

Erik Lindgren

Posthistoria kring järnvägen **Halmstad-Värnamo**

Innehåll

	sid
Inledning	3
Sperlingsholm	11
Åled	12
Sennan	14
Oskarsström	16
Johansfors	19
Nissaström	20
Spenshult	20
Fröslida	21
Sjögård, Torup	23
Brännögård	26
Kinnared	27
Nyby, Landeryd	29
Skeppshult	30
Villstad	31
Smålandsstenar	31
Ölmestads station	31
Reftele	31
Bredaryd	33
Forsheda	33
Kärda	34
Värnamo	35

Copyright 1998
Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 342

Förord

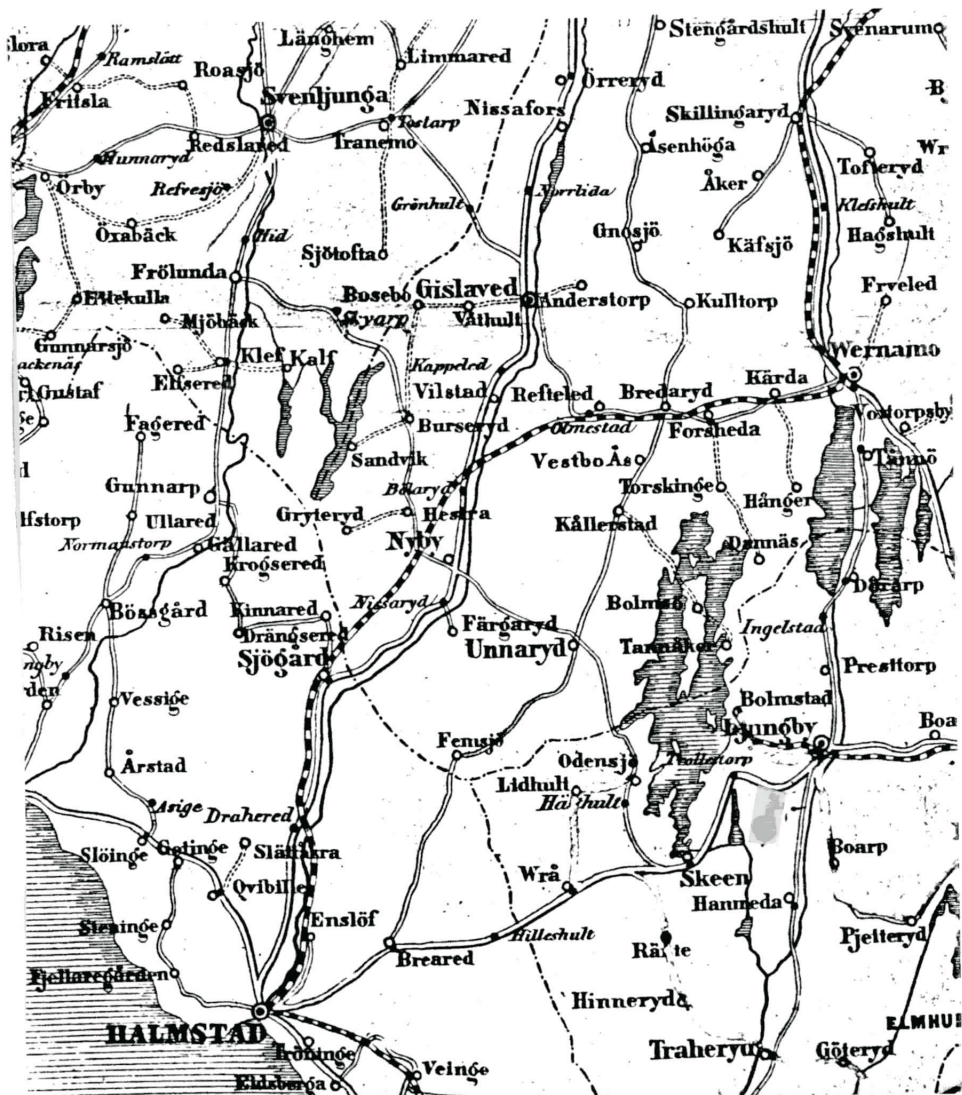
Med detta häfte fortsätter jag mina berättelser om posten i anslutning till svenska järnvägars tillkomst. Jag ger exempel på händelser av varierande slag som i någon mån belyser problem som uppstår i relationerna mellan Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda. Detta gäller även i viss mån de lantpoststationer som funnits före järnvägens tillkomst och vars historia under perioden dessförinnan jag funnit lämplig att beröra sammanfattningsvis.

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 funnit anledning att redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och i de fall de ännu finns även nämna något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna 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 Riksarkivet i Stockholm, dit Postens centralarkiv flyttades 1997.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Visa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägdata" (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. Efter inledningsavsnittet berättas om berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Halmstad till Värnamo.

Erik Lindgren



Inledning

Förberedelserna för de ändringar i posttrafiken, som järnvägen mellan Halmstad och Värnamo motiverade, började tidigt. Poststyrelsen kontaktade postmästare P H Pyhlson i Halmstad i denna angelägenhet den 29 september 1876 och begärde vissa upplysningar. Efter förfrågan hos järnvägsentreprenören Pilups & Makinson kunde postmästaren lämna sitt svar. Av detta framgick att man optimistiskt räknade med att järnvägen skulle kunna upplåtas för allmän trafik i början av år 1877 och att ett nordgående tåg skulle lämna Halmstad kl 6 på morgonen och ett sydgående lämna Värnamo kl 6.30. Dessa tåg skulle mötas i Landeryd och komma fram till ändstationerna omkring kl 12.30.

Denna optimistiska beräkning visade sig i praktiken slå fel på omkring åtta månader. Det var nämligen inte förrän den 1 september 1877 som den 115 km långa sträckan mellan Halmstad och Värnamo kunde öppnas för allmän trafik. Detta kunde inte helt samordnas med tidpunkten för den postala omorganisationen, vilken genomfördes först efter 15 dagar. Järnvägens fortsatta sträckning till Lindefors öppnades för allmän trafik den 3 januari 1880 och den sista sträckan mellan Lindefors och Nässjö inte förrän den 21 december 1882. Dessa båda sistnämnda delar berörs inte av uppsatserna i denna skrift. Trafikföretaget hette inledningsvis *Halmstad-Jönköpings Jernvägs AB* men ändrade senare namn. Banans sträckning blev Halmstad-Värnamo-Nässjö.

Sedan postmästaren i Halmstad till poststyrelsen hade lämnat bl a de tiduppgifter som framgår av de sista raderna i första stycket ovan, fick han poststyrelsens uppdrag att efter samråd med postmästaren i Värnamo lämna ett förslag till omreglering av den befintliga postföringen och poststationerna.

Postgången i detta område dominerades under denna tidsperiod av diligensförbindelsen mellan Jönköping och Halmstad. Det fanns också några kortare postföringslinjer, vilka huvudsakligen hade kommit till i samband med att kronobrevbäringen upphörde i Halland och Småland med 1874 års ingång.

Vid diligenslinjen fanns den gamla och betydelsefulla poststationen med namnet Sjögård. Den närliggande järnvägsstationen fick namnet Torup. Några av de andra poststationerna låg i järnvägens omedelbara närhet, Enslöv och Kinnared i Halland samt Nyby, Wilstad, Reftele, Bredaryd, Försheda och Kärda i Småland.

Klippet har gjorts ur 1877 års post- och järnvägskarta, utgiven innan järnvägen mellan Halmstad och Värnamo togs i bruk för allmän trafik. Dess planerade sträckning är tydligt angiven. I dess närhet markeras bl a de lantpoststationer, som drogs in och ersattes med järnvägsstationer vid tågstarten den 15 september 1877, Sjögård (*Torup*), Nyby (*Landeryd*), Vilstad (*Smålandsstenar*) och Reftele (*Ölmestads station*). Sträckan norr om Värnamo var också planerad men öppnades senare.

I sitt svar till poststyrelsen den 28 december 1876 skrev postmästare Pyhlson efter samråd med postmästaren i Värnamo bland annat följande:

"Av nuvarande postanstalter äro Enslöv, Sjögård, Kinnared, Reftaled, Bredaryd, Forsheda och Kärda belägna utefter järnvägen, och av dessa kommer endast Sjögård att undergå namnförändring; Järnvägsstationen därstädes kommer nämligen att heta Thorup. Reftaleds poststation antages böra flyttas till den strax invid blivande järnvägsstationen Ölmestad. Poststationen Nyby är belägen på ett avstånd av endast 0,6 mil från Landeryd, dit postanstalten därför möjligen torde kunna flyttas. Vidare är avståndet emellan poststationen Hestra och järnvägsstationen Landeryd 0,5 mil samt från Gislaved till Smålandsstenar 1,7 och till Ölmestad 1,5 mil.

En naturlig följd av berörde järnvägs öppnande för allmän trafik blir att kärrposten Halmstad-Enslöv indrages, likaledes att diligenslinjen Halmstad-Jönköping förkortas till Smålandsstenar eller Ölmestad - Jönköping. - - -

Slutligen ha vi ansett oss böra värdsamt föreslå, att nuvarande diligenslinjen Värnamo-Moheda (5,2 mil) indrages och ersättes med en dylik kommunikation emellan Värnamo och Lamhult (3,7 mil) försåvitt detta låter sig ordnas. Vägen åt Lamhult är nämligen endast emellan Värnamo och egendomen Näsbyholm allmän landsväg; den återstående vägsträcka till Lamhult underhålles enskilt av en brukspatron Aschan; men efter vad man sport, lär nämnde person icke hava något emot att hans väg av postdiligensser befares".

Poststyrelsen anslöt sig i stort sett till de förslag som postmästaren i Halmstad hade redovisat. En första följd av att järnvägen började närma sig sin fullbordan blev uppsägning av de dittills gällande postföringskontrakten. De skjutskyldiga på diligenslinjen mellan Halmstad och Jönköping underrättades om detta genom en s k löpsedel, utfärdad den 3 maj 1877 av postmästaren i Halmstad. Den blev efter hand som den löpte ur hand i hand försedd med delgivningspåskrifter, i Halmstad av hemmansägaren Kristian Olsson, i Drared av nämndemannen Johan Anders Johansson, i Sjögård av gästgivaren Th Hjelmström, i Nissaryd av gästgivaren Anders Andersson, i Böларыd av gästgivaren Anders Johansson, i Kappedled av gästgivaren Anders Jonasson, i Gislaved av Jonas Johansson i Hulugården, i Norrlida av gästgivaren B M Svenningsson, i Öreryd av fabrikören J G Almén, i N Unnaryd av gästgivaren J W Ericsson och i Jära av C M Pettersson i Dunkehalla.

Löpsedeln med de många delgivningarna följdes av andra uppsägningar och förfrågningar. Totalt fick postmästare Pyhlson göra ett tiotal skrivelser i detta ärende den 3 maj 1877. Poststationsföreståndare Johannes Pettersson i Färgaryd tillfrågades mot vilken ersättning han ville åta sig gångpost mellan Nyby och Färgaryd, eftersom den tidigare gångposten mellan Nissaryd och Färgaryd skulle upphöra. Entreprenörerna för postskjutsen på linjen Nyby-Unnaryd-Haghult fick frågan om de mot oförändrade villkor ville fullgöra samma postföring över Landeryds järnvägsstation. Anders Jakobsson i Nyby erbjöd sig att i Nyby för 25 kronor per år värda posten från Färgaryd i avvaktan på dess vidare befordran, d v s tills den man, som skulle föra posten vidare, kom till Nyby. Vid detta tillfälle fanns inte något beslut om att poststationen i Nyby skulle dras in samtidigt som den förenade post- och järnvägsstationen i Landeryd öppnades. Så blev det emellertid i slutändan och därför överensstämmer här och i det följande redovisade förändringsförslag inte helt med vad slutresultatet visade sig bli.

Jonas Johansson i Gislaved, som skulle bli av med kontraktet om diligensbefordran, fick frågan om han kunde åta sig att *"befordra kärrpost med en häst och åkdon tre gånger i veckan från Gislaved till järnvägsstationen i Ölmestad och till Norrlida samt från Ölmestad till Gislaved och i så fall emot vilken lega per mil"*.

Poststationsföreståndare Samuel Davidsson i Kinnared vidtalades att för kr 1:50 per tur ta ansvar för befordran av gångposten två gånger i veckan mellan Kinnared och Gryteryd under förutsättning att budet fick återvända samma dag från Gryteryd med posten.

Av detta kan man bl a utläsa att postens ledning försökte fortsatt utnyttja redan anlidade entreprenörer med de förändringar av åtaganden som de nya postföringsförhållandena krävde. Längs hela den förutvarande diligenssträckan och anslutande bilinjer fick postföringsentreprenörerna motsvarande skrivelser. Svaren blev nästan genomgående positiva. Även om t ex kärrpost med en draghäst var mindre lönsam för entreprenörerna än diligens med två hästar, var resultatet av förändringarna ändå så positivt för dem att de bedömde det lönsamt att fortsatt vara Postens arbetstagare.

I ett fem sidor långt brev till poststyrelsen den 28 maj 1877 sammanfattade postmästare Pyhlson de dittills vidtagna åtgärderna för att förbereda övergången till järnvägstrafik. Han bifogade bevis om uppsägning av bl a lantpoststationsföreståndarna A Dahlgren i Enslöv, Th Hjelmström i Sjögård, S Davidsson i Kinnared, Eva Wallerström i Nyby, J O Appelgren i Reftaled, A P Rydell i Bredaryd, Frihiof Schéle i Forsheda och E G Hagstrand i Kärda.

Även berörda länsstyrelser fick tillfälle att uttala sig i den mån de kunde tillföra den planerade omorganisationen synpunkter att beakta. För landskansliet i Växjö gällde det bl a planerad indragning av diligensförbindelsen mellan Värnamo och Lammhult. Linjens alternativa slutpunkter, Lammhult och Moheda, låg i Kronobergs län. Landskansliet i Växjö hade i sitt svar den 17 maj 1877 inte något att erinra *"därest den ifrågakända postdiligensförbindelsen mellan Värnamo och Lammhult kommer till stånd, samt förbindelse, såsom Kungl. Styrelsen antagit, två gånger i veckan underhålles å linjen Värnamo-Moheda"*.

Om denna förändring yttrade sig också länsstyrelsen i Jönköping efter remissförfarande, i vilket en kommunalstämma i Värnamo deltog den 30 juni 1877. En annan postlinje, om än inte så gammal som diligenslinjerna, kom också på tapeten som en följd av järnvägens tillkomst. Det var postlinjen mellan Svenljunga och Ljungby via Nyby-Skeen. Kronolänsman Seth i Burseryd ville ta åt sig äran för de besparingar som beräknades uppstå genom indragning av denna postlinje. Det var han som först satte tanken om detta på pränt och detta redan innan omorganisationsförslag hade presenterats i anslutning till järnvägens tillkomst.

Men ärendet behandlades inte förrän man kommit ganska långt i förberedelserna för järnvägen. Med A G Seth som ordförande hölls en extra kommunalstämma i Burseryd den 28 oktober 1877. Då skulle man på anmodan av landskansliet i Jönköping ta ställning till frågan om en gångpost med två turer i veckan mellan Burseryd och Smålandsstenar ansågs täcka bortfallet av den genomgående linjen. Troligen glädde sig Seth åt att kunna påverka formuleringen av protokollets sista rader så, att indragningen av den äldre linjen var i sin ordning *"synnerligast som posten å linjen Nyby-Burseryd och Frölunda under senaste tiden högst oregelbundet ankommit och avgått"*.

Vid behandling av samma ärende i Långaryds ordinarie kommunalstämma den 31 oktober 1877 framkom en uppfattning som var motsatt den i Burseryd. Protokollet visar att den föreslagna förändringen var olämplig *"emedan en gångpost ej kan transportera alla paketer och poster"*. I fortsättningen av protokollet heter det att om poststyrelsen inte skulle fästa något avseende vid kommunens önskan, ville man åtminstone utverka förmånen att en liten lantpoststation inrättades vid Nyby eller Långaryd.

Mot indragning av linjen mellan Svenljunga och Ljungby uttalade sig också en extra kommunalstämma den 14 november 1877. Då behandlades en skrivelse från kronolänsman Carl Wibeck.

Denne hade tagit till orda på grund av det förslag om indragning av postlinjen, som hans kollega A G Seth hade gjort. Stämman uttalade att postlinjen vid dess införande 1868 var av behovet påkallad och nu var ännu viktigare därför att brevväxling och tidningsprenumerationer ständigt ökade. Tre stora sågverk hade nyligen blivit uppförda, en veterinärläkarestation hade tillkommit 1877 och man hoppades att en provinsialläkare snart skulle stationeras i Unnaryd. Vidare framhöll man att postlinjen följande år skulle sätta Unnaryd i direkt förbindelse med Statens järnvägar via järnvägen Vislanda-Bolmen. Detta kunde ske genom att avståndet från Skeen till järnvägens ändpunkt i Bolmen var mindre än landsvägssträckan från Skeen till Ljungby. Ändå måste detta sistnämnda skäl anses ha varit ganska svagt i sammanhanget, särskilt som landsvägsavståndet från Unnaryd till Skeen var ganska stort. Man satte tydligen stor tilltro till kapaciteten på det framväxande smalspåret mellan Vislanda och Bolmen.

Landskansliet i Jönköping redovisade sin uppfattning i ett brev till poststyrelsen den 29 december 1877 och framhöll att endast remissyttrandet från Burseryds kommun biträdde det väckta förslaget om indragning av linjen Svenljunga-Ljungby via Nyby och Skeen. Ändå biträdde landskansliet själv förslaget om indragning under förutsättning att gångposter inrättades med två turer i veckan mellan Färgaryd och Landeryds järnvägsstation över Nyby, mellan Landeryd och Hestra samt mellan Smålandsstenar och Våthult via Burseryd och Bosebo. Landskansliets svar innehöll också önskan om en mindre lantpoststation i Nyby, eftersom Landeryds järnvägsstation låg i utkanten av Långaryds socken.

Landskansliet i Växjö hade inte heller något att invända mot indragning av den långa nordsydliga linjen från Svenljunga, om lantbrevbäringslinjen Vrå-Lidhult utsträcktes till Oden sjö. Hela ärendet blev sålunda ganska komplicerat med tre olika länsstyrelser inblandade i remissärendena. Det hela slutade med att poststyrelsen lät infordra anbud för gångposter på de nya linjer, som behövdes vid indragning av huvudlinjen.

Nu gällde det för redan befintliga entreprenörer på delsträckor eller anslutande bilinjer att vara vaksamma. Ett anbud kom från Lars August Haraldsson i Östra Ekenäs i Hestra socken. Han erbjöd sig att på linjen Burseryd-Landeryd fullgöra postföringen mot ett öre lägre för varje mil än något annat möjligen inkommande anbud. Han fick kontraktet, eftersom han med en sådan formulering inte kunde möta konkurrens från någon. Han förklarade sitt kanske ovanliga förfarande med följande ord:

"Orsaken varför jag erbjuder lägre anbud än någon annan är den, att jag endast från den 1 januari innehaft postskjutsen och därför inköpt häst jämte passande åkdon, samt därjämte stätt mig dräng för samma orsaks skull, så drabbar mig förlust, varför jag nu ifall mitt anbud blir antaget måste åtaga mig ovan nämnde gångpost, för att därigenom erhålla en säker inkomst till betäckande av mina redan gjorda utgifter".

Haraldsson fick kontraktet, om än efter vissa komplikationer.

På den norra delen av den på grund av järnvägens tillkomst avkortade diligenslinjen mellan Jönköping och Halmstad slopades diligensen och ersattes med postbefordran med häst och vagn, s k kärrpost. I sitt fyra foliosidor långa brev den 28 maj 1877 redovisade postmästare Pyhlson kontrakt med berörda postförare på huvudlinjen och på anslutande bilinjer. För en av de sistnämnda fick den uppsagde lantpoststionsföreståndaren S Davidsson i Kinnared kontraktet. Han skulle ansvara för postföringen mellan Gryteryd och Kinnared.

I ett brev den 31 maj 1877 anmälde styrelsen för Halmstad-Jönköpings Jernvägs Aktiebolag att man ännu inte visste, när järnvägen skulle kunna börja användas samt att bara fyra av de blivande stationerna skulle "komma att under den närmaste framtiden bliva av beskaffenhet att kunna eller bära tillika vara poststationer". Det gällde Torup, Landeryd, Smålandsstenar och Ölme stad. Mot ett årsarvode av 240 kronor skulle järnvägsbolagets tjänstemän kunna ombesörja befattningarna som poststationsföreståndare vid de nämnda orterna.

Den dag då banan skulle kunna tas i bruk var länge ungefärlig och blev uppskjuten gång på gång. I ett telegram till poststyrelsen den 20 juli 1877 meddelade postmästaren i Halmstad, att det inte kunde "inrättas postanstalt vid någon av uppgivne stationerna emedan nödiga stationsbyggnader ännu ej finnas".

Länge var det också oklart om vilka lantpoststationer som definitivt skulle dras in, när järnvägstrafiken kom i gång. Lantpoststationen i Villstad låg så nära järnvägsstationen i Smålandsstenar, att den ansågs bära dras in. Beslut om denna åtgärd togs så sent att poststyrelsen måste telegrafera till postmästaren i Halmstad för att denne skulle hinna säga upp kontraktet med poststationsföreståndare Lorentz Johansson.

Den 4 september 1877 anmälde postmästaren i Halmstad till poststyrelsen att järnvägen hade blivit upplåten för allmän trafik och överlämnade ett exemplar av den första tidtabellen. De otillräckliga kontakterna med järnvägsbolaget gjorde att postbefordran på järn-

vägen inte började förrän den 15 september. Då öppnades de nya järnvägspoststationerna med namnen Torup, Landeryd, Smålandsstenar och Ölme stad. Samtidigt drogs lantpoststationerna i Reftele, Villstad, Hestra, Nyby och Sjögård in. Den i Hestra låg, som framgår av kartklippet på sid 2, norr om Landeryd på ungefär samma avstånd till järnvägen som den öster därom liggande poststationen i Nyby. Landeryd är inte utsatt på denna gamla karta men låg ungefär där landsvägen mellan Frölunda och Unnaryd passerar järnvägen.

Kunderna vid den indragna poststationen i Hestra lyckades efter lång tid få sin lantpoststation återinrättad den 1 mars 1886, då med namnet Södra Hestra. När denna drogs in ca 20 år senare, blev dess kunder hänvisade till den kyrkbyn närliggande järnvägs-poststationen Broaryd vid Västra Centralbanan (skriftserie nr 118). En helt annan järnvägspoststation med namnet Hestra öppnades den 23 december 1902 vid järnvägen mellan Borås och Alvesta (boken "På post i Mo härad", nr 11 i skriftserien).

Vernamo—Halmstad.

(Från den 15 september 1877.)

N:r 1.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
9,45 f. m.	Vernamo	2,17 e. m.	
11,17 f. m.	Ölmestads station	12,50 "	
12,10 e. m.	Smålandsstenar	12,12 e. m.	
12,48 "	Landeryd	11,24 f. m.	
2,3 "	Torup	10,19 "	
—	Enslöf	—	
4,8 e. m.	Halmstad	8,0 f. m.	

N:r 2.
⊙

Detta är den tidtabell som användes, när postföringen började på järnvägen

Sperlingsholm

Som framgår av inledningsavsnittet blev bara fyra järnvägspoststationer öppnade i september 1877 ett par veckor efter tågstarten på den nya järnvägen. Men man behövde inte vänta så länge i Sperlingsholm, innan man där också kunde få postservice av järnvägspersonal.

Initiativet togs av landshövdingen personligen i ett brev till poststyrelsen den 13 februari 1878. Detta resulterade i poststyrelsens beslut att en förenad post- och järnvägsstation skulle inrättas på försök redan den 1 april 1878. Postinspektören i Malmö bekräftade i efterhand dess behövlighet den 19 december samma år, då han anmälde att frimärken hade sålts under de båda första kvartalen av poststationens verksamhet för sammanlagt kr 300:84 och att 1352 vanliga brev hade sänts därifrån under andra kvartalet.

Posten sköttes av järnvägens stationsföreståndare August Andersson, som till en början fick 120 kr i årsarvode för själva postsyslan. Han tog den alltmer stigande trafiken till intäkt för att år 1886 begära en andra arvodesförhöjning, då från 180 till 240 kr. Detta beviljades enligt poststyrelsens beslut i maj 1886. En ytterligare höjning till 300 kr följde som ett resultat av 1903 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer.

Efter August Anderssons död i december 1909 uppehölls befattningen på vakans av Olof Herman Suhr tills stationsmästaren Anders Lindqvist tillsattes den 16 april 1910. Han följdes av Carl Malcolm Andersson (1918-1920), Olof Herman Suhr (1920-1926), Alva Ingrid Valborg Andrén-Bergdahl (1926-1941), Helene Matilda Björk (1941-1946) och Berta Valborg Kristina Henningsson (1946-1961). Poststationen ersattes med lantbrevbäring den 1 november 1961.

Namn Enslöv 1874-01-01--1884-04-14
 Namn Åled 1884-04-15--

Åled

En av de mera intressanta äldre skrivelserna i huvudpostkontorets arkiv i Halmstad är den, som generalpostdirektör Wilhelm Roos undertecknade den 11 december 1873. Den inleds på följande sätt:

"Till den ordinarie kronobrevbäringens ersättande komma, från och med ingången av nästinstundande år att i Laholms och Halmstads fögderier inrättas följande nya postgångar, nämligen:

a) från Halmstad till Enslöfs by och åter, vilken post kronolänsmannen Aug. Dahlgren i Enslöv åtagit sig att, å den 1 1/4 mil långa linjen, fram och åter fortskaffa mot en lega av 1 Rd 20 öre milen".

Längre fram i brevet sägs att en poststation samtidigt skulle öppnas i Enslöv och att länsmannen Dahlgren blivit antagen till föreståndare med 50 riksdaler i årsarvode. Beteckningen riksdaler användes i brevet, men från 1874 års ingång ändrades denna till kronor. Dahlgren var kanske inte riktigt informerad från början om att hans uppdrag som poststationsföreståndare skulle omfatta stor arbetsbörda och begärde på grund härav högre ersättning. Poststyrelsen beslöt att arvodet från den 10 april 1875 tills vidare skulle vara 100 kronor för helt år räknat.

Åt den förbättringen kunde Dahlgren glädja sig tills en tid efter att tågen börjat gå, trots att någon järnvägsstation inte hunnit uppföras i Enslöv. Enligt ett brev från postinspektör Geijer i Malmö till poststyrelsen den 19 september 1877 hade järnvägens trafikchef medgivit att tågen

"må göra uppehåll för postens utväxling med nuvarande poststationen i Enslöv och att den anställde grindvakten tills vidare utan ersättning må transportera posten de få stegen mellan järnvägen och poststationen".

Dahlgrens fasta anställning upphörde emellertid men i avvaktan på att ett stationshus färdigställdes blev han enligt poststyrelsens beslut den 29 september 1877 tillförordnad poststationsföreståndare. Denna status för Dahlgren varade tills poststyrelsen fattat ett definitivbeslut om ödet för poststationen i Enslöv. Landshövdingen ansåg poststationen behövlig, en uppgift som postmästaren i Halmstad telegraferade till poststyrelsen den 2 augusti 1877. Så snart stationshuset var färdigt upphörde Dahlgrens anställning och järnvägens stationsföreståndare Axel Gyllenbåge fick ta ansvar för postservicen.

Järnvägspoststationen i Enslöv namnändrades den 15 april 1884 till **Åled**. Järnvägsbolagets trafikchef underrättade postinspektionen om namnändringen en månad i förväg och motiverade den med att stationsnamnet Enslöv förväxlades med Eslöv. Namnändringen kungjordes i poststyrelsens cirkulär.

Stationsinspektorn sedan stationshuset börjat användas hade det fullständiga namnet Claes Axel Planting-Gyllenbåge. Han anmälde den 10 september 1888, att postgöromålen hade ökats betydligt under de elva år han tjänstgjort i Åled. Han åberopade också tillkomsten av merarbete från den 1 juli 1888 genom lantbrevbäringslinjen Åled-Skavböke. Hans begäran om bättre årsarvode resulterade i en höjning från 240 kr till 300 kr.

Ernst Agne Viktor Gerde tog över ansvaret för järnvägspoststationen den 18 maj 1910. När han flyttade till Broaryd på nyåret 1917, efterträddes han av Abdallah Dominicus Elias Roos. Därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Åled: Per Gösta Lundberg (1925-1931), Ernst Teofil Råge (1931-1933), Olof Herman Suhr (1933-1935), John Axel Harald Ström (1935-1937), Hilding Alfred Wallander (1937-1942), Axel Teodor Hansson (1942-1952), Ingemar Schönberg (1952-1961) och Erik Gunnar Ekholm (1961-1965).

Den 1 juni 1965 skildes post och järnväg åt i Åled. Åke Vidar Dernbrant, som hade varit förste trafikbiträde, anställdes som poststationsföreståndare. Han hade varit placerad vid stationen i Åled under tiden 1947-1961 och i stor utsträckning skött postgöromålen under stationsföreståndarens ansvar. Det var sålunda en tidigare järnvägsanställd som nu fick sköta lantpoststationen. Hans postala tjänstetitel blev den något underliga beteckningen "stationsmästare" i oktober 1974, då poststationen statushöjdes till en postexpedition.

Under den stora rationaliseringsivern då postverket försökte minska antalet adressenheter umgicks man med planer på att ge åledsborna postadressen Oskarström och döpa poststationen i Åled till Oskarström 2. Berörda hushåll informerades om detta genom en skrivelse från postkontoret i Halmstad, men Enslövs RLF-avdelning startade en protestlista och tanken på namnändring realiserades inte. Postmästare Gustaf Steiner i Halmstad ansåg att risken för namnförväxling minskade och att det skulle vara lättare att geografiskt placera orten, om det gemensamma postnamnet blev Oskarström. Men han insåg också det olyckliga i att ortsadresser försvinner vid postala omorganisationer och att det fanns en tydlig tendens att slå vakt om gamla ortnamn.

1895-07-01--

Sennan

Det skulle visa sig svårare att få en poststation i Sennan än vad fallet hade varit med de flesta andra järnvägsstationer som inte öppnades redan när posttrafiken började på bandelen Halmstad-Värnamo i september 1877. I Sennan spårar man det första försöket vid den ordinarie kommunalstämman med Enslövs församling i dess skolhus den 27 december 1877. Protokollets fjärde paragraf fick följande lydelse:

"Som större delen av Enslöfs socken är belägen en à två mil från närmaste poststation Åled hade några åboar begärt att på kommunalstämma höra församlingens mening om ytterligare en poststation. På grund härav beslöt Stämman enhälligt att ingå till Kungl. General Poststyrelsen med vördsam anhållan om inrättandet av en ny poststation inom kommunen. Och ansågs bäst passande platsen därtill vara järnvägsstationen Sennan, belägen omkring ½ mil ovanför Åleds station å Halmstad Nässjö Järnvägen".

Den följande framställningen hade inte någon framgång. Poststationsföreståndaren i Åled, Axel Gyllenbåge, ansåg sig inte kunna förorda en poststationen i Sennan, dels därför att det vid hållplatsen bara fanns en enda affärsman som kunde ha nytta av daglig postgång och dels därför att flera av de sökande inte hade någon korrespondens. De som behövde postgång ansåg han tillgodosedda genom lantbrevbäringslinjen Åled-Skavböke, vilken gick genom Sennan. Han uppgav också att det vid Sennans hållplats bara fanns *"ett vanligt grindvakthus med ett rum, som bebos av banvakten och hans hustru som sköter de närbelägna grindarna och har han inte tid att sköta poststationsföreståndarebefattning, ej heller är han skrivkunnig"*.

Även trafikchefen vid järnvägsbolaget ansåg en poststation vid Sennan alldeles obehövlig. Det var bäddat för avslag och vid föredragning i poststyrelsen den 25 september 1888 påtecknades ärendet *"ansågs ej föra till vidare åtgärd föranleda"*.

I oktober 1893 kom en ny framställning i ärendet. Sökandena anhöll nu *"om att få postanstalt förlagd vid därvarande nyanlagda järnvägsstation; som motiv för vår begäran påpekas, att vi därstädes hava mejeri, tegelbruk, kvarnar, sågverk, timmer- och diversehandlande m m"*.

Sökandena föreslog också indragning av lantbrevbäringslinjen Åled-Skavböke och uppgav sig föra talan för åtskilliga byar i omgivningen. Järnvägsbolaget förordade och tillstyrkte framställningen.

Framställningen hade försetts med påskrift av pastor F Meuller i Enslöv om att de sökande var trovärdiga personer. Postmästare Pihlson i Halmstad begärde ett uttalande av kronolänsmannen i Åled, som tillstyrkte bifall under förutsättning att Åleds poststation fick bibehållas. Samtidigt sade han sig betvivla att en poststation i Sennan skulle vara till någon synnerlig fördel för befolkningen. Föreslagen indragning av lantbrevbäringslinjen skulle enligt hans åsikt medföra att dessa personer *"under sina ofta påkommande resor till Halmstad avhämta och inlämna post lika lätt här som vid Sennan"*.

Kvarnarna malde nu långsamt och stationsmästaren vid Sennans järnvägsstation C M Larsson blev otålig. Hans vackra handstil återfinns i ett brev till poststyrelsen den 15 mars 1895. Poststyrelsen fattade nu beslut på basis av de uppgifter som postinspektör Victor Melander i Malmö lämnade i ett brev den 10 juni 1895. Denne hade vid en inspektionsresa i trakten funnit framställningen vara befogad och föreslog att en förenad poststation skulle inrättas den 1 oktober 1895 i Sennan.

Beslutet innebar också att lantbrevbäringslinjen Åled-Skavböke skulle inskränkas till sträckan Sennan-Skavböke och att kontraktet med Johannes Petersson från Karlstorp om lantbrevbäringslinjen från Åled skulle sägas upp. I stället anställdes Berndt August Johansson från Vrånninge som lantbrevbärare med två turer i veckan på en kortare linjen, Sennan-Skavböke. Förändringen av lantbrevbäringslinjen genomfördes på grund av gällande uppsägningstid den 1 oktober 1895, medan järnvägsstationen i Sennan öppnades den 1 juli samma år.

Där blev järnvägens stationsmästare Carl Martin Larsson ansvarig för postarbetet, till en början med 120 kr i årsarvode för denna del av sysslorna. Hans efterträdare blev vid 1896 års ingång Johan Elias Wilhelmsson, då förflyttad från Fröslida. Denne följdes av Bengt Alfred Sjöstrand, som före sin avgång i september 1906 fick uppleva löneförhöjning i två omgångar, till 300 resp 360 kr. Den ordinarie efterträdaren i november 1906 blev Fredrik Ossian Meuller. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för postservice i Sennan: Nils Edvin Skogström (1911-1925), Olof Herman Suhr (1925-1933), Helfrid Maria Johansson (1933-1937), Gunny Regina Johansson (1937-1943) och Wivi Dagny Margit Appelkvist (1943-1966). Den 1 juni 1966 skildes post och järnväg åt. Efter Wivi Appelkvists pensionering övertog Gunnel Margareta Ferdinandsson lantpoststationen. Den organiserades den 1 november 1975 som ett postställe. Detta lämnades i 1990-talets sparsamhetskampanj på entreprenad till Konsum men drogs in den 1 mars 1997.

1877-12-01--
stavat Oskarström från 1939-05-15

Oskarström

Poststationen i Oskarström öppnades mer än två månader senare än de första järnvägspoststationerna på "vår" bana. Den räknar den 1 december 1877 som födelsedag. I närområdet hade det funnits mer eller mindre välordnad postgång sedan kronobrevbäringen upphörde vid 1874 års ingång. Intill dess hade invånarna i Oskarström fått posten i en väska från Halmstad, men efter kronobrevbäringsreformen kunde de hämta posten vid den då öppnade lantpoststationen i Slättåkra.

Med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan fick järnvägens stationsföreståndare Hans Josefsson Asp ansvara för posten, när poststationen öppnades i stationshuset den 1 december 1877. Han följdes den 16 augusti 1886 av stationsinspektorn och friherren Gustaf Adolf von Schwerin, vilken från 1892 kunde se sitt årsarvode för själva postsysslan höjt till 420 kr, från 1896 till 540 kr och efter 1902 års allmänna reglering till 600 kr.

De ökande siffrorna skvallrar om att postarbetet blev mer och mer omfattande. Det visade sig så småningom ohållbart att ha posten förenad med järnvägen. Detta kom till uttryck bl a vid en extra kommunalstämma den 4 augusti 1907, då vice ordföranden H Appeltoft fick uppdraget att å stämmans vägnar göra en framställning till poststyrelsen om att ett fullständigt postkontor skulle inrättas.

En sådan framställning daterades den 5 september 1907 och tryckte på att postförhållandena blivit olidliga med post i järnvägsstationen efter den snabba utveckling som samhället hade undergått. Särskilt framhölls svårigheten med *"att anvisningar som till stort antal avgå och ankomma till och från såväl in- som utländska orter, nu måste expedieras över Halmstad"*.

Postanvisningsrörelsen var då ännu så föga utvecklad, att postanvisningarna expedierades till det överordnade postkontoret. Med nästa postlägenhet sände postkontoret dem vidare till adresspoststationen tillsammans med de kontanter som de motsvarade. Postmästaren i Halmstad Olof Sekt (1901-1917) lämnade bl a följande besked till poststyrelsen om postförhållandena i järnvägsstationen:

"Att expeditionslokalen är liten medgives; dock torde allmänheten härav mindre besvärmas, enär posten expedieras genom lucka till den synnerligt rymliga väntsalen, och större delen av ankommande posten avhämtas från s k amerikanska fack, vilka äro mycket anlitade".

Ännu var det för tidigt att inrätta ett postkontor i Oskarström, menade Sekt. Postkontor enligt den tidens vokabulär tillkom efter regeringsbelsut och ärendet blev följdriktigt en regeringsfråga. Mellantinget mellan postkontor och poststationer, d v s postexpeditioner, började inte inrättas förrän 1920. Termen postexpedition som hade funnits under perioden 1850-1881, motsvarade den tre decennier långa periodens postkontor av lägre klass men användes inte längre. När termen återkom 1920 hade den en annan innebörd.

Postinspektionen i Malmö redovisade i ett brev den 9 mars 1908 sina synpunkter på Appeltofts framställning till poststyrelsen, sedan vissa statistiska uppgifter hade lämnats. Dessa pekade klart på ökande rörelse. Brevet avslutades med följande sammanfattning:

"För närvarande kan lokal för ett postkontor ej erhållas. Det torde ej dröja länge förrän industrien medför en sådan stegring av posttrafiken, att poststationen bör utbytas mot postkontor. När posttrafiken nått en sådan stegring, torde tillfälle att erhålla lokal för ett postkontor erbjuda sig. Intill dess detta inträffar synes poststationen på grund av trafikens storlek böra handhavas av annan person än järnvägsstationens föreståndare."

Hemställes därför vördsammast, att poststationen från och med den 1 april 1908 måtte skiljas från järnvägsstationen och tills vidare handhavas av handelsidkaren Hilda Aurora Heland i enlighet med bifogade förslagskontrakt, enligt vilket fröken Heland skulle bekosta förekommande posttransporter, mot nuvarande avlöning, årsarvode 600 kronor, samt biträdesanslag 600 kronor, allt per år".

Med den beslutade och den 11 april 1908 genomförda skilsmässan mellan post och järnväg blev det slut på en epok i Oskarström, där jäktade järnvägstjänstemän hade haft det formella ansvaret för postens skötsel. För postens kunder blev skilsmässan mera påtaglig, sedan postlokalen efter 1913 inte längre fanns i stationshuset utan på Henning Karlssons gård.

Hilda Heland avled den 6 juni 1917 och efterträddes av Syster Ingeborg Harberg. Med 1920 års ingång blev förre folkskolläraren Karl Johan Andrén poststationsföreståndare. Han hade tidigare förestått poststationen i Källsjö under nära två decennier och var nu 60 år gammal.

Önskemålen om ett fullständigt postkontor infriades inte. På en påminnelse från Appelftoft svarade poststyrelsens trafikbyrå den 11 juni 1909 att någon ändring i de dåvarande postanstaltsförhållandena i Oskarström inte var att emotse på någon tid på grund av att styrelsen måste pröva många andra förslag och frågan skulle underställas regeringens avgörande. Den 30 april 1912 daterades det slutgiltiga beskedet att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd av poststyrelsen.

I b. 240

Vid
SPK

Meddelande

från Kungl. Generalpoststyrelsens Byrå i b. till *Oskarsström: Oskarsströms kommunipal.*
stämman d. Appelftoft, Oskarsström

Stockholm den *30 april 1912*

Vid fördragning denna dag af Eder den 21
januari 1911 uppför förnyade förslag till anläggande
inrättande af postkontor i Oskarsström har d.
hög förenad skäl besluta att ifrågasättande fram-
ställning inte för närvarande skulle till någon
åtgärd föranleda. Som ofor

Ex officio
Rieat
Eng 1/2

När Karl Johan Andrén avgick som poststationsföreståndare höjdes poststationen till en postexpedition den 1 oktober 1923. Ny chef med posttiteln stationsmästare blev Ester Sofia Larsson. Efter henne kom Karl August Karlsson (1939-1953), Rune Andersson (1953-1959), Hildur Sundén (1959-1967) och Sven Wester (1967-1980). Efter en generell omorganisation 1977 kallades postanstalten i Oskarström för "lokalpostkontor i delegeringsgrupp 1" och sedan 1986 års ingång blott postkontor. Omkring 3150 hushåll betjänas av postkontoret i Oskarström inklusive dem med postadress Sennan och Åled.

Johansfors

"Härmed få vi vördsamt anhålla att vid Johansfors station å Halmstad-Nässjö Järnväg måtte genom Kungl. Generalpoststyrelsen, som så ofta tillmötesgår allmänheten i dess billiga önsksningar, inrättas poststation, vilken numera är av högsta behov påkallad därstädes".

Så började ett brev till poststyrelsen, daterat den 8 december 1888 och underskrivet av Johansfors Sågverks Aktie Bolags styrelse (Rosengren, Swedenborg och Pripp). För att ge tyngd åt framställningen lämnades uppgiften att företaget ensamt sände 3 å 4000 brev om året från sitt kontor samt att det i närheten fanns gjuteri och mekanisk verkstad, tunnbindarfabrik och handelsbod.

Till framställningen fogades också intyg om poststationens behövlighet, underskrivna av postmästare P H Pyhlson, verkställande direktören för Halmstad-Nässjö järnväg A Åkerhjelm och ordföranden i Slättåkra kommunalstämma och -nämnd A Winterqvist.

Postinspektionen infortrade statistiska uppgifter från poststationsföreståndaren i Oskarström Gustaf von Schwerin. Dessa visade dock att sågverksbolaget inte hade någon större trafik via Oskarström, bortsett från drygt 1200 ankommande brev om året. Den avgående posten förmodades i allmänhet bli inlämnad direkt till postkupén vid tåguppehållet i Johansfors.

Postinspektör Hugo Winroth gjorde sig själv underrättad om förhållandena under en tjänsteresa i området och utverkade ett beslut av poststyrelsen om att en förenad post- och järnvägsstation skulle inrättas från den 1 april 1889 med 120 kronor i årligt arvode till hållplatsens föreståndare. Denne var I A Hultin. Han kunde redan samma år visa att trafiken var av stor omfattning med den påföljd att hans arvode fördubblades.

Därmed hade han förberett väl för sin efterföljare Johan Alfred Hempel, som förordnades till poststationsföreståndare i Johansfors redan från den 1 mars 1891 och blev kvar i nära 30 år. Han avlöstes 1920 av Carl Malcolm Andersson, som dessförinnan hade varit poststationsföreståndare i Sperlingsholm under två år.

Efter Andersson har följande järnvägstjänsteman ansvarat för posten: Gustaf Fridolf Skoglund (1930-1933), Ernst Teofil Råge (1933-1938), Sven Carl Johansson (1938-1948), Harald Fredrik Jarl Steen (1948-1955), Åke Torsten Johansson (1956) och Karl Erik Reinhold Högberg (1956-1965). Poststationen ersattes med lantbrevbäring den 1 juni 1965.

Nissaström

I Nissaström på ett kort avstånd från järnvägen inrättades den 1 oktober 1946 ett postombud, vars post och värdetransaktioner redovisades till järnvägspoststationen i Johansfors.

För postombudet ansvarade handelsföreståndaren Carl Henry Carlsson (1946-1947), Axel Vilhelm Ottosson (1947-1950), Nils Allan Persson (1950) och Karl Erik Roland Larsson (1950-1965). Postombudet organiserades som ett s k inlämningsställe den 1 juli 1960, varvid datumstämpeln upphörde att användas och redovisningen överflyttades från Johansfors till Oskarström. Fem år senare avvecklades inlämningsstället.

Spenshult

1917-03-01--1965-03-31

Efter Johansfors finner man i järnvägens närhet lantpoststationen i Spenshult. Kung Oscar II:s Jubileumsfond gjorde genom styrelsen för Spenshults sanatorium den 18 februari 1916 en framställning om att en poststation skulle inrättas på sanatoriet. Under år 1915 hade sanatoriet köpt frimärken från poststationen i Johansfors för 3295 kronor och även annan statistik tydde på att posttrafiken var omfattande. Två andra av Jubileumsfondens sanatorier hade dittills fått egna poststationer, Hålahult i Örebro län och Hessleby i Jönköpings län. Poststationsföreståndare Hempel i Johansfors ansåg i sin kommentar, att en poststation i Johansfors var obehövlig, men postmästare Olof Sekt i Halmstad yttrade följande i sitt remissvar:

"Ehuru jag icke obetingat kan tillstyrka framställningen, anser jag likväl på den grund att andra sanatorier åtnjuta förmånen av egen poststation, att denna svårligen kan vägras sanatoriet i Spenshult om förhållandena vid dessa sanatorier för övrigt äro lika".

Postdirektionen i Malmö menade att den statistiskt visade betydande postmängden berättigade en poststation. Ett förslagskontrakt tecknades med laboratorn John Erik Samuel Nylander om att sköta en sådan. Ombyggnadsarbeten försenade starten men den 1 mars 1917 trädde kontraktet i tillämpning. Ida Sofia Martinsson efterträdde Nylander den 20 oktober 1918 och från den 1 juli 1919 blev Anna Maria Nilsson föreståndare. Därefter innehades befattningen av Karl Fritz Gunnar Olsson (1926-1957), Arla Emilia Winge (1957-1961) och Anna-Lill Lovén (1961-1965). Poststationen drogs in med utgången av maj 1965 och sanatoriets postala behov tillgodosågs med en postväska från Oskarström.

Fröslida

1881-07-01--1968-04-30

Vid den allmänna kommunalstämman i Torups skolhus lördagen den 6 november 1880 behandlades frågan om behovet av en poststation i Fröslida järnvägsstation. Stämmans ordförande Carl Bengtsson anmälde till poststyrelsen i ett brev fem dagar senare att ett sådant behov fanns och framhöll svårigheten med posthämtning för den del av församlingen som fanns långt från Torup. Åtskilliga församlingsbor valde att gå över gränserna och besöka Enslövs resp Slättåkra socknars poststationer för att hämta post.

Poststationsföreståndare Adolf Kuylenstjerna i Torup anmodades av postinspektionen att lämna synpunkter på framställningen. Han var föga intresserad av att en poststation skulle inrättas i hans närhet och uppgav att många av sökandena *"hava liten eller ingen nytta av poststation där (Fröslida), ty alla deras brev och tidningar sänder jag varje dag med tåget till Fröslida, där stationsmästaren och en handlande utan ersättning mottaga och utlämna de få brev och tidningar som dit äro adresserade"*.

Av detta kan man utläsa att hållplatsföreståndaren och handlanden i Fröslida var engagerade i postdistribution utan något formellt avtal och förmodligen utan vederlag. Poststationsföreståndare Hans Asp i Oskarström var kortfattad i sin kommentar:

"För Oskarströms poststation gör det ingenting antingen det blir inrättat någon poststation i Fröslida eller ej. Det är sällan det anländer brev hit, som skall till Fröslida och när så gör, sänder jag dem alltid med tåget dit. Att Kungl. Postverket skulle ha någon tjänst på om det blir poststation i Fröslida, det tror jag ej, ty därtill är platsen för lite trafikerad".

Postinspektör Hugo Winroth delade i stort de båda poststationsföreståndarnas uppfattning om att någon poststation inte behövdes i Fröslida. Han hänvisade emellertid till ett yttrande av trafikchefen för Halmstad-Jönköpings järnväg. Ett tåguppehåll var utlovat vid Fröslida hållplats och bolaget var berett låta sin tjänsteman handha postgöromålen mot en årsersättning av 180 kr.

På postinspektörens förslag prutade poststyrelsen detta till 120 kr i sitt beslut den 13 maj, ett beslut som avsåg att en poststation från den 1 juli 1881 skulle vara i verksamhet vid Fröslida hållplats på försök tills vidare.

Platsvakten L A Johansson blev den förste poststationsföreståndaren. Efter honom tjänstgjorde J H F Söderström samt från 1904 Oscar Alfred Kleberg. Därefter har följande järnvägstjänstemän ansvarat för posten i Fröslida: Theofilus Severus Althinus Carlström (1906-1921), Carl Oscar Felix Åberg (1921-1929), Ernst Gunnar Sigfrid Holmberg (1929-1930), Sven Carl Johansson (1930-1938), Axel Teodor Hansson (1938-1942), Ernst Vilhelm Sjöstrand (1942), Carl Eskil Emanuel Brinkell (1942-1945), Nils Eric Bertil Ericsson (1945-1952) och Gustaf Filip Hallgren (1952-1968). Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Torup den 1 maj 1968.

HALMSTAD -JÖNKÖPINGS JERNVÄG.

FRÅN TRAFIK-CHEFS-EXPEDITIONEN

Halmstad den 24 April 1861

MEDDELANDE

till Postinspektionen i Söderpostdepartementet
Malmö

Med anledning af Skriften af den 19 April i ärendet för inrättandet af en poststation i Fröslida får jag meddela att icke till lägen som är uppgitt att från efter den 15 september månad är tillgänglig för byggda poststationer tyg beaktas för Fröslida plats.

Att stationer må anläggas i Fröslida är väsentligt att skatta poststationer anläggas såsom kan komma till nytta i gironalen. Att jag för min del anser att kanslariet ej bör anse lägen till 15 kronor i månaden att höja med samt att postanläggningen för Fröslida tydligen ej blir så skadligt jämfört till den poststationen som jag ej anser att det kan anse sig som en tillräcklig ersättning för det mer som förväntas vid detta.

N. Malm

Torup

Sjögård var Hallands äldsta lantpoststation. Den öppnades enligt beslut och tillgängliga handlingar den 1 oktober 1861, samma år som begreppet poststation introducerades i den form som skulle bli mycket vanlig under tiden från 1874, när kronobrevbäringsreformen hade börjat genomföras.

Tillkomsten av poststationen i Torup grundas på ett regeringsbeslut den 9 mars 1860 med bemyndigande för poststyrelsen, att "å lämpliga ställen inrätta ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditjonskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition".

Det kungliga brevet föranledde poststyrelsen att förhöra sig hos länsstyrelserna om behovet av sådana poststationer. Länsstyrelsernas allmänna kungörelser lämnade vägen öppen för framställningar om poststationer, framställningar som naturligtvis prövades noga före beslut.

En sådan kungörelse åberopades av organisten O A Ausell och garvaren A Pettersson i Torup, när de skrev till poststyrelsen den 15 juni 1861 och begärde att

"Poststation måtte bli inrättad å Egendomen Sjögård, belägen i Torups kyrkoby och socken av Halmstads härad och Hallands län, emellan postkontoren Gislaved och Halmstad, från det förra 5 och från det senare nära 4 mil avlägset, varest Herr handlanden A G Angel, som i flera år med särdeles ordning och redbarhet ombestyr våra brev och de senare åren haft brevlådan om hand, benäget lovat upplåta tjänlig lokal ävensom att övertaga expeditionen av densamma".

Den omnämnda brevlådan var en nyhet som hade introducerats år 1855, när frimärket och enhetsportot införts. På landshövdingarnas förslag efter kontakt med kronofogdar och länsmän utsågs brevlådvårdare. En av dem var handlanden Angel.

I framställningen om en poststation i Torup lämnade Ausell och Pettersson flera skäl för behovet. Ett av dem speglar den tidens arbetsvandring under järnvägsbyggnadsperioder:

"För ortens sädesfattighets skull har en mängd arbetare (till och med hemmansägare) måst vandra bort till järnvägarna för att där finna arbete, och från sådana hemkomma ej sällan rekommenderade brev, varvid det oftast är vidfogat såväl tidsutdräkt som besvär att erhålla dem från det avlägsna postkontoret.

På 1/4 mils avstånd och inom socknen ligger järn- och pappersbruket Rydö med en arbetarepersonal, huvudsakligast bestående av folk från andra orter, med vilka de hava angelägenheter gemensamma",

Sockenstämmorna i Torup och de närliggande församlingarna Drängsered och Kinnared förenade sig i ansökan om en poststation i Torup och kronofogden Dan Andersson intygade att *"en poststation icke allenast är högst lämplig utan även för orten däromkring särdeles behövlig"*.

Poststyrelsen gjorde inte ens en remiss på ärendet utan beslöt den 29 augusti 1861 att poststationen skulle inrättas och att den skulle heta **Sjögård**. Förslagsställarna fick också sin önskan igenom i vad gällde föreståndare. Adolf Fredrik Angel, född 1814, fick ett kontrakt om att ansvara för poststationens skötsel mot en ersättning av 150 riksdaler om året. När han flyttade från Sjögård 1869, föreslog han gästgivaren Theodor Bernhard Hjelmström till efterträdare. Detta accepterade poststyrelsen efter rekommendation av postmästare Pylson i Halmstad. Chefsbytet ägde rum den 15 april och poststationen blev kvar i Sjögård, där Hjelmström hade förvärvat fastigheten.

Samma år som Hjelmström började sitt postarbete fick poststationen en datumstämpel. Dessförinnan hade de frimärken som sattes på brev från Sjögård stämplats i Halmstad eller Gislaved. Ett cirkulär från poststyrelsen den 22 december 1868 föreskrev att frimärkena med viss inskränkning skulle makuleras på avgångsorten. Detta kompletterades i poststyrelsens cirkulär nr 12 följande år, enligt vilket alla försändelser som skickades från en poststation skulle förses med avtryck av poststationens stämpel för avsändningsdagen. Bestämmelsen skulle tillämpas efter hand som poststationerna fick datumstämplar från allmänna persedelförrådet.

Hjelmström innehade också kontraktet om skjutsning av postdiligensen på en del av sträckan mellan Halmstad och Jönköping, nämligen från Drahered till Nissaryd. Det var ett lämpligt åtagande för honom som gästgivare. Avtalet löd på kr 1:40 per häst och mil. Den 17 augusti 1875 sade han upp kontraktet villkorligt, d v s han ville fortsätta att låta forsla diligensen mot högre ersättning. Det var inte en liten summa han begärde, nämligen mer än det dubbla eller 3 kronor per mil och häst. Troligen var han medveten om att han skulle vara utan konkurrens och det visade sig också att han blev den minstbjudande, när en entreprenadauktion hölls på gästgivaregården den 5 november 1875 som en följd av hans uppsägning.

I protokollet anges bakgrunden och villkoren för skjutsning åt postverket och därefter avslutas det med följande mening: *"Härefter utropades ifrågavarande skjuts då, efter bud och underbud, gästgivaren Teodor Hjelmström i Sjögård stannade för minstbjudne 3 kronor milen för varje häst"*. Det var ändå inte höjrekord i fråga om postföringsersättning på diligenslinjen. Vid en entreprenadauktion på Drahereds gästgivaregård den 5 september 1876 bjöd nämndeman Johan Anders Johansson kr 3:50 för varje häst och mil och vann därmed trots det höga budet tävlan om ett kontrakt för postföring från Halmstad.

Ett år senare blev det slut med postföring utmed södra delen av Nissastigen, för järnvägen mellan Halmstad och Värnamo var färdig att tas i bruk. Hjelmström fick skicka stämpel och sigill till postmästaren i Halmstad för vidare befordran till poststyrelsens persedelförråd. En del inventarier fick han lämna till järnvägens stationsinspektör Fredrik Mellander i **Torup** den 15 september 1877 och hans kontrakt om skjutsning av diligensen hävdes. Därmed hade en av landets äldsta lantpoststationer ersatts av en järnvägsstation.

I ett brev till poststyrelsen efter tio år visade han sig vara missnöjd med avlöningsförhållandena. Han skrev *"under påpekande av den stora oegentligheten att arvodet härstädes fortfarande utgår med endast 240 kronor per år, då Torup obestritt är en av de största stationerna vid denna järnväg"*.

Hans arvode höjdes till 300 kr per år från den 1 juli 1887. En ytterligare höjning med 60 kr om året tillkom honom efter ansökan tre år senare. Mellander efterträddes av E Svensson och denne följdes i oktober 1894 av Carl August Swahn. Båda svarade för den förenade post- och järnvägsstationen i Torup under förhållandevis kort tid, två resp fyra år.

I november 1898 tog Axel Hjalmar Lindroth över och blev kvar i ett kvarts sekel. Hans efterträdare blev den 1 december 1923 Oscar Alfred Kleberg, som hade varit föreståndare under 22 års tid för fyra olika järnvägsstationer, nämligen Fröslida, Smålands Burseryd, Malmbäck och Smålands Taberg.

I maj 1933 tog Carl Malkolm Andersson över i Torup och elva år senare blev Johan Håkan Herman Carlström föreståndare. Han hade också förestått poststationen i Smålands Burseryd. När han pensionerades den 1 juni 1952, förordnades Karl Hugo Asp som vikarie till den 1 oktober, då poststationen skildes från järnvägen och statushöjdes till en postexpedition. Ragnhild Karlsson blev chef för denna med ansvar till service för ca 1600 hushåll.

1930-04-01-1970-04-30

Brännögård

Önskan om en poststation vid Brännö hållplats framfördes den 26 juni 1914 av AB Brännö till poststyrelsen. Poststationsföreståndaren i Kinnared såg ogärna att hans trafikunderlag skulle minskas genom en poststation på så nära håll. Omslutningen beräknades bli låg. På postmästarens och postdirektörens avstyrkan beslöt poststyrelsen den 10 november 1914 att avslå framställningen.

Den 1 november 1928 gjorde AB Brännö ett nytt försök och åberopade fördyrande omkostnader genom att man måste hålla ett postbud till Kinnared. Det framhölls också att *"samhället ständigt går framåt och tillväxer även genom enskild byggnadsföretagsamhet"*. Företaget erbjöd sig att ställa lokal till förfogande. Nu tillstyrkte postmästaren i Halmstad. Han fann det lämpligast att förlägga den önskade poststationen till järnvägens hållplats. Landsfogden i Halmstad ansåg att en poststation i Brännö skulle *"vara till stor fördel för bomullsväveriets utveckling och bekvämlighet"*.

I postdirektionens följande framställning till poststyrelsen föreslogs namnet Brännö station eller Brännö fabrik på den önskade poststationen. Då begärde sökanden i en ny skrivelse att *"namnet i analogi med praxis i orten fastställs till Brännö Bruk, såframt icke enbart namnet Brännö kan anses böra ifrågakomma"*. Telegrafstyrelsen upplyste nu om att *"namnet Brännö tagits i anspråk för en telegramexpedition å ön Brännö i Göteborgs skärgård"*. Kammarkollegiets ortnamnskommitté hade däremot andra åsikter och ville varken acceptera Brännö eller Brännöbruk, det senare emedan ett väveri (textilfabrik) inte kunde betecknas såsom bruk *"vilken bestämning i det allmänna språkbruket av gammalt användes särskilt för järnbruk"*. En blyertsanteckning visar, att handläggaren blivit fundersam, eftersom namnen Rydöbruk och Hyltebruk användes för orter med pappersbruk resp en mekanisk verkstad. Kommittén föreslog namnet Brännögård, *"då platsen ifråga torde vara belägen å mark tillhörande säteriet Brännö i Torups socken"*.

Så kom det sig att namnet blev Brännögård, när poststationen inrättades den 1 april 1930, förenad med järnvägsstationen, vilken samtidigt tillades suffixet *gård* efter stationens korta namn Brännö, som den haft vid hållplatsens tillkomst mer än 50 år tidigare.

Ellen Augusta Enqvist blev den förste poststationsföreståndaren och hon efterträddes år 1937 av Eva Maria Wigh. En lantbrevbäringslinje ersatte poststationen den 1 maj 1970, varvid postadressen blev Torup.

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 järnvägen mellan Halmstad och Värnamo byggdes, räknade postmästare Per Henrik Pyhlson i Halmstad med att kunna flytta lantpoststationen i Kinnared till järnvägsstationen. Han sade därför upp Samuel Davidsson från befattningen som poststationsföreståndare. Den postala omorganisationen genomfördes som tidigare nämnts den 15 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"*.

Den sistnämnda förfrågan gjordes i anslutning till utredningen om hur lantbrevbäringen skulle organiseras i Halland. En sammanställning över frimärksförsäljningen vid poststationerna i jämförelse med föreståndarnas arvoden 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 allttjämt 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. 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, om 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 Kinnareds-borna en "post-i-butik" enligt entreprenadavtal med Målet Matbutik.

Landeryd

I avsnittet om Torup har kort berättats om tillkomsten av lantpoststationer på grund av ett bemyndigande av regeringen 1860 för poststyrelsen. En sådan poststation inrättades i **Nyby** den 1 mars 1868 men drogs in den 14 september 1877. I stället öppnades följande dag den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Landeryd. Där fick stationsföreståndaren Johannes Segerholm ta ansvar för postgöromålen med 240 kr i arvode för denna del av verksamheten. Han följdes av stationsföreståndaren Axel Hjalmar Lindroth och i november 1898 av stationsinspektorn Karl Artur Hjelmström.

Han fick slippa från postgöromålen den 1 oktober 1907 på grund av att ett förvaltningspostkontor öppnades i Landeryd efter Kungl. Majt:s medgivande den 7 december 1906. En bidragande orsak till att ett förvaltningspostkontor skulle öppnas just i Landeryd var tillkomsten av järnvägen Falköping-Landeryd ("Västra centralbanan") i Halmstad-Nässjö järnvägars nät.

Innan Västra centralbanan byggdes hade man gjort undersökningar om bansträckningar på andra håll och bland annat förkastat tanken på en linje mellan Smålandsstenar och Rävlanda. Uppgifter om posten vid Västra centralbanan finns i posthistorisk skrift 118.

Förvaltningspostkontoret i Landeryd fick efter hand ett mycket stort landsbygdsområde men den lokala posttrafiken var av ringa betydelse. Tankar på återgång till andra förhållanden spåras redan 1921, då postdirektionen i Linköping föreslog utbyte av postkontoret i Gislaved mot en poststation. Det förslaget innehöll också *"förberedelse för en framtida indragning av det mindre nödvändiga postkontoret i Landeryd"*.

Det skulle dröja 15 år tills den citerade delen av förslaget genomfördes. Men den 1 augusti 1936 byttes postkontoret i Landeryd ut mot en järnvägspoststation. Föreståndare för denna blev H T Strömblad. Därefter har postgöromålen fullgjorts under ansvar av J V Gulling (1941-1942), R S V Sanderberg (1942-1944), B R Sanderberg (1944-1957), B H E Ericsson (1957-1961), B Lagerqvist (1961-1964), Hilding Johansson (1964-1968) och Gunnar Sterner (1968-1973). Efter utbyggnad av lantbrevbäringen ersattes poststationen med ett postställe. Detta, som kallades postkontor från 1986 års ingång, blev i 1990-talets sparkampanj lämnat på entreprenad till Landeryds Matnära.

1902-11-01--1990-06-29

Skeppshult

Det fanns inte någon station i Skeppshult vid tågstarten, men en sådan uppfördes år 1902. Frågan om posten togs upp vid kommunalstämman med Villstads församling den 24 augusti 1902. Då fick Ernst Johansson och Axel Björkman i Böларыd samt nämndeman P M Haraldsson i Mo uppdraget att hos poststyrelsen begära en poststation inrättad i den blivande järnvägsstationen. Det hade troligen gått att få en sådan utan starkare motivering, men för säkerhets skull laddade de utsedda representanterna upp rätt bra. De menade i sin skrivelse att en poststation i Skeppshult skulle bli *"särdeles till stor nytta för de fabriker som äro anlagda i närheten av denna station, nämligen vid Böларыd, Södra Hestra sockens östra del, som är ganska betydlig, ävenså Långaryds sockens norra del, Reftele sockens södra del, ävenså Källerstad och Jälluntofta socknar, dessa alla församlingar som igenom denna nya järnvägsstations öppnande komme att äga en daglig samfärdsel och kommunikation med järnvägsstationen i Skeppshult"*.

Under remissärendet meddelade sig postinspektionen i södra distriktet med Halmstad-Nässjö Järnvägars trafikexpedition. Därifrån uppgavs att järnvägsstationen skulle öppnas den 1 november 1902 med Carl Axel Meuller som föreståndare och att denne mot ett årsarvode av 180 kronor kunde förestå en poststation. Poststyrelsen beslöt att poststationen skulle öppnas samtidigt med järnvägsstationen.

Där förblev den under hela sin existens och viss postservice fanns i stationshuset till och med **efter** poststationens indragning den 31 maj 1977. Som komplement till den ersättande lantbrevbäringen fanns nämligen övergångsvis ett s k postställe i stationshuset, där lantbrevbäraren under en eftermiddagstimme vardagar utom lördagar betjänade kunder som inte kunde nås under turen.

Under den tid som poststationen fanns i sitt ursprungliga skick hade följande järnvägstjänstemän ansvar för postservicen: Carl Axel Meuller (1902-1903), Axel Granath (1903-1910), Carl Martin Larsson (1910-1915), J E Schytt (1915-1931), B R E Sanderberg (vakansvikarie april 1931), J A Norén (1931-1936), E V Ekholmer (1936-1939), E G S Holmberg (1939-1944), K H Asp (1944-1946), C E Hempel (1946 på vakans), J A H Ström (1946-1950), E L Carlsson (1950-1959), A G M Andersson (1959-1962), C E Hempel (1962-1967) och Karl Carlsson (1967-1977).

Lantpoststation Willstad 1874-01-01--1877-09-14
Smålandsstenar 1877-09-15--

Smålandsstenar

Villstads sockens första poststation fick sockennamnet och förlades till Brotorpet i kyrkans närhet. Dess föreståndare Lorentz Johansson blev uppsagd när järnvägen byggdes och från den 15 september 1877 fanns poststationen i järnvägsstationen med namnet Smålandsstenar. Lorentz fick senare arbete i postverkets tjänst. Han blev nämligen lantbrevbärare på den år 1891 inrättade linjen från Smålandsstenar över Villstads kyrkoherdeboställe till Kappeleds gästgivaregård.

Smålandsstenar blev mycket tack vare järnvägen ett snabbt växande samhälle. Poststationen var förenad med järnvägsstationen till år 1920. Stationsinspektorererna T F Mellander, Johannes Segerpalm, Edward Broberg och Hans Asp ansvarade för posten. Den därefter ersättande lantpoststationen höjdes till postexpedition den 1 april 1940. Om posten i Smålandsstenar under den tid den inte var förenad med järnvägen finns att läsa i boken "Kommunikation i Västbo", utgiven 1982.

1874-01-01--1877-09-14
1885-05-01--
Namn Ölme stads station 1877-09-15--1885-04-30

Reftele

Det fanns en lantpoststation med namnet Reftele sedan 1874 års ingång, öppnad då i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Handlanden J O Appelgren blev föreståndare, men han fick lämna sin befattning den 15 september 1877, när postverkets omorganisation på grund av järnvägens tillkomst genomfördes. Poststationen flyttades från affären vid Ölme stads gästgivaregård till Ölme stads järnvägsstation, där stationsinspektor Gustaf Leopold Herrvall fick ansvara för samhällets postservice. Poststationen fick nu inte längre behålla socknens namn utan det ändrades från Reftele till **Ölme stads station**.

Det blev diskussion om namnfrågan, i vilken såväl järnvägsbolaget som järnvägsstyrelsen och Kungl. Maj:t hördes. Innan frågan avgjordes i sista instans, meddelades att Järnvägsstyrelsen

"med avseende därpå att uti Ölme stad finnas gästgivaregård och tingställe, dit mycket folk emellanåt samlas, samt att detta ställe därför är mycket känt i både det enskilda och det offentliga livet, anser det icke vara skäl att giva annat namn åt den järnvägsstation, som där kommer att öppnas, och därför icke är villig att giva samma station annat namn än Ölme stads station".

Åtta år senare medgav järnvägsbolaget, då under konkursförvaltning och möjligen utan att rådgöra med järnvägsstyrelsen, ändring av järnvägsstationens namn. Det blev då Reftede station och poststyrelsen beslöt att poststationen skulle heta **Reftele** från den 15 maj 1885. Till namnändringen bidrog förekomsten av felsorterad post till Ölme stads församling i Vista härad i norra Småland. Ordföranden i Ölme stads kommunalstämma i nämnda församling skrev den 16 januari 1885 bl a följande till poststyrelsen:

"Sålunda inträffar alltför ofta, att postförsändelser hit göra en några dagars omväg till Ölme stads poststation och där avstämplas, och tvärtom, att försändelser till Ölme stad station göra en omväg hit och härifrån retourneras. Till förekommande av denna olägenhet hemställes i största ödmjukhet, enär namn förändring på en socken torde böra undvikas, om icke namnet på Ölme stads poststation, som är belägen i Refteleds socken i närheten av Refteleds kyrka, kunde utbytas mot ett annat namn, t ex (Vestbo-)Refteled, varigenom all namn förväxling skulle försvinna".

Stationsinspektör Hernvall efterträddes 1895 av Johan Alfred Sundén och denne fick i sin tur lämna över till Carl August Swahn 1899. Denne fick uppleva att Reftele blev en järnvägsknut genom att trafik på järnvägen Gislaved-Reftele öppnades i december 1901. Järnvägsbolaget hade efter den under 1890-talet genomgångna konkursen blivit rekonstruerat och hette nu Halmstad-Nässjö Järnvägar.

Stationsinspektör Swahn följdes av Oscar Hontwedt (1905- 1908), Nils Gustaf Theodor Mark (1908-1914), Georg Håkansson (1914-1916) och J A Andersson därefter. Denne fick uppleva skilsmässa mellan post och järnväg 1919, då poststationen flyttades från järnvägsstationen till fastigheten Karlsdal, vägg i vägg med konsumbutiken.

År 1941 fick poststationen nya lokaler i Västbo härad sparbanks fastighet och höjdes 1950 till postexpedition. Ändrad terminologi ledde till att denna fick beteckningen lokalpostkontor 1977 och postkontor 1986. Sämre utnyttjande av postkontoret, särskilt i fråga om betalningsärenden, medförde att detta lämnades på entreprenad och blev s k "post-i-butik" den 1 september 1997.

Bredaryd

Även Bredaryd hörde till de socknar som fick egna poststationer med 1874 års ingång. Fanjunkaren A P Rydell anställdes som föreståndare.

Poststationen fick socknens namn och detta användes också för den sent tillkomna järnvägsstationen. När postinspektör Hugo Winroth i ett personligt brev från verkställande direktören för Halmstad-Nässjö järnväg fick veta, att den utnämnde stationsinspektorn skulle kunna ta byggnaden i bruk senast den 1 oktober 1887, ordnade han så att fanjunkare Rydells kontrakt blev uppsagt. Stationsinspektör Ivar Alrik Hultin ansvarade för posten 1891-1904, följd av Johan Haqvin Felix Söderström 1904-1911 och Axel Granath 1911-1914.

Längre än så varade inte föreningen av post och järnväg i Bredaryd. Den 1 september 1914 flyttades poststationen till en fastighet med namnet Fridhem. Gerda Wetter blev föreståndare och fick uppleva flera flyttningar innan hon lämnade över till Hildegard Lundahl 1939. Efter hennes avgång i oktober 1975 har andra tagit vid för att ansvara för postservice till de omkring 1400 hushåll som har postadress Bredaryd.

Forsheda

Fanjunkaren Frithiof Schéle blev poststationsföreståndare i Forsheda med 1874 års ingång, då en poststation öppnades där som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Han hörde till dem vars kontrakt upphörde den 15 september 1877, när postföringen på järnvägen började.

Poststationen flyttades sålunda till järnvägsstationen i Forsheda, där stationsföreståndaren Frans Leonard fick ta över ansvaret. Han följdes av Bengt Petersson och i maj 1887 av Georg Håkansson. När denne förflyttades till Reftele i oktober 1914, tog efter ett par månaders vakans Sven Johan Valfrid Ekblom över, närmast kommen från motsvarande tjänst i Ekeryd. Bland efterträdarna fanns O H Suhr (1935-1940), J O Sonelius (1940-1946), E P Brodén (1946-1949), N A Sterner (1949-1955) och T E Pehrsson (1955-1966). Poststationen höjdes till postexpedition den 1 oktober 1970, då skild från järnvägen. Den formella termen är postkontor sedan 1986, där chefen svarar för service till omkring 1000 hushåll.

1874-01-01--1877-10-15
1884-09-01--1965-05-31

Kärda

Den år 1874 inrättade lantpoststationen i Kärda drogs in den 15 oktober 1877 och dess föreståndare, folkskolläraren E G Hagstrand blev uppsagd. Det fanns ingen järnvägsstation i Kärda utan bara en liten lastageplats utan lokal för en eventuell poststation.

Behovet av en poststation påtalades upprepade gånger. Den ordinarie kommunalstämman den 22 december 1883 utsåg en kommitté med *"uppdrag att ingå till Kungl.Generalpoststyrelsen med vördsam anhållan om att få en poststation vid Kärda jernbanestation"*. Avsikten var att befordra posten därifrån med gångbud till en i kyrkbyn återupprättad poststation. Vid kontakt med järnvägsbolaget motsatte sig detta att tåget skulle göra uppehåll. Poststyrelsen beslutade därför den 3 mars 1884 att lämna framställningen utan åtgärd.

Fyra månader senare kunde postinspektionen i ett brev den 12 juli 1884 informera poststyrelsen om att en lösning fanns till hands:

"Sedermera har trafikchefen för Halmstad-Jönköpings järnväg hit meddelat, att, om för postens utväxling ej påkallas tågens fullkomliga stoppbringande vid Kärda, utan tågen endast behövde passera Kärda i sakta fart, något hinder från järnvägens sida ej möter för postens utväxlande vid nämnde anhaltstation, och har friherre Ad. Lilliecreutz på Åminne, med stöd av detta uttalande anhållit, att postinspektionen med hänsyn till denna för Kärda kommun ytterst viktiga angelägenhet, måtte hos Kungl.Styrelsen anhålla, att frågan om inrättande av poststation å nämnde ort återupptoges.

Med avseende härå och då, enligt postinspektionens tanke, genom trafikchefens berörda uttalande det förmämsta hindret bortfallit för poststations inrättande i Kärda, enär därstädes, liksom vid poststationerna i Vaggeryd, Bredaryd, Fröslida och Sperlingsholm, post torde kunna, när tågen ej stanna vid Kärda vilket likväl i de flesta fall äger rum, utan någon svårighet utväxlas genom kupéfönstret, vågar postinspektionen vördsammast hemställa att poststation måtte inrättas å sagde ort".

Poststyrelsen beslöt nu att en poststation skulle öppnas i Kärda den 1 september 1884 med folkskolläraren Johan Alfred Bergstedt som föreståndare. Hans årsarvode på 100 kr inkluderade ersättning för besväret att passa tågen för att lämna och ta emot posten.

Rent praktiskt torde postutväxlingen ha gått till på det sättet att Bergstedt eller hans bud gick på perrongen längs tåget som passerade i sakta fart. Han lämnade in den avgående posten genom ett postkupéfönster, samtidigt som han den vägen fick ta emot en postpåse. Ofta hade tåget anledning att stanna och då föll riskmomentet bort.

På andra håll, där det inte var fråga om att lämna avgående post till tåget, förekom det att den ankommande postsäcken kastades från postkupén. Om detta berättas i kapitlet *"Kastpost"* i boken *Humlegubbar*. Ett småländskt exempel redovisas i boken *"På post i Norra Småland"*. Båda torde finnas att låna på större bibliotek.

Så småningom byggdes ett stationshus i Kärda och järnvägsbolaget föreslog att poststationen skulle flyttas dit. Detta fick till följd att Bergstedts kontrakt sades upp och den 1 mars 1889 blev poststationen förenad med järnvägsstationen. Där blev stationsmästaren Amandus Lindahl ansvarig för samhällets postservice.

Han avlöstes den 1 november 1898 av Axel Fredrik Gyllenholm, som i sin tur lämnade över till Svante Wahlquist i februari 1908. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Kärda: Ingrid Margareta Collin (1938-1942), Berta Valborg Carléen (1942-1946), Thore Johansson (1946-1953) och Karl Lennart Gustaf Arvidsson (1953-1965). Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Värnamo den 1 juni 1965.

Postkontor från 1 augusti 1765

Värnamo

I Värnamo har någon förening av posttjänst med järnvägstjänst inte förekommit. För flertalet av detta häftes läsare torde uppgifter om postkontoret i Värnamo inte ha något intresse. För övriga hänvisas bl a till ett minneshäfte om posten i Värnamo, utgivet i samband med inflyttning i nya lokaler i början av 1970-talet.