mest ansträngande sysselsättning med passagerare- och gods-trafiken närmast före och vid bantågens avgång från stationerna eller just på samma tid, då även den senare befattningen skulle taga deras uppmärksamhet och tjänstgöring i anspråk".

Järnvägsstyrelsen var också rädd för att stationshusens lokaler inte skulle räcka till, och det var osäkert hur mycket tid postarbetet krävde. Poststyrelsen lämnade nu ett förslag till chefen för statens järnvägsbyggnader som gick ut på att järnvägstjänstemän på orter, där det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition, skulle få antas till poststationsföreståndare mot 200 riksdaler i årsarvode.

I Nils Ericssons svar till poststyrelsen den 14 november 1862 förklarade han, att stationsinspektörerna fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen så att järnvägens arbete inte försumrades. Detta bottnade i hänsyn till kunderna.

Vid det laget hade den första förenade post- och järnvägsstationen redan inrättats, nämligen i Vårgårda den 1 januari 1862. Om denna berättas i häftet "Posthistoria från Vårgårda kommun" (Posthistorisk skriftserie nr 148). De första förenade poststationerna efter Ericssons formella medgivande inrättades i Hästveda och Osby den 15 november 1862 samt i Gnesta, Laxå och Floda den 1 januari 1863. Generellt började ett avtal om samarbetet tillämpas den 16 februari 1863.

Poststyrelsens cirkulär nr 2 för 1863 innehöll bl a följande text: "Med undantag endast för Södertelje öfre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägstjänsteman på stället".

De båda första sidorna av detta cirkulär och kommentarer i anslutning till det ävensom ritningar över en postvagn för normalspår och en för smalspår redovisas i boken "Kommunikation i Allbo".

Det ursprungligen slutna avtalet med Statens Järnvägsbyggnader följdes av avtal även med enskilda järnvägar, någon gång med viss modifiering som t ex fallet blev med Borås - Ulricehamns järnväg.



Lantpoststation 1930-11-01--1948-01-31
Järnvägspoststation 1948-02-01--1978-09-30
(Lokal)postkontor 1978-10-01--

GÅNGHESTER (Toarps socken)

I framställningen till poststyrelsen den 1 november 1917 uppgav postdirektionen i Göteborg att *"Gånghesters hållplats, där Borås-Ulricehamns järnväg ansluter till Borås-Alvesta järnväg, ligger i en odslig trakt, där inga postanordningar erfordras. Avsett är, att tågen å den nya järnvägen skola framgå å Alvesta-banan till Borås Nedre järnvägsstation"*.

Det gick inte länge förrän befolkningen i trakten lät höra av sig. I september 1919 undertecknades ett brev till poststyrelsen av ett 50-tal personer i vilket man framhöll olägenheterna av att posten måste "hämtas eller med lösväska forslas från Målsryd 4 km eller Borås 7 km". Det sista namnet i raden av undertecknare var stationsföreståndare Bergkvist. Den poststation som man önskade där, ansåg postmästaren i Borås "vara för platsen av behovet påkallad".

Postdirektionen i Göteborg lät en tjänsteman undersöka förhållandena närmare på ort och ställe. I dess svar till poststyrelsen den 15 juni 1920 tillstyrktes bifall och förslag lämnades på två tänkbara föreståndare i handelsbodan med förord för Klas August Gustafsson. Järnvägsbolaget ville inte ha något bestyr med posten.

Poststyrelsen ansåg emellertid vid föredragning den 3 augusti 1920 att framställningen inte skulle bifallas. Tio år senare hade förhållandena ändrats och den 1 november 1930 kunde en poststation öppnas i en lokal ca 100 m från järnvägsstationen med löjtnant Otto Larsson Willner som föreståndare. Han var född i januari 1879 och avgick den 1 november 1947. Befattningen uppehölls nu på vakans i några månader och den 1 februari 1948 flyttades poststationen till järnvägsstationen, där kontoristen Tage Arnold Nykvist blev ansvarig för postgöromålen. Efter honom ansvarade Frans Erik Olof Ryler (1958-1961) och Sven Arne Alvhage (1961-1978) för samhällets postgöromål.

Den 1 oktober 1978 skildes post och järnväg åt och ett s k lokalpostkontor inrättades. Prefixet "lokal" slopades med 1986 års ingång och chefens benämning blev postmästare. Brevbäringen till samhället utgår från Borås.

Lantpoststation Toarp 1875-01-01--1917-12-16
Järnv.pst Dalsjöfors 1917-12-17--1952-09-30
Postexpedition 1952-10-01--1977-06-30
(Lokal)postkontor 1977-07-01--

DALSJÖFORS (Toarp)

Poststationen i Toarp, som låg vid Kjärstinsgårde en kilometer söder om Dalsjöfors järnvägsstation föreslogs till indragning i postdirektionens framställning till poststyrelsen den 1 november 1917. Detta accepterades och fick till följd att Olof Johannes Kirsten blev uppsagd från sin befattning som poststationsföreståndare i Toarp för tillämpning från den 16 december 1917, då posttrafiken började på järnvägen dagen efter dess invigning. I kontraktet fanns en passus om att detta kunde upphöra utan föregående uppsägning om en järnväg anlades i dess närhet.

Kirsten hade varit föreståndare i Toarp sedan juli 1911, då hans företrädare fabrikör Johan Johansson hade avlidit. Denne hade i sin tur varit anställd vid poststationen sedan juli 1899. Poststationen hade inrättats den 1 januari 1875 i samband med att ansvaret för kronobrevbäringen övertogs av postverket. Då hade skolläraren Johannes Wallqvist anställts som föreståndare och varit kvar som sådan till dess Johan Johansson tog över. Med namnet Toarpsdal skulle en poststation långt senare inrättas inte långt från den ursprungliga poststationen i Toarp.

Med ett kontrakt anställdes den 17 december 1917 stationsföreståndaren Johan Brynolf Brundin som föreståndare för den nyöppnade poststationen i Dalsjöfors' järnvägsstation. Kontraktet inneslöt också skyldighet att fullgöra transporter mellan tågen och stationen.

Poststationen förenades formellt med järnvägen den 1 mars 1940, vilket inte hade någon synbar effekt för kunderna. För Brundins del innebar det blott att hans avtal med postverket hävdes och han fick arvudet för postsysslan inbakad i lönen från järnvägen som fick kollektiv ersättning från postverket. Brundin avled den 1 juni 1947 och efter vakans under sommarmånaderna tillträdde Kristian Gottfrid Jönsson som postansvarig stationsmästare den 1 september 1947. Han följdes den 1 december 1948 av Gustaf Julius Persson., som fick uppleva att posten skildes reellt från järnvägen den 1 oktober 1952. Då inrättades nämligen en s k postexpedition vid torget, där

bl a Karl Torsten Lysell med den föga postalt klingande titeln "stationsmästare" fick ansvara för verksamheten under tid som kom. Termen postexpedition byttes mot lokalpostkontor 1977. Nio år senare var det åter dags för tembyte, nu med slopande av prefixet "lokal" och cheftiteln blev postmästare. Som sådan fick Tage Axelsson ta över ansvaret för service till närmare 2500 hushåll och kunde i september 1989 glädja sig åt att få ta nya lokaler i bruk.

Terminologin kan verka förbryllande. I häftet "Posthistoria från Skurups kommun" redogörs närmare för olika beteckningar för fasta postanstalter alltifrån "Postbådhusen" tillkomst år 1636. (Posthistorisk skriftserie nr 152).

TOARPSDAL

Lantpoststation	1932-09-01--1940-02-29
Järnvägspoststation	1940-03-01--1964-09-30

Postdirektionen anmälde i november 1917 till poststyrelsen följande om håll- och lastplatsen Toarpsdal: "Någon postal anordning vid hållplatsen är icke behövlig. Skulle så framdeles finnas erforderligt, skall en brevlåda uppsättas.

Men det blev efter halvtannat decennium mera än så. Där inrättades nämligen den 1 september 1932 en poststation enligt kontrakt med Gunnar Alex. Kontraktet upphörde den 1 mars 1940 då poststationen förenades med järnvägen och Alex började få sin ersättning för postsysslan inbakad i lönen från järnvägen. Han avlöstes i november 1951 av Gustaf Olof Bengtsson och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för postservice till poststationens indragning med september månads utgång 1964: Margit Lizzie Bengtsson (1955), Elly Maria Dahlin (1955-1958), Elsa Linnéa Viktoria Johannesson (1958-1959) och Margit Lizzie Bengtsson (1959-1964).

HÄLJARED

Toarp och Dannike fick före järnvägens tillkomst sin post via landsvägsposten mellan Borås och Ulricehamn. Då postvägen inte gick förbi Toarp, anställdes en postvärdare i Häl-

jared som ansvarade för posten under den tid som förflöt innan den kunde lämnas till postföraren på linjen Häljared-Toarp-Dannike. Efter remissbehandling beslöt poststyrelsen den 26 januari 1877 att 40 kr om året skulle betalas till postvärdaren i Häljared. J Carlsson, som senare flyttade till Rångedala, hade under den första perioden ansvaret för posten. Det fanns ingen bestämd ersättning för sådan syssla och beloppet kunde variera mycket. I boken "På post i Mo härad" redovisas ett kontroversiellt fall när det gäller postvärdaren i Jära, i vars närhet långt senare håll- och lastplatsen Västra Jära skulle byggas vid linjen Ulricehamn-Jönköping.

Ulricehamn—Toarp.							
(Från den 1 janurri 1879.)							
—	3,30	e. m.	Ulricehamns postexpedition (Häremellan gemensamt med posten å linien Borås—Ulricehamn.)	T. F.	5,45	—	e. m.
7,15	7,15	e. m.	Heljared..... (Häremellan gemensamt med posten å linien Borås—Dannike.)	T. F.	1,45	2,0	e. m.
8,0	—	e. m.	Toarps poststation	T. F.	—	1,0	e. m.

En sidolinje till huvudlinjen mellan Ulricehamn och Borås utgick från Häljared, där en postvärdare måste anställas, eftersom postförarna inte kom samtidigt till Häljared.

En flyttning till Häljared av Toarps poststation hade förts på tal redan under dess första år. Kronolänsmannen i Ås härad hade emellertid avstyrkt detta med bl a följande ord: "Då Häljareds by är belägen i norra ändan av Toarps socken, med närmaste åbo boende cirka 1000 fot från allmänna landsvägen mellan Borås och Ulricehamn och alla övriga åboarna i byn äro boende 5000 fot och därutöver från nämnda väg, samt därtill kommer att någon lämplig person för poststationens skötande icke finnes därstädes, anser jag för min del att, såvida poststationen skall vara till gagn och nytta för befolkningen inom Toarps socken, densamma fortfarande får kvarbliva vid Toarps skolhus, där den ligger centralt och för allmänheten bekvämligt".



Lantpoststation 1884-04-01--1936-09-30
Järnvägspoststation 1936-10-01--1967-09-03

RANGEDALA

I redovisningen till poststyrelsen av omorganisationsförslaget i anslutning till järnvägens öppnande anmälde postdirektionen i Göteborg att Rångedala poststations dåvarande läge söder om kyrkan, omkring 600 meter från järnvägens hållplats var "det för kyrkoherden, skolläraren, kommunalordföranden m fl av ortens större korrespondenter förmånligaste". Poststationsföreståndaren var villig att åta sig transporter mellan poststationen och tågen två gånger om dagen med 120 kr i årsersättning.

Så kom det sig att den 33 år gamla poststationen i Rångedala inte då flyttades till järnvägen. Det var ovanligt att så närliggande poststationer inte förenades med tillkommande järnvägsstationer, men å andra sidan var Borås-Ulricehamns järnväg litet speciell genom att något traditionellt kontrakt inte tecknades i vad gäller poststationerna.

Albert Emanuel Svanström, som varit anställd som poststationsföreståndare i Rångedala sedan december 1901, fick alltså "sitta i orubbat bo". Och det kunde han göra i nära 20 år. I sitt 78:e levnadsår fick han uppleva att poststationen flyttades till järnvägen den 1 oktober 1936, då stationsföreståndaren Carl Johan Johansson fick ett personligt avtal med postverket om att ansvara för postsysslan. Det personliga upphörde den 1 mars 1940 då post och järnväg förenades enligt ett standardavtal mellan de båda kommunikationsverken. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Rångedala till poststationens indragning den 4 september 1967: Axel Erik Pontus Janälv (1955-1961) och Sven E Algefors (1961-1967). Rångedala fick egen postadress 1991-10-01.

Här bör kanske också nämnas något om Rångedalas posthistoria före järnvägsepoken. Postmästaren i Borås hade i januari 1875 fått en framställning från korrespondenter i Rångedala om en egen poststation. Till denna var han kallsinnig, medveten om att länsstyrelsen hade ansett en sådan poststation obehövlig, när man planerade för omorganisation inför postverkets engagemang i kronobrevbäringens avveckling.

Även postmästaren i Ulricehamn avstyrkte i sitt yttrande. Han framhöll att det fanns poststationer i Ving och Toarp på

kort avstånd från Rångedala och att diligensen mellan Borås och Ulricehamn passerade Rångedala åtta gånger varje vecka. Poststyrelsen beslöt vid föredragning den 16 februari 1875 att lämna rångedalabornas framställning utan åtgärd.

Kronolänsman J W Ericsson i Trogared hade en annan uppfattning och föreslog i ett brev till kronofogden i Kullingsfögderi den 1 september 1875 att en mindre poststation skulle inrättas "uti Rångedala by, varest en station anses av behovet och för ortens befolkning nyttig".

Detta hjälpte nu inte och när byborna kom igen med en ny framställning fyra år senare, blev det också avslag. Ännu ett försök gjordes efter ytterligare tre år, då en kommunalstämma behandlade postfrågan den 16 mars 1882. Man förde till protokollet "den allmänt överklagade obekväma och olägliga postgången så väl för församlingens medlemmar i allmänhet som för den s k kyrkoposten, pastorsämbete och de kommunala tjänstemännen i synnerhet".

På stämmans uppdrag skrev kyrkoherde L J Mellén till poststyrelsen. Han framhöll att klockaren måste anlitas för distribution i tid av posten till de fem kyrkorna och två komministrarna inom Rångedala pastorat. Även nu tyckte kronolänsman Ericsson att ansökan var "högst befogad", men poststyrelsen ansåg den "ej för närvarande böra vinna avseende".

Ett nytt försök efter kommunalstämman i Rångedala sockensal den 23 oktober 1883 lyckades äntligen, sedan kronofogden tillstyrkt bland annat på grund av det jämförelsevis stora avståndet till pastoratets båda poststationer, Toarp och Espered. Trots betänkligheter av postmästare Mauritz Hoffman i Borås beslöt poststyrelsen nu att en poststation skulle inrättas i Rångedala den 1 april 1884.

I postmästarens förgäves gjorda motivering för avslag ingick påpekandet att varje ny poststation belastade det överordnade postkontorets kapacitet. Belastningen var redan stor nog, menade han, "och den nyss började sparbanksrörelsen har ingalunda kunnat undgå att öka arbete och ansvar". Postsparbanken hade med generalpostdirektör Wilhelm Roos som tillskyndare inrättats med 1884 års ingång.

Skolläraren Erik Johan Larsson blev den förste föreståndaren för poststationen i Rångedala och följdes efter sin död 1901 av förut omnämnde handlanden Albert Emanuel Svanström.

VARNUMSKULLE

Järnvägspoststation 1917-12-16--1961-05-27

C P Håkansson, som bodde utmed allmänna landsvägen nära Varnums kyrka och invid korsvägen till Fenneslunda, skrev den 16 mars 1875 till poststyrelsen och föreslog att en poststation skulle inrättas i Varnum och erbjöd sig att sköta den för 50 kr om året. Han framhöll att en poststation behövdes eftersom "kronobrevposten är borttagen och ingen är anordnad att emottaga eller utlämna de brev som inom socknen befordras och ingen som emottager de allmänna kungörelserna.

Poststyrelsen tog inte brevet på allvar och remitterade det inte ens för utredning. I stället gjordes en anteckning på det den 20 april 1875 om att det inte ansågs "böra till vidare åtgärd föranleda".

Fyra decennier senare var postdirektionen i Göteborg inte av den uppfattningen att någon poststation behövdes, men järnvägsbolaget anlade en fullständig järnvägsstation med namnet Varnumskulle. Trafikchefen hade uttalat "att järnvägsstationen därstädes till följd av dess läge nära korsningen av flera landsvägar kommer att få en betydande trafik".

I sin redovisning till poststyrelsen anförde postdirektionen i Göteborg bl a följande:

"När den nuvarande föreståndaren för poststationen i Nitta framdeles avgår, bleve det i varje fall lämpligast att indraga denna poststation och i stället anordna poststation vid Varnumskulle. I betraktande härav och då en poststation på sistnämnda ort kan erhållas besörjd inom järnvägens lokal mot en jämförelsevis ringa ersättning av 240 kr för år, synes det vara skäl att redan nu inrätta densamma, i all synnerhet som järnvägsförvaltningens, särskilt med hänsyn till undvikande av posttransportkostnader för postverket förmånliga erbjudande beträffande poststationer i Hökerum och Dalsjöfors annars icke skulle kunna tillgodogöras".

Järnvägen hade ställt som krav att poststationer skulle inrättas vid alla tre fullständiga järnvägsstationerna.

Så kom det sig att poststyrelsen beslöt att en poststation skulle inrättas i Varnumskulle den 16 december 1917 med stationsförmannen Gunnar Valfrid Åsberg som föreståndare. Kontraktet omfattade även transporter från tåget till stationen. Det personliga kontraktet upphörde den 1 mars 1940 och i stället tecknades ett konventionellt avtal mellan posten och järnvägen, varifrån Åsberg nu fick sin lön. Han följdes

med 1941 års ingång av Tage Walter Johansson och den 3 juni 1956 tog platsvakten Helga Jenny Kauranen över, blott för att uppleva poststationens indragning den 28 maj 1961.



Lantpoststation 1892-07-01--1959-05-31
Järnvägspoststation 1959-06-01--1968-05-11

NITTA (Härna socken)

En poststation inrättades i Nitta den 1 juli 1892 med förre handlanden Johan Samuel Fredrik Larsson som föreståndare. Hans hustru Anna Martina biträdde honom och fick efter mannens död överta poststationen 1902. Postdirektionen framhöll i sin långa redogörelse av omorganisationsförslagen i november 1917 att änkefru Larsson var "helt beroende av inkomsten från postverket med poststationen inrymd i en henne tillhörig stuga". På postdirektionens förslag beslöt poststyrelsen att poststationen skulle behållas oförändrad och att fru Larsson skulle få 120 kr i anslag för transporter till och från järnvägen. Poststyrelsen beslöt också att körpostlinjen Fristad-Nitta skulle dras in. Den hade inte någon uppgift sedan posten skulle transporteras på järnväg till Nitta.

Fru Larsson dog i april 1927, 68 år gammal och poststationen övertogs av Thyra Maria Larsson som var kvar i tjänst till och med september 1958. Postföreståndarebefattningen hölls nu vakant tills poststationen flyttades till järnvägs-hållplatsen den 1 juni 1959. Där fick platsvakten Elsa Linnéa Viktoria Johannesson ta ansvaret för postservice till poststationens indragning den 12 maj 1968.

Poststation i Ving	1875-01-01--1896-04-30
	1896-09-01--1917-12-15
Järnvägspst Hökerum	1917-12-16--1975-05-31
Postexpedition	1975-06-01--1977-06-30
(Lokal)postkontor	1977-07-01--

HÖKERUM



Vid nordligaste änden av sjön Tolken låg poststationen i Ving. Den hade ursprungligen inrättats den 1 januari 1875 som en följd av att postverket tog ansvaret för kronobrevbäringen. Länsmannen J W Ericsson var dess förste föreståndare, följd efter drygt två år av handlanden P J Bengtsson och 1895 av handlanden Herman Pettersson. Den drogs in den 30 april 1896 men återinrättades efter fyra månader, då med

handlanden Ludvig Karlsson i Tolkabro som föreståndare. Hans årsarvode blev 50 kr, medan Pettersson hade haft 250 kr. Karlsson fick emellertid i etapper uppleva höjning och kvitterade från 1913 års ingång ut 300 kr om året som ett välkommet tillägg till förtjänsten på affärsverksamheten.

Detta var situationen när järnvägen började närma sig och postverket skulle ta ställning till eventuell omorganisation. Postdirektören skrev den 1 november 1917 till poststyrelsen att poststationens läge var förmånligare för största delen av socknens befolkning men att trakten omkring järnvägsstationen var "icke obetydligt" bebyggd. Avståndet mellan poststationen och järnvägen uppgavs vara 3,5 km. Detta hindrade inte att postdirektören föreslog indragning av poststationen med namnet Ving i Tolkabro med samtidig omorganisation av postförings- och lantbrevbäringsnätet i området.

Poststyrelsen följde förslaget och med indragning av lantbrevbäringslinjerna Ulricehamn-Ving och Ving-Getared tillkom en ny lantbrevbärning på en 22 km lång linje från Hökerum till Intakan. Med stationsförmannen Axel Carlsson, som flyttat dit från Lysekil, träffades avtal om att ha hand om poststationen i Hökerums stationshus och svara för transporter från tågen till stationen. Detta personliga avtal upphörde den 1 mars 1940, då även den förenade poststationen i Hökerum inordnades i det vanliga systemet. Carlsson fick nu även ersättningen för postsysslan inbakad i lönen från järnvägen. Han var kvar i Hökerum till och med mars 1943, varefter Axel Gunnar Leander ansvarade för posten där till och med april 1951. Därefter vilade ansvaret på följande järnvägsanställda: Josef Hilmer Gahnberg (1951-1957), Knut Oskar Ryler (1957-1960) och Kjell Erik Östen Hermansson (1960-1975).

Utvecklingen var positiv för poststationen och från juni 1975 organiserades den om till postexpedition med flyttning till en separat lokal. Termen postexpedition ändrades till lokalpostkontor 1977 och till postkontor 1986. Den nya chefstiteln postmästare medförde bl a ansvar för service till närmare 1000 hushåll. Minskad efterfrågan av kassaärenden bidrog till att postkontoret i projekt "Nät 92" lämnades på entreprenad till Annebergs El och blev ett i den efter hand stora gruppen "Post-i-butik".

Posten till och från Aspanäs utväxlades under tiden 1934-1963 över Hökerum. Mera om detta på sid 16-17.

VINGBOR VILLE HA EN POSTSTATION I INTAKAN

I föregående avsnitt har poststationen i Ving kortfattat berörts såsom "föregångare" till järnvägspoststationen Hökerum. Det finns anledning att här snudda vid bakgrunden till att poststationen i Ving var indragen under fyra månader samt redovisa några önskemål från sockenborna.

Kyrkoherde Gustaf Selander intygade tillsammans med kommunalordföranden F Andersson i en framställning till poststyrelsen den 15 april 1901 "*det trängande behovet för petitionärerna av den begärda förbättringen i postgången*".

Petitionärerna bodde i Dallebo och Rångedala med flera ställen och begärde att få en egen poststation i Intakan. Visserligen hade socknen en poststation med namnet Ving, men den låg ju i Tolkabro och var med den tidens fortskaffningsmedel svårtillgänglig för många. Handlanden och lantbrukaren A Hultgren i Intakan erbjöd sig att sköta en poststation i sin handelsbod för 100 kr om året.

Föreståndaren för Vings poststation, handlanden Ludvig Karlsson i Tolkabro, ansåg att någon poststation inte behövdes i Intakan. Lantbrevbäringslinjen som utgick från Tolkabro passerade Getared och Trogared, där en del av petitionärerna kunde få postservice. De som bodde i Dallebo hämtade sina brev vid poststationen i Rångedala, som hade funnits där sedan 1884. Sannolikt var Ludvig Karlsson orolig för att några av hans kunder skulle börja handla hos Hultgren i Intakan, om en poststation inrättades där.

Postmästare Ludvig Björck i Ulricehamn avstyrkte inrättande av en poststation i Intakan i sitt svar till postinspektionen men kronolänsmannen Axel Gustafsson i Haga uttalade att det var lämpligt att den ifrågasatta poststationen kom till stånd. I detta instämde kronofogden Carl Almgren, men han tyckte att en poststation i Intakan skulle ligga för nära den i Tolkabro. Han hemställde i sitt brev till postinspektionen i Göteborg att en poststation skulle inrättas i Intakan och att poststationen i Tolkabro samtidigt skulle flyttas till skolan vid Vings kyrka. Där var folkskolläraren och organisten Hjalmar Floberg villig att förestå poststationen med 100 kr i årsarvode. Under året före hade också föreslagits att poststationen skulle flyttas från Tolkabro till kyrkbyn och Ludvig Karlsson hade med nöd lyckats förhindra att den tanken realiserades vid det tillfället.

Det hade för övrigt blåst en hel del kring poststationen med namnet Ving alltsedan tillkomsten den 1 januari 1875. Då hade den förlagts till Trogared med dåvarande kronolänsman-
nen J W Eriksson som föreståndare. I mitten av 1877 hade den övertagits av handlanden P J Bengtsson trots att det redan då fanns ett förslag om att flytta den till kyrkbyn med skolläraren J G Ekeblad som föreståndare. Efter handlanden Bengtssons avstängning i augusti 1895 på grund av brist i frimärksskassan vid ett inventeringstillfälle fanns poststationen hos handlanden Herman Pettersson i Dalen under en kort tid innan den drogs in med april månads utgång 1896.

Fyra månader senare hade man lyckats få poststationen tillbaka, då hos Ludvig Karlsson i Tolkabro. I en inlaga på tre foliosidor bemötte Ludvig Karlsson den 29 juli 1901 förslaget om att flytta poststationen till kyrkbyn och därmed också förslaget om att en poststation skulle inrättas i Intakan. Sedan postinspektionen ställt sig bakom honom och föreslagit utsträckning av lantbrevbäringslinjen, beslöt poststyrelsen att någon poststation inte skulle inrättas i Intakan.

ASPANÄS

Postombud 1934-10-01--1963-05-31

"Ingen annan åtgärd anses erforderlig, än att en brevlåda uppsattes vid hållplatsen till gagn för den närmast boende befolkningen".

Det var postdirektionens kommentar till poststyrelsen i ärendet om organisation i anslutning till att järnvägen skulle tas i bruk för trafik. Någon poststation kom inte heller till stånd i Aspanäs, även om en framställning gjordes i den riktningen vid ett senare tillfälle.

Under 1930-talets depression sysselsatte Statens arbetslöshetskommission ett stort antal personer med vägbyggen. I Aspanäs fanns en stor styrka, vars närvaro bl a krävde särskilda insatser för postservice. Handlanden Thure Karlsson blev den naturliga länken mellan arbetarna och den tre kilometer avlägsna poststationen i Hökerum. Han fick så mycket att bestyra med postärenden att han fann anledning att begära ersättning från postverket. Dessutom föreslog han att en poststation skulle inrättas i hans handelsbod.

Postmästare Martin Juhle i Ulricehamn gjorde en utredning och fann att posten till Aspanäs var obetydlig, om man bortsåg från den post som var avsedd för de tillfälliga vägarbetarna. En del av dem hade redan hunnit flytta därifrån och när väl hela arbetsstyrkan försvunnit fanns det inte ens underlag för ett postombud i Aspanäs.

De som bodde fast i Aspanäs använde sig av en lösväska som utväxlades med poststationen i Hökerum. De betalade 8 kr i månaden till järnvägen för transport av väskan till och från Hökerum. Statistiken visade att åtta brev och nio tidningar befordrades i genomsnitt med väskan varje gång.

Postdirektionen i Göteborg beslöt att postverket skulle stå för väskans transportkostnader men avstyrkte Thure Karlssons framställning om att en poststation skulle inrättas. Vid förredragning av ärendet beslöt poststyrelsen den 27 mars 1933 att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd.

Sedan slutet på 1920-talet hade s k stationära lantbrevbärare börjat anordnas, sedermera omdöpta till postombud. Det blev också lösningen i Aspanäs, där ett sådant postombud inrättades den 1 oktober 1934. Med ökade befogenheter för lantbrevbärarna kunde postombuden avvecklas efter hand. Så skedde också i Aspanäs den 1 juni 1963.

REDVÄGSBRUNN

Lantpoststation 1917-12-16--1940-02-29
Järnvägspoststation 1940-03-01--1958-04-30

Vid en extra kommunalstämma med Brunns socken i folkskolan den 5 juli 1904 beslöt man att hos poststyrelsen begära att få en poststation inom socknen. Fokskolläraren Valfrid Hellstrand utsågs "att å socknens vägnar vidtaga åtgärder för vinnande av detta ändamål".

Han daterade sin framställning den 22 juli 1904. Den förordades av postmästare J E Ljungberg i Ulricehamn till bifall "enär Brunns församling har rätt ansenlig post, som utdelas genom härvarande postkontor". Ljungberg menade också att posten till den önskade poststationen kunde medföras av lantbrevbäraren på linjen Ulricehamn-Ving. Postinspektör Otto Schütz i Göteborg ansåg emellertid inte något behov föreligga och poststyrelsen beslöt den 13 september 1904 att framställningen inte skulle föranleda någon åtgärd.

Frågan aktualiserades 13 år senare, då postdirektionen i Göteborg redovisade till poststyrelsen åtgärder i anslutning till järnvägens öppnande. Här bör kanske först inskjutas att den observante läsaren möjligen reagerat för att föregående stycke talat om postinspektionen, medan detta nämner postdirektionen som mellaninstans mellan postkontoren och poststyrelsen. Förklaringen ligger i en omorganisation, genomförd från och med 1910 för central och regionala förvaltningar, i vilket sammanhang de regionala enheterna började kallas postdirektioner.

Vid järnvägen skulle en håll- och lastplats inrättas i Redvägsbrunn. Postdirektionen förutsatte att lantbrevbäringslinjen Ulricehamn-Ving skulle dras in när tågen började gå och då skulle befolkningen inom Brunns socken få svårigheter med att behöva anlita postkontoret i Ulricehamn. Postdirektionen föreslog att en poststation skulle inrättas med förre folkskolläraren Valfrid Hellstrand som föreståndare. Även det förslaget accepterades och med ett årsarvode av 240 kr samt en krona om dagen för transporter mellan hållplatsen och poststationen anställdes Hellstrand den 16 december 1917. Omorganisationen innebar också att gångpostlinjen mellan Ulricehamn och Tvärred ändrades att utgå från Redvägsbrunn.

Valfrid Hellstrand var i tjänst till sin död i januari 1932. Efter en tids vakans tillsattes formellt änkefru Alfhild Maria Bergstedt den 1 juli 1932. Den 1 mars 1940 flyttades poststationen till järnvägen, fortfarande med fru Bergstedt som föreståndare. Vid hennes pensionering den 1 oktober 1950 övertog platsvakten Elsa Linnéa Viktoria Johansson ansvaret för postsysslan och fick uppleva poststationens indragning den 1 maj 1958.

ULRICEHAMN

Även om jag i regel endast återger händelser kring *landsbygdens* postanordningar, finner jag anledning att i detta häfte avslutningsvis kort beröra Ulricehamn. Utvecklingen vid poststationer i stadens närhet utöver dem vid järnvägen mot Borås har behandlats i skriftseriens häften nr 118 och 207 (Västra Centralbanan resp Redvägs härad).

Det är okänt när postkontoret inrättades men borgmästaren Anders Larsson uppges ha föranstaltat om att postföraren tog

post till staden som då hette Bogesund. En källa uppger 1668 som det tidigast möjliga födelseåret för postkontoret. Larssons era som postmästare upphörde 1695, då Simon Nilsson Elgh tog över efter ett par år av osäkerhet om vem som egentligen skulle få befattningen. I fortsättningen uppehölls den genomgående av myndighetspersoner som borgmästare och rådmän, men det blev en ändring efter vakansen 1871, då tullinspektorn och rådmannen Sven Jakob Hammarstrand avled.

Carl XIV Johan hade genomfört att utnämningarna skulle göras av regeringen och oftast föll valet på en pensionerad militär. Sålunda utnämndes den 18 augusti 1871 den då 58 år gamle majoren Hans Curt Mauritz Virgin till postmästare i Ulricehamn. Han blev emellertid inte kvar till sin död utan avgick vid 70 års ålder 1883. Då hade det av generalpostdirektör Wilhelm Roos ogillade systemet med militärpostmästare avskaffats och den fortsatta postmästarlängden fick en normal utformning.

När Virgins efterträdare Andreas Brodin avgick 1902, kunde hugade spekulanter på chefsstolen skaffa litet information om möjligheterna i Ulricehamn genom att läsa i fackorganet *Svenskt Postarkiv*. Här återges den notis som kunde vara till ledning. Den hade sannolikt studerats av efterträdaren Johan Edvin Ljungberg.

Ulricehamn (till årets slut 5., där-
efter 3. eller 4. klassen). I föl upp-
gingo pm:s extra inkomster till
1,425,69 kr., däraf provisionsandel
1,109,10 kr., bokföringsarvode 86,25
kr., lösväskarfvode 149,50 kr. och
pspb.-ersättning 45,74 kr.

Expensanslaget är 350 kr. per år;
anslag till disp. biträde finnes ej.

Pk.-lokalen, som förhyres och möb-
leras af postverket, är rymlig och
treflig, men kall.

Bostadslägenheter betinga i allmän-
het en årshyra af 100 kr. per rum.
Emellertid läser det f. n. icke finnas
någon passande lägenhet för pm.

Tillförseln af lifsförnödenheter är
ej liflig, prisen därå jämförelsevis
höga. Skatterna utgå efter 5,80 per
bev.-krona. Andra skolor än en hög-
re folkskola och en privatskola för
småbarn finnas ej i staden; närmaste
läroverk ligga i Jönköping och Skara.

—*—

Under perioden 1920-1926 fanns inte någon ordinarie postmästare. Kristiden medförde planer på degradering av postkontoret och befattningen uppehölls på vakans, men från 1926 fanns postkontoret åter på ordinarie stat. En degradering blev emellertid aktuell 1971, då postkontoret förlorade sitt förvaltningsområde i den stora interna omorganisation som svepte över landet. Ännu större ändringar har genomförts i takt med utvecklingen och beteckningen postkontor betyder inte längre något särskilt från kvalitetssynpunkt, eftersom alla fasta postanstalter med kundbetjäning kallas postkontor sedan 1986. Med ansvar för service till drygt 7000 hushåll är numera *Olle Svedberg* postmästare i Ulricehamn.