

Erik Lindgren

Något om posten vid

# Falkenbergs järnväg

## Innehåll

	sid	sid
Förord	1	15
Förenade post- stationer	2	18
Vinberg	5	18
Vessigebro	6	19
Åtrafors	6	22
Köinge	7	22
Svartråhed	7	22
Ullared	8	23
Fridhemsberg	12	24
Lia	15	25
Älvsared		
Mjölback		
Överlida		
Holsijunga		
Axelfors		
Strömsfors		
Uddebo		
Tranemo		
Östra Tranemo		
Limmared		

## Förord

Falkenbergers järnväg fick koncession i juli 1892 för en bana med 600 mm spårvidd på sträckan Falkenberg-Fridhemsberg och i december samma år för en till 891 mm breddad bana på samma sträcka. För de fortsatta delsträckorna Fridhemsberg-Ålvsred, Ålvsred-Mjölback, Mjölback-Holsjunga och Holsjunga-Limmared fick företaget koncession under loppet av åren 1895-1900. I fem etapper öppnades den totalt 102 km långa järnvägen med början i september 1894 och fullföljande den 30 juni 1904 av den sista lilla etappen på fem kilometer mellan Tranemo och Limmared.

I detta häfte försöker jag ge exempel på handlingar av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller i viss mån de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag i några fall har funnit lämplig att beröra sammantfattningsvis. Sedan på grund av platsbrist vid postens regionkontor i Växjö ca 24 hyllmeter av överskottsmaterialet från mitt arbete med minnesboken till Postens 350-årsjubileum blivit översänt till Stockholm, har jag tyvärr bara tillgång till sparsamma anteckningar i mitt hem i Växjö. I vad gäller skriftväxlingen mellan järnvägsföretaget och postens olika instanser berör den sålunda i detta häfte i huvudsak endast korta utdrag ur korrespondensen om vissa delsträckor.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. I några fall har jag redovisat hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns även nämna något om deras nuvarande status. För järnvägsstationerna nämner jag dem som förmellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Jag har inte tillräckliga resurser för att besöka Stockholm för komplettering av de delar som skulle ge mera värde åt denna skrift, men jag hoppas ändå att den skall mina läsarna tillräckligt informera.

Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Falkenberg till Limmared.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

*Erik Lindgren*

## Förenade post- och järnvägsstationer

I Postens terminologi förekommer olika benämningar på de fasta poststationerna. Det fanns bl a postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägsstationer.

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest omkring 1400 s k förenade post- och järnvägsstationer. Gruppen existerade under omkring 110 år, ehuru det fanns mycket få sådana efter 1968. Man började den 16 februari 1863 tillämpa en överenskomst mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

*"Med undantag endast för Södertelje övre 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 järnvägs tjänsteman på stället".*

Överenskomsten hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägsstjänst redan börjat. Två skånska järnvägsstationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Håstveda) och i Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man den absoluta pionjärerna när det gäller förenade post- och järnvägsstationer.

Det statliga järnvägsbygget i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanetät. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 -- 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 -- 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 -- 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 -- 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 -- 1864-12-01

Överenskomsten mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskomelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där sedan lågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs nära en lantpoststation, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens förståndare blev av med arbetet i postens tjänst.



Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller S.J:s obemannning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Det fanns några järnvägsstationer i vilka det övergångsvis organiserades postställen i stället för poststationer. På en station tillämpades en ovanlig anordning, nämligen biljettförsäljning till tågen av funktionären vid poststället (rätt term är "postkontor" från 1886). Det var i värmiländska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31 mars 1992.

Användandet av postkupéer upphörde efter de sista turerna på ett par huvudlinjer den 29 mars 1996. Post befördras fortsättningsvis i viss utsträckning på järnväg men för sortering under färd med tåg är sagan all.

FÖRSTADAGSBREV POSTKUPÉER 1862-1996

\* B 29.3. 96 \*

\* B 29.3. 96 \*

SVERIGE 6 KR

Bilkv. Lin. dyren  
Bil. Göteborgen  
352 45-1996

Den 29 mars 1996 var den dag då postkupéverksamheten upphörde i vårt land. På kuvertet som min gode vän Mats Olsson sände mig påpassligt, anges sträckningen för de sista postkupéerna. Redan den 12 maj 1968 hade ett stort antal postkupéer blivit ersatta med landsvägspostföring efter sortering av motsvarande post på en fast postanstalt.

### Delsträckan Falkenberg-Fridhemsberg

38 km, öppnad för allmän trafik den 28 september 1894

I ett brev till poststyrelsen den 18 augusti 1894 redovisade postinspektionen i Malmö de förslag till ändringar i postgången som ansågs böra genomföras i samband med att Falkenbergs järnväg öppnades för allmän trafik på sin första delsträcka. Det blev ett omfattande organisationsärende som i sin första etapp avslutades med att åtskilliga förenade post- och järnvägsstationer inrättades den 1 oktober 1894. Dessa omtalats i det följande i den ordning de skulle komma vid en tänkt färd från Falkenberg norrut.

1894-10-01--1970-12-31  
 Namn Falkenberg 5 1971-01-01--1991-09-30  
 Namnet Vinberg åter 191-10-01

### Vinberg

Någon poststation fanns inte i Vinberg före järnvägens tillkomst. Ett par dagar efter att järnvägen öppnats för allmän trafik inrättades en poststation i stationshuset den 1 oktober 1894 med järnvägens stationsföreståndare Johan Bernhard Andergren som ansvarig för postförmälen. Han hade förestått poststationen med namnet Skallinge vid Halmstad-Bolmens järnväg under drygt ett år dessförinnan. När han pensionerades 1926, övergick ansvaret för post och järnväg till Karl Hugo Hansson. Denne följdes av Karl Rudolf Bengtsson (1936-1938) och Per Ragnar Andersson under de följande 21 åren.

Järnvägstrafiken upphörde på delsträckan Falkenberg-Älvsö den 1 november 1959 men det lokala samarbetet upphörde en månad tidigare, då Per Ragnar Andersson fortsatte som poststationsföreståndare med ett personligt avtal med postverket. Efter hans död 1965 hölls befattningen vakant under ett år med Gerda Eilina Edholm som vikarie och därefter av Annie Bengtsson, som tidigare hade varit postbiträde i Långås. Den långa vakansen berodde bland annat på osäkerhet om hur postservicen skulle organiseras inom stadens närområde. Annie Bengtsson blev så småningom ordinarie innehavare av befattningen, följt 1977 av Ruby Alexanderson.

Namnet Vinberg återinfordras den 1 oktober 1991, sedan poststationen hade haft namnet Falkenberg 5 från 1971 års ingång. En helt ny organisation enligt det projekt som gick under benämningen "Nät 92" fick till följd att posten lämnades ut på entreprenad enligt principen "Post-butik". Till en början var entreprenören Erlings Reseservice AB men uppdraget överfördes därefter på Vinbergs Lantmän.

2911  
2920



Namn Vessige 1874-01-01--1894-09-30  
Vessigebro 1894-11-01--

## Vessigebro

Som ett resultat av kronobrevdäringsreformen öppnades med 1874 års ingång en poststation i Vessige. Dess förste föreståndare var kyrkoherde C E Hagstedt, vilken överlämnade syslsan den 1 oktober 1892 till Caroline Louise Hagstedt. Hon efterträddes den 1 juli 1894 av handlanden P M Carlsson. Tre månader senare upphörde lantpoststationen på grund av tillkomsten av Falkenbergs järnväg.

I stället öppnades den 1 oktober 1894 en poststation i järnvägsstationen på andra sidan av Åtran ett par dagar efter tågstarten. Där blev till en början Johan Adrian Charles Rosqvist ansvarig för postförömlen. Han avöstes 1908 av Axel Crona, som hade varit föreståndare för den däniska poststationen Boda under två år. Denne pensionerades 1941, då Johan Rudolf Orndahl blev ansvarig för posten. Efter honom tjänstgjorde Erik Artur Strand 1950-1953 och efter en tids vakans fick Knut Oskar Möller som järnvägsman ta över ansvaret för posten 1954.

I Vessigebro ökade posttrafiken så mycket att det blev aktuellt med skilsmässa från järnvägen innan järnvägens nedläggning fördes på tal på allvar. Redan 1957 gick sålunda post och järnväg skilda vägar. På senare tid har posttrafiken minskat så mycket att det varit på tal om att lämna ut postkontoret på entreprenad. När detta skrivs i juni 1996, förefaller trafiken dock vara tillräckligt omfattande för att postkontoret skall behållas i verkets egen regi med ett underlag på ca 900 hushåll.

## Ätrafors

1894-10-01--1959-10-31

Genomgående avvaktade postverket månadsskiftet, när järnvägstrafiken hade börjat den 28 september 1894 på delsträckan mellan Falkenberg och Fridhemsberg. Startdatum för samtliga förenade poststationer på den sträckan blev sålunda den 1 oktober 1894. I Ätrafors blev stationsmästaren Bengt Svensson Strandberg då ansvarig för postförömlen. Sedan han flyttat till Kölinge, anmälde järnvägsbolaget till poststyrelsen den 7 december 1896, att stationsförmannen Carl August Fransson hade övertagit syslsan. Nästa byte kom först 1932, då Karin Wiola Bengtsson ansvarade för postförömlen under en kort period, följd av Anna Ingeborg Andersson (1932-1937), Olga Greta Maria Andersson (1937-1949), Kerstin Skantz (1949-1953), Vega Larsson (1953) och Elvy Ragnhild Bengtsson (1954-1959). Poststationen drogs in den 31 oktober 1959 i samband med nedläggning av trafiken på järnvägen.

1874-01-01--1875-06-30  
1894-10-01--1973-03-31

## Kölinge

Gunnarps-borna gjorde en lyckosam framställning om att få en poststation, vilken öppnades 1867. Detta torde ha bidragit till ett tidigt försök att få en poststation i Kölinge genom gästgivaren J E Nygrens framställning till poststyrelsen den 15 januari 1869. Landskansliet stödde framställningen men poststyrelsen avslog den, kanske mest på grund av en negativ inställning av postmästare Gustaf Alfred Boheman i Falkenberg.

När postverket tog över ansvaret för kronobrevdärningen, blev en poststation i Kölinge verklig "av bara farten" från 1874 års ingång. Till föreståndare antogs häradstjänaren Sven Ankar. Han efterträddes efter några månader av gästgivare Nygren, som emellertid fick uppleva den stora indragningssvågen i Halland den 30 juni 1875, då ett 30-tal halvtannat år gamla halländska poststationer försvann.

Flera försök att återfå poststationen misslyckades men med tillkomsten av Falkenbergs järnväg öppnades en poststation i järnvägsstationen den 1 oktober 1894, samtidigt som lantpoststationen Bössgård drogs in. Knut Ohlsson fick ansvar för både post och järnväg, efterträdd 1896 av Bengt Svensson Strandberg, närmast kommen från en kort sejour i Ätrafors. Så mycket längre fick han bli kvar i Kölinge. Han efterträddes där den 1 maj 1925 av Johan Robert Svensson. Därefter vilade postansvaret på Johan Rudolf Johansson (1932-1938), Karl Rudolf Bengtsson (1938-1947), Magnus Reinhold Eskel (1947-1954) och Gustav Gunnar Strömbeck (1954-1959). I samband med nedläggning av järnvägstrafiken ersattes den förenade post- och järnvägsstationen i Kölinge med en postexpedition. Denna föll emellertid för 1970-talets rationaliseringsväg och från den 1 april 1973 härvisades kunderna till betjäning av lantbrevbärare, utgående från Ullared, Vessigebro eller Falkenberg, allt efter hur deras bostäder var belägna i förhållande till distributionsnätet.

## Svarträhed

1908-11-01--1949-03-31

Inle från den 1 november 1908 öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Svarträhed. Carl August Teofil Andersson blev ansvarig för posten. När han flyttade till Fridhemsberg 1925, blev Betty Amalia Hagstein föreståndare, följd 1918 av Anna Ingeborg Andersson. Efter henne tjänstgjorde Margit Elisabeth Ahqvist (1932-1936), Agnes Lundström (1936-1938) och Rosa Linnea Karlsson (1938-1949). Poststationen drogs in med mars månads utgång 1949. En lantpoststation hade funnits i Svarträ under perioden januari 1874 - juni 1875.



1874-01-01--1896-05-31  
1896-10-01--

## Ullared

I Ullared öppnades också en poststation i stationshuset den 1 oktober 1896, två dagar efter den officiella tågstarten. Ledningen för Falkenbergs järnväg klassade ned "hållstationen" i Ullared med postindragning som följd med maj månads utgång 1896. Därför har orten kanske sitt speciella intresse från järnvägssynpunkt. Jag behandlar emellertid här ortens postförhållanden från poststationens start och börjar sålunda 1874.

Då öppnades en poststation i Ullared som resultat av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbärningen i Halland. De många postföringslinjer av varierande längd som inrättades samtidigt, omfattade också en linje från Bössgård till Ullared. I Bössgård var kronolänsmannen Ahl poststationsföreståndare.

För postgången på den drygt halvmilen långa sträckan mellan Bössgård och Ullared ansvarade Magnus Persson i Ullared. Mellan Ullared och Fagereds och Källsjö socknar öppnades också nya postlinjer, en till den nya poststationen med namnet Ulfrvad i Källsjö socken och en till den nya poststationen i Fagered.

För transporten av post mellan Ullared och Fagered ansvarade skolläroaren J Johansson. Han blev också poststationsföreståndare i Fagered. För transporten mellan Ullared och Ulfrvad svarade den i Ulfrvad utnämnde poststationsföreståndaren S C Johansson. Dessa fick årsarvoden om 75 resp 85 kronor, belopp som även skulle täcka kostnaderna för den postföring de åtagit sig. Vi ser sålunda hur de anställda fick dubbla avtal men också hur Ullared redan från 1874 blev knutpunkt för åtskillig postföring med linjen från Bössgård som matarlinje. Det var också postföraren på denna linje, Magnus Persson, som blev föreståndare för poststationen i Ullared. Hans årsarvode blev 75 kr, vilket avsåg ersättning såväl för poststationens skötsel som postföringen.

Den ersättningen var i underkant. På sträckan från Bössgård skulle Persson inte bara transportera sin egen postsäck utan även de säckar som skulle föras vidare från Ullared till Ulfrvad och Fagered. Det var ett mer omfattande arbete än Magnus Persson hade tänkt sig från början vid den information, som han hade fått av kronolänsmän Ahl i Bössgård. Han sade därför upp sig. Från den 1 augusti 1874 blev färgaren C J E Gyllenbäck poststationsföreståndare i Ullared, men Magnus Persson fortsatte som postförare och fick ett avtal om 75 kronor för enbart skötseln av poststationen. Men efter mer än tio år tyckte han det var för litet och begärde i ett brev till poststyrelsen höjning "till 200 kronor, eller med det belopp Kungl. Styrelsen må finna skäligt". Postmästaren i Falkenberg fick den 6 februari 1885 i uppdrag från poststyrelsen "att fåsta Gyllenbäck's uppmarksamhet därpå, att, då kontrakt med honom, i egenkap och poststationsföreståndare, finnes avslutat, de genom detta kontrakt fastställda ersättningsvillkor måste förbliva gällande in till dess kontraktet kan, efter skedd uppsägning och i stadgad tid, komma att upphöra".

Oftast berättar dokument i likartade situationer, att vederbörande poststationsföreståndare säger upp sig och vid det efterföljande ledigförklarandet kommer in med ett anbud som nägorlunda motsvarar den gamla ersättningen med tillägg av den önskade höjningen. Förmodligen var Gyllenbäck medveten om att det fanns de som lurpassade. I varje fall avslöjar inte dokumenten någon formell uppsägning. Däremot finner man några år senare en bekräftelse på den förmodade lurpassningen. Den 26 februari 1892 anmälde postmästaren i Falkenberg nämligen till poststyrelsen, att folkskolläroaren L A Andersson hade erbjudit sig att sköta poststationen i Ullared för 120 kr om året men att Gyllenbäck förklarade sig vara kvar som föreståndare, om hans avlöning höjdes till 150 kr.

Någon tredje man som var intresserad fanns inte. Andersson hade sin bostad i Hjertareds skolhus "invid en mindre trafikerad väg omkring 0,3 nymil från den plats, Ullareds kyrkoby, där poststationen Ullared för närvarande är förlagd". Det befanns olämpligt att flytta poststationen och Gyllenbäck fick ett gott vitsord för sitt dittillsvarande arbete. Hans årslön blev 150 kr, räknat från april 1892.

Hans glädje över den pekuniära förbättringen varade inte länge. Med tillkomsten av Falkenbergs järnväg flyttades Ullareds poststation till järnvägsstationen och stinsen Sven Johan Karlsson blev den som ansvarade för postförmälen från den 1 oktober 1894. Den 28 september 1894 hade den 38 km långa delsträckan mellan Falkenberg och Fridhemsberg av Falkenbergs järnväg tagits i bruk för allmän trafik. Det skulle då dröja mer än halvvannat decennium, innan Ullared blev en järnvägsknutpunkt.

Stins Karlsson blev oroad av händelseutvecklingen knappt två år efter att han tillträtt sin befattning. Bakgrunden till detta framgår av följande citat ur ett brev från styrelsen för Falkenbergs järnväg till postinspektionen i Malmö:

"Då inkomsterna å vår järnväg äro små, nödgas vi tillse att alla möjliga inbespärningar i förvaltningskostnaderna åstadkommas och har för detta ändamål vinnande förslag väckts om den förändring med stationen i Ullared, att de obetydliga järnvägsöromål som där förekomma, kunna tills vidare bestridas av en banvakt med biträde av hustru eller tjänstehjon. Om denna anordning blir genomförd, är tydligt att postöromålen å nämnda station icke kunna därstädes ombesörjas, varför hemställes om ej samma poststation kan från och med den 1 nästa juni indragas och den avgift från postverket som nu utgår i Ullared, tilläggas poststationsföreståndaren i Fridhemsberg, där alla ortens postöromål kunna bekvämligare sammanföras.

Ullareds hållstation, såsom postanstalt, kan icke, i följd av dels de lokala förhållandena och dels närheten, cirka 3 kilometer från Fridhemsberg, vara av behovet påkallad, ty den bejånar endast några få personer i närbelägna bondgårdar. Anordningen komme ock att medföra att stationsföreståndaren i Fridhemsberg, där ortens egentliga postöromål förekomma, kunde utan ökad kostnad för Postverket få en ytterst välbeförlig och välförtjänad påökning, ty den nu utgående är uppsesendeväckande illan".

Här bör jag kanske inskjuta att ordet "orten" på den tiden hade en annan valör än den vi kanske är vana vid i dag. Ordet stod då inte för en enda bestämmd plats utan för ett område med ett varierande antal byar, socknar eller samhällsbildningar. Ordet motsvarade ungefär vad vi menar med "trakten".



Järnvägsföretaget menade sålunda, att postverksamheten för området kring Ullared huvudsakligen bedrevs i Fridhemsberg i socknens ena ände och där borde stationsföreståndarens postion bättre motsvara arbetets omfattning. Postmästare Georg Hagelin i Falkenberg uppgav i ett remissvar till postinspektionen den 5 maj 1896, att han ansåg att "poststationen i Ullared skulle kunna indragas, och i sammanhang därmed avlöningen till poststationsföreståndaren i Fridhemsberg höjas till ett belopp av 240 kronor för år".

Postinspektör Victor Melander instämde med postmästaren i frågan om indragningen men ansåg att ersättningen för postgöromålen i Fridhemsberg borde höjas från 120 till 300 kronor om året. Ett skäl till detta var den sidopost som förekom tre gånger i veckan genom lantbrevbäringen Fridhemsberg - Källsjö. Poststyrelsen besöt i enlighet härmed och den 1 juni 1896 drogs poststationen i Ullared in. Kommunalförbundets ordförande i Ullared försökte hindra beslutet, men det var fattat sex dagar innan hans telegram den 18 maj nådde poststyrelsen med följande lydelse:

*"Innan vidare åtgärder angående Ullareds poststation vidtages, invänta avsånd skrivelse".*

Telegrammet baserades på en skrivelse som kommunalförbundets ordförande L. A. Andersson hade fått som svar på sin framställning till Falkenbergs Järnvägs AB om att inte ändra status för stationen i Ullared. I svaret, daterat den 16 maj 1896, meddelade järnvägens styrelse

*"att vi, på skäl Ni anfört och av mellankommande orsak, beslutat, att med fränträdande av förut i ärendet fattat beslut bestämma, att bantågen skola stanna vid stationen i Ullared, att stationsgöromålen därstädes skola bestå af stationsföreståndare och att nuvarande innehavaren av denna befattning kommer att tillsvidare därvid bibehållas".*

Hembygdsvänner torde genom studium av protokoll kunna ställa en eventuell undran om vilka skäl som kommunalförbundets ordförande hade angett i sitt brev till järnvägsbolaget. Det brev som han åberopade i sitt för sent avsånda telegram till poststyrelsen innehöll bl a motiveringen

*"att en poststation i Ullared, i följd av dess belägenhet invid kyrkan i Ullareds kyrkoby i vars omedelbara närhet finnes färgeri, trävaru- och diversehandel, samt på ett kortare avstånd socknens folkskola, är lämpligaste och i alla avseenden fördelaktigaste platsen för en poststation inom socknen".*

Man framhöll också, att postsparbankens framgång i Ullareds socken huvudsakligen kunde tillskrivas poststationens centrala läge "och bekvämligheten att dagligen ha bud med skolbarnen".

På samma grunder, som Ullareds sockennämnd hade anfört, tillstyrkte verkställande direktören för järnvägsbolaget i ett brev den 26 maj 1896, att poststationen i Ullared skulle få bibehållas. Postmästare Hagelin var enig med honom i denna uppfattning. Även postinspektionen i Malmö höll med om detta och ärendet föredrogs på nytt i poststyrelsen den 2 juni 1896, sedan indragningsbeslutet hade verkställts. Därvid beslöts inte om någon annan åtgärd än den, att postinspektionen skulle göra en ytterligare utredning, innefattande bl a lönefrågan mot bakgrund av redan fattade beslut.

Den olycka som drabbat Ullared genom poststationsindragningen diskuteras vid en allmän kommunalförbundsstämman i färgerhusen den 21 juni 1896. Därvid protokollfördes att

*"en postanstalt förlagd till Fridhemsberg i socknens utkant icke kan vara till gagn för andra inom Ullareds socken än för de få därin till boende, att Fridhemsbergs poststation väl är behövlig, men detta huvudsakligen för angränsande Fagereds och Källsjö socknar, att såväl allmänna som enskildas vägar inom socknen äro här som annorstädes framdragna i riktning mot sockenkyrkan".*

Handlanden R. von Scheele fick kommunalförbundets uppdrag att tillsammans med stämmans ordförande L. A. Andersson begära hos poststyrelsen att poststationen blev återinrättad. Den därigenom följande framställningen daterades den 29 juni 1896 och förstärktes med inlyg från invånare i Svarträ och Gällared om att poststationen i Ullared var behövlig för deras del. Kommunnier E. Westerlund i Fagereds pastorat inlygade att poststationen i Ullared måste anses som oumbärlig "icke blott för den vida större delen av Ullareds kommun utan också för betydliga områden av Gällared, Svarträ och Källsjö socknar". C. J. E. Gyllenbäck, som före järnvägens tillkomst enligt egen uppgift hade varit poststationsföreståndare i Ullared under 21 år, instämde till alla delar i kommissionens inlyg.

Framställningen var i övrigt laddad med starka argument och avslutades med uppgiften "att det väcker harm och förtrytelse hos Ullareds sockens invånare att, då bantågen flera gånger dagligen stanna å Ullareds järnvägsstation, de icke där kunna utfå sina brev och tidningar utan nödgas göra en cirka ½ mils resa med tåget eller å landsvägen för att utfå väntade brev eller tidningar".

Kronolönsman Ahl, som två år tidigare hade mist sin befattning som föreståndare för poststationen i Bössgård och därrefter fått uppleva en poststations tillkomst i Okome i stället, inlygade den 4 juli 1896, att en poststation i Ullared också skulle vara av betydelse "för tjänstbrevs snabbar och bekvämare framkomst till fjärdingsmän, pastoratsgevaldiger och kommunala myndigheter i Ullareds socken, ty den i Fridhemsberg befintliga poststationen är, såsom belägen i yttersta ändan av Ullareds socken, egenligen till nytta för Fagereds och Källsjö socknar genom den därifrån till närande socknar utgående post".

Angörande för poststyrelsens beslut, som efter remissomgången fattades den 11 september 1896, var också ett brev från landskansliet i Halmstad den 12 augusti 1896, vari det hette, att

*"då, enligt Konungens Befallningshaverandes förmenande, poststation vid Ullareds järnvägsstation är av behovet synnerligen påkallad, Konungens Befallningshaverande, med vitordande av trovärdigheten hos de personer, som undertecknat de vid ansökningsföregående inlyg, anses sig böra tillstyrka bifall till ansökningsföregående".*

Poststyrelsen beslöt sålunda att återinrätta poststationen från den 1 oktober 1896, och även nu förhålls den till järnvägsstationen i Ullared. Sven Johan Karlsson fortsatte att sköta både post och järnväg och fick uppleva, att Ullared blev en järnvägsutpunkt genom tillkomsten av Varberg-Åtråns järnväg 1911. Han blev kvar till pensioneringen den 1 juni 1927. Carl Gustaf Blåberg blev hans efterträdare, men bara för ett år. Alexander Lönn tog över i juni 1928. Sedan denne slutat 1932, ansvarade följande järnvägsmän för posten i Ullared: Johan Robert Svensson (1932-1934), Ernst Natanael Sahlinström



(1944-1949), Ernst Philip Brodén (1949-1954) och Olof Thorsten Ragnar (1955-1960).

Utvecklingen gick bra i samhället och posten fick genom rationaliseringar i närområdet stor trafik. Däremot försvann järnvägstrafiken, sedan denna befunnits olönsam. Den korsande banan, Falkenbergs järnväg, lade ner trafiken redan den 1 november 1959 och på sträckan Varberg-Åtran lades all trafik ner den 1 februari 1961 (den lilla biten mellan Varberg och Susvind behölls då som industrispår).

Det var sålunda nödvändigt för postverket att utan järnvägssamarbete organisera postgången. Detta genomfördes den 1 februari 1961, samtidigt med att tågtrafiken upphörde, och poststationen organiserades som en post-expedition, vars chef hade titeln stationsmästare. Det gav tjänstemannaanställning åt Karl Gustav Rosén, som utnämndes till föreståndare. Han kunde glädja sig åt att få flytta in i nya lokaler i oktober 1976. De var särskilt välbehövliga, inte minst på grund av den ökande trafiken efter indragning av de mindre poststationerna i Källsjö, Fagered, Gällared och Kölinge.

Det stora området, vars posttrafik därmed centraliserades till Ullared, bidrog till att posten fick vara kvar även efter 1970-talets stora förändringsvåg. Från Ullared betjänas nu drygt 2100 hushåll, inklusive dem med postadress Åtran.

## Fridhemsberg

1894-10-01--1959-10-31

Med oktober månads ingång 1894 öppnades också en poststation i Fridhemsberg. Stationsmästaren Lars Emil Andersson fick ansvar för posten inledningsvis med 120 kr i årsavode för denna del av systemen. I samband med den nedklassning av hallstationen i Ullared som nämns i föregående avsnitt höjdes Anderssons postarvode till 300 kr om året. Om de senare skrivelserna tankarna på att låta Fridhemsberg få en framskjuten ställning i förhållande till den sydliga grannstationen finns kortfattade uppgifter också i avsnittet om Ullared.

Gustaf Arthur Ström tog över ansvaret för den förenade post- och järnvägsstationen i Fridhemsberg i november 1899. Han flyttade till Strömsfors 1904. Då tog Johan Robert Swenson över (1904-1925), varefter ansvaret vilade på Carl August Teofil Andersson (1925-1933) och Anna Gudrun Skärström (1933-1959). Med järnvägsnedläggningen drogs poststationen in vid månadsskiftet oktober-november 1959 och fru Skärström fick anställning som chef för postexpeditionen i Kölinge.

## Delsträckan Fridhemsberg - Älvsered

12 km lång, öppnad för allmän trafik den 21 december 1896

Med järnvägar som sträckte sig över gränserna mellan två postdistrikt var det självklart att distriktets ledningar samarbetade inför utarbetandet av framställningar till postverkets ledning i Stockholm. Vi hittar därför i arkivet t ex ett brev som postinspektör Victor Melander i Malmö skrev den 26 september 1896 till sin kollega i Göteborg. Han uppger sig där ha fått anmälan om att järnvägssträckan Fridhemsberg-Älvsered skulle "öppnas för allmän trafik i slutet av nästkommade oktober månad". Som vanligt var uppgiften baserad på en alltför optimistisk beräkning, något som i sin tur gav de postala instanserna möjlighet till god framförhållning, i detta fall med två månaders marginal, både på gott och ont. Det senare därför att det medförde bekymmer med förlängning av arbetsperioderna för redan uppsagd avtalsanställd postpersonal.

Den upptagna kontakten med postinspektionen i Göteborg avsåg att ge västra distriktets inspektion möjlighet att i god tid undersöka om det "genom järnvägens utsträckning skulle bli av behovet opåkallat att omreglera någon eller några av de till distriktet hörande landsvägspostlinjer".

Kontakten föranledde postinspektionen i Göteborg att förfråra sig bl a med postmästaren i Svenljunga, som i sitt svar den 2 oktober 1896 uppger att den under honom lydande lantbrevbäringslinjen Klev-Älvsered var "helt och hållet obehövlig, då järnvägen Fridhemsberg-Älvsered öppnas".

Postinspektionen i Göteborg förhöörde sig också med kronofogden i Kinds fogderi, som instämde i den åsikt postmästaren i Svenljunga hade. Det låg inte inom inspektionens befogenhet att besluta om indragning av en lantbrevbärning och i ett brev till poststyrelsen den 5 november 1896 hemställde postinspektionen i Göteborg om indragning av den nämnda linjen. Poststyrelsen beslöt enligt postinspektionens förslag i detta fall liksom i flera andra liknande fall med lantbrevbärings- eller postföringslinjer i järnvägens närhet.

Även om delsträckan Fridhemsberg-Älvsered formellt inte öppnades för allmän trafik förrän den 21 december 1896, hade järnvägsbolaget låtit framställa en tidtabell, som avsåg hela sträckan från Falkenberg till Älvsered för tiden från och med den 1 oktober 1896. I en not angavs att tiderna för Lia och Älvsered tillämpades sedan bandelen Fridhemsberg-Älvsered blivit öppnad för allmän trafik. Det var god framförhållning och kan tolkas som ett tecken på sparsamhet för att slippa trycka en ny tidtabell efter ett par månader. Tidtabellen hölls till salu för 5 öre. Postinspektionen i Malmö fick sig tillsänt ett sådant exemplar, vilket blev arkombokfört den 19 oktober 1896 av registratören. En förminskad kopia av detta exemplar återges på nästa sida. En motsvarande lösning gjordes med den tidtabell som trycktes "för bantägen från och med den 1 oktober 1899". Där angavs med asterisk för Holsljunga, Överlida och Mjöbäck, att det avsnittet tillämpades från den dag, då linjen Älvsered-Holsljunga öppnades för allmän trafik.



# FALKENBERGS JERNVÄG. TIDTABELL

för bantågen från och med den 1 Oktober 1896.

No 5 a.

Kilometer.	Pris å biljett fr. Elfsered				Stationer.	Tisdagar, Onsdagar, Thorsdagar och Lördagar.	Söndagar, Måndagar, Thorsdagar och Fredagar.	Söndagar, Thorsdagar och Lördagar.	Pris å biljett fr. Falkenberg.				Stationer.	Alla dagar.	Söndagar, Måndagar och Fredagar.	Thors- dagar.
	Enkel tur.		Tur o. Retur.						Enkel tur.		Tur o. Retur.					
	II	III	II	III					II	III	II	III				
					No 1.	No 3.	No 5.						No 2.	No 4.	No 6.	
6	0.40	0.25	0.60	0.40	Från <b>Elfsered</b> *)	6.00 m.	10.30 m.	6.00 m.					Från Göteborg . . . . .	9.35 m.		
12	0.75	0.50	1.10	0.75	- <b>Lia</b> *)	6.14 .	10.44 .	6.14 .					- Warberg . . . . .	11.22 .	5.15 m.	
16	1.00	0.65	1.45	1.00	- <b>Fridhemsberg</b>	6.30 .	11.00 .	6.30 .					- Halmstad . . . . .	1.03 m.	5.50 .	
26	1.60	1.05	2.35	1.60	- <b>Ullared</b>	6.40 .	11.10 .	6.40 .					- <b>Falkenberg</b>	3.15 m.	7.35 m.	
30	1.80	1.20	2.70	1.80	- <b>Köinge</b>	7.02 .	11.32 .	7.02 .	7	0.45	0.30	0.65	0.45	- <b>Winberg</b>	3.34 .	7.54 .
33					- <b>Ätrafors</b>	7.16 .	11.46 .	7.15 .	12	0.75	0.50	1.10	0.75	- <b>Dal</b>	3.48 .	8.08 .
36	2.20	1.45	3.25	2.20	- <b>Höstena</b>	7.23 .	11.53 .	7.22 .	15	0.90	0.60	1.35	0.90	- <b>Wessigebro</b>	4.00 .	8.19 .
39	2.35	1.60	3.55	2.35	- <b>Wessigebro</b>	7.38 .	12.09 m.	7.38 .	18					- <b>Höstena</b>	4.10 .	8.30 .
44	2.65	1.80	4.00	2.65	- <b>Dal</b>	7.45 .	12.17 .	7.46 .	21	1.30	0.85	1.90	1.30	- <b>Ätrafors</b>	4.22 .	8.41 .
51	3.10	2.05	4.60	3.10	- <b>Winberg</b>	8.01 .	12.32 .	8.01 .	25	1.50	1.00	2.25	1.50	- <b>Köinge</b>	4.36 .	8.55 .
					- <b>Falkenberg</b>	8.20 .	12.50 .	8.20 .	35	2.10	1.40	3.15	2.10	- <b>Ullared</b>	4.57 .	9.17 .
					- Warberg . . . . .	12.38 .	4.20 .	9.30 .	39	2.35	1.60	3.55	2.35	- <b>Fridhemsberg</b>	5.07 .	9.28 .
					- Göteborg . . . . .	3.30 .	7.15 .		45	2.70	1.80	4.05	2.70	- <b>Lia</b> *)	5.20 .	9.41 .
					- Halmstad . . . . .	12.23 .	3.15 .		51	3.10	2.05	4.60	3.10	Till <b>Elfsered</b> *)	5.32 .	9.53 .

Tecknet X betyder, att tåg gör uppehåll endast om resande finnes att upplaga eller afhämta, och skall den resande i så fall göra anmälan till konduktören eller banvakten på platsen.

Söndagar gäller enkel biljett äfven för återresa samma dag.

\*) Tillämpas sedan handelen Fridhemsberg - Elfsered blifvit öppnad för allmän trafik.

Falkenberg 1896. N. Larsons boktr.

Pris 5 öre.

## Lia

1896-12-21--1899-10-31

15

Frösta stationshall på den nya delsträckan blev Lia. Där fick Johan Alfred Helander ta ansvar för både post- och järnvägsqöromålen. Efter honom vilade detta ansvar på Josef Albin Johansson (1899-1935), Hanna Elisabeth Johansson (1935-1938), Hulda Alfrida Limén (1938-1944) och Helga Kristina Johansson (1944-1959). Poststationens sista verksamhetsdag blev den 31 oktober 1959, dvs i anslutning till järnvägstrafikens nedläggning. Vid poststationens tillkomst hade postinspektionen i Malmö synpunkter på namnet och föreslog *Lya*. Detta accepterades inte järnvägsbolaget som uppgav i ett brev den 22 oktober 1896, att "då biljetter m m med namnet *Lia* redan blivit anskaffade skulle det vara olägligt för järnvägsbolaget om den åsyftade förändringen skulle ske och synes densamma ej heller vara av någon vidare betydelse i avseende å namnförväxling". Efter Lia passerar landskapsgränsen till Västergötland, men vi är ännu kvar i Hallands län.

## Älvsered

1875-01-01--1879-03-31  
1896-12-21--

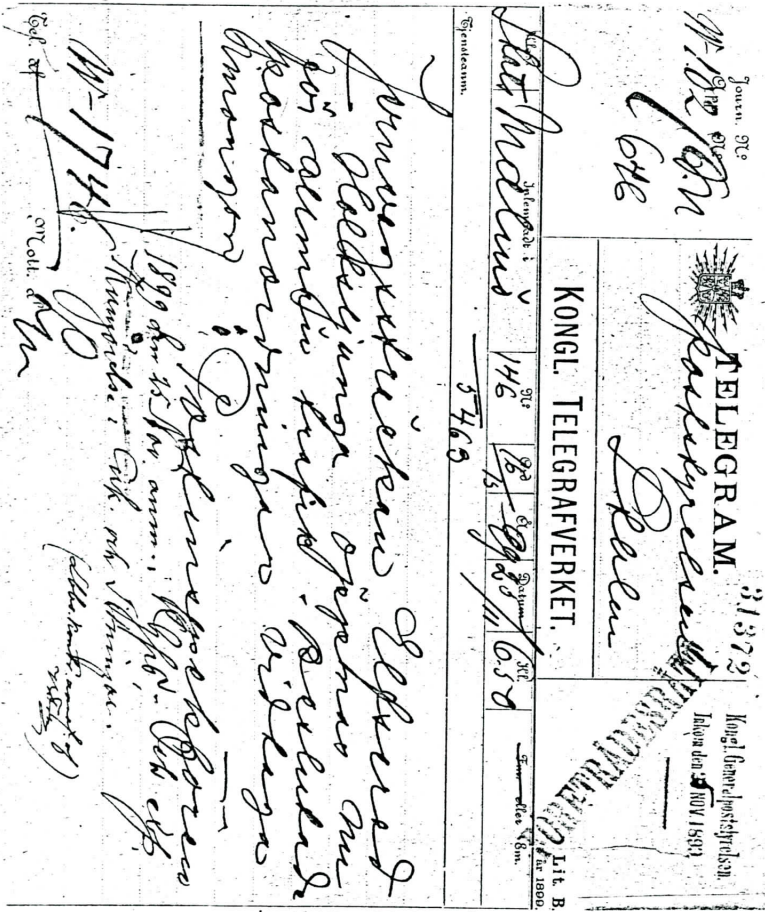
Älvseredsposten utgör ett exempel på en av de många poststationer som inrättades vid 1875 års ingång, när postverket tog över ansvaret för kronobrevbärningen i Västergötland. Dess föreståndare, skolläraren Bengt Johansson fick uppleva en besvikelse, när lanthövdaren introducerades. Hans poststation drogs nämligen in den 31 mars 1879 och de som anlitat hans tjänster fick nu service med lanthövdaren i den mån de hade direktkontakt med denne. Annars fick de vända sig till det av posten oavlönade kommunombudet i Älvsered och låta detta förmedla sina ärenden. Falkenberg-Limmareds järnväg skulle emellertid efter nära nog 17 år av besvärliga postförhållanden för Älvsreds-borna ge dem bättre service. I samband med tågstarten på sträckan från Fridhemsberg öppnades en poststation i järnvägsstationen, där sinsen Knut Ohlson blev ansvarig för postqöromålen. Han hade dessförinnan varit föreståndare för poststationen i Köinge. Lars Emil Andersson efterträdde honom i november 1899. Trafiken ökade våldsamt i Älvsered under hans tid. Hann uppnådde en höjning av årsarvodet i etapper till 900 kr jämte 1800 kr i biträdesanslag, innan han måste lämna ifrån sig postarbetet den 1 december 1909. Ett kungligt brev hade gett poststyrelsen rätt att inrätta ett förvaltningspostkontor i Älvsered och detta beslut genomfördes den 1 december 1909. Till postmästare antogs Oskar Reinhold Ljunggren med ansvar för ett antal underlydande poststationer och lanthövdaringslinjer. Fem andra ordinarie postmästare följde efter honom innan förvaltningspostkontoret byttes ut mot en s k postexpedition med september månads utgång 1945. Med järnvägen hade posten i Älvsered inte mera att göra än att se till att transporterna mellan järnvägsstationen och postlokalen fungerade.

### Delsträckan Älvsared - Holsljunga

Öppnad för allmän trafik 26 november 1899, 21 km

I ett brev till postinspektionen i Malmö den 24 februari 1899 meddelade A Henrikson för Falkenbergs Järnvägs AB bl a "att vid järnvägssträckan Älvsared - Holsljunga kommer att anordnas fullständiga stationer i Mjöbäck, Överilda och Holsljunga med stationshus fullt tillräckliga för att där inrymma post- och sparbanksexpeditioner, att till stationsföreståndare kommer att antagas personer, som äro lämpliga försestä posttjänsterna, samt att vi medgiva dylik anordning under förbehåll att ett mot arbetet svarande arvode utbetalas till respektive föreståndare".

Brevet föranledde åtskillig skriftväxling mellan postinspektionen och lokala postinstanser innan postinspektionen kunde avge sitt slutliga förslag till poststyrelsen den 23 september 1899. I detta utgick man från att sträckan Älvsared-Holsljunga skulle "komma att öppnas för allmän trafik i slutet av nästinstundande oktober månad". Inte oväntat blev den definitiva öppningsdagen inte känd förrän så sent att postinspektionen måste använda sig av ett teleggram till poststyrelsen den 25 november 1899.



I sitt brev till poststyrelsen föreslog postinspektören i Malmö att postbefordran på järnvägen, som dithills hade skett med fack och medföljande vaktbefälant med ett tåg om dagen i vardera riktningen samt i brevlåda med vissa tåg mellan Älvsared och Falkenberg nu skulle ändras så, att en positionskupé skulle medfölja ett tåg fram och åter varje dag och att dessutom en brevlåda skulle skickas dagligen mellan Holsljunga och Falkenberg.

Vidare föreslog han, att poststationer med samma namn som järnvägsstationerna skulle öppnas i Mjöbäck, Överilda och Holsljunga "att handhavas av vederbörande järnvägsstationsföreståndare mot åtnjutande av arvoden, den i Holsljunga till belopp av 240 kr om året samt en var av de båda övriga till belopp av 180 kr för år räknat". Förslaget omfattade också indragning av den dithillsvarande lantpoststationen i Holsljunga och lantbrevbäringslinjen mellan Älvsared och Mjöbäck. Det bifogade förslaget för tidtabell för positionskupén och brevlådan återges nedan. Poststyrelsen beslödt enligt förslaget och den nya organisationen trädde i kraft den 26 november 1899.

### Holsljunga - Falkenberg.

Årk. Säg. 1.	3. d. Säg. 3.	Stn.		
5 <sup>30</sup>	2 <sup>10</sup>	—	Holsljunga	7 <sup>22</sup>
5 <sup>51</sup>	—	9	Överilda	7 <sup>24</sup>
6 <sup>4</sup>	—	13	Mjöbäck	7 <sup>22</sup>
6 <sup>36</sup>	—	21	Älvsared	7 <sup>0</sup>
6 <sup>44</sup>	—	27	Sien	6 <sup>38</sup>
6 <sup>52</sup>	—	33	Stubbensborg	6 <sup>24</sup>
7 <sup>8</sup>	—	37	Öllared	6 <sup>14</sup>
7 <sup>34</sup>	—	47	Stånge	5 <sup>50</sup>
7 <sup>48</sup>	—	51	Älvsfors	5 <sup>36</sup>
8 <sup>9</sup>	—	57	Farsjöbo	5 <sup>18</sup>
8 <sup>21</sup>	—	65	Falkenberg	4 <sup>52</sup>
8 <sup>45</sup>	5 <sup>55</sup>	72	Falkenberg	4 <sup>35</sup>



## Mjöbäck

1875-01-01--1879-03-31  
1899-11-26--1967-09-22

Mjöbäck hörde till de "kronobrevbäringspoststationer" som öppnades i Västergötaland med 1875 års ingång men som drogs in på grund av introduktion av lantbrevbärning med april månads ingång 1879. Under den korta perioden hade tre olika personer ansvarat för dess skötsel.

Flera försök gjordes att få poststationen återinrättad men för detta fick man inte gehör. Det blev i stället tillkomsten av järnvägen som hjälpte församlingsborna till bättre service. Den 26 november 1899 öppnades sålunda en poststation i järnvägsstationen med stinsen Johan Alfred Helander som ansvarig. Han hade dessförinnan varit poststationsföreståndare i Lia under två år men blev nu Mjöbäck trogen till och med februari 1927. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Mjöbäck: Carl August T Andeberg (1928-1934), Eivira Fredrika Krook (1934-1948), Karl Ragnar Andersson (1948-1949), Ernst Arne Isidor Bäck (1949-1955) och Adolf Henry Hellström (1955-1961).

Posten skildes från järnvägen den 1 maj 1961, varefter Birgit D Nilsson blev föreståndare för lantpoststationen i Mjöbäck, följt 1963 av Gudrun B M Krook. Den 4 september 1967 ersattes poststationen med lantbrevbärning.

## Överlida

1899-11-26--

Överlida fick liksom Mjöbäck en förenad post- och järnvägsstation den 26 november 1899. Överlida var vid den tidpunkten liksom Alvsereg en obetydlig plats, men samgåendet med järnvägen gjorde inte poststationen så kostsam för postverket. Utan järnväg hade det sannolikt inte blivit någon station där, något som kanske framgår av översikten på sid 3 nedtil. Järnvägs- trafikken bidrog till att Överlida så småningom skulle bli utdelningscentral för flera platser inom området.

Knut Ohlson fick ta ansvar för post- och järnvägsstationen i Överlida från starten. Han efterträddes den 1 oktober 1906 av Knut Georg Ljungberg, vilken blev kvar i mer än 20 år. I mars 1927 tog Axel Ivar Johansson över och fick den 1 maj 1961 uppleva skilsmässa mellan post och järnväg. Poststationen statushöjdes till en postexpedition och fick sedan under 1970- och 1980-talen genomgå omorganisationer och ändring av terminologin i flera etapper. Ingvar Johansson, som tidigare varit järnvägsanställd, blev föreståndare i den nya organisationen med ansvar för postservice till samhället och kringliggande område. Fem lantbrevbäringslinjer centraliserades till Överlida. Den för samhället gynnsamma utvecklingen ledde även till att s k stadsbrevbärning infördes den 3 oktober 1988. Nu behövde man inte längre besöka postkontoret för att hämta post utan man fick den utburen till uppsatta poståldor.

## Holsljunga

1896-04-01--1966-06-30

I Holsljunga fanns sedan den 1 april 1896 en lantpoststation. Den hade öppnats med folkskolläraren Knut Nilsson som föreståndare. Den 1 juli 1899 hade handlanden Klaes Otto Hedin tagit över poststationen. I dennes kontrakt fanns en klausul om att det utan föregående uppsägning skulle upphöra, när järnvägen togs i bruk för posttrafik. Motsvarande gällde för lantbrevbäraren C Larsson på linjen Svenljunga-Holsljunga-Högsnult.

Från den 26 november 1899 var sålunda både Hedin och Larsson utan arbete i postens tjänst. Hedin fick lämna datumstämpel och sigill samt vissa andra inventarier till järnvägens stationsmästare Eric Otto Ericsson. Denne blev ansvarig för postsystemet med 240 kr om året i ersättning för denna del av sitt arbete. Hedlins postarvode hade varit hälften så stort och den korta tid han varit poststationsföreståndare hade sålunda bara renderat honom 50 kr. Ericssons postarvode höjdes vid det nya seklets början till 300 kr, vilket kom hans efterföljare Alexander Lönn till godo. Denne tillträdde i februari 1904 och hade tjänsten i Holsljunga till augusti 1928. Då fick han förflyttning till Ullared.

En postal omorganisation var nu på tal och Gunnar Arthur Rudhner vikarie-rade, följt av Per Ragnar Andersson och John Robert Nilsson, innan läget stabiliserats. Den sistnämnde blev ordinarie innehavare av befattningen i maj 1937 men följdes redan 1938 av Olov Arvid Andersson. Han fick uppleva nedläggningen av persontrafiken på delsträckan mellan Alvsereg och Axelfors den 1 maj 1961, då avtalet mellan post och järnväg upphörde.

Järnvägspoststationen förändrades därmed till en lantpoststation med Bert Gunvor Sandell som föreståndare till och med juni 1966. Då ersattes poststationen med bilåkande lantbrevbärning.



## Delsträckorna Holsljunga - Tranemo - Limmared

Öppnade för allmän trafik den 4 mars 1904, 26 km., och den 30 juni 1904, 5 km

Genom att järnvägen Borås-Alvesta öppnades för allmän trafik i december 1902 hade postföringen till Limmared redan genomgått stora förändringar innan de postförande tågen på "vår järnväg" nådde fram till sin nordliga ändpunkt den 30 juni 1904. Limmared kom att bli en viktig knutpunkt.

Vi rör oss nu inom ett område som administrerades av postinspektionen i Göteborg. Dit skrev trafikchefen för Falkenbergs järnväg den 3 januari 1903 och upp gav bl a att namnen på stationerna på den återstående delen av järnvägen föreslås bli Axelfors, Strömstors, Uddebo och Tranemo. På förtägen bekräftade järnvägsföretaget en vecka senare att man "givetvis kommer att till föreståndare å omskrivna stationer antaga myndiga personer och föreskriva att dessa skola mot skäligh betalning bestrida poststations- och postspårbanksqvtromål som där kunna ifrågakomma".

I ett brev den 26 februari 1903 redovisades ärendet till poststyrelsen av postinspektionen i Göteborg. Det underreklades av Otto Schütz, som var utnämnd postmästare i Växjö under perioden 1901-1909 men vikarierade på högre befattningar, nu som postinspektör i Göteborg.. Han pläderade för att poststationerna i Älvsereg, Mjölback, Överlida och Holsljunga skulle föras över från södra till västra postinspektionens administration. De borde enligt hans uppfattning förläggas under postkontoret i Borås "genom vilket ifrågavarande poststationens postanvisnings- och postförskottsdrörelse snabbast torde kunna förmedlas på grund dels av den fördelaktiga tidtabellen för Hertsjunga-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 inrättades i de övriga stationshusen, nämligen i Uddebo, Strömstors och Axelfors. Postinspektören återkomma med förslag "beträffande omreglering av postkommunikationerna för poststationerna i Hird, Klev, Ambjörnar, Sjötofta, Kavvsjöholm, Håksvik och Mossebo".

Det var således stora förändringar som motiverades av att Falkenbergs järnväg sträcktes längre mot norr. I den sistnämnda frågan kom postinspektören åter genom ett brev den 11 april 1903. Förslaget omfattade i stort sett 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 Ambjörnar. I Risa fanns inte någon poststation, men en s k postvärdare var anställd med kontrakt om att ta hand om postväskorna under den tid som förtöjt mellan postförarens ankomst från Sjötofta till dess postföraren vid huvudlinjen passerade Risa och kunde föra posten vidare. J Petersson i Astorp hade kontraktet om postvärd vid Risa kvarn. Det blev uppsagt i och med att Risa inte längre skulle vara ändpunkt för en postlinje.

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 kontrakten om att dessa skulle upphöra utan föregående uppsägning om postföringen kunde överföras till en blivande järnväg i landsvägslinjens närhet.

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 meddelande Schütz följande: "Det hade ursprungligen ifrågasatts att posten Svenljunga-Klev skulle ersättas av två mindre poster, nämligen Älvsereg-Klev och Axelfors-Hird, 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 postbetjänare, som stationerades i Limmared. Deras återförling innebar fjärtsgöring första dagen inom pilkp 372 från Limmared till Falkenberg, andra dagen inom pilkp 373 från Falkenberg till Limmared och inom samma pilkp från Limmared till Falkenberg samt tredje dagen inom pilkp 372 från Falkenberg till Limmared.

In i det sista var det oviss, 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-Holsljunga öppnas för trafik från och med i morgon". Tidpunkten stämmer sålunda inte helt överens med de två kända tidpunkterna för de båda delsträckornas officiella öppnande för allmän trafik men datum för respektive poststationers verksamhets start enligt postverkets källor är den 2 april 1904, som framgår av de i de följande avsnitten i respektive vinjetter angivna tidpunkterna för deras existens.



1904-04-02--1966-06-30

## Axelfors

Tf kronolänsman G Nyquist i Svenljunga begärde i ett brev den 5 februari 1876, att "*Kungl. Generalpoststyrelsen behagade föranställa 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 länsmannen att gå förbi kronofogden och länsstyrelsen. Uan remissförfarande försåg poststyrelsen den 11 februari 1876 brevet med påteckningen "*Ansågs ej för närvarande böra till vidare åtgärd föranleda*".

Det blev i stället den förlängda järnvägen från Falkenberg som blev upphov till en poststation. Den öppnades den 2 april 1904 i järnvägsstationen med Otto Ericsson som ansvarig. Han hade varit föreståndare för stationen i Holsljunga. På grund av hans iråkade sjukdom blev kontorsbiträdet Rudolf Johansson förordnad som föreståndare i juni 1921. Tjänsten innehades dock formellt av Ericsson tills han beviljades avsked 1934, 60 år gammal.

Från Mjölback 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. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för postservice i Axelfors: Daniel Viktor Edwin Rydh (1945), Henrik August Robert Falkman (1945-1948), Per Johan Andrén (1948-1949), Adolf Henrik Appelgren (1949-1952), Johan Linus Jillden (1952-1958) och Karl Göte Daniel Meijer (1958-1961).

Vid järnvägens nedläggning skildes post och järnväg åt i Axelfors den 1 maj 1961. Efter en kort vakansperiod antogs Seth Axel Karlsson till föreståndare för den ersätande lantpoststationen. Han hade varit lantbrevbärare i Axelfors sedan 1949. När poststationen drogs in med juni månads utgång 1966, blev han åter lantbrevbärare, nu med utgång från Svenljunga på linjen till Reaskäl.

1904-04-02--1976-01-31

## Strömsfors

Till föreståndare för den poststation som öppnades i Strömsfors vid tågstart den 2 april 1904 antogs Gustaf Arthur Ström som föreståndare. Han följdes den 1 september 1907 av Gustaf Robert Johansson. Under ett kvarts sekel svarade denne för post och järnväg till sin död vid blott 47 års ålder. Ester Linnea Nilsson tog över i februari 1932 och efter henne ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Strömsfors: Vera Andersson (1935-1941), Inga-Lill Josefsson (1941), Anna Kulneff (1941-1955) och Alra Hilllevi Axelsson (1955-1959).

Den 1 november 1959 skildes post och järnväg åt. När fru Axelsson avgick i oktober 1960, trädde Anna Kulneff åter till som föreståndare för den i järnvägsbyggnaden kvarvarande lantpoststationen. Hon fick uppleva dess indragning den 31 januari 1976, varefter hushållen bejämnades med en lantbrevbärning från Svenljunga.

1904-04-02--1991-12-20

## Uddebo

Anders Peter Ander antogs till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Uddebo, när denna öppnades i anslutning till att järnvägen öppnades för allmän trafik den 2 april 1904. Han var i tjänst under närmare 28 år och avlöstes den 1 februari 1932 av Gustaf Robert Johansson. Denne hade dessförinnan varit föreståndare i Strömsfors under ett kvarts sekel. Så mycket kortare blev hans tid i Uddebo. Han avled i april 1938 under sitt 53:e levnadsår.

Efter två månaders vakans övertog John Robert Nilsson poststationen. Han hade varit föreståndare för poststationen i Holsljunga sedan maj 1936. Under honom ansvarade Ida Maria Linnea Jörneberg för göromålen i egenskap av postbiträde under perioden 1945-1959 för att släva bli ordinarie föreståndare för den lantpoststation, som öppnades den 1 november 1959, när post- och järnvägsavtalet upphörde.

Fru Jörneberg gick i pension den 1 april 1975 och vikarier svarade för servicen, sist Olof Andersson, innan poststationen organiserades som ett postställe den 1 september 1977 och järnmade lokaler i den gamla järnvägsstationen. Poststället, som förklades till Uddebo Väveri AB, blev under en övergångstid ett komplement en timme om dagen till den bilåkande lantbrevbärning som ersatte poststationen.

1875-01-01--

## Tranemo

I Tranemo fanns det en lantpoststation sedan 1875 års ingång, då belägen i Tostarp. Där svarade Carl Johan Claesson enligt ett avtal för poststationen, till en början med 200 kr i årsarvode. Det fördubblades enligt poststyrelsens beslut den 24 mars 1876. Efter 16 år flyttades poststationen till den gamla skolan i Tranemo kyrkpark. Där tog nu folkskollärare Leonard Köhler över, sedan han undertecknat ett nytt avtal. Det skulle bli en tredje plats för lantpoststationen i Tranemo, nämligen gästgiveriet i Tostarp, där Per August Rylander blev föreståndare för den difflyttade poststationen den 1 oktober 1898. Han fick finna sig i att den drogs in den 2 april 1904 i samband med tågstarten på en ny delsträcka av den från Falkenberg förlängda järnvägen.

Till järnvägsstationen flyttades således poststationen och Rickard Hellqvist fick ta ansvar för både post- och järnvägsgröromål. Han fick förflyttning till stationen i Östra Tranemo vid Västra Centralbanan och fick ta ansvar för postservice, när en poststation öppnades där den 1 mars 1907. Hans efterträdare i Tranemo Carl Gustaf Blåberg hade fått ett kontrakt med postverket redan den 15 november 1906. Han blev kvar så länge, att han fick uppleva skilsmässa mellan post och järnväg i Tranemo i oktober 1945 vid indragning av poststationen i Östra Tranemo.



## Östra Tranemo

Ehuru inte belägen vid Falkenbergs järnväg utan vid Västra Centralbanan lämnas här litet utrymme för poststationen i Östra Tranemo. Mellan Falköping och Landeryd öppnades den 21 december 1906 den 13 mil långa Västra Centralbanan (posthistorisk skriftserie 118). Det fanns planer på att i dess järnvägsstation vid Gudarp i östra kanten av Tranemo skulle öppnas en poststation, men så blev inte fallet vid tågstarten.

Behovet av en poststation där ansågs dock vara ovedersägligt. Efter ny prövning beslöt poststyrelsen, att en förenad poststation skulle inrättas med namnet Östra Tranemo den 1 mars 1907. Beslutet hade föregåtts av olika förslag, däribland att den några år äldre poststationen i Tranemo skulle flyttas från Falkenbergs järnväg till järnvägsstationen vid Västra centralbanan. Kommunalnämnden i Tranemo vände sig kraftfullt mot detta förslag i ett brev till postinspektionen i Göteborg den 3 september 1906 och fick stöd av styrelsen för Falkenbergs järnväg.

I september 1906 skrev också ett stort antal personer som bodde i Östra Tranemo till postinspektionen och lade fram till synes starka skäl för en poststation där med bibehållande av den vid Falkenbergs järnväg. 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. Han upp gav att avståndet mellan de båda stationerna var "högst en kilometer". Postinspektören föreslog nu poststyrelsen, att en förenad poststation 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.

Länsstyrelsen blev tillfrågad och avgav ett yttrande på nyårsafteon 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 på poststationen vid Falkenbergs järnväg under 1907 sjönk med omkring 400 kr och att den nya poststationen i Östra Tranemo sålde frimärken för omkring 2140 kr, vilket var något mera än vid den äldre poststationen. Poststyrelsen beslöt 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 hade varit "konstlad" genom att personer i Östra Tranemo hade "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.

Postinspektören ansåg sig inte 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 (vid Falkenbergs järnväg) skulle dras in med juni månads utgång 1909.

Eventuella underhandskontakter med den beslutande instansen, poststyrelsen, är naturligtvis ökända för mig. Jag har inte heller funnit några arbetspapper som kan förklara den till synes märkliga utgången av ärendet. I strid med postinspektörens förslag och de argument som framgick av inspektionens rapporten ansåg poststyrelsen vid den slutliga förredragningen den 3 juni 1909, att postinspektörens hemställda inte borde föranleda till vidare åtgärd. Därmed fick båda poststationerna vara kvar och den under tiden uppbiosade 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 Hällqvist flyttats från Tranemo vid Falkenbergs 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 poststationen Östra Tranemo slogs samman med den ursprungliga poststationen. Den gemensamma poststationen fick namnet Tranemo och flyttades till nya lokaler i cementvarufabriken. Chef för den nya poststationen blev Karl Richard Sten Hällgren, som befordrades till chef för poststationen Karlstad 3 i april 1947.

Efter denna personalförändring hölls befattningen som poststationsföreståndare i Tranemo vakant i avvaktan på omorganisation. Denna blev klar efter knappt ett år och innebär bland annat att poststationen statushöjdes till postexpedition den 1 mars 1948 med Gurnar Larsson som chef.

Med ny terminologi under 1970-talet kallades chefen postmästare. Eva Kjellgren blev ansvarig tillsammans med kollegerna Ann-Karin Andersson och Yngve Snygg m fl. De kunde glädja sig åt att få nya lokaler i november 1989. Trots sjunkande bankrörelse och viss annan stagnation finns postkontoret i Tranemo kvar ännu när detta skrivs i juni 1996. Ingegerd Söderkvist är postmästare med ansvar för service till mer än 2700 hushåll

1871-05-01--

## Limmared

Delsträckan mellan Tranemo och Limmared, fem kilometer, öppnades för allmän trafik den 30 juni 1904. I Limmared fanns en förenad post- och järnvägsstation under en kort period, nämligen från start för posttrafik på järnvägen mellan Borås och Alvesta den 23 december 1902 tills ett förvaltningspostkontor öppnades i Limmared den 23 december 1906. Under den perioden ansvarade slinsen Johan Axel Jansson för posten. För information om posten under övrig tid, dvs när något samarbetsavtal inte fanns, hänvisas till kapitlet om Limmared i posthistorisk skrift 118. Efter genomförd divisionalisering är Ulf Andersson kontorsansvarig i Limmared.