

Erik Lindgren

Något om posten utmed Kinnared-Fegens och Fegen-Ätrons järnväg



Tillkomsten av järnvägen norrut från Kinnared fram till Fegen (och senare Ätran) bidrog till en kamp om varifrån postgången till Drängsered och Krogsred skulle ske. Det är dessa stridigheter som har blivit en huvuddel i denna skrift. Illustrationen är ett utdrag ur 1939 års upplaga av post-, tele- och järnvägskartan.

Innehåll

	sid
Förord	1
Kinnared	3
Drängsered	5
Krogsered	11
Fegen	14
Ätran	24
Förenade post- och järnvägsstationer	26

Posthistorisk skriftserie 293

Förord

Kinnared-Fegen järnväg torde höra till de mindre kända. Företaget fick år 1876 koncession för sträckan Varberg-Kinnared men hade förmodligen inte ekonomiska resurser för att fullfölja de storartade planerna. Koncessionen förföll men förnyades i januari 1884 och den 3 september 1885 kunde den 12 km långa sträckan mellan Kinnared och Fegen öppnas för allmän trafik. Ägaren var industrimannen Wilhelm Wallborg, som var styrelseledamot i Halmstad-Nässjö Järnvägar och det var detta företag som fick trafikera den lilla järnvägen. Den utgick från hållplatsen Kinnared på den delsträcka av Halmstad-Nässjö järnvägar som hade öppnats för allmän trafik den 1 september 1877. Det blev en kort tid som allmän trafik förekom i det fristående företagets egen regi, bara åtta månader. Det övertogs den 3 juni 1886 av Halmstad-Nässjö järnvägar.

Tanken på en fortsättning fram till Varberg av avstickaren från Kinnared till Fegen levde vidare. Nästa stationshall skulle bli Åtran. För Fegen-Åtrons Järnvägs AB fick Halmstad-Nässjö Järnvägar koncession på den 6 km långa sträckan mellan Fegen och Åtran i november 1884 och sträckan öppnades för allmän trafik den 18 mars 1887, dvs mindre än ett år efter att Halmstad-Nässjö Järnvägar hade övertagit Kinnared-Fegens järnväg. Planerna på en vidare utsträckning till västkusten vilade och det blev ett annat företag som anlade denna järnväg, Varberg-Åtrons järnväg. Den öppnades så sent som 1911. Företagen samarbetade i viss utsträckning. I posthistorisk skriftserie nr 292 har jag berättat något om posten vid Varberg-Åtrons järnväg.

För läsare med huvudsakligen järnvägshistorisk inriktning torde detta häfte inte ge något nytt av värde, men jag har inte minst med tanke på den samhällsförändrande återblicken valt att ägna en särskild skrift åt denna del av Halland, eftersom järnvägens tillkomst födde förhoppningar för den kringliggande bygden och vållade åtskillig skriftväxling som satt spår i arkiven.

Jag försöker sålunda här som vanligt lämna 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 fanns före järnvägens tillkomst i dess närhet. Dess historia under perioden dessförinnan har jag funnit lämplig att beröra, även om mycket av detta inte har med järnvägen att göra. Det har sitt särskilda intresse genom att det bl a visar länsmännens dominans och socknars kamp för att få tillgång till rimlig postservice och i viss mån berör händelser i anslutning till att postverket tog över ansvaret för kronobrevbäringen.

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 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 Kinnared till Åtran via Fegen. I anslutning därtill berör jag några förhållandevis närliggande lantpoststationer.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren

1874-01-01--

Kinnared

Inom det dåvarande förvaltningsområdet för postkontoret i Halmstad inrättades med 1874 års ingång 16 nya poststationer. Det var det resultat som poststyrelsen fastslog efter granskning av de förslag som hade lämnats av länsstyrelsen i Halmstad efter överläggningar med länets postmästare och landstatsanställda.

En av dessa stationer förlades till Kinnared vid ändpunkten av den samtidigt öppnade postlinjen från Sjögård. Samuel Davidsson anställdes som poststationsföreståndare med 40 kronor i årsarvode. Han åtog sig också att ansvara för befordran av posten på linjen från Sjögård till Kinnared med en ersättning av en krona per mil.

När delsträckan mellan Halmstad och Värnamo av Halmstad-Nässjö järnvägar byggdes, räknade postmästare Per Henrik Pyhlson i Halmstad (1873-1900) med att kunna flytta lantpoststationen i Kinnared till järnvägsstationen. Han sade därför upp Samuel Davidsson från befattningen som poststationsföreståndare. På den första delsträckan togs järnvägen i bruk för allmän trafik den 1 september 1877, men uppsägningen kunde inte fullföljas, eftersom järnvägsstationen i Kinnared inte var färdigbyggd. Detta drog ut på tiden. På poststyrelsens förfrågan uppgav trafikchefen vid järnvägsbolaget den 17 april 1879, "att det nu ej kan beräknas, när denna station varder fullfärdig".

Förfrågan gjordes i anslutning till utredningen om hur lantbrevbäringen skulle organiseras i Halland. En sammanställning över frimärksförsäljningen vid poststationerna i jämförelse med föreståndarnas arvode låg till grund för bedömningen av lönsamheten och därmed också frågan om vilka poststationer som skulle dras in. Ersättningsanordningen för poststationer och postföringslinjer skulle bli lantbrevbärare i förening med av posten oavlönade s k kommunombud. I Kinnared hade frimärken sålts år 1876 för 152 kronor och år 1877 för 168 kronor. Davidssons årsarvode hade stigit till 100 kronor och poststationen bedömdes alltså som lönande.

I augusti 1877 hade Samuel Davidsson skrivit till poststyrelsen, att han ville bli befriad från uppdraget som poststationsföreståndare. I sitt ställe föreslog han handlanden Jöns N:son Bååth. Samtidigt framhöll han som önskvärt att "posten kunde få transporteras på järnvägen Kinnared-Torup och Torup-Kinnared, då postverket undgick kostnaden av 1 mils gångpostföring. Tåget stannar här var dag två gånger (på upp- och nedgåendet), varje gång minst 8 minuter, för intagande av vatten och kol, expedieringen av gods m m".

I syfte att få lägsta möjliga kostnader för postföringen föranstaltade poststyrelsen nu om en entreprenadauktion utan att nappa på Davidssons förslag om postföring med tåget. En sådan auktion hölls i Torup den 22 december 1877 och en i Gunnarp den 9 januari 1878. Den överst på nästa sida återgivna avskriften av det protokoll, som fördes vid auktionen i Torup visar, att Davidsson då var intresserad av att vara postförare trots hans eget avvisade förslag om att järnvägen skulle anlitas:

"Härefter skedde utrop för forslingen med häst och åkdon, då, för varje med post fullbordad hel färd, nämligen fram och åter mellan Kinnared och Torup, bjöds fem kronor, som efter bud och underbud nedgick till två kronor och då något ytterligare underbud ej avhördes, fästades detta anbud med klubbslag, varvid Samuel Davidsson i Kinnared anmälde sig som bjudare".

Samuel Davidsson fick alltså behålla sin uppgift som postförare, även efter att tågen hade börjat gå, men efter ett par år var järnvägsstationen i Kinnared klar och skulle kunna förmedla post som kom med tåget. Järnvägsbolaget hade dock inte någon annan funktionär på platsen än en biljettförsäljare. Denne var identisk med den Bååth, som Davidsson hade föreslagit till poststationsföreståndare i sitt brev till poststyrelsen ett par år tidigare.

Jöns Bååth erbjöd sig att bli poststationsföreståndare med en ersättning av 20 kr i månaden, som han skulle ta emot och expediera daglig järnvägspost, men för 15 kr, om sådan expedition bara skulle ske två dagar i veckan. Utan att det blev fråga om en egentlig förenad post- och järnvägsstation flyttades Kinnareds poststation den 15 november 1879 från Davidssons bostad till järnvägens anhaltstation och postföring tog vid på järnvägen. Davidsson var därmed befriad från båda sina uppdrag i postens tjänst.

Jöns Bååth sade upp sig från sin syssla efter mindre än ett år. Den 1 november 1880 förenades post och järnväg i Kinnared enligt vanliga grunder. I det nyuppförda stationshuset tog stinsen G. Pehrsson över ansvaret för posten. Karl Hjelmström följde efter honom och 1908 blev Axel Fredrik N:son Gyllenholm stins i Kinnared. Därefter har följande järnvägsmän ansvarat för posten: Ernst Agne Victor Gerde (1922-1932), Karl Elis Teodor Hjelmström (1932-1949), Ernst Natanael Sahlström (1949-1954), Ernst Philip Brodén (1954-1963) och Carl Eskil Emanuel Brinkell (1963-1976).

Efter skilsmässa mellan järnväg och post inrättades år 1976 ett postställe i Kinnared och med 1990-talets fortsatta rationaliseringsvåg fick Kinnaredsborna en "post-i-butik" enligt entreprenadavtal med Målet Matbutik.

Lantpoststationer i järnvägens närhet

Innan vi kommer in på den järnvägspoststation som så småningom kom att inrättas i Fegen finner jag det lämpligt att beröra postförhållandena i de två västra grannsocknarna till Kinnared och Fegen, Drängsered och Krogsred. Striden mellan dem om poststationernas vara eller icke vara är av intresse inte minst för den senare kampen om att få poststationer i Fegen och Åtran.

I Eskhult 1874-01-01–1874-03-31
I Drängsered 1874-04-01–1965-12-31

Drängsered

Mellan Falkenberg och Gunnarp inrättades med 1874 års ingång en postlinje delvis nära nog parallellt med den redan befintliga postlinjen mellan Falkenberg och Svenljunga. Den nya linjen gick i motsats till den ursprungliga öster om Åtran och passerade Årstad, Vessige, Rya och Krogsred, innan den gick över Åtran för att strax därefter sluta i Gunnarp. Från Krogsred inrättades en sidolinje till Drängsereds socken, 5/8 mil lång, för vilken Elias Persson i Eskhult åtog sig transporten. Han blev också föreståndare för den samtidigt inrättade poststationen i **Eskhult**, sedan han vid förhandling med länsmannen hade accepterat ett årsarvode på 45 kronor för båda åtagandena tillsammans.

Så hade han dock inte uppfattat frågan, menade han, när han den 9 februari 1874 skrev till poststyrelsen. I detta brev uppgav han att han på kronolänsmannens enträgna uppmaning hade åtagit sig att befordra posten mellan Krogsred och Eskhult men att han sedermera även fått veta att han skulle hålla en poststation öppen dagligen. Han anhöll om befrielse från båda uppdragen och att poststationen skulle flyttas från Eskhult till Drängsereds skolhus.

Landshövdingen tillstyrkte framställningen och poststyrelsen meddelade i ett beslut genom brev den 24 februari 1874 att Elias Persson skulle entledigas och att poststationen i Eskhult skulle dras in med mars månads utgång samt att en poststation skulle öppnas med namnet **Drängsered** den 1 april 1874. Till föreståndare för denna antogs skolläraren Erik Ahlberg med 150 kr i årsarvode. Därmed var sagan all för poststationen med namnet Eskhult.

Datumstämpeln med gravyren ESKHULT hade hunnit levereras från persedelförrådet i Stockholm den 16 mars 1874. Såvitt kan bedömas ingick den i en post om 22 stämplor och sigill till Falkenberg denna dag. Den kan möjligen ha hunnit användas under ett fåtal dagar innan poststationen drogs in. Eventuella brev eller frimärken med detta stämpelavtryck behöver inte nödvändigtvis vara förfalskade.

Man kan ändå inte helt utesluta manipulationer med datumstämpeln efter mars månads utgång när poststationen var indragen. Postmästaren i Falkenberg återsände den nämligen inte till Stockholm förrän den 9 november 1874. På den tiden hade det inte hunnit växa fram något hembygdssamlade men det utesluter inte möjligheten att någon klåfingrig person använt stämpeln.

Till skillnad från vad fallet är med den halländska datumstämpeln PERSTORP kan man emellertid hävda att datumstämpeln ESKHULT använts i behörig ordning, om än under en mycket kort tid. Den skånska datumstämpeln med gravyren PERSTORP har varit i bruk i behörig ordning från början av 1874.

Poststationen i Drängsered hann få sin datumstämpel levererad i tid för inrättandet den 1 april 1874. Visserligen uppger inventariejournalen att kvittot för densamma daterats den 9 april, men leveransen skedde från Stockholm den 23 mars. Stavningen med ä i ordet Drängsered anges i inventariejournalen och torde ha använts i den första datumstämpeln, även om man i vissa handlingar från den tiden finner att orten och socknen fått namnet stavat Drengsered.

Drängsereds sockens nye poststationsföreståndare Erik Ahlberg började sitt arbete omkring den 1 april 1874, sedan Elias Persson hade fått sin önskan uppfylld att slippa vara poststationsföreståndare i sitt hem i Eskhult. Till postförare mellan Krogsred och Drängsered antogs Hans Carl Arvidsson. Han körde posten med häst och vagn och fick kr 1:60 per mil för postföringen, inberäknat s k åkdonspenningar. I slutet av år 1875 fick han konkurrens genom att den nye arrendatorn av Drängsereds prästgård, Johan Severin Andersson, skrev till poststyrelsen, att han ville åta sig att forsla posten för 10 öre mindre per mil.

Informerad om detta skrev Hans Carl Arvidsson den 8 december 1875 till poststyrelsen, att han var *"villig att fortfarande forsla posten mellan ovan-nämnde stationer för en krona fyrtioåtta öre pr mil"*. Poststationsföreståndare Erik Ahlberg bifogade en rekommendation för Arvidsson och denne fick teckna ett nytt kontrakt på det lägre beloppet. Detta är ett bland många exempel på hur man kämpade för att skapa eller få behålla extrainkomster under en penningfattig period. Sannolikt skapade man också osämja i bygden genom bud och underbud.

Postföringen till och från Drängsered genomgick olika förändringar under en kort tidrymd. Poststationsföreståndare Samuel Davidsson i Kinnared hade, som framgår av föregående avsnitt, under en period ett kontrakt. Han forslade posten för en krona per mil. Även poststationsföreståndare Erik Ahlberg blev kontrakterad som postförare. Han hade åtagit sig att ansvara för transporten mellan Drängsered och Kinnared i båda riktningarna för 90 öre per gång.

När järnvägen mellan Halmstad och Värnamo började närma sig sin fullbordan, var det naturligt att posten till Drängsered skulle utgå från Kinnared, dit den kunde komma snabbt och regelbundet med tåg, åtminstone efter det att en fullständig järnvägsstation hade inrättats där. Erik Ahlberg tyckte emellertid under förberedelserna för omorganisationen att posten till Drängsered skulle utgå från Sjögård och inte från Kinnared. Den skulle då befordras snabbare, menade han. *"och då kunde gärna postföringen mellan Drängsered och Falkenberg över Gunnarp indragas, vilket ju bleve en vinst för postverket och alldeles icke någon skada för härvarande korrespondenter"*. Fortsättningen av Ahlbergs brev avslöjar att han också tänkte litet på sin egen fördel av en förändring:

"Avståndet mellan Drängsered och Sjögård är visserligen 0,1 mil längre än mellan Drängsered och Kinnared, men om mitt förslag antages och posten (i likhet med vad nu är förhållandet med postföringen mellan Kinnareds och Sjögårds stationer) kommer att avgå från Drängsered till Sjögård och åter från Sjögård till Drängsered på samma dag, är jag villig att utan höjning i den ersättning jag nu erhåller för postföringen mellan Drängsered och Kinnared och tvärtom ombestyra postförslingen mellan Drängsered och Sjögård och mellan Sjögård och Drängsered fram och åter tvenne gånger varje vecka".

Som en följd av förändringen menade Ahlberg, att Drängsereds poststation skulle lyda under Halmstads postkontor i stället för under Falkenbergs, som då var fallet. Slutklämman i Ahlbergs brev lyder:

"Den enda olägenhet som genom en sådan förändring i postgången bleve en följd, vore den, att ett och annat tjänstebrev som skulle till Krogsred möjligen komme till Drängsered, men kostnaden för att ställa sådana till sin ägare bleve obetydlig och behövde icke överstiga 50 kronor om året, emot vilket belopp jag är villig att ordentligen en gång varje vecka ställa sådana till sin ägare".

Ahlberg fick konkurrens. Torparen under Drängsereds prästgård Bengt Johansson skrev nämligen till poststyrelsen, att han ville åta sig gångposten mellan Drängsered och Kinnared fem öre billigare än någon annan för varje tur. Församlingens klockare intygade på samma brev, att Bengt var *"en välkänd och rasker person och bor bekvämligt till postens fortskaffande"*.

Genom att Kinnareds järnvägsstation inte blev färdig förrän lång tid efter att tågen började gå, upptog den nya tidtabell för landsvägspostföring, som började tillämpas den 15 september 1877, även postföring landsvägsledes mellan Kinnared och Torup, trots att det gick tåg på järnvägen mellan dessa båda platser. Landsvägslinjen var sista delsträckan av den 3,6 mil långa linjen från Gunnarp över Krogsred och Drängsered. Ahlberg fick fortsätta att ansvara för postföringen på sin del av sträckan. Detta väckte avund på sina håll och ordföranden i Drängsereds kommunalstämma Bengt Bertilsson var den förste att jämte klockaren B Ekeroth och fem andra personer under-teckna ett brev till poststyrelsen den 23 augusti 1877, så lydande:

"Vi undertecknade, såväl som många andra här i Drängsereds församling, tycker att kostnaden för Postverket borde nedsättas här i Drängsered, dels för forslandet och dels för besväret vid poststationen, då inkomsterna icke kunna betäcka kostnaden. Vi få därför i underdånighet hemställa till Kungl. Poststyrelsen om inte det skulle vara lämpligt att genom Entreprenadauktion låta nedsätta kostnaderna; ty vi vet att här äro personer som önska att få fullgöra denna skyldighet för mycket ringare avlöning än som nu sker".

I förslaget om nedsättning av *"besväret vid poststationen"* låg också tanken på anställning av en ny föreståndare och därmed ett annat läge för poststationen. Mot detta reagerade pastor Olof Öhrwall och skrev bl a följande i en särskild handling, som han bad Ahlberg bifoga den sistnämndes remissvar på den ovan citerade skrivelsen:

"Som fråga lärer förevara om härvarande poststations förflyttande till annan plats, vill undertecknad, som allt sedan stationens inrättande varit i tillfälle taga noggrannare kännedom om expeditionen därstädes, till kännedom med-

dela, att expeditionen försiggått med noggrannhet och ordentlighet samt till korrespondenternas belåtenhet; att ingen annan plats inom socknen har mera centralt läge än nuvarande poststationens; att ganska få lämpliga personer att övertaga stationen härstädes finnas".

Många exempel kan lämnas på hur postverket strävade efter att alltid få lägsta möjliga kostnader och mycket ofta försökte nå fram till dem genom anbudsförfarande, där den lägst bjudande kunde komma i fråga om intet särskilt talade emot en sådan lösning. Detta var Ahlberg medveten om, när han skulle kommentera brevet från Bengt Bertilsson och de övriga ordsborna som var ute efter fler arbetsuppgifter med motiveringen att de värnade om postverkets ekonomi. Även om pastor Öhrwalls brev innebar en utmärkt rekommendation, vågade Ahlberg inte annat än erbjuda sig att arbeta för lägre ersättning än den han hade. Han satte detta på pränt i sitt svar den 18 september 1877 och gick med på nedsättning av årsarvodet för poststationens skötsel till 130 kronor. Om postföringen skrev han följande:

"Det är visserligen sant att jag lyckats erhålla en karl, som på mitt ansvar forslat posten för något billigare lega än den jag bekommit, varigenom jag erhållit någon gottgörelse för det mig såsom postförare åliggande ansvaret, och det är väl sådant som givit anledning att anse legan för hög. Då jag är villig att fortfarande ombestyrja ifrågavarande postföring, vill jag nedsätta legan därför till nittio öre för varje postförd mil. Och vill jag dessutom tillkännagiva, att om någon redan har eller skulle anmäla sig att mot ännu lägre ersättning än den av mig nu avgivna, sköta mina såsom poststationsföreståndare och postförare åliggande bestyr, jag hellre än att lämna ifrågavarande befattningen vill sköta den för samma gottgörelse som någon annan".

Sist i brevet erbjöd sig också Ahlberg att ansvara för postföringen på delsträckan mellan Drängsered och Krogsered av den långa postföringslinjen från Gunnarp till Torup för 90 öre milen, eftersom han ansåg att posten inte där behövde forslas med häst och vagn. Poststyrelsens första åtgärd blev att låta säga upp det då gällande postföringskontraktet, vilket hade tecknats med poststationsföreståndaren och handlanden Anders Jonasson Lundberg i Gunnarp.

Poststyrelsen föranstaltade om entreprenadauktioner som nästa åtgärd. En hölls i Torup avseende delsträckan mellan Kinnared och Torup. En annan hölls på gästgivaregården i Gunnarp den 9 januari 1878 och avsåg den längsta delen av postföringslinjen, nämligen från Gunnarp över Krogsered och Drängsered till Kinnared. Auktionsprotokollet avslutas på följande sätt:

"På föreskrivna villkor utropades härefter postföringen,

1:o med häst och åkdon, därvid hemmansägaren Andreas Karlsson i Nr 1 Esered efter bud och underbud stannade för lägsta anbudet av tre kronor för var fullbordad färd från Gunnarp till Kinnared och lika ersättning från Kinnared till Gunnarp; och

2:o med gående bud, därvid samma person efter flera bud och underbud stannade för lägsta anbudet av en krona femton öre för var fullbordad färd från Gunnarp till Kinnared och lika ersättning från Kinnared till Gunnarp".

Sedan auktionen hållits, skrev poststationsföreståndare Lundberg i Gunnarp till poststyrelsen, att *"linjen Gunnarp-Torup är mindre lämplig och faller sig dyrare över Kinnared än direkt från Drängsered till Torup, enär emellan*

Drängsered och Kinnared är ganska svår väg att färdas både sommar och vinter, vadan rätta linjen emellan Gunnarp och Torup är via Krogsered-Drängsered vidare till Torup". Han erbjöd sig att forsla posten mellan Gunnarp och Torup via Krogsered och Drängsered mot sex kronor för varje resa tur och retur.

Ärendet blev vilande en tid, för större saker var på gång. Länshuvudstäderna besöktes den ena efter den andra av generalpostdirektören för diskussion om hur lantbrevbäring lämpligen skulle organiseras. I Halmstad ägde detta sammanträffande rum den 9 september 1878. Man kom då överens om att poststationerna i Krogsered och Drängsered skulle dras in och att en lantbrevbäringslinje skulle anordnas från Torup över Drängsered till Krogsered.

Erik Ahlberg var ordförande för kommunalstämman i Drängsered. Han lät utlysa en stämma i skolhuset den 3 november 1878 för att fullfölja kravet från kronofogden att välja ett kommunombud som skulle svara för kontakten med lantbrevbäraren efter poststationens indragning åt dem som inte själva kunde nå lantbrevbäraren under dennes tur. Ur kommunalstämmans protokoll görs följande citat:

"Då ärendet framställdes, ville församlingen icke välja något ombud, dels av fruktan för att det skulle förorsaka någon utgift, dels därav att det likväl torde bliva nödvändigt för härvarande korrespondenter att överflytta sin post på Halmstad och Torup, varest postgången är och otvivelaktligen även bliver mycket bekvämare än över Falkenberg och Gunnarp. Församlingen önskade därför, att härvarande poststation fortfarande måtte få bibehållas samt ställas i förbindelse med Torups poststation å Halmstad-Jönköpingsbanan, ansåg däremot, att postgången från Falkenberg över Gunnarp till Drängsered snarare till gagn än skada mycket gärna kunde indragas, emedan såväl ankommande som avgående post ligger över i Gunnarp allt för lång tid".

När Ahlberg sände protokollutdraget till poststyrelsen, föreslog han att själv få ansvara för postgången mellan Drängsered och Torup två gånger i veckan för 120 kr per år samt att få kvarbli som poststationsföreståndare för 130 kronor. Dessutom erbjöd han sig att efter indragning av poststationen i Krogsered befordra posten dit från Drängsered en gång i veckan för 50 kronor om året, däri inbegripet ett besök hos kommunombudet i Krogsered för att lämna posten. Detta skulle innebära att han erbjöd sig att ansvara för en lantbrevbäringslinje från Drängsered till Krogsered.

Förslaget tilltalade poststyrelsen, som nu begärde uppgift på hur mycket mera Ahlberg ville ha för att vid postföringen till Torup ta omvägen över Kinnared, där järnvägsstationen ännu inte hade byggts upp. Som framgår av avsnittet om Kinnared stod den färdig först på senhösten 1880. Ahlberg lämnade en lång motivering till varför han begärde 60 kronor extra per år för avvägen om Kinnared och sände också med förslagstidtabeller för postföringen och "lantbrevbärningen" till Krogsered. Till varje pris tycktes han vilja värna om fortbestånd för poststationen i Drängsered och avslutade sitt brev den 5 juni 1879 med följande text:

"Skulle mot förmodan någon anmäla sig för billigare ersättning än den av mig begärda, vilja fortskaffa posten vare sig från Drängsered förbi Kinnared och

till Torup eller mellan Drängsered och Krogsered och tvärtom, så vill jag härmed nämna, att jag tror mig kunna ombestyras det lika billigt som någon annan, förutsett att jag fortfarande får bestrida poststationsföreståndarebefattningen i Drängsered mot erhållande av lika ersättning som förut".

Poststyrelsen accepterade utan att låta begära anbud från andra eventuellt hugade spekulanter på de nämnda uppdragen. I augusti 1879 skickade postmästaren i Halmstad till poststyrelsen åtskilliga undertecknade avtal i anslutning till lantbrevbäringens införande i Halland, däribland ett med Erik Ahlberg om lantbrevbäring mellan Drängsered och Krogsered och ett om gångpostföring mellan Torup och Drängsered över Kinnared samt ett om befattningen som poststationsföreståndare i Drängsered. Erik Ahlberg hade alltså lyckats rädda poststationen i Drängsered från den hotande indragningen. En ändring i postföringen inträdde från den 15 november 1880, när järnvägsstationen i Kinnared äntligen var färdig och kunde användas även som poststation. Från den dagen gjorde den av Ahlberg anställda postföraren inte längre omvägen över Kinnared och Ahlberg fick sålunda skriva under ett nytt kontrakt.

Ursprungligen fullgjordes postföringen mellan Torup och Drängsered med en tur i veckan men i samband med förslag om återinrättande av den i Krogsered 1879 indragna poststationen blev det dubbla veckoturer från 1882 års ingång. Efter nya avvisade försök från Krogsereds-borna om att få poststationen där återinrättad höjdes år 1886 frekvensen för postföringen mellan Torup och Drängsered till tre gånger i veckan och årsersättningen blev då 170 kronor. Postföraren fungerade som lantbrevbärare men hade det mesta av sina kontakter med kunderna via kommunombudet i Krogsered. Postmängden ökade efter hand å mycket att ett nytt kontrakt från augusti 1904 avtalade postföring med häst och åkdon.

Erik Ahlberg fick anledning att yttra sig flera gånger i brev till poststyrelsen i anslutning till att järnvägen växte norrut från Kinnared, bl a när tågföringen blev så frekvent att det kunde bli tal om att öppna en poststation i Fegens järnvägsstation. Detta berörs i avsnittet om Fegen längre fram.

Gerda Konstantia Aurora Ahlberg, som hade följt faderns fotspår och blivit folkskollärarinna, övertog poststationen i Drängsered med 1908 års ingång, då med 250 kr i årsarvode. Hon blev kvar nära nog lika lång tid som fadern, eller till den 1 april 1937. Då blev kantorn Johan Erik Anselm Lundin föreståndare. Han var kvar på sin post till poststationens indragning med utgången av år 1965. Den ersattes då med lantbrevbäring från Torup.

1874-01-01--1879-07-31

Krogsered

Av föregående avsnitt framgår att den nya postlinje, som öppnades 1874 mellan Falkenberg och Gunnarp, också passerade Krogsered. Postföraren på den linjen tog bl a med sig posten till handlanden J S Andersson, som hade antagits till föreståndare för poststationen i Krogsered. Hans årsarvode var inledningsvis 75 kr för bestyret med posten. Den 1 april 1875 efterträddes han av skolläraren S Schough, sedan Andersson hade sagt upp sitt avtal villkorligt. Han ville vara kvar, om han fick lönen höjd till 150 kr, men Schough erbjöd sig att vara föreståndare för 100 kr i årsarvode.

Men Schough satt inte så säkert i sadeln trots sina förhållandevis ringa anspråk. Han fick veta efter genomförda förhandlingar i Halmstad mellan landskansliet och generalpostdirektören, att man kommit överens om att dra in poststationen i Krogsered, samtidigt som en lantbrevbäringslinje ordnades dit med Gunnarp som utgångspunkt. Med det beskedet fattade han pennan och skrev den 20 december 1878 till poststyrelsen, att han ville *"ödmjukligen hemställa, om icke Krogsereds poststation, med sina ringa anspråk, kunde få bibehållas mot det att jag även åtog mig postföringen mellan Krogsered och Drängsered t ex 2 gånger i veckan för det ytterst billiga priset av 100 kronor årligen"*.

Vid det laget hade Krogsereds församling i enlighet med landskansliets föreskrifter redan valt ett kommunombud, som skulle svara för kontakterna mellan lantbrevbäraren och församlingsborna efter poststationens indragning. Valet hade vid en extra kommunalstämma den 14 november 1878 utfallit så, att Krogsereds gästgivare Johannes Bengtsson skulle bli den förmedlande länken. Åtagandet avlönades inte av postverket, men kommunen skulle betala fyra kronor om året till Bengtsson för att han åtog sig ombudskapet. Valet oroade emellertid Schough, som berörde det i sitt brev till poststyrelsen på följande sätt:

"Ombud är visserligen vald för postens expedierande inom socknen, men som detta ombud icke ägde den ringaste kännedom om det besvär och ansvar han sig åtog, kommer det sannolikt att snart upphöra, då församlingen får vidkännas en icke obetydlig kostnad, varför jag hoppas det Kungl. Styrelsen ville hava denna på kommunikationer vanlottade ort i benägen åtanke".

Men det hjälpte inte och den 31 juli 1879 drogs poststationen i Krogsered in. Snart nog insåg församlingen nackdelarna och vid den ordinarie kommunalstämma den 29 december 1879 behandlades postfrågan. De båda tidigare poststationsföreståndarna Schough och Andersson utsågs att tillsammans göra ansökan till poststyrelsen om att få poststationen återinrättad med postgång dit och därifrån två gånger i veckan. De fullgjorde sitt uppdrag i ett brev den 9 februari 1880. Däri aktade de inte för rov att föreslå indragning av poststationen i Drängsered, sedan de erbjudit sig att svara för postföring mellan Torup och Krogsered via Drängsered. De skrev bl a:

"Om Drängsereds poststation bleve indragen, vilket utan olägenhet torde kunna ske, då postlinjen går mitt igenom Drängsereds socken, varvid många gårdar och lägenheter passeras, där post kunde avlämnas och mottagas, så vunnas besparing på samma gång som orten finge en säker och väl behövlig förbättring i sitt postväsende".

Som nämnts i föregående avsnitt hade den stridbare poststationsföreståndaren i Drängsered Erik Ahlberg tidigare lyckats avvärja planerna på indragning av hans poststation. Nu fick han på avvägar veta vilka tankar som satts på pränt i den nordliga grannsocknen. Han anmälde den 12 augusti 1880 till poststyrelsen, att han var villig att fullgöra postföringen (lantbrevbäringen) mellan Torup och Drängsered två gånger i veckan i stället för en gång, som hans avtal gällde. Han uppgav sig kunna *"ombestyrta postföringen till lika billigt pris om ej billigare än någon annan"*.

Framställningarna hopade sig i poststyrelsen. Men kvarnarna malde långsamt och oron steg i Krogsered. En extra kommunalstämma den 26 februari 1881 utsåg skollärare Schough att göra en förnyad ansökan till poststyrelsen om att poststationen skulle återinrättas. Enligt protokollet *"trodde stämman, att detta varken borde eller kunde med skäl förnekas, då frimärken enligt erfarenhet kunde få säljas å platsen till fulla beloppet av vad en sådan poststation komme att kosta"*.

Schough tog god tid på sig och det dröjde ända till den 28 maj 1881, innan han blev färdig med sitt uppdrag. Erik Ahlberg förekom honom med ett brev tre månader tidigare. Han framhöll, att han hade fullgjort lantbrevbäring i behörig ordning mellan Drängsered och Krogsered *"tills i slutet av nästlidne November månad, då det av Krogsereds församling valda ombudet vägrade att längre mottaga posten, vilket förhållande av mig genast inrapporterades till Kungl. Postkontoret i Halmstad. Sedan dess har jag till tjänstemännens belåtenhet fortskaffat alla till Krogsereds församling ankommande tjänsteförsändelser. Det berättas dock, att orsaken till vägran att välja nytt ombud till postens mottagande varit den att därigenom tvinga Kungl. Generalpoststyrelsen att inrätta poststation inom socknen. Då detta icke straxt lyckats, har nu ombud blivit utsett, och skall posten hädanefter bliva ordentligt fortskaffad"*.

Citatet visar bland annat, att tjänsteposten även efter kronobrevbäringens avskaffande ansågs vara den viktigaste, medan privatposten kom på undantag och fick ligga kvar på lantbrevbäringens utgångsstation. Adressaterna i Krogsered fick sålunda under den ombudslösa tiden bekväma sig att hämta den i Drängsered, vars poststation de önskade indragen.

Schough trodde sig vara taktisk genom att sända sitt till poststyrelsen adresserade brev via länsstyrelsen. Det blev därifrån remiss till kronofogden. Denne framhöll i sitt svar, att det inom Årstads härad inte fanns någon *"socken som med hänsyn till postbefordringen är så vanlottad som den ifrågavarande"* (Krogsered). Kronofjärdingsmannen Carl Olsson intygade i ett brev den 13 juli 1881, att poststationsföreståndaren i Drängsered, skolläraren Erik Ahlberg *"skyndsamligen framskaffat ankommande tjänstebrev så att icke några av kronobetjäningen meddelade order blivit försenade. Ville postverket bekosta postföring till Krogsered två gånger i veckan, vore sådan visserligen önskelig, men inrättande av poststation i Krogsered anser jag ej vara av be-*

hovet, enär jag hoppas, att poststationen i Drängsered får bibehållas och skollärare Ahlberg, till vilken man kan ha fullt förtroende och som är punktlig vid utförandet av de åt honom lämnade uppdrag fortfarande kommer att vara poststationsföreståndare samt ombestyrta lantbrevbäringen mellan Drängsered och Krogsered. Inom Krogsered by finnes för närvarande icke heller någon person som enligt min tanke är duglig att vara poststationsföreståndare och icke heller så vitt jag känner någon som traktar efter den sysslan mer än skollärare Schough, vilken väl icke kan komma i fråga, emedan han ej bor i skolhuset vid allmän farväg utan på ett eget hemman beläget ett gott stycke från vägen och avståndet från min bostad till Skoughs är ungefärligen lika långt som till poststationen i Drängsered". I ett tillägg förklarade sig Carl Olsson *"villig att mottaga och utlämna den till Krogsered ankommande posten, såvida församlingen det åstundar"*.

I ett samtidigt brev anhöll Erik Ahlberg, att poststationen i Drängsered skulle få bibehållas och att ansökan från Krogsereds kommun om flyttning dit av Drängsereds poststation skulle lämnas utan avseende. Till stöd för detta bifogade han ett intyg från pastor i Drängsered om att det fanns 1.467 personer i Drängsereds församling men blott 830 i Krogsereds.

"Det torde vara obilligt begärt", skrev tf postmästare K Paulson i Halmstad, när han den 21 juli 1881 kommenterade Krogsereds församlings anspråk på att få poststationen återinrättad. Han fortsatte:

"En kommun, där det utom präst, skollärare och kronofjärdingsman ej finnes någon nämnvärd korrespondent, och därifrån, såsom upplyst blivit, brev ej avsändes flera än i medeltal fyra varje vecka, bör väl rimligtvis ej göra anspråk på att få en kostsam station. Tidigare har visserligen en sådan funnits, men den indrogs som bekant 1879 såsom obehövlig. Vid förfrågan å postkontoret i Falkenberg, därunder stationen var lydande, har upplysts, att dess frimärksförärljning uppgick under sista året av dess tillvaro till endast kr 81:91".

En andra lantbrevbäringstur i veckan tyckte Paulson dock att Krogseredsborna borde få. Knappt tre veckor senare skickade skollärare Schough ett brev till poststyrelsen, vari han förklarade sig villig att mot ett årsarvode av sammanlagt 150 kronor sköta en poststation i Krogsered samt ansvara för postföringen mellan Krogsered och Drängsered.

Det hjälpte inte. Poststyrelsen accepterade förslaget av postmästaren i Halmstad och fann vid föredragning den 29 september 1881 *"berörda framställning icke f n böra till annan åtgärd föranleda än att den lantbrevbäring, som nu med en tur i veckan underhålles mellan Drängsereds poststation och Krogsered skall från och med nästa års början utsträckas till två turer i veckan fram och åter"*. Erik Ahlberg fick teckna ett nytt kontrakt, vilket garanterade honom en årsersättning på 100 kr för lantbrevbäringen.

Sagan var därmed all för poststationen i Krogsered. Ytterligare försök att få den åter gjordes vid kommunalstämman den 15 november 1885 i anslutning till att man önskade postgång från Fegen i stället för Drängsered. Därom berättas mera i närmast följande avsnitt.

Fegen

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

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 Kuylentjärna som ansvarig för posten. Detta föregicks av en lång process, som i hög grad tyngdes av synpunkter från de västra grannförsamlingarna i Krogsered och Drängsered. Också de nordliga grannförsamlingarna Kalv och Håksvik i Västergötland fann sig ha anledning att "blanda sig i leken".

Drygt två månader efter att järnvägssträckan mellan Kinnared och Fegen hade öppnats för allmän trafik fördes postfrågan på tal vid den ordinarie kommunalstämman med Krogsereds församling den 15 november 1885. Ur protokollets första paragraf hämtar jag stämmans åsikt att postbefordringen "synes kunna bli mycket fördelaktigare, om brevbäringen hädanefter komme att utgå från Fegens järnvägsstation å Kinnared-Fegen-banan i stället för om Drängsered, där avgående brev nu måste ligga över i flera dagar och därigenom ofta försenas.

Stämman som var talrikt besökt ansåg det av behovet påkallat, att hos Kungl. Generalpoststyrelsen ingiva ansökan härom, som ock att få poststation åter öppnad inom socknen".

Här bör kanske inskjutas att det då ännu inte var daglig järnvägstrafik på järnvägen, varför påpekandet att avgående brev måste ligga över i Drängsered inte hade särskild tyngd. Med den beslutade ansökan till poststyrelsen sände skollärare Schough, ett särskilt brev för sin privata del, vilket återges förminskad på motstående sida. Som framgår därav lämnade han konkreta anbud inte bara för att ansvara för postföringen mellan Fegen och Krogsered utan även till Drängsered samt att "i sinom tid" vara föreståndare för en återinrättad poststation i Krogsered.

Ärendet fick vila, eftersom det ännu inte fanns något avtal mellan poststyrelsen och järnvägsbolaget, vare sig om postbefordran eller om att dess personal skulle kunna ägna sig åt postgöromål. Som framgår av de inledande raderna till detta avsnitt, var det vid detta tillfälle ännu inte Halmstad-Nässjö Järnvägs AB som ägde järnvägen. Det faktum att denna företag köpte järnvägen i maj 1866, torde ha bidragit till att även poststyrelsen fick anledning att börja intressera sig för postföringsfrågan. Det skedde dock inte på poststyrelsens initiativ utan först sedan stationsinspektorn Adolf Kuylentjärna hade skrivit ett brev i augusti 1886 till sin huvudman, vidaresänt till styrelsen för Hamstad-Nässjö Järnvägs AB. Däri bifogade han avskrift av protokoll från sammanträden med kommunalstämmor både i Krogsered och Kalv med vardera socknens lokala önskemål preciserade.

Om så skulle vara att poststationen blifvit öppnad å Fegens järnvägsstation å Kinnared - Fegens banan, och Krogsered församling derifrån, enligt inylfrens ansökan, kunde få sin postförbindelse; så förbindes jag mig härmed postbäringens bestidande två gånger i veckan mot en ersättning af 1,50 öre. Vägens längd mellan nämnda stationer utgör omkring en mil. Skulle ~~det~~ ock, såsom med tillförlitlighet denna postlinje utträkas till Drängsered, så åtager jag mig äfven postföringen till och från denna station för 1,25 öre afven 2 gånger i veckan, så den för orten mindre tillförlitliga och dyrare postlinien Thorup & Drängsered kunde indragas.

Under förhoppning att poststationen äfven i sinom tid äfven blifvit öppnad; Krogsered erbjuder jag mig den skötande mot det billiga anbudet af 75 Kr pr år.

Krogsered den 9 Mars 1886.

O. Schough
Skollärare.

Det svar som Adolf Kuylenstjerna fick var dock inte särskilt uppmuntrande som framgår av nedan återgivna faksimil.

Stuv. Fegen.
Med åberopande till Edn af handlingarne angående ifrågasatt poststation vid Fegen meddelas Edn tillika att det icke tillkommer Halmsjö-Åsängs järnvägs Styrelse att med anförkan Öronn ingå till Kungl. Generalpoststyrelsen, utan böra i frågan intresserade personer själfre Öronn göra anhållan. Halmsjö den 18 Augusti 1886

J. Sjöholm

Nu var bollen åter hos Kuylenstjerna. Han tänkte vidare och kläckte idén att kombinera sin framställning med ett förslag om posttrafik med ångslupen på sjön Fegen. Han skrev följande till poststyrelsen den 2 december 1886:

"På anmodan av ortens innevånare och på grund av närlagda handlingar får jag hos Kungl. Generalpoststyrelsen härmed ödmjukast anhålla, att postgången med järnväg utsträcker om Fegens järnvägsstation och i övrigt så långt därifrån med gångpost som kan anses erforderligt. Såsom huvudredare för Fegens Ångbåtsbolag vågar jag tillika föreslå, att posten under sommarhalvåret finge fortskaffas med ångbåt från sjön Fegens södra ända till dess norra som är belägen inom Håksviks socken",

Poststyrelsens remitterade Kuylenstjernas brev till postinspektören i Malmö "med uppdrag att över de särskilda förutsättningarna till Kungl. Styrelsen avgiva yttrande".

Två veckor senare fick poststyrelsen också ett brev från J Sjöholm & Co med verksamhet i Fegen. Företaget uppgav sig "ha blivit uppmanat av befolkningen i härvarande omnejd att hos Generalpoststyrelsen göra förfrågan vilka mått och steg som bör tagas i och för att få öppnat en poststation vid Fegens järnvägs- och ångbåtsstation. Affärlivet lider otroligt i brist på säker befördran av värdebrev. Vi ha härifrån och till närmaste poststation en mil. På grund av härvarande järnvägsstations läge vid sjön Fegens södra ända bliver här en betydlig postgång". Även detta brev remitterades från poststyrelsen till postinspektören i Malmö, liksom det brev från en representant för befolkningen norröver, vilket återges i sin helhet på de två följande sidorna.

Kungl. Generalpoststyrelsen.

Likom den 11 MRS 1887

Post. Jm. 10866 / 1885 86.
Nr 2260. Landskapet & Elfsjö den 8/12 1887.
Remitteras till ykande af Postinspektören i Riks Jernvägsstyrelsen.
dietsakt, i sammanhang med remitterat inlåt. under Nr. 10866/1885-86. Ditt nummer af från.
Kungl. Generalpoststyrelsen.
Höckholmen
St. är härmed vänligen beröja om en poststation inom Håksviks församling af Elfsjöslän. Postmästare och poststation kan erhållas mycket billigt - jag anser sakens vara vigtig och nyttig för orten, vi ha gångpost 2 gånger i veckan från Elfsjö ofver Håksviks Jernvägsstation. men denna post är olämplig för ortens behof, so adan vi borde ha en poststation i Lettsjö som ligger vid Håksviks kyrka från Fegen jernvägsstation ofver Gaumaljö-Lettsjö & Svoungunge, denna post borde gå de dagar som han intogår från Falkenberg landsvägen till Svoungunge, så när vi intogår post på landsvägen mellan nämnda ställen så borde han gå från Fegen ofver Gaumaljö-Lettsjö Svoungunge. Posten vi nu ha från Elfsjö till Tranemo kunde derigenom bliwa af ofver Flodsvara - Haglundan mellan Elfsjö & Tranemo är 4 mil, mellan Gaumaljö som egen ångbåtskommunikation och Svoungunge

Nr 290.

och 3/4 mil således indragning af vøj længden
 3/4 mil och mycket fordelaktigare, för orten
 här finns 3 bättre portuade landshandlare
 inom kommunen, och många enskilda
 personer som driva privata affärer och
 hade föredrag för företaget, kaurisar i öfugt
 till landets fotografisartor. Kan jag
 få denna önskan uppfylld?

Iben Andersson
 Landbrags Klaf. p. S.

Lämplig lokal och posten ästare finns
 i Letölaf.

Genom denna remiss, som gjordes av poststyrelsen den 11 mars 1887, hade postinspektionen i Malmö fått en ovanligt tungt ärende att arbeta med. Nu gällde det att också kunna tillgodose önskemål i några västgötska socknar. Ärendet skulle bli ännu mera komplicerat genom att önskemål från andra håll skapade oro och föranledde den ordinarie kommunalstämman i Drängsered den 17 mars 1887 att åter ta upp postfrågan. Bakom den punkten på dagordningen låg denna gång kyrkoherden i Drängsered och Krogsered L Ysander. Troligen efter kontrakt med poststationsföreståndare Erik Ahlberg hade han lämnat ett särskilt brev till kommunalstämman. I detta pekade han bland annat på onödvändigheten med en poststation i Krogsereds församling, "dels därför att denna socken är så belägen, att östra delen därav lätt kan hämta sin post på Fegens föreslagna poststation samt södra delen på Drängsereds station; dels därför att det huvudsakligen synes vara en enda person inom den församlingen, nämligen skolläraren Schough, som för egen vinnings skull, nämligen för att själv bliva stationsföreståndare önskar den föreslagna ändringen".

Det kan synas egendomligt att kyrkoherden lämnade ut en av sina församlingsmedlemmar så obarmhärtigt. Man kan endast gissa sig till att någon oöverensstämmelse hade varit för handen tidigare eller att kyrkoherden blivit medveten om avigsidor hos Schough. Vad som han särskilt påpekade var att Schough "dessutom inte har sin bostad vid allmän väg utan i en avlägsen by, dit knappast någon väg finnes". Att förlägga en poststation där vore olämpligt menade kyrkoherden, som i sin nästa punkt i brevet till kommunalstämman tryckte på vikten att postlinjen Torup-Drängsered måste få fortsätta att anlitas. Hans sätt att plädера för detta kan vara värt att citera:

"Särskilt är det nödvändigt för krono- eller kyrkopostens skull, vilken liksom all annan post genom den föreslagna förändringen skulle försenas, kanske ett par dagar, vilket för kronoposten kan förhindra angelägna kungörelsers uppläsande i rättan tid. Ty kronoposten kommer från Halmstad, där kronofogden bor, och från Falkenberg, där kronolänsmannen bor och församlingens post i allmänhet går mest från och till städerna på västkusten. Skulle då posten hit till Drängsered (västerifrån) gå förbi Torup (söderut) och Kinnared (österut) allt per järnväg till Fegen (åt nordost härifrån) samt därifrån per landsväg norrut till Krogsered och Drängsered, så skulle den komma att vandra en väg av spiralcirkelform, ungefär som om posten från Enköping och Eskilstuna till Stockholm skulle icke endast gå per järnväg över Flen och Södertälje utan därifrån österut till Waxholm och sedan på landsväg till Sigtuna för att äntligen därifrån komma till Stockholm. En blick på järnvägskartan kan lätt övertyga härom, då man vet att Drängsered ligger ungefär mitt emellan Torup, Åtran och Fegen. En sådan postgång i vår tid vore absurd och löjlig; och jag tror mig med säkerhet kunna säga, att Kungl. Generalpoststyrelsen, som för övrigt på ett så utmärkt sätt ordnat postgången i hela vårt land, omöjligt kan bifalla en så orimlig begäran, som den här i fråga varande.

För övrigt veta vi, att mellan Kinnared och Fegen gå bantåg endast två dagar i veckan och måste därför påyrka, att vi som redan fått trenne postdagar i veckan, icke heller i detta hänseende måtte genom omogna förslag gå miste om eller bliva berövade redan erhållna förmåner".

I vad gäller förslaget om en poststation i Fegen motsatte sig Drängsereds-falangen inte tillkomsten av en sådan, om de blott fick behålla sin förbindelse med järnvägspoststationen i Torup. Kyrkoherdens långa inlaga bifogades den protokollsavskrift som skickades till postinspektionen på grund av remissen därifrån. Avskriften återges i förminskat faksimil på nästa sida. Åtskilliga Krogsereds-bor anslöt sig också till önskemålen om att få posten via Torup-Drängsered. Detta framgick bl a av ett brev den 23 mars direkt till poststyrelsen, undertecknat av handlanden J S Andersson (som varit poststationsföreståndare i Krogsered under en del av dess första period), gästgivaren Johan Bengtsson, kronofjärdingsmannen C A Olsson och kyrkvärden Johannes Andersson. De anförde att de hade fått vetskap om skollärare Schoughs inlaga och ville ta avstånd från den:

"I Torup passerar tåg dagligen både uppifrån och från söder och då post passerar mellan Torup och Drängsered 3 gånger i veckan är det tydligt att vi allra snabbast erhåller våra försändelser denna linje, helst vi finge post från Drängsered 3 gånger i veckan".

Posthall, hållet vid allmän Kommun-
stämma med Drängsreds församling i dess
skåthus den 17 Mars 1887.

L. D. Stämman hade blifvit utlyst för att höra
församlingen afven väckt förslag om ändring i post-
föringen till- och från Drängsred; och då ärendet
föredrags uttalade församlingen sin tacksamhet
för och sin fullkomliga belåtenhet med den nu
varande anordningen beträffande posten inom för-
samlingen, ansåg att linjen Torup- Drängsred är
den mest lämpligaste, den föreslagna linjen Dräng-
sred- Krogsered- Fegen deremot den för orten mest
olämpligaste, önskade därför att den nuvarande
linjen måtte få bibehållas och anhöll ^{att} denna för-
samlingens enhälliga önskan och begäran måtte hos
Kongl. Generalpoststyrelsen framställas samt anhåll
att poststationsföreståndaren ville göra hvad göres
hos för postens bibehållande härvidles pådaneftes
som hittills.

Som afven

Erik Ahlberg

Stämmans ordförande.

Justerat: betyg a församlingens vägnar:

Johannes Kristiansson Järnbyvägnar.
Hans Carl Arvidsson Johannes Kreutzson

Även detta brev remitterades från poststyrelsen till postinspektionen i
Malmö. Det visade att åtminstone de Krogsereds-bor som hade den mesta
korrespondensen inte heller ville anknyta postgången till Fegen. Att en post-
station ändå skulle öppnas i Fegen ansåg postinspektionen mer eller mindre
självklart på grund av det mellan posten och järnvägsföretag generellt
etablerade samarbetet (om förenade poststationer v g se sid 26-27).

Direkt från postinspektionen fick nu Erik Ahlberg i Drängsred ännu en
remiss med anledning av det nederst på sid 19 delvis citerade brevet. På de
frågor som postinspektionen hade ställt i sin remisspåskrift svarade han bl a
följande:

"Såvida linjen Torup-Drängsred bibehålles, har jag för min del icke något
emot att lantbrevbäring anordnas mellan Krogsered och Fegens blivande
station, men en sådan förändring bliver mycket olämpligare än den nuva-
rande linjen Drängsred-Krogsered och de medlemmar inom Krogsereds
socken, som hava den största korrespondensen inom socknen vilja icke hava
någon förändring i postföringen".

Postinspektionen i Malmö hade nu införskaffat tillräckligt material för att i
kombination med iakttagelser som postinspektören personligen gjorde under
en tjänsteresa till området kunna avge sitt yttrande med anledning av
sammanlagt fyra remisser från poststyrelsen.

Inledningsvis sammanfattade postinspektionen framställningarna under sex
punkter:

- 1) anordnande av fack- och brevlådsbefordran på järnvägen Kinnared-
Fegen
- 2) inrättande av en poststation i Fegen
- 3) anordnande av postbefordran med ångslup på sjön Fegen
- 4) anordnande av postföring mellan Fegen och Krogsered samt vidare till
Drängsred och indragning av postförbindelsen mellan Torup och Drängse-
red samt Drängsred och Krogsered
- 5) inrättande av poststation i Litslarp samt
- 6) anordnande av postförbindelse mellan de ifrågasatta nya poststationerna
i Litslarp och Fegen med indragning av postförbindelsen mellan Klef och
Litslarp.

De båda sistnämnda punkterna 5) och 6) har jag inte kommenterat, men de
baserades på det brev till poststyrelsen den 8 februari 1887, som är återgett
i faksimil på sid 17-18. Postinspektionen kunde efter noggrant studium av
alla handlingar direkt förorda bifall till punkt 1) och punkt 2) medan det
beträffande punkt 3) bl a anfördes, "att vid sjön Fegens stränder ej skulle
komma att finnas mer än den nyss föreslagna poststationen (Fegen), vadan
således någon befordran av karterad post ej skulle kunna komma att äga
rum. Någon ångbåtspostexpedition synes ej heller kunna inrättas å den helt
och hållet öppna ångslupen, som nästan uteslutande användes för gods-
trafik".

Punkt 4) önskade postinspektionen lämnad helt utan avseende på grund av
poststationsföreståndare Ahlbergs anförda skäl. Här kan tilläggas att om
postföring hade inrättats från Fegen, skulle det ha inneburit s k sidpost för
föreståndaren för post- och järnvägsstationen i Fegen och därmed följande
något högre årsarvode.

Slutligen några ord om punkterna 5) och 6) (brevet på sid 17-18). Såvitt postinspektören hade kunnat finna, skulle det ha varit av fördel för Håksviks och Kalfs socknar, om de med åtskilliga intressen i trakten av Fegen kunde få sin post över Fegen i stället för över Klef och att det vore rimligt att öppna en poststation i Litslarp. Men postinspektionen tillade:

"Det är dock en ganska genomgripande förändring i avseende å postförbindelsen till Kalf och Håksvik, som skulle erfordras, ty ej nog med att postlinjen Klef-Håksvik-Sjötofta skulle ersättas av en lantbrevbäringslinje från Fegens poststation utefter sjön Fegens västra strand till Kättarp och vidare till Håksvik och Litslarp, varifrån åter en ny dylik linje Litslarp-Sjötofta skulle vidtaga, utan lantbrevbäringslinjen Sjötofta-Ambjörnarp-Tranemo torde i sådant fall ock böra utbytas mot en lantbrevbäringslinje Sjötofta-Ambjörnarp-Svenljunga. Förbindelsen med Svenljunga och Borås är nämligen för Kalfs och Håksviks kommuner ej oviktig. ---

Enligt postinspektionens åsikt skulle emellertid en dylik omreglering möta allt för stora svårigheter och antagligen framkalla större olägenheter och kostnader än som motväges av de fördelar, som därigenom kunde uppnås".

Bland annat av den orsak att ärendet skulle bli alltför komplicerat men också därför att "posttrafik möjligen inom en ej allt för långt avlägsen framtid kommer att äga rum även å fortsättningen av Kinnared-Fegens järnväg", hemställde postinspektionen i sin redovisning till poststyrelsen att framställningarna enligt punkterna 3) - 6) inte skulle föranleda någon åtgärd vid detta tillfälle. Här bör kanske tilläggas att Håksviks socken relativt snart därefter skulle få en egen poststation, nämligen den 1 december 1888, om än inte i Litslarp utan med folkskolläraren Frans Johan Strömberg som föreståndare. Om detta berättas i posthistorisk skriftserie nr 108 (*"Om posten i Södra Kind"*). Geografiskt lydde Västergötland under postinspektionen i Göteborg och ärendets eventuella fortsättning hade krävt omfattande samarbete. Det nu aktuella ärendet kan sägas vara avslutat med poststyrelsens beslut den 14 juni 1887 enligt postinspektionens hemställan, vilket sålunda innebar att en postföring vidtog på järnvägen Kinnared-Fegen och en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Fegen den 1 augusti 1887. I samlingen av tidtabeller för järnvägsposterna redovisades den nya järnvägsbefordran på sätt som framgår av avbildningen överst på nästa sida, således med postföring i riktning från Kinnared tisdag, onsdag, fredag och lördag samt i motsatt riktning onsdag och lördag.

Carl August Svahn efterträdde Adolf Kuylensjärna som föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Fegen. Han fann att postsyslan krävde *"det trägna och alltjämt tilltagande arbete"* som föranledde honom att den 30 december 1893 begära löneökning från 180 till 360 kr per år.

Postinspektionen konstaterade att frimärksförsäljningen under perioden 1891-1893 varit 664 kr per år i medeltal och visade sig förstående för önskemålen om högre ersättning men prutade till 240 kr per år, vilket poststyrelsen godkände.

Den 1 november 1910 blev Aron Åkervall stationsföreståndare i Fegen med 420 kr i årsersättning för själva postsyslan. Fem år senare tillkom ett fast biträdesanslag på 240 kr. När Bror Carl Florentin Berg tog över i januari 1923, hade ersättningen stigit till 960 kr om året jämte 432 kr i särskilt tillägg.

Kinnared—Fegen.

(S. D.)

Fk. Brl. N:r 8. T. F.	Fk. Brl. N:r 10. O. L.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
5,45	3,15	Kinnared	6,0	5,25
6,20	3,50	Fegen	5,25	4,50
			O. L.	O. L.
			N:r 7.	N:r 9.
			Fk. Brl.	Fk. Brl.

Efter Berg ansvarade följande järnvägsmän för posten i Fegen: Erik Wilhelm Ekholmer (1925-1932), Nils Rosengren (1932-1936), Per Algot Andersson (1936-1941), Carl Birger Bengtsson (1941-1942), Johan Heimer Fritiof Blixt (1942-1950) och Anders Erik Oskar Blomberg (1950-1961).

Nedläggningen av järnvägen Varberg-Kinnared medförde att avtalet mellan post och järnväg upphörde. Förr platsvakten Svea Johansson blev direktanställd av postverket som föreståndare för den kvarblivande poststationen i Fegen. Den ersattes den 1 augusti 1972 med lantbrevbärning från Ätran.

Åtran

1891-03-01--

Efter den fortsatta utbyggnaden av järnvägen från Kinnared över Fegen till Åtran inrättades en förenad post- och järnvägsstation i Åtran den 1 mars 1891. Stationsföreståndaren August Carlsson fick ansvara för posten med 180 kr i årsarvode. Liksom i fallet Fegen föregicks beslutet om en poststation i Åtran av åtskillig skriftväxling. Något av detta berörs i det följande.

Den 18 mars 1887 öppnades den 6 km långa bandelen Fegen-Åtran för allmän trafik. Den övertogs av Halmstad-Nässjö järnvägs AB den 1 juli 1890 efter att trafiken från början bedrivits av detta företag. Den 6 februari 1891 skrev trafikchefen vid företaget till poststyrelsen "att dagliga godståg komma att insättas mellan Halmstad och Åtran från och med den 1 instundande mars och att de nuvarande godstågen å bandelen Kinnared-Fegen-Åtran samtidigt indragas".

Poststyrelsen remitterade brevet till postinspektören i södra järnvägspost-distriktet "för avgivande av det yttrande och förslag i fråga om postbefordringens ordnande m m, vartill förvarande anmälan kan giva anledning". Detta föranledde postinspektionen att kontakta järnvägsföretaget för att få svar på vissa frågor. Svarebrevet den 16 februari 1891 innehöll bl a uppgifterna "att inrättandet av en poststation även vid Åtrons järnvägsstation ej möter hinder från järnvägsförvaltningens sida och vore denna till fördel helt visst för orten ifråga,

att i expeditionlokalen i det av sten uppförda stationshuset vid Åtran mycket väl kan inrymmas en poststations inventarier och tillbehör, att stationsföreståndaren i Åtran, August Carlsson (vilken är född den 1 december 1852) under flera år biträtt med postgöromålen vid Landeryd station och är fullt kompetent att förestå en poststation och fullgöra de med postsparbanken å dylik station förenade göromål".

Postinspektör Hugo Winroth i Malmö kunde nu i sitt remissvar till poststyrelsen föreslå att postbefordran skulle vidtas på linjen Kinnared-Åtran med dagliga turer från Kinnared kl 20.22 och från Åtran kl 7.00. Därtill behövdes ett beräknat fackutrymme av 0.2 kubikmeter jämte s k insatsbrevlådor. Samtidigt därmed föreslogs att en poststation skall inrättas i Åtrons järnvägsstation med direkt utväxling av post med poststationerna i Kinnared och Fegen samt postkupéexpedition nr 55 på linjen Halmstad-Nässjö. Vid föredragning den 20 februari 1891 godkände poststyrelsen förslaget för tillämpning från och med mars 1891.

August Carlsson tyckte att hans ersättning för postarbetet var för låg, när han i ett brev till poststyrelsen den 30 december 1893 begärde höjning till 300 kr. Han åberopade tillkomna arbetsuppgifter genom att kärrepostlinjen Åtran-Klef och lantbrevbäringlinjen Åtran-Krogsered hade inrättats vid 1893 års ingång samt att göromålen vid Gunnarps poststation belastat poststationen i Åtran sedan poststationen i Gunnarp drogs in med 1892 års utgång. Postinspektör Viktor Melander prutade till 240 kr, som poststyrelsen godkände.

August Carlsson efterträddes av Johan Peter Lindberg, när August flyttade till Fredriksdal. Den 1 november 1910 tog Carl Ivar Emanuel Wetter över i Åtran. Han fick uppleva att järnvägen knöts samman med bandelen Varberg-Ullared-Åtran den 22 juli 1911, varom berättas i posthistorisk skrift nr 292.

Årsarvodet steg efter hand och uppgick till 840 kr jämte ett dyrtidstillägg på 378 kr, när Wetter lämnade över till Gustaf Erhard Lydén i januari 1924.

Efter Lydén ansvarade följande järnvägsmän för posten i Åtran: 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).

På grund av järnvägstrafikens nedläggning skildes post och järnväg med februari månads ingång 1961. Då blev Gunnel Ljungström poststationsföreståndare. Hon fick flytta från det gamla stationshuset till moderna lokaler den 1 mars 1972. Den 1 maj 1974 statushöjdes poststationen till en s k C-postexpedition för att med ny terminologi bli lokalpostkontor 1977 med prefixet lokal slopat 1986. Fortsatta rationaliseringar inom postverket fick bli till följd att ett entreprenadavtal tecknades med Åtrons El Radio TV AB, dit postkontoret flyttades och ingick i den stora kategorin "Post-i-butik". Ungefär 600 hushåll får sin post genom postkontoret i Åtran. Postutdelningen sker från Ullared.

Förslag till postbefordran

Kinnared - Åtran

Från och med den 1 mars 1891.

Fk Bal.
m 692

8 22	Kinnared	7 39
9 15	Fegen	6 38
9 30	Åtran	0,0
		7
		Fk Bal.

Detta är postinspektionens förslag i remissvaret den 19 februari 1891 till poststyrelsen om postbefordran på hela bansträckan Kinnared-Åtran. Det blev nu dagliga posttåg från mars 1891 med en tur i vardera riktningen. På den tiden markerades i järnvägstidtabellerna nattid med understrykning av minuttalen (kl 18.00-06.00), en förbättring från tidigare system med inramning av nattiderna eller med särskilda kolumner för beteckningen fm resp em.

Förenade post- och järnvägsstationer

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 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 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 järnvägsstationer 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 spadtogen 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.

För den lilla järnvägen som berörs av denna skrift blev det inte omedelbart aktuellt med indragning av någon lantpoststation. Den olönsamma poststationen i Krogsred var redan indragen, som framgår av avsnittet om Krogsred. Poststationen i Drängsred kunde möjligen ha kommit i fråga till indragning, om den inte fått fortsätta att ha sin huvudförbindelse med Torup. Norröver blev det så småningom aktuellt med indragning av poststationen i Gunnarp, även om det skulle dröja nära bortemot två år efter tillkomsten av poststationen i Ätran. På ett tidigare stadium hade postinspektionen i Malmö tänkt sig indragning av poststationen i Gunnarp i anslutning till järnvägens vidare sträckning. I sin redovisning till poststyrelsen den 4 juni 1897, som delvis citerats på sid 21-22 skrev postinspektionen bl a följande:

"Postinspektionen anser sig sålunda sakna skäl att åtminstone för närvarande förorda någon dylik omreglering (avser punkterna 3-6, ändringar i området norr om Fegen), varemot när posttrafik möjligen inom en ej allt för långt avlägsen framtid kommer att äga rum även å fortsättningen av Kinnared-Fegens järnväg, vars slutstation befinner sig i närheten av poststationen i Gunnarp å landsvägslinjen Falkenberg-Svenljunga, denna fråga torde kunna åter upptagas".

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ: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 "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 befordras fortsättningsvis i viss utsträckning på järnväg men för sortering under färd med tåg är sagan all.