

1887-08-01--1972-07-31

Fegen

Även om Fegens station inte låg vid Varberg-Ätrons järnväg har jag funnit det lämpligt att här kort beröra också denna. Den 12 km långa Kinnared-Fegens järnväg öppnades för allmän trafik den 3 september 1885 och övertogs av Halmstad-Nässjö järnväg den 3 maj 1886. Det skulle dröja till den 1 augusti 1887, innan en poststation öppnades i järnvägsstationen, då med Adolf Kuylenstjerna som ansvarig. Carl August Svahn efterträdde honom 1888. Han fann så småningom att *"det trägna och alltjämt tilltagande arbetet"* som posten krävde, behövde betalas bättre och begärde i ett brev den 30 december 1893 till poststyrelsen att få arvodet höjt från 180 till 300 kr.

Postinspektionen konstaterade, att frimärksförsäljningen under perioden 1891-1893 hade varit genomsnittligt 664 kr per år och var förstående för en högre lönesättning men prutade äskandet till 240 kr per år. Detta godkände poststyrelsen och det kom Svahns efterträdare i oktober 1894 Herman Frithiof Kindblom till godo. För dennes efterträdare Sven Nilsson Lindström blev det efter lång tid förbättring i två etapper och när hans vakansvikarie Anders Lindqvist tillträdde (diarienummer 1 b 2270/10), var årsarvodet 480 kr jämte ett biträdesanslag på 300 kr. Detta justerades något nedåt när nästa ordinarie innehavare tog över den 1 november 1910. Då kunde Aron Åkervall kvittera ut 420 kr i fast arvode och 240 kr i biträdesersättning.

När Bror Carl Florentin Berg tog över i januari 1923, hade ersättningen stigit till 960 kr om året jämte 432 kr i särskilt tillägg. Efter honom hade följande järnvägsmän ansvar för posten: Erik Wilhelm Ekholmer (1925-1932), Nils Rosengren (1932-1936), Per Algot Andersson (1936-1941), Carl Birger Bengtsson (1941-1942), Johan Helmer Fritiof Blixt (1942-1950) och Anders Erik Oskar Blomberg (1950-1961).

Nedläggning av trafiken på järnvägen medförde, att posten fick organisera poststationen som en lantpoststation från den 1 februari 1961 med förra platsvakten Svea Johansson som föreståndare. Fortsatt rationalisering ledde till att poststationen ersattes med lantbrevbäring den 1 augusti 1972

Erik Lindgren

Något om posten utmed

Varberg-Ätrons järnväg

Innehåll

	sid		sid
Förord	1	Rolfstorp	17
Förenade poststationer	3	Åkulla	20
Inledning	5	Skinnarlyngen	20
Träslöv	9	Ullared	21
Hunnestad	10	Spetsebo	26
Grimeton	12	Gällared	26
Järnvägspoststationen Grimeton	20	Silvergårde	27
		Ätran	28
		Fegen	30

*afskrift af
Hörselstation
Halmstad
1887*

Kongl. Generalpoststyrelsen,

Halmstad den 1 juli 1887

10855
1887

Sedan Kongl. Generalpoststyrelsen uti skrifvel.
se den 14 februari 1887 tillkännagifvit att en post-
station skall den 1 västnordostvändande Augusti
öppnas vid järnvägsstationen Fegen äfvensom att
befordran af posten på enid berörda skrifvelser
värmare utlyder skall järnväg från och med
sagde tid ega rum i linien Halmstad-Fegen
af Halmstad-Nässjö järnvägar med vissa uppgif-
terna bantig, men tillika tillkännagifvit att
den föreståndare för ifrågakommande poststation öf-
vit, under förutgående af Bolagsstyrelsens bifall
härtil, utlyder stationföreståndaren på platsen,
så får jag i anledning häraf och af Bolagsstyrel-
sens rågar äran härigenom meddela att Sty-
relsen för Halmstad-Nässjö järnvägsaktiebolag
icke har något att invända emot att Station-
inspektoren Adolf Kryllesterna upställes såsom
föreståndare för poststationen vid Fegen.
Halmstad den 1 juli 1887.

L. P. Berkielund
Verkstämmande direktör i B. N. J. Aktieförbundet.

Förord

Varberg-Åtrons järnväg (normalspårig, 1435 mm) fick koncession i april 1884, förnyad i november 1906, men inte förrän 1911 kunde den öppnas för allmän trafik, och då i två etapper. Den första sträckan Varberg-Ullared med 31 km längd, öppnades sålunda för allmän trafik den 1 april 1911 och den andra 18 km långa bandelen mellan Ullared och Åtran den 22 juli 1911.

I detta häfte försöker jag ge exempel på händelser 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 särskilt de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag har funnit lämplig att beröra, även om mycket av detta inte har med järnvägen att göra. Det har samhällsintresse genom att det bl a visar länsmännens dominans och socknars kamp för att få tillgång till rimlig postservice.

Ett avsnitt i början ägnas åt en kort tillbakablick på de förenade post- och järnvägsstationerna. 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 formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Någon gång anger jag poststyrelsens diarienummer för ärenden ur vilka uppgifter kan hämtas om utvecklingen. För dem som önskar fördjupa sig underlättas därmed vidare forskning vid besök på Postens centralarkiv.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Mindre delar av detta fanns tidigare tillgängliga i form av avskrifter eller kopior på postens regionkontor i Växjö såsom överskottsmaterial efter mitt arbete med minnesboken till postens 350-årsjubileum. Tyvärr disponerar jag inte längre detta material, eftersom det på grund av platsbrist uppgavs inte kunde förvaras vid posten i Växjö. Det återsändes därför i oktober 1995 till centralarkivet. Jag har inte tillräckliga resurser för att besöka Stockholm för komplettering av vissa delar som skulle ge mera värde åt denna skrift, men jag hoppas ändå att den skall ge läsarna tillräcklig information.

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 utom i de citat där jag försökt behålla tidsfärgen. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Varberg till Åtran och vidare till Fegen.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren

Förenade post- och järnvägspoststationer

I Postens terminologi förekommer olika benämningar på de fasta postanstalterna. 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 järnvägspoststationer.

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 överenskommelse 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 järnvägstjänsteman på stället".

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

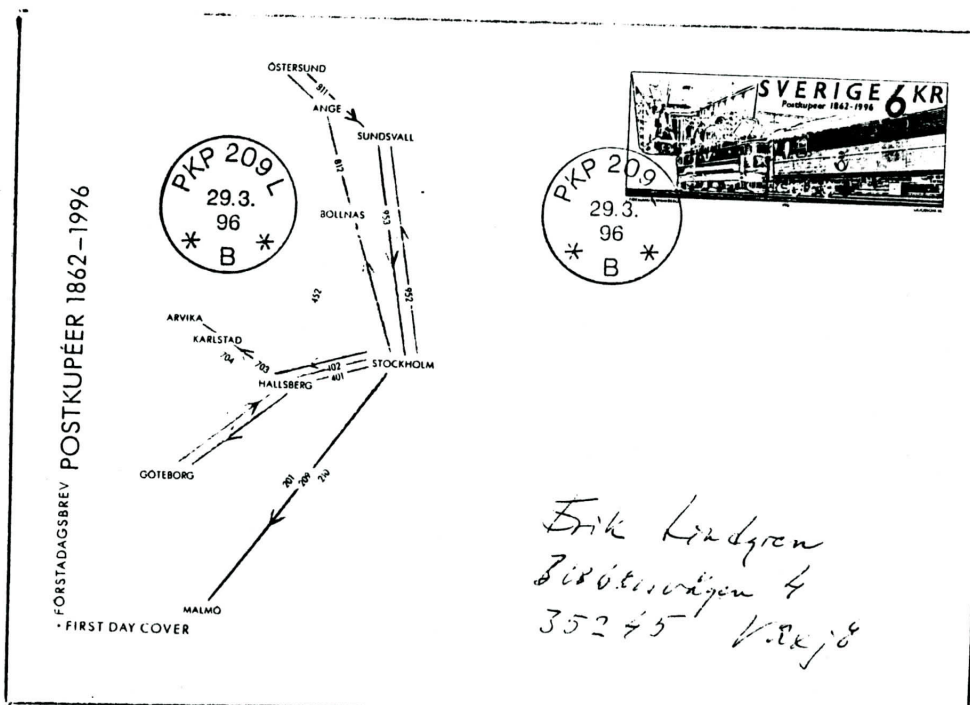
Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges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

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser 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 tågen 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 föreståndare blev av med arbetet i postens tjänst, så som fallet t ex blev för Hunnestad och Rolfstorp.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemanning 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 "postkontoret" från 1986). Det var i värmländska 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.



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.

Inledning

Efter sedvanligt remissförfarande som gav tillfälle till yttranden från bl a väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och samråd med poststyrelsen och telegrafstyrelsen skickade järnvägsstyrelsen den 17 februari 1909 det schablonbrev, som återges i förminskad skala på nästa sida. Det gav poststyrelsen möjlighet att påverka beslutet om namn på de järnvägsstationer som var avsedda att inrättas på hela den sträcka, för vilken bolaget hade fått koncession.

Varken poststyrelsen eller andra intressenter hade några invändningar mot valet av namn och den 9 april 1909 fick postinspektören i Malmö en avskriftskopia vilken återges på sid 7.

Nu var byggnadsarbetena i full gång men det skulle dröja halvtannat år, innan det fanns någon direkt anledning för den regionala instansen att engagera sig mera. Denna hade i samband med viss omorganisation från 1910 års ingång fått beteckningen postdirektion i stället för den tidigare beteckningen postinspektion. Eftersom järnvägen i gränsområdet kom att beröra östra postdistriktet, vilket då hade bl a Jönköpings län under sin domvärja, fick postdirektionen i Malmö anledning att skriva till postdirektionen i Linköping. Därifrån administrerades ärenden som berörde vissa stationer på Halmstad-Nässjö järnväg. En av dessa var Kinnared, varifrån det fanns ett sidospår till Åtran, vilket hade öppnats för allmän trafik på den 12 km långa delsträckan till Fegen den 3 september 1885 och något senare på den återstående 6 km långa biten fram till Åtran.

Det fanns sålunda anledning för postdirektionen i Malmö att förhöra sig med postdirektionen i östra distriktet om utnyttjande av förbindelsen mellan den nya järnvägens "ändstation" i Åtran och Kinnared längs den sedan två och ett halvt decennier befintliga järnvägen. Kinnared låg vid den mycket äldre järnvägen mellan Halmstad och Värnamo. Postdirektionen i Malmö hade för avsikt att föreslå postkupébefordran på den nya järnvägen och låta postkuppen omfatta även sträckan Åtran-Kinnared under förutsättning att järnvägsbolagen kom överens om genomgående tåg mellan Varberg och Kinnared. Litet försiktigt formulerade postdirektör Olof Thormark sin förfrågan den 8 november 1910 med dessa ord: "Postdirektionen har äran anhålla om benäget yttrande rörande Herr Postdirektörens ställning till frågan, särskilt huruvida icke Herr Postdirektören i sådant fall anser sträckan Åtran-Kinnared böra hänföras till Södra distriktet".

Postdirektör Adolf Malmgrens svar var lika artigt formulerat: "Då tågen å järnvägen ifråga vid densammans öppnande för allmän trafik skola bliva genomgående mellan Varberg och Kinnared, synes mig blivande postkupébefordran å järnvägen böra omfatta jämväl sträckan Åtran-Kinnared, vilken bansträcka vid sådant förhållande borde hänföras till Södra distriktet".

Det skulle emellertid dröja litet innan frågan blev aktuell, för när första delen av järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 april 1911, gick tågen inte längre än till Ullared.

Siff

/ Bil. II. 781.

Kungl. Generalpoststyrelsen.

Kungl. Maj:t har genom nådig remiss anbefallt Kungl. Järnvägsstyrelsen att, efter samråd med Seder och Kungl. Telegrafstyrelsen, afgifva underdånigt utlåtande öfver af Varberg-Ätrons järnvägsaktiebolag

hos Kungl. Maj:t gjord anhållan, att stationer och hållplatser vid berörda järnväg måtte få benämnas, stationerna Grimeton, Rolfstorp, Skinnar-lyngen och Gällared och hållplatserna Träslöf, Hunestad, Obbhult, Åkulla, Snetsebo och Silfvergärde.

Med anledning häraf får Kungl. Styrelsen, som för sin del icke har något att invända emot de föreslagna benämningarna, härigenom äran anhålla om edert yttrande i ärendet. Stockholm den 17. februari 1909

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSEN



Afskrift af afskrift.

II, 781.

Öfverlämnas till Kungl. generalpoststyrelsen till kännedom.

Kungl. Civildepartementet.

✓ 1909 den 2 april exp. skr. till postinspektören i Södra Distriktet.

Afskrift af Kungl. Maj:ts nådiga resolution angående benämning å stationer och hållplatser vid Varberg - Ätrons järnväg.

Kungl. Maj:ts

nådiga resolution med anledning af en utaf Varberg - Ätrons järnvägsaktiebolag i underdånighet gjord ansökning i fråga om benämning å stationer och hållplatser vid bolagets järnväg mellan Varbergs och Ätran;

i anledning af hvilken ansökning, till följd af särskilda nådiga remisser, dels kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 30 januari 1909 sig yttrat, dels ock kungl. Järnvägsstyrelsen, efter samråd med kungl. generalpoststyrelsen och kungl. telegrafstyrelsen, afgifvit underdånigt utlåtande af den 3 mars 1909; ^{gifven} Stockholms slott den 19 mars 1909.

Kungl. Maj:t har i nåder låtit detta ärende sig föredragas och finner godt förklara, att stationerna och hållplatserna vid Varberg - Ätrons järnväg skola benämnas, stationerna Grimeton, Rolfstorp, Skinnarlyngen och Gällared samt hållplatserna Träslöf, Hunestad, Obbhult, Åkulla, Snetsebo och Silfvergärde. Hvilket vederbörande till underdånig efterrättelse länder.

G u s t a f,

(L.S.)


Fugo Hamilton.

Bestyrkes

å tjänstens vägnar:

Niklas A. Lindhult.

525.

Utdiörens de officio:


L. S.

Den nya postorganisationen trädde i kraft dagen efter att järnvägen blev upplåten för allmän trafik. Vi finner därför några nya namn tillförda i postanstaltsförteckningen från den 2 april 1911, dock inte alla som var uppräknade i de på föregående sidor reproducerade skrivelserna. Detta beror naturligtvis på att det redan fanns poststationer på flera platser. Det vanligaste förfarandet, om en befintlig lantpoststation låg i järnvägens närhet, var som nämnts i inledningsavsnittet, att den blev indragen och en ny poststation inrättades i järnvägens stationshus. Hur det blev med den saken framgår av de följande avsnitten, där orterna tas upp i den ordning de kommer vid en tänkt resa i riktning från Varberg till Åtran och vidare till Fegen.

När även den andra delen av järnvägen var klar att öppnas för allmän trafik den 22 juli 1911, följdes samma mönster som för den första delen. Med en dags förskjutning genomfördes postomorganisationen och posttidtabellen fick den utformning som framgår av nedanstående avbildning.

4.

Varberg—Kinnared.

(Från och med den 23 juli 1911.)

Plk. 154		Km.		
Tåg 61.				
c 5 ⁴⁷	—		Varberg (N.) 2, 110	2 ⁵⁸
5 ⁵⁸	5		Träslöv	2 ⁵¹
6 ⁵	7		Hunestad	2 ⁴⁶
6 ²¹	10		Grimeton	2 ³⁹
6 ⁴¹	14		Rolfstorp	2 ³²
7 ³	21		Åkulla	2 ¹⁶
7 ²⁵	26		Skinnarhyngen	2 ⁴
7 ³⁶	31		Ullared 112	1 ⁵⁵
8 ⁰	—		Ullared	1 ²⁵
8 ¹⁷	38		Spetsbo	1 ¹²
8 ³⁵	Fk. Brl. 41		Gällared	1 ⁴
8 ⁴⁶	Tåg 63. 45		Silfvergårde	12 ⁵⁴
9 ²⁵	3 ⁴⁰ 49		Åtran	12 ⁴⁵ 6 ²⁴
9 ⁵²	4 ⁷ 55		Fegen	12 ¹⁷ 6 ¹⁹
10 ²⁵	4 ⁴⁰ 67		Kinnared 225	11 ³⁰ 5 ²⁷
			Tåg 62.	Tåg 64.
			Plk. 154	Fk. Brl.

Delsträckan Varberg-Ullared

(31 km lång, öppnad för allmän trafik den 1 april 1911)

1874-01-01--1875-06-30
1911-04-02-1955-03-31

Träslöv

När postverket övertog ansvaret för kronobrevbäringen skulle en av de nya halländska poststationerna öppnas i Träslöv den 1 januari 1874 enligt en överenskommelse mellan poststyrelsen och länsstyrelsen i Halmstad. Ett definitivt beslut därom bekräftades i ett brev från poststyrelsen den 11 december 1873. En källa gör gällande att poststationen inte öppnades förrän den 1 april 1874 men jag har inte kunnat finna någon handling som bekräftar detta.

Till föreståndare för poststationen i Träslöv antogs lantbrukaren Anders Larsson med 200 kr i årsarvode. Detta belopp inkluderade ersättning för postföring med gående bud en gång i veckan fram och åter mellan Varberg och Träslöv.

Ett kontrakt upprättades också mellan poststyrelsen å ena sidan samt Anders Larsson och länsmannen H S Nerman å andra sidan. De skulle tillsammans få gottgörelse med 300 kr om året för ansvaret för postföring på delsträckorna Träslöv-Hunnestad-Spannarp.

Poststationen i Träslöv hörde till den grupp som drogs in den 30 juni 1875, sedan den vid revisionen av det halländska postnätet visat sig vara obehövlig.

En förbättring planerades av socknens postförhållanden efter några år genom att lantbrevbäring skulle inrättas. Vid kommunalstämman i Träslövs kyrka den 15 november 1878 skulle man enligt begäran av länsman Nerman utse ett ombud för Träslövs socken med uppgiften att vara en av postverket oavlönad kontaktman åt en blivande lantbrevbärare för de sockenbor som inte själva kunde träffa lantbrevbäraren under dennes tur. Vid stämman antecknades följande till protokollet:

"Församlingen häröver hörd vägrade att anskaffa en sådan person, emedan ingen pålitlig kunde finnas som ville gå postverkets ärende utan ersättning för sitt besvär, och församlingen ej ville ingå på att avlöna en tjänsteman för postverket och dess styrelse som en gång av densamma är övertagen, vadan de brev som till enskilda personer ankomma till postkontoret i Varberg få desamma därstädes avhämta".

Detta innebär i praktiken att den blivande lantbrevbäraren bara skulle behöva befatta sig med **tjänsteposten** till Träslöv. När den nya organisationen genomfördes i etapper under 1879, inrättades emellertid inte någon lantbrevbäring alls från Varberg till Träslöv eller mellan Träslöv och Hunnestad, men väl mellan Hunnestad och Bergagården över Tvååker.

Sagan tycktes sålunda all för poststationen i Träslöv, men från den 2 april 1911 kunde traktens folk få sina ärenden uträttade vid den förenade post- och järnvägsstationen. Där ansvarade Frans Oskar Reinhold Karlsson Engdahl för postservice, till en början med 180 kr i arvode för denna del av sin arbetsinsats. Det höjdes till 240 kr med 1913 års ingång, då också ett särskilt biträdesanslag på 60 kr om året kom till.

Nils Rosengren tog över befattningen den 1 juli 1914. Han efterträddes år 1921 av Berta Rosengren och därefter ansvarade Hulda Cecilia Svensson för post och järnväg (1927-1939) och Berta Bäckman (1939-1955). Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Varberg den 1 april 1955.

1874-01-01--1957-08-31

Hunnestad

Kronolänsmannen H S Nerman kan förmodas ha gnuggat sina händer av förtjusning över det resultat som han lyckats uppnå, när han hade sitt finger med i spelet vid kontakter med länsstyrelsen i Halmstad under 1873. Då drog man upp planerna för den nya postorganisationen på grund av att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen. Han fick nämligen flera arbetsuppdrag som han kunde leja ut till andra mot lägre ersättning än den han själv fick från postverket som huvudentreprenör.

Hans kontrakt omfattade från 1874 års ingång gående postföring med en tur i veckan på linjerna Hunnestad-Gödestad, Gödestad-Rolfstorp, Gödestad-Grimeton och Gödestad-Valinge samt befattningarna som poststationsföreståndare såväl i Hunnestad som Gödestad.

Hans årsersättning för dessa åtaganden fastställdes till 300 kronor. Dessutom fick han ansvara för postföringen Träslöv - Hunnestad och Hunnestad - Spannarps för ytterligare 300 kr om året. Av tillgängliga handlingar går det inte med ett undantag att utläsa, vilka han lejde i sitt ställe, men det är uppenbart att han själv skötte sysslan som poststationsföreståndare i Hunnestad.

Det visade sig nödvändigt efter någon tid att specificera Nermans ersättning. Efter förfrågan hos postmästaren i Varberg fastställde poststyrelsen den 15 oktober 1874 följande beräkningsgrunder:

Poststationsföreståndare i Hunnestad	50:-
Postföring till eller från Hunnestad	250:-
Poststationsföreståndare i Gödestad	50:-
Postföring till eller från Gödestad	250:-

Vid indragning av poststationen i Gödestad följande år och omorganisation av postföringen ändrades ersättningsbeloppen, men Nermans dominans som löntagare från postverket i området varade länge. Hans ersättning från och med juli 1875 blev 500 kronor, ett belopp som då uppgavs vara arvode för skötsel av poststationen i Hunnestad. Man måste ha sett genom fingrarna med den formuleringen, för så höga arvoden förekom inte på den tiden för så små poststationer.

I samband med lantbrevbärings införande sattes Nermans ersättning under debatt och han gick från den 1 februari 1879 med på nedsättning till 360 kr om året för att förestå poststationen. Det ändå förhållandevis höga beloppet kunde möjligen motiveras med omexpedition i Hunnestad av post till Skällinge och Nösslinge samt iordningställande av postväskor till Grimeton och Rolfstorp, där poststationerna drogs in 1875 resp 1879.

Även om lantbrevbärings införande inte skedde med samma brådska som kronobrevbäringsreformen, förefaller det som om några av besluten blev litet förhastade. Det kontrakt som tecknades den 19 juni 1879 med Sven Gustaf Bengtsson i Hunnestad om lantbrevbäring på linjen Berggården-Hunnestad blev nämligen satt ur kraft redan med mars månads utgång 1880. Linjen kortades till att omfatta endast sträckan Hunnestad-Tvååker, varvid postförbindelsen på delsträckan mellan Tvååker och Sibbarps klockaregård helt drogs in, samtidigt som en gångpost inrättades mellan Berggårdens poststation och Sibbarp, där poststationen med namnet Risen återinrättades. Den hade funnits under tiden 1874 - juli 1879. Sven Gustaf Bengtsson blev nu lantbrevbärare på den korta linjen mellan Hunnestad och Tvååker och fick kr 1:40 i ersättning för varje fullgjord tur.

Nerman fick i augusti 1881 ett kontrakt om postskjutsning mellan Hunnestad och Varberg två gånger i veckan. Sannolikt körde en av hans drängar då med posten. Själva hade Nerman utöver sin syssla som länsman och poststationsföreståndare ett jordbruk. Detta lämnade han 1884 och fick nu leja skjuts. I ett brev till poststyrelsen den 5 augusti 1885 uppgav han, att han måste punga ut med kr 2:40 för varje tur enligt 1881 års kontrakt. Han begärde att få motsvarande ersättning från postverket eller alternativt få skrivelsen betraktad som uppsägning av 1881 års kontrakt.

Postmästare Johan Rothman i Varberg (1885-1891) utlyste nu postföringen ledig till ansökan, varvid hemmansägaren Anders Johansson i Blixtorp kom med det lägsta anbudet bland tre avgivna. Han ville åta sig uppgiften som postskjutsare mellan Varberg och Hunnestad för kr 1:50 per tur. Det gick hem och Nerman hade nu bara sin uppgift som poststationsföreståndare att falla tillbaka på, när det gällde uppdrag i postverkets tjänst. I konkurrens med Johannes Antonsson måste Anders Johansson år 1887 finna sig i att erbjuda skjutsen för kr 1:40 per tur.

Anders Johansson avled i oktober 1889 och hans änka Johanna begärde att få kontraktet hävt med 1889 års utgång. Det transporterades nu på hemmansägaren Kristian Kaspersson. När han tröttnade, övertogs sysslan i november 1891 av Johan Elov Andersson i Nösslinge, som redan hade ett kontrakt om postföring mellan Hunnestad och Nösslinge. Därigenom fick man samme entreprenör på hela sträckan mellan Varberg och Nösslinge, men på delsträckan mellan Hunnestad och Nösslinge avsåg kontraktet gångpost. Från januari 1895 ändrades detta så, att Andersson fick använda häst och vagn hela sträckan. Hans ersättning blev nu kr 3:25 per tur fram och åter. Dessutom hade han ett kontrakt om gångpostföring mellan Nösslinge och Rolfstorp för kr 1:25 per tur. Poststationen i Rolfstorp var återinrättad sedan den 1 mars 1888.

Postföringen i detta område blev naturligtvis helt omorganiserad i samband med järnvägens tillkomst och bl a drogs linjen Varberg-Hunnestad in helt.

Den 15 februari 1904, dvs drygt 30 år efter att H S Nerman hade trätt i postverkets tjänst, sade han skriftligen upp sig från befattningen som poststationsföreståndare i Hunnestad. Han uppgav sig inte kunna skaffa någon vikarie och kunde inte utan risk för livet fortsätta att sköta poststationen, sedan han drabbats av en hjärtsjukdom. Med Nerman gällde ännu det kontrakt av den 4 november 1878, vilket tillförsäkrade honom 360 kr i årsarvode. Hans efterträdare från den 1 juli 1904 blev organisten Bernhard Leonard Andersson med 300 kr i årsarvode. Förgäves sökte man efter någon, som var villig att sköta poststationen mot ännu lägre ersättning. Från den 1 november 1906 gick Andersson med på att sänka det till 280 kr, sedan postinspektionen hade påtalat, att poststationens trafiksiffror var så låga, att de inte kunde motivera högre arvode.

I Anderssons kontrakt fanns en klausul om att han var skyldig frånträda sin befattning utan föregående uppsägning, om och när en järnvägsanläggning i närheten kunde utnyttjas för postbefordran eller som postanstalt. Därför fick han frånträda sin plats den 2 april 1911, varvid hållplatsföreståndaren John Oscar Johansson tog ansvar för postservice. Hans årsarvode var så lågt som 180 kr, men det höjdes efter två år till 300 kr. Han efterträddes den 1 juli 1913 av Enoch Andersson och därefter har följande järnvägsanställda ansvaret för posttjänsten i Hunnestad: Johan David Sundén (1917-1921 och 1939-1940), Astrid Maria Sundén (1921-1922), Selma Olivia Sundén (1922-1939), Märta Alice Johansson (1940-1949) och Sabina Johansson (1949-1957).

SJ sade upp avtalet med posten om kombinerad posttjänst 1957 och poststationen ersattes med lantbrevbäring den 1 september samma år. Lantbrevbäringslinjen blev en utbyggnad av den linje, som redan fanns mellan Hunnestad och Blixtorp. Den ändrades nu att utgå från Varberg.

1874-01-01--1975-06-30
1900-02-01-1911-04-01
Grimetonsby 1911-04-02--1925-04-30

Grimeton

Mellan Gödestad och Grimeton organiserades från 1874 års ingång en gångpostlinje. Och vem finner vi som ansvarig för kontraktet, om inte länsman H S Nerman, som vi gjort bekantskap med i närmast föregående avsnitt. Det framgår inte av handlingarna vem han lejde för att fullgöra uppgiften.

Med 1874 års ingång öppnades också en poststation i Grimeton. Till föreståndare för denna utsågs organisten S Vilander med 100 kr i årsarvode. Han blev inte "gammal i gården", för poststationen drogs in med utgången av juni månad 1875 enligt poststyrelsens beslut den 28 juni. Postföringen mellan Gödestad och Grimeton upphörde samtidigt.

Man kan använda uttrycket "poststationsras" för den omorganisation som genomfördes vid halvårsskiftet 1875, bara halvtannat år efter att kronobrevbäringsystemet i Halland hade inlemmats i postverkets eget distributionsnät.

Några av de ca 30 poststationer som drogs in i detta sammanhang lydde under postmästaren i Varberg, nämligen poststationerna i Grimeton, Träslöv, Gödestad, Skällinge och Spannarp. När frågan om att återinrätta poststationen i Grimeton diskuterades, var länsman Nerman "part i målet". Det bör man kanske ha i åtanke, när man läser det brev som han skrev till poststyrelsen den 15 september 1895. Jag återger det i utdrag, eftersom det enligt min uppfattning ger en överblick, sedd med en samtidas ögon, på en detalj i kronobrevbäringsreformen i Halland 1874:

"Då poststationerna först inrättades, tillsattes en poststationsföreståndare i varje socken, men då det visade sig, att detta var ett överflöd, som kostade staten mera än det smakade, så indrogs överflödiga postanstalter. Då indrogs såväl Gödestads som Grimetons stationer, vilka båda socknar fingo sin post från Hunnestad, den förra genom att hålla särskild väska för socknen, som på socknens bekostnad avhämtas och avlämnas å stationen, och den senare genom att med den körande posten, som tar med brev uppåt häradet, få den befordrad till det av socknen utsedda sockenombud, invid kyrkan och socknens medelpunkt, 2 gånger i veckan till Hunnestad och 2 gånger i veckan från Hunnestad. Grimeton har således samma fördelar som hela det övriga häradet - det har hittills sluppit att betala stationsföreståndaren i Hunnestad för väska, som innehåller socknens tidningar och de få brev som passera till och från Grimeton".

Nerman var sålunda inte precis för att poststationen i Grimeton skulle återinrättas. Han hade efter dess indragning 1875 fört anteckningar över hur mycket post som transiterade på väg till och från Grimeton och Gödestad. Han kunde göra det såsom "spindeln i nätet". Ett försök omkring 1890 från Grimetons socken att få poststationen återinrättad misslyckades delvis på grund av att sådana anteckningar kunde visa att trafiken var för ringa.

Men Grimeton-borna gav sig inte. Det nya försök, över vilket Nerman gav det ovan citerade remissvaret, grundade sig på ett beslut i kommunalstämman i skolhuset den 26 mars 1895. Det innefattade att kommunen skulle bidra med lönen till en föreståndare för den poststation som man hoppades få. Uppdraget att skriva till poststyrelsen gavs åt en trio, prosten C E Angoth, stämmans ordförande Nils Larsson och kommunalnämndens ordförande A Olsson i Hult. De fullgjorde uppdraget genom ett brev den 6 september 1895. Ur detta citerar jag följande:

"På linjen Varberg-Nösslinge färdas posten - ändpunkterna oräknade - genom 5 kommuner, av vilka Grimeton intager mitten med Träslöv och Hunnestad på ena sidan och Rolfstorp och Skällinge på den andra. Uti de 3 sistnämnda äro poststationer inrättade, men ingen av dessa har de betingelser för postfrekvens som Grimeton. Utom det att folket härstädes är i allmänhet välbärgat, finns här något som icke är fallet uti de andra kommunerna: tvenne större gods, därav Torstorp är bland provinsens största och betydligaste.

Vi hava bekostat oss ett postemottagningsställe och bifogade uppgift från dess föreståndare visar omfånget av korrespondensen och tidnings- och tidskriftsrekvisitioner under den förflutna delen av året, varvid är att märka att de båda godsägarna icke utväxla post härstädes. Blevde här poststation, så kunde ju ock - erfarenheten utvisar det - korrespondensen från församlingens

övriga innevånarens sida bliva livligare, vadan antagas kan att postverkets inkomster därigenom bleve ökade, i synnerhet som, såsom av bilagde protokoll synes, kostnaderna för stationens upprättande bleve en ren obetydlighet".

Det återopade protokollsutdraget uppgav, att kommunens bidrag till poststationsföreståndaren skulle bli 25 kronor om året, vilket ställdes i relation till uppgiften att "poststationsföreståndarna i närgränsande kommuner hade en årlig avlöning av 50 till 70 kronor". De nämnda statistiska uppgifterna visade på drygt 100 prenumeranter och 10-20 ankommande och avgående brev varje postdag samt en frimärksförsäljning på omkring 200 kr om året.

Det var inte oväntat, att länsman Nerman, dvs poststationsföreståndaren i Hunnestad, ville motsätta sig en poststation i Grimeton, när han yttrade sig över framställningen. Han bekräftade, att uppgifterna från "postmottagaren" i Grimeton var riktiga i vad gäller tidningsprenumerationer men han godkände inte brevstatistiken:

"Jag har under året fört särskild förteckning över från denna station avgående brev och funnit, att här i medeltal avgår varje postdag till Varberg och andra stationer omkring 40 brev, av vilka flertalet inlämnas från Hunnestad, samt resten får fördelas på Grimetons och Gödestads socknar så att från Grimeton ej i medeltal avgår mer än 9 å 10 brev varje post. Vad värdeförsändelser beträffar så kan jag bestämt kontrollera dessa och får upplysa att från Grimeton ej avgått ännu i år mer än 2 assurerade brev och att av 56 från stationen avgångna rekommenderade brev, endast ett mindre fåtal kommer på Grimeton".

Slutklämmen i Nermans brev kan jag knappast undanhålla läsarna:

"Då man nu vet att lantbrevbäringen blev till för att avlösa kronobrevbäringen och kronobetjäningen, som egentligen anlitar lantposten, ej klagar, så få allt Herrar tidningsläsare, de må nu vara präster eller andra, lugna sig eller om de ligga hårt inne i politiken, avhämta sina tidningar i Varberg.

Sista gången Grimeton sökte få station, hördes åtminstone Hunnestads kommun, som då förklarade sig belåtna med postgången sådan den var och ännu är och något skäl att nu anordna en station där, därför att den s k Postmottagaren, en liten skollärare, längtar att få kallas Poststationsföreståndare, finnes ej, varför jag tillåter mig avstyrka förslaget nu som för ett par år sedan".

Postmästare Alfred Malmgren i Varberg (1891-1915) uppgav i sin kommentar till framställningen om en poststation i Grimetons socken, "att även om poststation skulle bliva inrättad i Grimeton, ägaren av Torstorp, herr A Bexell, samt ägaren av Runesten, herr S Håkansson, förmodligen ej skulle hava sin post å Grimetons poststation, alldenstund de nästan varje dag hava bud till Varberg".

Man kan finna många exempel på att postmästare runt om i landet motsatte sig att poststationer inrättades. De verkliga skälen för en sådan inställning brukade vara väl dolda, men det var ofta som postmästarna fruktade minskning av dem tillkommande sportler eller inkomster genom t ex expedition av lösväskor. Därmed vill jag inte ha sagt att varje yttrande i negativ riktning för att söka hindra framgång i önskemålen om att få en ny poststation

var ogrundat. Postmästare Malmgren yrkade på att framställningen inte skulle bifallas, sedan han också lämnat bl a följande uppgifter:

"En blick på kartan utvisar, att trakten omkring Varberg ej är vanlottad på poststationer. Att öka antalet anser jag ej vara behöfligt, i all synnerhet som lantbefolkningen, vilken flitigt besöker Varberg torgdagarna - just de dagar då posten går - ändå helst inlämnar och avhämtar sin post här, även om poststation finnes inrättad i hemtrakten. Ännu ett skäl att ej öka poststationernas antal annat än vid verkligt behov är det, att poststationsföreståndarna aldrig äro belåtna med avlöningen. Däröfver förspörjes vid alla tillfällen stor klagan".

Postinspektör Victor Melander i Malmö anslöt sig till postmästare Malmgrens synpunkter och poststyrelsen beslöt vid föredragning av ärendet den 1 oktober 1895, att framställningen inte skulle föranleda till vidare åtgärd.

Postfrågan togs upp igen vid kommunalstämman den 21 augusti 1899, då Nils Larsson i Liagård och skolläraren J A Svensson utsågs att begära en poststation. De fullgjorde sitt uppdrag i ett brev till poststyrelsen, daterat den 6 oktober. Nu tryckte man bland annat på det faktum, att socknen hade nära 1000 invånare och livlig affärsverksamhet. Postmästaren i Varberg avstyrkte bifall bland annat därför "att Grimetons kommun håller lösväska på Varbergs postkontor, för expedition av vilken lösväska uppbärs en årlig ersättning av tio kronor, samt att antalet värdeförsändelser till personer i Grimeton, vilka utfå sin post i lösväskan, uppgår till högst ett femtiotal om året".

Däremot hade poststationsföreståndare Nerman i Hunnestad denna gång inte någon invändning mot framställningen. Poststationsföreståndarna i Rolfstorp, Skällinge och Nösslinge tillstyrkte bifall. Det faktum att kommunen erbjöd sig att själv avlöna poststationsföreståndaren under de tre första åren bidrog till att även postinspektionen i Malmö blev positivt inställd och upprättade ett förslagskontrakt med folkskollärare Johan August Svensson. Detta godkände poststyrelsen och från den 1 februari 1900 fanns det åter en poststation i Grimeton.

Johan August Svensson bevakade noga att han inte skulle arbeta gratis längre än vad som lovats i framställningen. Den 5 september 1902 sade han upp kontraktet, samtidigt som han förklarade sig villig att acceptera ett nytt kontrakt från 1903, om det tillförsäkrade honom 150 kr i årsarvode. Efter skriftväxling med postinspektionen förmåddes han sänka sina anspråk till 120 kr, ett belopp som inte ansågs vara "oskäligt högt". Frammärksförsäljningen hade under 1901 uppgått till 343 kronor. Poststyrelsen biföll framställningen. Efter hand höjdes ersättningen ytterligare.

Den 2 april 1911 ändrades poststationens namn till **Grimetonsby** för att undvika förväxling med den nya poststation som inrättades i järnvägsstationen med namnet Grimeton. Gångpostlinjen mellan Varberg och Nösslinge, med vilken posten hade burits till Grimeton, drogs in samtidigt. En ny gångpost från järnvägsstationen sörjde för att posten kom till Grimetonsby.

Sällan fick en lantpoststation finnas kvar i närheten av en järnvägslinje, när en förenad post- och järnvägsstation ansågs kunna ersätta behovet av postservice. Grimeton utgör ett undantag, men lantpoststationen fick finnas kvar så länge Johan August Svensson var föreståndare. När han var 68 år, hade han gjort sitt, både i postens och undervisningens tjänst. Poststationen drogs då in den 30 april 1925.

1911-04-02--1973-08-31

Järnvägspoststationen Grimeton

Det förhållandevis stora avståndet från Grimetons kyrkby till järnvägen bidrog till poststyrelsens beslut att lantpoststationen fick behållas även sedan en poststation öppnats i järnvägsstationen dagen efter tågstart den 2 april 1911. Ivar Gottfried Rylander var den järnvägsman som fick ansvara för både post och järnväg, till en början med 180 kr i årsarvode. Det höjdes redan vid 1913 års ingång till 420 kr, vartill kom ett biträdesanslag på 60 kr.

Rylander fick efter hand bättre villkor och i maj 1925 fick han också sitt kundunderlag utökat genom att lantpoststationen i kyrkbyn drogs in. Han efterträddes 1927 av Svante Vilhelm Gustafsson. Efter hans avgång 1942 ansvarade följande järnvägstjänstemän också för postservice: Anders Viktor Svensson (1942-1944), Tore Holger Allan Holmer (1944-1952) och Evert Johansson (1952-1961).

När SJ lade ner trafiken på järnvägen den 1 februari 1961, måste posten anpassa sig. Den kilometerlånga sträckan mellan Varberg och Susvind fortsatte att användas som industrispår, men i övrigt gick inga tåg. Behovet av en poststation i Grimeton fanns kvar och Evert Johanssons hustru Ingrid antogs till föreståndare för lantpoststationen från den 1 februari 1961. Hon blev också ansvarig för skötseln av televerkets samtalsstation. Hon var van vid postärenden, eftersom hon hade tjänstgjort som postbiträde vid den förenade post- och järnvägsstationen sedan den 1 april 1952.

Större befogenheter gavs efter hand åt lantbrevbärarna, något som bidrog till möjligheten att dra in allt flera poststationer. Detta "drabbade" Grimeton den 1 september 1973, då Ingrid Johansson fick börja fungera som lantbrevbärare på linjen Rolfstorp-Grimeton. Hon efterträdde lantbrevbärare Herbert Axelsson i Klatorp. Han hade varit i tjänst sedan 1951 på en gradvis utökad linje i takt med att kraven på hushållstäthet minskade från postverkets sida.

Den omorganisation som gjordes i samband med indragning av järnvägs-poststationen i Grimeton debatterades mycket. Det fanns olika förslag om hur den ersättande lantbrevbäringslinjen skulle dras. Många talade sig varma för att området skulle betjänas med lantbrevbärning från Varberg, men i slutskedet bestämde sig posten för att satsa på Rolfstorp. Inte heller detta skulle bli bestående, för även poststationen i Rolfstorp (senare med termen postkontor) fick stryka på foten så småningom.

1874-01-01--1879-07-31
1888-03-01--1994

Rolfstorp

Det nya postföringsnätet i Halland från 1874 års ingång omfattade bl a en linje mellan Gödestad och Rolfstorp med postföring en gång i veckan. Kronolänsman H S Nerman fick kontrakt om denna arbetsuppgift men det är ovisst vem som han anlätade för att gå med posten på den 5 kilometer långa linjen. Till föreståndare för den samtidigt inrättade poststationen i Rolfstorp antogs Tuve Olsson med 150 kr i årsarvode.

Vid förhandlingar på landskansliet i Halmstad den 9 september 1878 kom företrädare för postverket överens med länsstyrelsens representanter om hur ett lantbrevbäringsnät skulle läggas upp. I Småland hade lantbrevbärning introducerats redan 1878 liksom på några andra håll i landet. För området kring Rolfstorp bestämde man sig för att inrätta en lantbrevbärning från Ås till Rolfstorp via Stannared och Valinge. Ändpunkten i Rolfstorp skulle därvid bli utan poststation. Beslutet genomfördes med augusti månads ingång 1879.

Den ersättande lantbrevbäraren skulle svara för erforderlig service och de kunder som inte kom i kontakt med lantbrevbäraren skulle kunna vända sig till av kommunerna utsedda ombud för utväxling av post. Det hela visade sig vara en skrivbordsprodukt utan verklighetsanknytning och redan den 1 april 1880, alltså efter mindre än ett år, återinrättades de indragna poststationerna i Stannared och Valinge. Då upphörde också den långa lantbrevbäringslinjen. Länsman Nerman hade avtal om denna, men jag har inte funnit i handlingarna vem som fullgjorde lantbrevbärningen för hans räkning. Jag har inte heller funnit något motiv till att man lät bli att återöppna poststationen i Rolfstorp, men däremot krafttag från kommunen där för att skapa rättvisa.

En som var med i striden för detta var folkskolläraren Axel Nordlingh. Understödd av ordföranden i kommunalstämman August Berthelsson och ordföranden i kommunalnämnden Carl Svensson framhöll han i ett brev till poststyrelsen den 28 september 1883, att folkmängden i Valinge var 1116 personer, i Skällinge 946 och i Nöslinge 492, tre grannsocknar som alla hade en egen poststation. Men Rolfstorp hade sedan augusti 1879 inte någon poststation trots en folkmängd på 1455 personer. Inom Rolfstorps socken fanns gästgivaregård, mejeri, färgeri och garveri, något som togs till intäkt för behövigheten av en poststation.

Axel Nordlingh framhöll också olägenheten med det stora avståndet till Hunnestad, minst 3/4 mil från Rolfstorps kyrka. Det var den närmast belägna poststationen och där fick Rolfstorps-borna lämna och hämta värdepast. Han avslutade sitt brev med förhoppningen "att *Kungl. Generalpoststyrelsen inser behovet av att en poststation med görligaste förste bliver inom Rolfstorps kommun med postgång helst direkt ifrån Varberg; men, om detta ej låter sig göra, ifrån Hunnestad*".

Poststationsföreståndare Nerman i Hunnestad fick under det följande remissförfarandet ta del av Nordlinghs framställning. Nerman var naturligtvis angelägen om att ha så mycket trafik som möjligt på sin egen station. När han

nu hade hand om det mesta av värdeposten till rolfstorpsborna, var det naturligt att han kämpade för att motverka planerna på en poststation i Rolfstorp. Inledningsvis försökte han visa, att han inte talade i egen sak:

"Rolfstorps socken kan, om den så önskar, hava sin post på Skällinge, liggande omkring 1½ fjärdingsväg från Rolfstorps by, men den har det mycket mera bekvämt nu som den har det".

Han framhöll också, att man i Rolfstorp kunde utse ett ombud, som utväxlade värdepost med lantbrevbäraren och *"vad den övriga korrespondensen från Rolfstorp angår, så består den mest av brev till och från Amerika"*.

I sin remisspåskrift framhöll postmästare Johan Bergdahl i Varberg (1871-1884), att han i likhet med poststationsföreståndaren i Hunnestad ansåg, *"att poststation i Rolfstorp numera ingalunda kan vara av behovet påkallad"*. Poststyrelsens beslutspåskrift blev kort och gott *"Ansågs ej för närvarande böra till vidare åtgärd föranleda"*. Sockenborna gav inte upp för detta bakslag men det var inte deras skollärare som förde pennan nästa gång.

Vid kommunalstämman den 10 februari 1884 *"uttalades enhälligt den övertygelsen att en poststation i Rolfstorp icke allenast vore nödvändig och önskvärd, utan att en sådan anstalt säkerligen skulle komma att utveckla sig därhän, att Postverket därigenom skulle tillskyndas relativt större inkomster än nu befintliga lantbrevbäringen medför, vilken dessutom är för Rolfstorps socken till föga nytta för den korresponderande allmänheten"*.

Nils August Berthelsson och Johan Aron Pettersson i Skerte samt Karl Svensson i Hacketorp utsågs att på kommunens vägnar skriva till poststyrelsen i ärendet. Men inte heller den gången blev socknen framgångsrik i sin strävan efter rättvisa. Framställningen påtecknades i poststyrelsen den 7 mars 1884, att den inte skulle föranleda avseende. Följande utdrag ur framställningen förstärker intrycket av att Rolfstorps socken blev styvmoderligt behandlad:

"Rolfstorps grannsocknar, Valinge, Skällinge och Nösslinge hava alla ordentliga poststationer och detta oaktat de, såväl till folkmängd som affärliv med ty åtföljande fordringar på kommunikationerna, ligga betydligt efter vår socken. De lösbrev och tidningar, som av postbudet utlämnas nu å utlämningsstället för kronoposten utgöra ensamt mer post än den som samma postbud har att befordra till stationerna Skällinge och Nösslinge tillsammans och detta oaktat 3 å 4 av socknens största korrespondenters post avhämtas direkt från Varberg samt värdebrev och paketförsändelser ej tagas med i beräkningen".

Bakom avslaget på den väl underbyggda framställningen skymtar man inte bara viljestyrkan hos kronolänsmannen/poststationsföreståndaren Nerman i Hunnestad utan också det inflytande på postgången i ett större område som kronolänsmann Ahl på Bössgård hade. Mot dessa lokala och något egenkära krafter verkade i viss mån postinspektorn i Halmstad Per Henrik Pihlson (1873-1900). Efter en tjänsteresa i Varbergsområdet på höstkanten 1884 skickade han ett memorandum till August Berthelsson i Skerte. Enligt detta var Pihlson beredd att i sin berättelse till poststyrelsen *"omnämma och förorda Rolfstorps angelägenhet"*. Den gnista av hopp som socknen kände efter det beskedet var dock inte tillräcklig kraftig för att vid det tillfället sätta fyr på brasan. Intet hände och åren gick.

Ett nytt initiativ togs, sedan kommunalstämman den 22 maj 1887 hade utsett några personer att åter föra socknens önskan om en poststation till poststyrelsens prövning. Registratorn där stämplade in en ny framställning den 3 juni, vilken föranledde en remiss till postmästaren i Varberg. Denne inhämtade synpunkter från poststationsföreståndarna i Hunnestad och Skällinge. Nerman skrev bland annat att Rolfstorps kommun inte var vanlottad. Ändå måste han medge att det fanns underlag för en poststation där och tillade:

"Denna station blir för allmänheten till större nytta än om den är belägen i Skällinge, där ganska föga korrespondens finnes. Jag tillåter mig därför tillstyrka, att Skällinge station indrages och ny sådan upprättas i Rolfstorps by".

I Skällinge, där poststationen hade återinrättats 1881, sex år efter dess första indragning, hade man inte anat, att ärendet skulle få en sådan vändning. Vid kommunalstämman i Skällinge kyrka den 26 juni 1887 erbjöd man sig att bidra till föreståndarens arvode med halva årsersättningen, 25 kr, om detta skulle vara nödvändigt för att få behålla poststationen. Johan Rothman var nu postmästare i Varberg. Han tillstyrkte att en poststation skulle inrättas i Rolfstorps by men berörde inte Nermans förslag att dra in poststationen i Skällinge.

Poststyrelsen beslutade nu att en poststation skulle inrättas i Rolfstorp den 1 mars 1888. Folkskollärare Axel Nordlingh erbjöd sig att sköta den med 75 kr i årsarvode, men han underbjöds av Niklas Carlsson, som var villig att ta samma jobb för 70 kr om året. Denne hade fungerat som kommunombud sedan poststationens indragning den 31 juli 1879. Han blev nu föreståndare för den nya poststationen från den 1 mars 1888 men sade upp sig 1895 i syfte att få arvodesförhöjning. Medveten om risken att bli utslagen av en konkurrent återtog Carlsson sin uppsägning.

Med fortsatt årsarvode på 70 kr blev han kvar som föreståndare en kort tid in på det nya seklet. Postmästare Alfred Malmgren i Varberg anmälde till postinspektionen i Malmö efter företagen inventering den 28 augusti 1899 av poststationen i Rolfstorp, att Carlsson hade försenat ett par inbetalade postanvisningsbelopp och att han inte ansåg honom lämplig som föreståndare. Poststyrelsen beslöt på postinspektionens förslag att Carlsson skulle skiljas från tjänsten. Den 1 april 1900 antogs i stället handlanden Bengt Johan Magnusson med 100 kr i årslön. Frimärksförsäljningen hade uppgått till omkring 325 kr under såväl 1897 som 1898.

Magnusson var inte nöjd med ersättningen och sade villkorligt upp sig den 31 december 1903. För 200 kr om året var han beredd att fortsätta. Kronofjärdingsmannen Johan August Magnusson var villig att ta emot befattningen för 160 kr om året och antogs från den 1 april 1904. Uppbördssiffrorna visade på en god ökning jämfört med siffrorna före sekelskiftet, något som bidrog till att fjärdingsmannen fick årsersättningen höjd till 225 kr vid 1906 års ingång. Men han fick finna sig i att bli uppsagd i anslutning till att järnvägen öppnades för allmän trafik. Han fick lämna över stämpel, sigill och vissa inventarier till stinsen Josef Nydell den 2 april 1911. Denne verkade till och med februari 1942. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Rolfstorp: Svante Wilhelm Gustafsson (1942-1948), Arvid Julius Berglund (1948-1951), Einar Heribert Landin (1951-1956), Bengt Sven Olof Håkansson (1956-1959) och Sven Evald Johnson (1959-1961).

Vid järnvägens nedläggning övertog före SJ-kontoristen Johan Evert Robert Johansson poststationen den 1 februari 1961. Den fick vara kvar i stationshuset. Johansson hade varit poststationsföreståndare i Grimeton sedan februari 1952.

Den 1 februari 1962 blev Astrid Ingeborg Johansson poststationsföreståndare i Rolfstorp efter perioder som platsvakt i Silvergårde och Obbhult. Hon pensionerades den 1 augusti 1972. Den då påbörjade, för hela landet generella omorganisationen ledde till att poststationen i Rolfstorp blev ett "lokalpostkontor i delegeringsgrupp 3". För kundernas del hade detta inte någon betydelse och från 1986 började alla fasta postanstalter med kundbetjäning kallas postkontor. Linnéa Johansson, som efterträdde Astrid Ingeborg, fick titeln postmästare. Allt större konkurrens, framför allt på betalningsmarknaden, framtvängde så småningom planering för en nedläggning 1994 också av postkontoret i Rolfstorp.

1911-04-02--1959-11-30

Åkulla

Järnvägens tillkomst medförde inte bara indragning av närliggande lantpoststationer utan också tillkomsten av helt nya järnvägspoststationer. Till dem hörde den i Åkulla, som öppnades den 2 april 1911, dagen efter att järnvägen tagits i bruk för allmän trafik. Johan Albin Jonasson Engzell fick ansvaret för posten med 180 kr i årsarvode. Det steg efter hand och var fördubblat år 1918, vartill kom 162 kr i dyrtidstillägg. Efter en period med Gerda Engzell som platsvakt och poststationsföreståndare tillträdde år 1945 Elsa M V Bengtsson. Hon fick efter mer än 14 år uppleva poststationens indragning den 30 november 1959.

Indragningen var planerad att genomföras tidigare men blev uppskjuten ett par år på grund av överklagning till regeringen. Det 50-tal hushåll som hade använt sig av poststationen, anslöts till lantbrevbäringen från Rolfstorp. Efter egen önskan fick några hushåll dock postadress Tvååker.

Gerda Engzell hörde till ett starkt släkte. Vid 85-årsdagen berättade hon minnen från sin aktiva tid som platsvakt och poststationsföreståndare. Hon kunde erinra sig *"tider då väntsalen var full av folk och hela plattformen utanför full av lådor med blåbär och lingon, som skulle polletteras. Det var på den tiden då en returbiljett från Åkulla till Varberg kostade kr 1:40"*.

1911-04-02--1961-01-30

Skinnarlyngen

Även Skinnarlyngen var ett av de nya postnamnen den 2 april 1911, genom att en poststation öppnades i Skinnarlyngens järnvägsstation dagen efter tågstart. Carsten Anders Caspar Rabe blev föreståndare med 180 kr i årsersättning för själva postarbetet. När hans efterträdare den 1 juli 1919 Svante Wilhelm Gustafsson flyttade till Grimeton i juli 1927, blev Nils Rosengren föreståndare (1927-1932) och därefter Hildeborg D S Virén (1932-1939). Hennes efterträdare Svea M J Johansson fick efter 21 tjänsteår uppleva poststationens indragning den 31 januari 1961.

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

Ullared

Inte minst på grund av att Falkenbergs järnväg klassade ned "hållstationen" i Ullared med postindragning som följd är orten intressant från järnvägs-synpunkt. Jag behandlar emellertid ortens postförhållanden från poststationens start såsom jag gör för alla postanstalter utmed hela järnvägslinjen Varberg-Åtran och börjar sålunda 1874. Då öppnades en poststation i Ullared som resultat av att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen i Halland. De många postföringslinjer av varierande längd som inrättades då, omfattade också en linje från Bössgård till Ullared. I Bössgård var en kollega till kronolänsmannen Nerman i Hunnestad 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 Ulfvad i Källsjö socken och en till den nya poststationen i Fagered.

För transporten av post mellan Ullared och Fagered ansvarade skolläraren J Johansson. Han blev också poststationsföreståndare i Fagered. För transporten mellan Ullared och Ulfvad svarade den i Ulfvad 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 Ulfvad och Fagered. Det var ett mer omfattande arbete än Magnus Persson hade tänkt sig från början vid den information, som han hade fått av kronolänsmannen 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 det uppdraget. Gyllenbäck fick det bättre - hela 100 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 fästa Gyllenbäcks uppmärksamhet därpå, att, då kontrakt med honom, i egenskap av poststationsföreståndare, finnes avslutat, de genom detta kontrakt fastställda ersättningsvillkor måste förbliva gällande intill 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 någorlunda 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 folkskolläraren 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 postgöromålen 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 halvtannat 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 inbesparingar i förvaltningskostnaderna åstadkommas och har för detta ändamåls vinnande förslag väckts om den förändring med stationen i Ullared, att de obetydliga järnvägsgöromål som där förekomma, kunna tills vidare bestridas av en banvakt med biträde av hustru eller tjänstehjon. Om denna anordning blir genomförd, är tydligt att postgöromålen 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 postgöromål 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 betjänar endast några få personer i närbelägna bondgårdar. Anordningen komme ock att medföra att stationsföreståndaren i Fridhemsberg, där ortens egentliga postgöromål förekomma, kunde utan ökad kostnad för Postverket få en ytterst välbehörlig och välförtjänad påökning, ty den nu utgående är uppseendeväckande liten".

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 bestämd 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 postlön 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 beslöt i enlighet härmed och den 1 juni 1896 drogs poststationen i Ullared in. Kommunalstämman 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 avsänd skrivelse".

Telegrammet baserades på en skrivelse som kommunalstämman 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 frånträdande av förut i ärendet fattat beslut bestämma, att bantågen skola stanna vid stationen i Ullared, att stationsgöromålen därstädes skola bestridas av stationsföreståndare och att nuvarande innehavaren av denna befattning kommer att tillsvidare därvid bibehållas".

Hembygdsvänner torde genom studium av protokoll kunna stilla en eventuell undran om vilka skäl som kommunalstämman ordförande hade angett i sitt brev till järnvägsbolaget. Det brev som han åberopade i sitt för sent avsända 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 sockenmän hade anfört, tillstyrkte verkstälände 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 diskuterades vid en allmän kommunalstämma i färgerihuset 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 därintill boende, att Fridhemsbergs poststation väl är behöflig, 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 kommunalstämman uppdrag att tillsammans med stämman ordförande L A Andersson begära hos poststyrelsen att poststationen blev återinrättad. Den därigenom följande framställningen daterades den 29 juni 1896 och förstärktes med intyg från invånare i Svartrå och Gällared om att poststationen i Ullared var behöflig för deras del. Kommunnister E Westerlund i Fagereds pastorat intygade att poststationen i Ullared måste anses som oundgänglig *"icke blott för den vida större delen av Ullareds kommun utan ock för betydliga områden av Gällared, Svartrå 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 kommunisternas intyg.

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"*.

Kronolänsman Ahl, som två år tidigare hade mist sin befattning som föreståndare för poststationen i Bössgård och därefter fått uppleva en poststations tillkomst i Okome i stället, intygade den 4 juli 1896, att en poststation i Ullared också skulle vara av betydelse *"för tjänstebrevs snabba 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, egentligen till nytta för Fagereds och Källsjö socknar genom den därifrån till nämnde socknar utgående post"*.

Avgörande 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 Befallningshavandes förmenande, poststation vid Ullareds järnvägsstation är av behovet synnerligen påkallad, Konungens Befallningshavande, med vitsordande av trovärdigheten hos de personer, som undertecknat de vid ansökningen fogade intyg, anser sig böra tillstyrka bifall till ansökningen".

Poststyrelsen beslöt sålunda att återinrätta poststationen från den 1 oktober 1896, och även nu förlades den till järnvägsstationen i Ullared. Sven Johan Karlsson fortsatte att sköta både post och järnväg och fick uppleva, att Ullared blev en järnvägsknutpunkt genom tillkomsten av Varberg-Åtrons 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 Sahlström

(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 väl behöfliga, inte minst på grund av den ökande trafiken efter indragning av de mindre poststationerna i Källsjö, Fagered, Gällared och Köinge.

Det stora område, 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.

Delsträckan Ullared - Ätran

(18 km lång delsträcka, öppnad för allmän trafik den 22 juli 1911)

1911-07-23-1955-06-30

Spetsebo

Dagen efter att andra delsträckan (Ullared-Ätran) tagits i bruk för allmän trafik öppnades den 23 juli 1911 en poststation i Spetsebo med banmästaren Klas Viktor Forssell som föreståndare. Hans årsarvode för själva postsysslan blev 180 kr, samma belopp som tillkom hans efterträdare i april 1914, Karl Gustaf Jonsson.

När fru Alma Jonsson tog över 1921, hade ersättningen stigit till 300 kr, vartill kom 135 kr som ett särskilt tillägg. Hon ansvarade för posten till 1944, då Maj Vivi Berntsson tog över ansvaret. Märta Alice Johansson, som tog över efter henne 1949, fick uppleva poststationens indragning den 30 juni 1955. De berörda hushållen anknöts till en lantbrevbäring från Gällared.

1874-01-01--1966-11-30

Gällared

Vid den redan befintliga postföringslinjen mellan Svenljunga och Falkenberg inrättades den 1 januari 1874 en poststation i Gällared på norra sidan av Ätran. Handlanden Carl August Bolander blev föreståndare med 50 kr i årsarvode. Liksom kollegan J S Andersson i Krogsered inte så långt bort på andra sidan Ätran begärde han i mars 1875 att få högre lön. Poststyrelsen gick efter ackorderande med på fördubbling från den 1 april 1875.

Vid översyn av postförhållandena i Halland år 1878 planerades poststationen i Gällared för indragning i januari 1879. Den var olönsam. Under 1877 hade frimärken sålts för 60 kronor, d v s bara litet mer än hälften av föreståndarens lön under samma år. Denne vände sig mot dessa planer i ett brev den 25 oktober 1878 till poststyrelsen. Däri sade han sig till och med vilja avstå något av sin årslön på 100 kr, om poststationen fick vara kvar. En vecka senare skrev ordföranden i Gällareds sockens kommunalstämma Per Johan Emanuelsson till poststyrelsen och betonade de nackdelar som skulle följa med en eventuell indragning av poststationen.

Poststyrelsen gick med på att behålla poststationen med sänkning av föreståndarens årsarvode till 25 kronor. Bolander gav sitt missnöje med den alltför stora sänkningen till känna i ett brev den 18 november 1878, vilket han undertecknade "Högaktningsfullt Ödmjuk Tjänare". Som handlande hade han nytta av att poststationen fanns i hans affär och han tycktes acceptera situationen, eftersom hans brev till poststyrelsen inte föranledde någon åtgärd.

Arvodet höjdes emellertid år 1889 till 75 kronor. Bolander hade då begärt att få det höjt till 200 kr. När han mer än 70 år gammal lämnade över med oktober månads ingång 1903 till folkskolläraren Johan Elof Andersson Nyström, var årslönen 100 kr.

Den 1 april 1903 hade en postföringslinje öppnats mellan Gällared och Gunnarps stom, något som i viss mån ökade Bolanders arbete på grund av bestyret med postsäcken till Gunnarps stom. Bolander begärde efter frånträdandet av sin befattning att få en ersättning i efterhand på 40 kr "eller så mycket som Kungl. Generalpoststyrelsen kan finna skäligt för detta extra arbete". Poststyrelsen biföll inte denna framställning.

Den 1 juli 1908 blev Axel Gideon Nilsson poststationsföreståndare i Gällared. Årsarvodet var nu 250 kr. Nilsson avled i november 1910, endast 25 år gammal, och efterträddes av fyra år äldre Jenny Charlotta Nilsson. Hennes anställningstid blev ännu kortare, för den 23 juli 1911 drogs lantpoststationen in. Stämpel, sigill och vissa andra inventarier flyttades till järnvägsstationen och stationens föreståndare Frans Julius Björcke fick nu ta ansvar för både post- och järnvägsservice. Hans årsarvode blev inledningsvis 180 kr för själva postsysslan men det höjdes med 1913 års ingång till 300 kr.

Per Valfrid Johansson efterträdde Björcke den 1 augusti 1913. Med ändring av sitt namn till Trané år 1916 blev han Gällared trogen i närmare 20 år. När han flyttade till Ätran 1932, tog Alvida Larsson vid. Därefter tjänstgjorde Margit Larsson (1939-1949), Allan Ivar Reinhold Svensson och Majken Berenbrandt. Efter nedläggning av järnvägstrafiken den 1 februari 1961 förordnades Asta Bengtsson som föreståndare för den lantpoststation som fungerade som en provisorisk ersättning i väntan på den större omorganisation som skulle följa så småningom i järnvägsnedläggningens spår. Hon hade vikarierat på lantbrevbäringslinjen Gällared-Silvergärde.

Den 30 november 1966 drogs poststationen i Gällared in. De som hade anlitat denna, blev nu betjänade med lantbrevbäring från Ullared av Sigfrid Bäck, vars linje dittills hade utgått från Gällared. Asta Bengtsson blev åter lantbrevbärare, nu på en ny linje från Ullared över bl a Grishult och Bökås.

1911-07-23--1949-09-30

Silvergärde

Även vid hållplatsen i Silvergärde öppnades en poststation den 23 juli 1911. Föreståndaren John Oscar Bengtsson fick 180 kr i årsarvode för själva sysslan med postärendena. Det höjdes till 300 kr 1918, vartill kom ett dyrtidstillägg på 135 kr. Tre år senare fick han ett provisoriskt tillägg på 87 kr.

Den 30 september 1921 skildes post och järnväg åt, men poststationen blev kvar i stationshuset. Anna Serafia Bengtsson blev då ansvarig för postgöromålen och den uppgiften behöll hon, när post och järnväg återförenades den 1 februari 1929. Efter henne tjänstgjorde Axel Alvar Bresell (1944), Ingrid Dagmar Bengtsson (1944-1945) och Astrid Ingeborg Svensson (1945-1949). Poststationen drogs in den 30 september 1949.

Ätran

1891-03-01--

Halmstad-Nässjö järnvägar (HNJ), varom jag har berättat i boken "Kommunikation i Västbo", öppnades för allmän trafik på delsträckan Halmstad-Värnamo den 1 september 1877. Från Kinnared på denna delsträcka öppnades den 3 september 1885 den 12 km långa bansträckan till Fegen för allmän trafik. Denna sträcka trafikerades av Halmstad-Nässjö järnväg, som i maj 1886 övertog det dittills självständiga bolaget "Kinnared-Fegens järnväg". Den 6 km långa sträckan mellan Fegen och Ätran öppnades för allmän trafik den 18 mars 1887 i Halmstad-Nässjö järnvägars regi.

Det fanns sålunda järnvägsförbindelse söderifrån till Ätran sedan länge, när Varberg-Ätrons järnväg nådde fram till Ätran den 22 juli 1911, då sträckan Ullared-Ätran öppnades för allmän trafik. Däremot var poststationen i Ätran inte riktigt lika gammal som den första järnvägen där. Med inrättande av en poststation hade poststyrelsen låtit anstå i det närmaste fyra år.

Det var sålunda inte förrän från den 1 mars 1891, som stationsföreståndaren August Carlsson fick ta ansvar också för postgöromål. Han tyckte efter ett par år att hans arvode för denna del av sysslan, 180 kr om året, var tilltaget i underkant och begärde i ett brev till poststyrelsen den 30 december 1893 att få det höjt till 300 kr. Han åberopade ökade arbetsuppgifter genom tillkomna sidoposter vid 1893 års ingång, i detta fall kärppostlinjen mellan Ätran och Klev samt lantbrevbäringslinjen från Ätran till Krogsered. Dessutom hävdade han, att arbetet vid Gunnarps poststation hade flyttats över till Ätran efter indragningen av poststationen i Gunnarp med 1892 års utgång. Det blev som vanligt en remissomgång, och sedan postinspektör Victor Melander i Malmö prutat ner anspråken, beslöt poststyrelsen att Carlssons årsarvode för postarbetet skulle vara 240 kr. Detta betalades av järnvägsbolaget i samband med sedvanlig löneutbetalning och postverket ersatte järnvägsbolaget terminsvis för bl a poststationsföreståndarnas löner.

August Carlsson efterträddes av Johan Peter Lindberg vid den förstnämndes förflyttning till Fredriksdal i oktober 1900. Efter Lindbergs död i april 1909 uppehöll Henning Teodor Ström befattningen på vakans tills Carl Ivar Emanuel Wetter kunde tillträda i november 1910. Årsarvodet för postsysslan hade nu stigit till 420 kr och steg efter hand så att det var 849 kr, när Wetter lämnade över till Gustaf Erhard Lydén i januari 1924. Ett särskilt tillägg på 378 kr fanns ännu med i bilden.

Efter Lydén ansvarade följande järnvägsmän för posten i Ätran: Frans Julius Björcke (1932), Per Walfrid Trané (1932-1937), Johan Oscar Carlsson (1937-1939), Enok Leander Carlsson (1939-1944), Carl Birger Bengtsson (1944-1947), Bror Silbert Elias Hertz (1947-1955), Ernst Vilhelm Sjöstrand (1955-1956) och Ernst Harry Teodor Sjöström (1957-1961).

Vid nedläggning av all järnvägstrafik på sträckan Kinnared-Ätran den 1 februari 1961 fick posten organisera poststationen i egen regi med Gunnel Ljungström som poststationsföreståndare. Hon kunde glädja sig över att få flytta från stationshuset till nya moderna lokaler den 1 mars 1972. Från den 1 maj 1974 statushöjdes poststationen till en postexpedition.

Med under 1970- och 80-talen i omgångar förändrad terminologi finns det när detta skrivs i juni 1996, ett postkontor i Ätran. Dess hushållsunderlag ingår i Ullareds utdelningsområde. Postkontoret lämnades den 13 mars 1995 på entreprenad till Ätrons EI Radio TV AB och blev därmed, vad man kallar "Post-i-butik".

Nedan återgivna reproduktion av posttidtabellen för tågen mellan Varberg och Kinnared är hämtat ur 1945 års "Tidtabell för järnvägsposterna". Till ledning för sorteringspersonalen fanns på den tiden en kartskiss som markerade berörd järnvägs ungefärliga geografiska belägenhet

25. Varberg—Kinnared. { Varberg—Ätran (SJ). Ätran—Kinnared (Halmstad Nässjö j. t.o.m. 30/6 1945, därefter SJ).

Fkmb Tåg 751 y	Tp Tåg 753 y	Bri Tåg 753 y	Km					
7.22	15.25	15.25	—	Varberg 21, 123	13.25			20.24
7.30	*		5	Träslöv	13.16			
7.35	*		7	Hunnestad	13.11			
7.40	*		10	Grimeton	13.06			
7.46	*		14	Rolfstorp	12.59			
7.53	*		17	Öbbhult	12.52			
7.59	*		21	Åkulla	12.47			
8.07	*		26	Skinnarhyngen	12.38			
8.15	16.22	16.22	31	Ullared 124	12.31			19.30
8.20	16.26	16.26	—	Ullared	12.29			19.27
8.25	*		38	Spetsebo	12.21			
8.34	*	16.41	41	Gällared	12.16			
8.39	*		45	Silvergärde	12.08			
8.55	16.55	17.02	49	Ätran	12.03	18.54		19.00
9.04			55	Fegen	11.49	18.46		
9.24		17.31	67	Kinnared 186	11.30	18.27		18.27
					Tåg 754 y Fkmb	Tåg 756 y Fk	Tåg 756 y Bri	

