

1889-11-04–1949-09-30

Piksborg

På en järnvägsbank passerade tåget sydändan av sjön Bolmen vid Piksborg. Där öppnades också en järnvägspoststation vid tågstarten den 4 november 1889. Axel Nilsson utsågs till föreståndare och kunde notera liksom flera av sina kolleger, att det fanns sidopost med tillhörande merarbete. Här rörde det sig om gångposten mellan Piksborg och lantpoststationen i Annerstad. Det faktum att turantalet på denna ökade från fyra till sex bedömdes inte motivera höjning av Nilssons årsarvode utöver de 240 kr som han fick från början.

Det visade sig snarare vid 1901 års reglering att arvodet skulle sänkas till 180 kr. Av detta hade Nilsson dock inte något ont utan i stället hans efterträdare i juni 1899 Petter August Burman. Efter att denne avgått 1921 ansvarade följande järnvägsanställda för postservice i Piksborg: Gustaf Richard Krook (1921-1922), Karl Albin Persson (1922-1925), Peter Aron Eliasson (1925-1939), Signe K Larsson (1939-1943), Gunborg Carlsson (1943-1945) och Berta Larsson (1945-1949).

Poststationen byttes ut mot "stationär lantbrevbäring" (ett postombud) den 1 oktober 1949 med redovisning till postkontoret i Ljungby.

1878-10-05–1966-03-31

Bolmen

Vi har nu kommit fram till ändpunkten för järnvägen från Halmstad. Detta var samtidigt ändpunkt för den äldre järnvägen från Vislanda och järnvägspoststationen i Bolmen öppnades redan den 5 oktober 1878, dagen efter att Vislanda-Bolmens järnväg togs i bruk för allmän trafik. Stationsinspektör Samuel Fredrik Lengqvist blev enligt järnvägsbolagets beslut den 19 september 1878 antagen till föreståndare för järnvägspoststationen. Han avgick den 31 oktober 1915 och efterträddes genast av stationsföreståndaren Knut Albert Hentz. Poststationen i Bolmen drogs in med mars månads utgång 1966. Dess sista föreståndare var Erik Agnér (1945-1947), Knut Johan Holm (1947-1956) och Erik Valter Karlsson (1956-1966).

Erik Lindgren

Posten vid järnvägen Halmstad - Bolmen

Innehåll

	sid
Inledning	3
Skedalahed	7
Skedala(gård)	8
Marbäck	9
Breared	10
Simlångsdalen	13
Mahult	14
Skallinge	14
Ryaberg	14
Bygget	15
Bökö	15
Lidhult	16
Åsen	16
Unnen	17
Byholma	17
Piksborg	18
Bolmen	18



Copyright 1998
Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 344

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 (Täby-Arninge), dit Postens centralarkiv flyttades 1997.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Visa 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. Efter inledningsavsnittet berättas om berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Halmstad till Bolmen.

Växjö i maj 1998

Erik Lindgren

KONGL. MAJ:TS **M-4448**
 BEFALLNINGSHAFVANDE
 1887
 ELFSBORGS LÄN.
 LANDSKANSLIET.

Kongl. Generalpoststyrelsen.
 Halm den 11 SEP. 1889

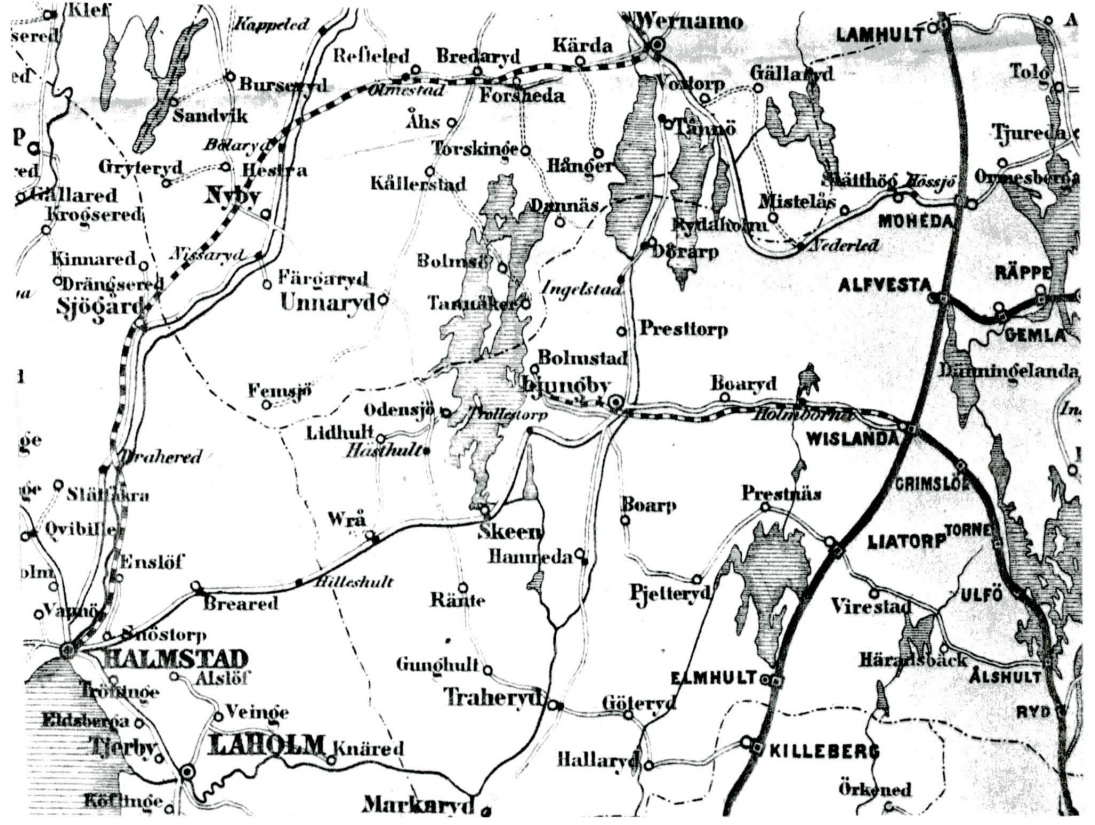
Den Kongl. Generalpoststyrelsen,
 1889 den 18 Sept. unum. i N:o 16, och exp. skr. till
 K. B. Befallningshafvande i Elfsborgs län, i afseende på
 Svanungåns järnväg i Söder-Ditt. samt Kungälv
 (afseende invidt.)

S. w. svar på skrifvelsen den 13 Asthian Au-
 gusti, för Konungens Befallningshafvande hem-
 ställt, att Marbäck's poststation på denna järnväg,
 på sätt föreslagits, benämnas Kringleslätt,
 Henerborg, i Landskansliet, den 9 September
 1889.

W. H. H. H. H.

Inledning

Järnvägen Halmstad-Bolmen var en fortsättning på den smalspårs-
 bana som utgick från Vislanda vid södra stambanan och slutade i
 Bolmen. Denna sidobana öppnades för allmän trafik den 4 oktober
 1878, men det skulle dröja elva år tills fortsättningen från Bolmen
 till Halmstad kunde tas i bruk för allmän trafik. När nedan återgivna
 klipp ur 1875 års post- och trafikarta ritades, var sträckningen av
 banan mellan Vislanda och Bolmen kanske inte helt fastställd.
 Annars måste den på kartan felaktigt angivna slutpunkten vid sjön
 Bolmen bero på bristande kommunikation mellan beslutsfattarna
 och kartritaren. Slutpunkten låg nämligen inte i Bolmstad på sjön
 Bolmens östra sida utan i byn Bolmen drygt en mil söder om
 Bolmstad.



Styrelsen för Halmstad-Bolmens Jernvägs-Aktiebolag lät i ett brev den 10 maj 1887 till poststyrelsen meddela bl a att följande järnvägsstationer skulle anläggas mellan Halmstad och Bolmen: Skedala hed, Skedala gård, Marbäck, Mörkaveka, Bygget, Bökö, Lidhult, Åsen, Byholma och Fettjesundet.

Postinspektör Hugo Winroth i Malmö redovisade i ett brev till poststyrelsen den 9 augusti 1889 sitt förslag till omorganisation av postnätet i anslutning till att järnvägen. Detta grundade sig inte bara på kontakter med järnvägsbolaget utan också på skriftväxling med postmästarna i Halmstad och Ljungby. Inom deras förvaltningsområden drogs järnvägen fram.

Av intresse är här, som ofta när det gäller tillkommande järnvägar, frågan om namnen för de planerade stationerna. Winroth föreslog att poststationer skulle inrättas i Skedalagård, Marbäck, Skallinge, Bygget, Bökö, Lidhult, Åsen, Byholma och Piksborg. I samband därmed nämnde han, att Skallinge skulle bli namnet på den station som först avsetts få namnet Mörkaveka och att det tidigare namnet Fettjesundet blivit ändrat till Piksborg.

Postinspektören skrev vidare som sin önskan att *"för närvarande intet beslut fattas om öppnande av poststation i förening med järnvägsstationen å Skedala hed, vilken poststation icke torde behöva inrättas förr än till nästa års möten"*.

Årsarvodet till de blivande poststationsföreståndarna skulle bakas in i avlöningen från järnvägsbolaget men denna del skulle fastställas i samråd mellan poststyrelsen och järnvägsbolaget. Arvodena föreslog bli 300 kronor i Lidhult, 240 kronor i Marbäck, Åsen och Piksborg samt 180 kronor till de övriga, *"vilka belopp emellertid för den händelse biposter skulle komma att anknytas till poststationerna i Bygget och Byholma, torde bära för resp stationsföreståndare ökas till 240 kronor"*. Med biposter avsågs postföringslinjer eller lantbrevbäringslinjer som utgick från stationen. För Bygget avsågs en postföring till Femsjö och för Byholma en sådan till Räfte.

I förberedelserna till omorganisationen ingick uppsägning av de entreprenörer som svarade för postföringen landsvägsledes mellan Halmstad och Skeen samt frågan om hur man skulle förfara med poststationen i Breared. Denna hade öppnats 1874 i samband med kronobrevbäringsreformen. Som framgår av avsnittet om Breared, blev poststationsföreståndaren där uppsagd.

Bland andra uppsägningar som behövdes, gällde en sådan som avsåg ändring av postföringen mellan Skeen och Nöttja. En ny postföring planerades mellan Piksborg och Skeen.

Postinspektören berörde i sin redovisning också planer på att organisera om postföringen mellan Unnaryd och Femsjö och mellan Färgaryd och Femsjö med samtidigt inrättande av en postföring mellan Bygget och Femsjö, ävensom utsträckning av lantbrevbäringen från Odensjö på så sätt att den skulle nå fram till Unnaryd. Därigenom skulle Unnaryd få *"en å orten länge efterlängtat och av förhållandena mycket påkallad bättre postförbindelse"*. I alla tider förefaller postens omorganisationer ha varit präglade av en strävan att göra dem så litet kostsamma som möjligt, även om utfallet många gånger blivit sämre. Sparsamheten präglade även postinspektörens förslag om ändringar i anslutning till den nya järnvägen. Tanken på att myndigheternas post var viktigast framträdde här liksom ofta i den tidens skriftväxling:

"Det må tillåtas postinspektionen fästa uppmärksamheten därå, att densamma vid framläggande av sitt förslag i avseende å dessa omregleringar, tagit noga hänsyn till att krono- och kyrkoposterna icke skulle erhålla mindre snabb befordran än som med den nuvarande postbefordringen är dem tillförsäkrad, på samma gång postbefordringen för den stora allmänheten skulle bliva högst väsentligt bättre ordnad, utan att, efter vad postinspektionen vill antaga, någon ökad kostnad därigenom skulle uppstå för Postverket utan snarare besparing".

Av en senare skrivelse från Winroth den 27 oktober 1889 framgick bland annat att den beräknade årliga kostnadsminskningen för den del av ärendet som berörde ändrad postföring mellan Killeberg vid södra stambanan och Skeen vid den gamla diligenslinjen mellan Ljungby och Halmstad uppgick till 508 kronor. Postinspektören fick gehör för sitt förslag, varigenom det blev delvis ny bemanning på en rad postföringslinjer. I norr märktes detta genom att ordföranden i kommunalstyrelsen i Odensjö Peter Magnusson i Hästhult miste sitt kontrakt om lantbrevbärning mellan Åsen och Odensjö, medan hemmansägaren Petter Magnus Bengtsson i Karsnäs blev lantbrevbärare *"med begagnande av häst och åkdon"* mellan Åsen och Unnaryd.

Postföringen mellan Piksborg och Skeen, som till en början gjordes med häst och vagn, ersattes från den 1 april 1890 med gångpostföring. Därigenom miste också torparen Salomon Andersson sitt kontrakt. Nya kontrakt tecknades med godsägare Frithiof Sandberg och (från 1894) med handlanden Karl Isak Johansson i Skeen Brogård. Båda lejde ut arbetet till andra. Ofta skedde detta mot lägre betalning än vad de själva fick enligt kontraktet. Därigenom kunde de stoppa litet i egen ficka såsom arbetsgivare.

Postinspektör Winroth hade tidigt fått klartecken från poststyrelsen för sina omorganisationsförslag och redan den 18 september 1889 sände han ett bevis till poststyrelsen om att poststationsföreståndaren i Breared hade blivit uppsagd från sin befattning samt ett förslagskontrakt om lantbrevbäring på linjen Marbäck-Breared. En dryg månad senare kompletterades handlingarna bland annat med ett kontrakt om postföring från Bygget till Femsjö.

Den 31 oktober 1889 telegraferade Winroth till poststyrelsen, att järnvägen skulle öppnas för trafik den 4 november. Därmed var den rälsbundna förbindelsen klar från Västerhav till Östersjön. Sträckan mellan Vislanda och Ljungby hade ju öppnats redan den 4 oktober 1878 och sträckan mellan Vislanda och Karlshamn ännu tidigare, nämligen den 29 juni 1874.

På grund av pågående vägbygge blev järnvägen nedlagd i etapper. På den första sträckan mellan Halmstad och Bygget upphörde trafiken sålunda den 1 juli 1966, medan sträckan Bygget-Bolmen lades ner den 1 oktober 1966. Samtidigt lades trafiken ned även på sträckan Bolmen-Vislanda, medan däremot järnvägen mellan Vislanda och Karlshamn fick finnas kvar några år ännu.

I det följande berättas något om varje berörd poststation i den ordning de kommer vid en tänkt färd i riktning från Halmstad.

1891-05-09–1906-10-07 (under
vapenövningsperioderna)
1909-05-01–1909-07-31
1952-01-01–1961-10-31

Skedalahed

Någon poststation öppnades inte vid Skedalahed samtidigt med att järnvägen togs i bruk i november 1889. Någon sådan fanns där inte heller under följande års vapenövningar. Den 10 april 1891 skrev bataljonschefen Max Kilman till poststyrelsen och anhöll *"att Kungl. Generalpoststyrelsen behagade, i likhet med vad å en del andra mötesplatser skett, föranstalta om inrättande av en poststation på Skedalaheds järnvägsstation under tiden från och med den 9 nästkommande maj till och med den 8 därpå följande juli, varunder bataljonens befäls- och beväringmöten pågå"*.

Från Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag fick postinspektionen i Malmö underrättelsen att *"å Skedala heds järnvägsstation finnes samma utrymme för poststations inrättande som å övriga stationer vid H B J"*. Alla postförande tåg skulle enligt bolagets uppgift göra uppehåll vid stationen under mötestiden.

Poststyrelsens beslut dröjde inte och under åren 1891-1906 fanns varje år under några månader en poststation i Skedalahed. Anordningen upprepades under 1909 för sista gången som tillfällig.

Poststationen i Skedalahed sköttes under de flesta perioderna av Otto Emil Gülich. Han var också poststationsföreståndare i Skedalahed. Förmodligen fanns en vikarie för honom på den sistnämnda platsen under vapenövningsperioderna. Tillgängliga handlingar visar inte om han kunde uppehålla båda befattningarna samtidigt. År 1909 var Carl Oscar Brandt föreståndare för båda poststationerna.

Efter perioden 1909 förekom inte någon "militärpoststation" i Skedalahed, men den 1 maj 1948 öppnades ett postombud med SJ-platsvakten Maja-Lisa Lönn som ansvarig. Hon efterträddes redan den 1 november samma år av Inga-Stina Johansson, som var med om postombudets statushöjning till poststation med 1952 års ingång. Poststationen övertogs i december samma år av Frans Hugo Forsberg. Denne var kvar som föreståndare till poststationens indragning den 31 oktober 1961. Sedan dess betjänas hushållen i Skedalahed med brevbäring från Halmstad.

1889-11-04—1970-05-30

Skedalagård

Halmstad-Bolmens järnvägsaktiebolag utsåg sin personal på ett tidigt stadium. Enligt anteckningar i år 1896 upprättad förteckning över landets då tjänstgörande poststationsföreståndare beslöts sålunda redan den 13 augusti 1889, att Oscar Emil Gülich, född den 12 september 1852, skulle vara föreståndare för stationen i Skedalagård och även ha motsvarande befattning i Skedalahed.

I konsekvens därmed blev han föreståndare för poststationen i Skedalagård, när denna öppnades den 5 november 1889 i samband med tågstarten. Årsarvodet var ursprungligen 180 kr men höjdes efter 1902 års allmänna reglering till 240 kr.

Nästa arvodeshöjning till 300 kr kom efterträddaren Carl Oscar Brandt till godo, när han 25 år gammal tog över ansvaret för poststationen i Skedalagård den 30 januari 1909. Trafiken minskade och bidraget från postverket till hans av järnvägsbolaget sammanbakade lön sjönk ett år senare till 240 kr.

Årsarvodet hade emellertid nått upp till 480 kr jämte 216 kr i dyrtidstillägg, när Brandt år 1921 lämnade över till Alfred Nylander. Denne flyttade till Bygget år 1926 och under mindre än ett års tid tjänstgjorde nu Maria Carlsson, varefter Jenny Charlotta Oskarsson tog över. Hon fanns på plats till oktober månads utgång 1953 och sedan tog Astrid Linnéa Dahlberg vid.

Den 1 september 1961 skildes post och järnväg åt, men poststationen låg kvar i stationshuset mot lokalhyra. Där fanns den också efter järnvägens nedläggning den 1 juli 1966 på delsträckan mellan Halmstad och Bygget. Den 30 maj 1979 drogs poststationen in och föreståndaren Astrid Dahlberg fick ta över motsvarande anställning vid poststationen i Gullbrandstorp (posthistorisk skrift 319).

Postkunderna i Skedalagård fick efter poststationens indragning lantbrevbäring från Halmstad.

1889-11-04—1961-08-31

Marbäck

Namnet Marbäck på en av järnvägsstationerna mellan Halmstad och Bolmen medförde namnförändring av en poststation i Västergötland. Postinspektör Hugo Winroth skrev den 19 augusti 1889, sålunda några månader före tågstarten på "vår bana", till poststyrelsen, att han utan att få svar hade frågat järnvägens trafikchef, om inte ett annat namn än Marbäck kunde ges åt den halländska stationen. Han avslutade sitt brev med följande rader:

"Vilket postinspektionen emellertid ansett sig böra skyndsamt till Kungl.Styrelsen anmäla, för den händelse Kungl.Styrelsen, intill dess svar ingått, skulle finna skäligt att återkalla den beställning av sigill och stämpel, som till äventyrs redan av Kungl.Styrelsens Förrådsintendent avlåtits beträffande den nya poststationen".

Namnfrågan löstes på ett annat sätt än Winroth hade tänkt sig. Poststyrelsen hade redan haft kontakt med landskansliet i Älvsborgs län och föreslagit byte av namnet på den västgötska poststationen Marbäck. Den fick nu heta Kringleslätt.

Namnet Marbäck har burits av tre olika poststationer. Den 1 januari 1874 inrättades i närheten av den då ännu inte helt fullbordade östra stambanan på dess sträckning nära Nässjö en poststation med namnet Marbäck samtidigt som poststationerna Bredestad och Wallstorp öppnades i det området. När järnvägsstationer inrättades den 23 november 1874 i stationshusen i Gripenberg och Frinnaryd vid stambanans fullbordande, drogs de knappt elva månader gamla poststationerna i Marbäck, Bredestad och Wallstorp in. Deras kunder hänvisades till de nämnda förenade post- och järnvägsstationerna.

Därigenom var namnen på de indragna lantpoststationerna så att säga lediga för användning på andra håll. Efter kort tid eller redan den 1 januari 1875 inrättades en poststation med namnet Marbäck i Västergötland. Den ersattes med lantbrevbäring den 1 april 1879 men blev återinrättad efter åtta år. Då fick den behålla sitt namn under den korta perioden 1 april 1887 - 30 september 1889. Det var sålunda järnvägsstationen med samma namn i Halland som föranledde att namnet Marbäck i Västergötland fick bytas ut, i detta fall mot Kringleslätt.

Till föreståndare för stationen i Marbäck utnämnde bolaget redan den 13 augusti 1889 Carl Isak Johansson för tillämpning från tågstarten den 4 november. Oscar Emil Gülich, som vi redan mött som föreståndare för poststationerna i Skedalahed och Skedala-gård, tog över ansvaret i Marbäck i januari 1909. Han efterträddes år 1916 av Magnus Werner, som då hade erfarenhet från 27 års tjänst i Bökö på den småländska sidan av "vår" järnväg. Sedan han avgått 1930, tog Nils Johan Ekberg över men avled följande år. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten: Frida Ekberg (1931-1934), Elin Helena Almryd (1934-1938), Hildur Bexell (1938-1942) och Kalia Rehn (1942-1961). Den sistnämnda fick efternamnet Fernström 1952 och var med om poststationens indragning den 31 augusti 1961.

1874-01-01-1889-11-30

Breared

I sin redovisning av planerna inför tillkomsten av järnvägen skrev postinspektör Hugo Winroth i Malmö bl a följande till poststyrelsen den 9 augusti 1889:

"Enär i Breared, oaktat järnvägen genomlöper kyrkobyen, där poststationen av samma namn nu är belägen, icke kommer att inrättas någon järnvägsstation, beroende därpå att kommunen nekat allt bidrag till anordnande av en dylik, torde ej kunna undvikas att förbinda Breared med blivande järnvägs- och poststationen i Marbäck, belägen på ungefär 7 kilometers avstånd från poststationen i Breared.

Om emellertid anordnas postföring tre gånger i veckan mellan Marbäck och Breared medelst lantbrevbäring, synes mindre behövt att poststationen å sistnämnde ort bibehålles, helst som en större del av socknen kommer att hava sin post å den föreslagna poststationen i Skallinge, och får postinspektionen därför hemställa, att åt densamma måtte uppdragas att uppsäga poststationsföreståndaren i Breared från innehavande befattning till upphörande tre månader därefter samt att infordra anbud och uppgöra förslagskontrakt rörande den ifrågasatta lantbrevbäringen".

Resultatet blev också att poststationen i Breared drogs in, dock först några veckor efter det att tågen hade börjat gå utan att stanna i det stationslösa samhället.

Namn Breared 1893-07-01-1912-09-30
Namn Simlångsdalen 1912-10-01-

Simlångsdalen

Som framgår av föregående avsnitt, öppnades en poststation med namnet **Breared** vid 1874 års ingång, d v s i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Den drogs emellertid in med november månads utgång 1889, varvid de där boende började betjänas med lantbrevbäring från Marbäck.

Dessförinnan hade lantpoststationen i Breared haft två föreståndare. Gästgivaren Per Knutsson tillsattes vid öppnandet, då med 50 kr i årsarvode. Detta lyckades han få höjt till 250 kr genom poststyrelsens beslut den 23 mars 1875. Det höjdes med 100 kr då poststationen fick en bipost genom att postföring inrättades till Femsjö. Denna visade sig snart nog obehörlig och drogs in 1881, varefter arvodet fastställdes till 250 kr.

Gästgivare Knutsson fick till en början goda vitsord av postmästare Pyhlson i Halmstad, men detta naggades i kanten, något som framgår av följande utdrag ur postmästarens brev den 17 juni 1885 till poststyrelsen:

"Härmed får jag vördsammast anmäla att poststationsföreståndaren P Knutsson i Breared blivit försatt uti konkurs, och då flere inom Breareds församling klagat över att befattningen skötes till allmänhetens stora missbelåtenhet, vilket är överensstämmande med verkliga förhållandet, vågar jag anhålla att Knutsson blir skild från befattningen".

Normalt brukade en vikarie vidtalas att sköta en poststation under föreståndarens konkurs tills det blivit klart att inga klander fanns mot konkursen, men i detta fall gick poststyrelsen på postmästarens förslag. Som fast anställd föreståndare antogs från den 1 juli 1885 handlanden Otto Andersson. Det var han som fick frånträda befattningen på grund av järnvägens tillkomst men först med november månads utgång 1889. Därefter betjänades Breareds samhälle med lantbrevbäring från Marbäck.

Den tidens lantbrevbäring var föga effektiv och snart nog saknade man poststationen. Den 24 september 1891 daterades ett brev till poststyrelsen, undertecknat av många invånare i Breared, Lillared, Bröda, Vinnalt och Böshult med kyrkoherden C A Josefsson i spetsen. De begärde att få en förenad post- och järnvägsstation med banvakten Lars Emil Andersson som föreståndare.

Petitionärerna sade sig i brevet vara *"fullt förvissade att, om lantbrevbäringen mellan Breared och Marbäck indrages, den nu föreslagna poststationen skall inbringa de inkomster som för avlönande av stationsföreståndare i 3:dje klass erfordras"*. Många bodde i Tönnersjö och hörde till den grupp som länge fick dras med dålig postgång.

Kombinationen banvakt-poststationsföreståndare prövades visserligen på sina håll men krävde särskilda anordningar och var i övrigt svårgenomförbar då banvakten inte alltid kunde stå till tjänst. Ibland löstes problemet genom att banvakten stod för kontraktet men lät hustrun sköta postgöromålen.

Detta var nu inte tillämpligt i detta fall och det blev avslag på framställningen. Den 14 februari 1893 kom kyrkoherde Josefsson igen med en ny sådan, undertecknad även av kommunalnämndens ordförande August Persson. Själv var Josefsson ordförande i kommunalstämman.

Denna gång avsåg framställningen inte en förenad post- och järnvägsstation utan en poststation *"i Breareds prästgård, belägen nära intill Breareds anhaltstation"*. Kyrkoherden förband sig att under tre år med biträde av hustrun Doris Josefsson bestrida poststationsföreståndarebefattningen för 75 kronor om året, däri inberäknat ersättningen för att transportera posten mellan Breareds hållplats och prästgården. Avslutningsvis framhölls att ändringen skulle medföra besparing för postverket genom att lantbrevbäringen från Marbäck kunde dras in vid bifall.

Postinspektör Victor Melander i Malmö var positiv till den förnyade framställningen och tillstyrkte den i sin kommentar till poststyrelsen. Han föreslog också att lantbrevbäring skulle inrättas från Breared till Hilleshults gästgivaregård för att därigenom åstadkomma någon lättnad i postservice för norra delen av Tönnersjö socken. Med en kalkyl visade han att omorganisationen bara skulle öka postverkets utgifter med kr 38:60 per år.

Handlanden Sven August Bengtsson, som hade övertagit lantbrevbäringen på linjen Marbäck-Breared efter Carl Julius Knutsson, fick nu ett kontrakt om åkande lantbrevbäring mellan Breared och Hilleshult två gånger i veckan mot en ersättning av kr 1:60 per tur. Omorganisationen genomfördes den 1 juli 1893. Då öppnade sålunda lantpoststationen med namnet **Breared** på nytt.

Kyrkoherde Josefsson bevakade möjligheten att få sitt årsarvode höjt efter tre år och anmälde sig i brev till poststyrelsen den 23 april 1896 *"vilja avstå från stationens skötande, så framt ej arvodet varder höjt från sjuttiofem till tvåhundra kronor"*.

Poststyrelsen gick med på höjningen. Genom en möjligen tvivelaktig manöver lyckades Josefsson också få kontrakt om lantbrevbäring på linjen mellan Breared och Hilleshult. Sven August Bengtsson blev skild från sitt kontrakt på grund av klagomål efter en utebliven brevbringstur. Anmärkningen i dennes kontrakt om att lantbrevbäringen skulle fullgöras åkande togs bort i det nya kontraktet med Josefsson. Denne kunde alltså leja gående bud att fullgöra lantbrevbäringen på sitt ansvar.

Inför Josefssons begäran om höjning av årsarvode för poststationen från 200 till 300 kronor år 1903 undersökte postinspektionen möjligheterna att sänka kostnaderna genom att förena poststationen med järnvägen. Järnvägsbolagets styrelse hade emellertid då *"meddelat, att utrymmet vid Breareds hållplats ej medgiver inrymmande därstädes av poststation samt att den å platsen stationerade banvakten saknar de för en poststationsföreståndare nödiga förutsättningar"*.

Det skulle bli möjligt efter närmare 25 år att genomföra den önskade föreningen. Dessförinnan blev namnet på lantpoststationen i Breared ändrat till **Simlångsdalen** den 1 oktober 1912. Namnet hade under perioden efter återinrättandet 1893 ibland skrivits Breared och ibland Bredared. Båda namnen förekommer i datumstämpelavtryck.

Josefsson efterträddes den 1 juli 1911 av handlanden Amon Persson, som två år senare fick årsarvodet höjt till 360 kr. Efter hans död 1916 sköttes poststationen av änkan Ida Sofia.

Järnvägens status blev efter hand bättre och den 1 februari 1930 förenades poststationen med järnvägen. "Driftplatsföreståndaren" Nils Aron Knutsson fick ta ansvar för posten. Dennes efterföljare blev Anna Elisabet Sjöqvist (1933-1940), Hildur Attalia Persson (1940-1944) och Britt Junis Marianne Johansson (1944-1947). I maj 1947 återkom Anna Elisabet Sjöqvist och fick så småningom uppleva att post och järnväg skildes åt vid halvårsskiftet 1966.

Nu var trafiken så stor att poststationen vid skilsmässan höjdes till postexpedition och Britt Freijd blev föreståndare med titeln stationsmästare. Hon fick också vara med om postens nya organisation 1977, då termen blev lokalpostkontor. Förleden lokal ströks med 1986 års ingång. Minskat utnyttjande av postens tjänster bidrog till att postkontoret lämnades på entreprenad till ICA Dalen och därmed blev "post-i-butik".

1930-10-01–1966-06-30

Mahult

Antalet poststationer utmed järnvägen utökades med 1930 års ingång genom tillkomsten av järnvägspoststationen i Mahult. Denna öppnades mellan Simlångsdalen och Ryaberg med Allie Carlsson som ansvarig. Nästa föreståndare blev Ebba Maria Bengtsson 1936, senare med efternamnet Brunnfors. Mellan åren 1944 och 1948 var Hildur Andreasson ansvarig, följd av Anna Greta Nilsson.

När poststationen skildes från järnvägen den 1 september 1961, fick Anna Greta behålla befattningen som poststationsföreståndare med avlöning direkt från postverket. Den 1 augusti 1963 tog Ruth Andersson över och fick vara med om poststationens indragning den 30 september 1966. Därefter betjänades hushållen i Mahult med lantbrevbäring från Simlångsdalen.

Före järnvägsstationens tillkomst utväxlades en postväska i Mahult med post till och från familjerna i byn Dottrabol.

1889-11-04–1912-04-30
Namn Ryaberg 1912-05-01–1961-08-31

Skallinge

Med namnet Skallinge öppnades en av järnvägspoststationerna samtidigt med tågstarten den 4 november 1889. Från början var avsikten att kalla stationen för Mörkaveka, men detta ändrades redan vid järnvägsstyrelsens behandling av de av järnvägsbolaget föreslagna namnen.

Johannes Gustaf Broberg blev föreståndare vid nyår 1894 och fick uppleva att stationens namn ändrades till **Ryaberg** den 1 maj 1912 (diarienummer 1 b 49/12). Frans Johan Andersson tog över den 1 april 1917. När han flyttade till Lidhult 1943, tog Knut Holm över ansvaret till 1947, då Stina Greta Holmström svarade för ruljangsen under fyra månader.

I september 1947 tillträdde Gunborg Maria Margareta Karlsson, följd den 1 februari 1956 av Berta Andreasson. Hon fick uppleva poststationens indragning med augusti månads utgång 1961.

Före järnvägsstationens tillkomst hade L J Persson i Dottrabol förgäves begärt att få lantbrevbäring från Skallinge. Detta avslogs och han fick, liksom det 30-tal familjer, som anslöt sig till framställningen, fortsätta att utväxla byns postväska under tåguppehåll i Mahult, där det ännu inte fanns någon poststation.

1889-11-04–1966-06-30

Bygget

Med tågstarten öppnades en förenad post- och järnvägsstation i Bygget, där Carl Adolf Rydberg förordnades som föreståndare. Där blev han rotfast och efter hans pensionering 1923 tog Carl Oscar Brandt över ansvaret. Denne hade varit föreståndare för poststationen i Skedalagård sedan 1909 och blev nu kvar på befattningen i Bygget under tre år. Alfred Nylander ryckte in vid hans avgång och följdes redan 1917 av Maria Carlsson.

Så mycket längre blev Maria kvar vid befattningen, nära nog 20 år. Efter henne ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Bygget: Margit Sjöberg (1946-1947), Nils Gunnar Norén (1947-1950), Arvid Evert Ingemar Arvidsson (1950-1954), Knut Georg Andersson (1954-1959) och Eric Malcolm Carlsson (1959-1966).

Den sistnämnde var med om nedläggningen av tågtrafiken på delsträckan från Halmstad den 1 juli 1966. Han fick också uppleva poststationens indragning. Denna samordnades med järnvägens nedläggning på den kvarvarande sträckan mellan Bygget och Bolmen den 30 september 1966. Jag hade tillfälle att den dagen göra en resa mellan Piksborg och Bygget. Vid uppehållet i Bygget fann jag att många människor rörde sig där. De flesta var uppenbarligen järnvägsentusiaster men många representerade lokalbefolkningen som ville göra en sista resa på den 77 år gamla banan.

1889-11-04–1953-09-30

Bökö

Efter Bygget passerar vi på vår tänkta färd gränsen mellan Halland och Småland. Nästa uppehåll blir i Bygget, där en järnvägspoststation också öppnades vid tågstarten den 4 november 1889. Magnus Werner tillsattes då som föreståndare. Han följdes 1916 av Carl August Helander. Denne hade varit banvakt i Älmås och då förgäves verkat för att få en poststation öppnad där.

Poststationen i Bökö övertogs 1923 av Adolf Håkansson och 1932 av Hulda Håkansson (1932-1937). Därefter svarade följande järnvägsanställda för den till indragningen den 1 oktober 1953: Anna Krook (1937-1940), Ingrid Karlsson (1940-1949) och Astrid Linnéa Dahlberg (1949-1953).

Lidhult

Vid kronobrevbäringsreformen öppnades med 1874 års ingång en poststation i Lidhult med mamsell Clara Lövander som föreståndare. Den ersattes vid halvårsskiftet 1878 med lantbrevbäring från Vrå, ett samhälle som låg bra till för den tidens kommunikationsnät. Diligensen mellan Vislanda och Halmstad passerade där.

Med järnvägens tillkomst fick Lidhult åter en poststation, nu förenad med järnvägsstationen, där Johan August Broman utnämndes till föreståndare från tågstarten. Trafiken var redan då omfattande och hans årsarvode för själva postsysslan var inledningsvis 300 kr. Det höjdes i etapper och uppgick efter 1914 års allmänna reglering till 600 kr, vartill kom ett fast biträdesanslag på 420 kr och ett extra sådant på 180 kr.

Broman följdes av Alfred Danielsson den 1 oktober 1917. Denne hade tidigare haft hand om järnvägspoststationen i Byholma. Den fortsatt ökande trafiken framtvängde skilsmässa mellan post och järnväg med 1926 års ingång. Den följande expansionen av samhället bidrog till att poststationen höjdes till postexpedition från och med oktober 1951. Den formella termen blev lokalpostkontor 1977 och blott postkontor från 1986 års ingång. De sedermera till antalet decimerade hushållen (år 1997 ca 800) har emellertid efter hand anlitat posten allt mindre, särskilt vad gäller betalningsärenden. Detta har i sin tur medverkat till AB Postens tankar att lämna ut postkontoret på entreprenad.

1889-11-04–1957-10-31

Åsen

Sven Johan Svensson Brandt tycks ha varit med som föreståndare för järnvägspoststationen i Åsen från tågstarten den 4 november 1889. Han hade bestyr med sidoposter genom att en postlinje utgick därifrån till Unnaryd. Han var inte helt nöjd med sitt årsarvode på 240 kr för själva postsysslan, när han i december 1893 fick veta att denna postlinje skulle utökas till fem turer i veckan. Hans begäran om höjning till 300 kr beviljades.

Brandt efterträddes den 1 oktober 1922 av Gustaf Richard Krook. Med 1929 års ingång övertog Lilly Angela Eliasson poststationen och ansvarade för den till dess den ersattes med lantbrevbäring den 1 november 1957.

Unnen

ej poststation

Från Åsen byggdes ett stickspår norrut till Unnen vid sydspetsen av sjön med samma namn. Sjön sträckte sig till Unnaryd i dess norra ände, där det fanns en lantpoststation sedan 1872 års ingång. Båttrafik med gods- och persontrafik fanns under en tid på sjön. På stickspåret förekom reguljär persontrafik, troligen sedan 1894 års ingång. Officiellt upphörde persontrafiken 1907 men torde ha förekommit i viss utsträckning senare. Godstrafiken på sträckan upphörde 1941.

Någon poststation öppnades inte i Unnen.

1889-11-04–1966-01-31

Byholma

Stationsföreståndaren Alfred Emil Danielsson fick ta ansvar också för posten i Byholma från tågstarten den 4 november 1889. Hans årsarvode på 240 kr för själva postsysslan höjdes till 300 kr med 1896 års ingång och till 360 kr efter 1902 års allmänna reglering av arvodena. Det ökade efter hand och trafiken var livlig i Byholma.

Danielsson lämnade över ansvaret till Carl Arthur Andersson med november månads ingång 1917 och denne i sin tur till Gustaf Richard Krook den 1 juni 1929. Den sistnämnde hade varit föreståndare för järnvägspoststationerna i Piksborg 1921-1922 och i Åsen 1922-1929.

I juli 1926 blev Carl Albin Persson föreståndare i Byholma, följd 1941 av Axel Georg Gullberg. Denne fick förflyttning till Backaryd 1949 och Erik Svante Melker Holmberg tog över efter en kort vakans. Han var i tjänst i Byholma till 1956, varefter befattningen innehades av Gunnar Wilhelm Olsson (1956-1960) och Gunnar Edvard Alm (1960-1966). Den sistnämnde hade varit föreståndare för järnvägspoststationen i Målaskog under åren 1944-1960.

Poststationen i Byholma ersattes med lantbrevbäring den 1 februari 1966.