

1946

28. Värnamo—Åstorp.

Pkp 131 Tåg 2403	TP Tåg 2405	Km							
8.25	14.44	—	Värnamo 122, 186					15.02	16.47
8.35	*	7	Åminne					15.50	*
8.44	*	13	Hånger					*	*
8.54	*	21	Vidöstern					*	*
9.01	*	25	Vittaryd					*	*
9.11	*	32	Lagan (ej f)					*	*
9.25	15.41	42	Ljungby 26					14.02	15.43
9.30	15.45	—	Ljungby					Tåg 2412 v	Tåg 2414 v
9.39	*	49	Kånna					fr 9/9	3/6-8/9
9.46	*	54	Bäck					MOF	MOF
9.54	*	59	Hamneda (ej f)			11.19		tp	tp
10.04	*	66	Hornborg			*			
10.14	*	74	Traryd			*			
10.27	*	78	Strömsnäsbruk (8)			7.38			
10.37	*	84	Axhult			vi *			
10.44	*	89	Timsfors			vi *			
10.50	17.03	92	Markaryd 27			7.20		10.02	
10.55	17.11	—	Markaryd			Tåg 2408 v			
11.06	*	100	Yxenhult			Ej pak	9.57	9.57	
11.15	*	105	Skånes Fagerhult			Ej ass	*	—	
11.21	*	109	Skånes Värsjö			Fk	brl tp 9.41	9.41	
11.30	*	115	Åsljunga				Er tp *	Tåg 2402	
11.41	17.55	122	Örkelljunga (8)				brl tp 9.26	Ej ass	
11.51		129	Eket				9.18	Fk V	
12.00		135	Stidsvig				*		
12.09		140	Östra Ljungby 31				tp 8.51		
*12.20		148	Kärreberga				*		
12.25	18.41	150	Åstorp 21, 29, 30				8.38		
							Tåg 2402		Tåg 2404
							Ej pak		
							Ej ass		
							Fk		
									Pkp 131

1) Hd utväxlar pkp ej värdepost.

Posten vid Skåne Smålands järnväg del 2, norra sträckan Markaryd - Värnamo

Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Bäck	18
Markaryd	7	Kånna	18
Timsfors	8	Ljungby	19
Axhult	9	Lagan	20
Strömsnäsbruk	11	Vittaryd	20
Traryd	12	Vidöstern	22
Hornborg	15	Hånger	22
Hamneda	15	Åminne	23
		Värnamo	24

Skåne—Smålands järnväg.

skrift 354 1

	Km.		mellan stationerna Km.	m. fritt spår	Banv. nr.	Bmst. dist. n. r.	
	fr. Värnamo	fr. Åstorp					
Vidöstern	21	129	158	32	3		Vidöstern
Hvittaryd	26	124	197	31			Hvittaryd
Lagan Trottelöfs grusgröp	32	118	252	30			Lagan Trottelöfs grusgröp
Ljungby	42	108	477	28			Ljungby
Kånna	49	101	291	26			Kånna
Bäck	54	96	330	25			Bäck
Hamneda	59	91	270	24			Hamneda
Hornborg	66	84	357	22			Hornborg
Traheryd	74	76	230	20		2	Traheryd
Strömsnäs bruk	78	72	365	19			
Ålandsköps grusgröp Axhult	84	66	220	16			Ålandsköps grusgröp Axhult
Timsfors	89	61	219	15			Timsfors
Markaryd V.	92	58	275				Markaryd V.

Förord

Med detta häfte gör jag en fortsättning på posthistorisk skrift 192 om södra delen av Skåne-Smålands järnväg. 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.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter. Svårigheten att lämna tillräckliga uppgifter har ökat i och med att mitt arkiv inte längre finns tillgängligt i Växjö.

Jag har strävat efter att redovisa hur länge de berörda postanstalterna existerat och, i de fall de ännu finns, även nämna något om deras nuvarande status. Perioder, då en postanstalt inte varit förenad med järnvägsstation, ägnas bara flyktig uppmärksamhet. För järnvägspoststationerna nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur handlingar i Postens centralarkiv. Vissa fakta har jag funnit i Svenska Järnvägsklubben "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.

Efter inledningsavsnittet berättas om berörda stationer i den ordning de kommer vid en tänkt färd med tåget från Markaryd till Värnamo. För förvaltningspostkontoren (Markaryd, Ljungby och Värnamo) lämnar jag mycket kortfattade uppgifter, då järnvägsmän inte har varit ansvariga där för den lokala postexpeditionstjänsten.

Växjö i november 1998

Erik Lindgren
Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ
tel 0470-19354

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1899. CIRKULÄR. N^R XXIV.

(XIV. Tilldelas jemväl poststationerna.)

32.

*Kungörelse,**angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.*

Innevarande dag öppnas poststation vid en hvar af de vid Skåne—Smålands jernväg (sträckan Strömsnäs bruk—Värnamo) belägna trafikstationerna *Traheryd, Hornsborg, Hamneda, Bäck, Kämma, Lagan, Hvittaryd* och *Vidöstern* inom Kronobergs län samt *Hånger* och *Åminne* inom Jönköpings län.

Samtidigt indragas deremot de nuvarande poststationerna *Traheryd, Hamneda, Lagan* och *Hvittaryd* inom Kronobergs län samt *Hånger* inom Jönköpings län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 16 juni 1899.

F. H. SCHLYTERN.

e. f.

B. Friman.

Utgifvet den 16 juni 1899.

Inledning

Skåne-Smålands järnväg (SSJ) byggdes i stort sett i tre etapper söderifrån. Den första 56 km långa bandelen mellan Kärreberga och Markaryd öppnades för allmän trafik den 15 januari 1894. Den har berörts från posthistorisk synpunkt i nr 192 av posthistorisk skriftserie. De båda återstående bandelarna var Markaryd - Strömsnäsbruk, 14 km, och Strömsnäsbruk - Värnamo, 78 km, vilka öppnades för allmän trafik den 2 november 1897 resp 16 juni 1899. Det är dessa sträckor som ägnas uppmärksamhet i detta häfte.

Järnvägen var normalspårig (1435 mm) och anslöt i Kärreberga till Helsingborg-Hässleholms järnväg. På denna bana fortsatte tågen till Åstorp. För vissa tåg var Helsingborg C utgångs- och ankomststation.

Avveckling av trafiken påbörjades redan i maj 1963 med nedläggning av godstrafiken på en delsträcka, och efter hand på andra delsträckor. Den 12 maj 1968 lades persontrafiken ned på hela sträckan mellan Åstorp och Värnamo. Detta skedde i anslutning till postverkets övergång till en helt ny transport- och sorteringsorganisation med bl a införande av postnummer. Godstrafik förekom på vissa delsträckor länge därefter och förekommer ännu 1998 i viss utsträckning på bandelen norr om Ljungby. Spåret är upprivet delvis, men den som färdas på E 4 kan se det på en sträcka strax söder om Markaryd på väster sida om landsvägen.

Även om det fanns kontakter mellan post- och järnvägsledning under byggnadsskedet, hände det i många fall under järnvägarnas uppbyggnadsskede, att uppgift om datum för öppnande av allmän trafik meddelades så sent, att postinspektion och poststyrelsen måste underrättas per telegram. Detta hade påverkat vissa postinspektörer i den riktningen att de inte ville acceptera att den postala omorganisationen nödvändigtvis skulle ske samtidigt med att järnvägen togs i bruk. Ett sådant förfarande tillgreps t ex när det gällde smalspårsbanan mellan Alnaryd och Nättraby, där man för postens organisation tog sikte på första dagen i månaden efter den då järnvägen öppnades för allmän trafik, d v s den 1 juni 1895.

Ännu tidigare fanns tankar i den riktningen, och detta när det gällde Skåne-Smålands järnväg. Den 26 oktober 1892 begärde postinspektör Hugo Winroth i Malmö i ett brev till poststyrelsen att få förbereda andra omorganisationer med bättre tidsmarginal.

Han tänkte då på landsvägspostlinjen mellan Ljungby och Klippan, vilken kom i fokus när Skåne-Smålands järnväg byggdes. Ur Winroths brev citerar jag:

"Mot att nu inom kort sätta omregleringen i verket skulle visserligen kunna invändas, att Skåne-Smålands järnväg, som från Åstorp kommer att sträcka sig till Markaryd, uppgivits bliva färdig nästa års höst, och att således till dess kunde uppskjutas berörda omreglering, men, utom att erfarenheten givit vid handen, att det kan dröja ganska länge efter det järnvägslinjer uppgivits skola vara färdiga för trafik, innan dylik å desamma vidtagit, har det synts postinspektionen, som det ej kunde betraktas annat än som fördel att redan nu ordna landsvägspostförbindelsen i de trakter, som genomskärs av linjen Ljungby-Klippan, enär vid sådant förhållande några dylika omregleringar ej behöva vidtagas, då berörda järnvägslinje skall öppnas för trafik, något som åter utan tvivel är fördelaktigt vid det förhållande att Postverket i allmänhet endast kort före en järnvägs trafikerande erhåller underrättelse därom".

Det förslag som följde postinspektörens brev godkändes av poststyrelsen och man kan kort säga att genomförandet av slutfaserna i omorganisationen den 2 november 1897 och 16 juni 1899 underlättades betydligt på grund av de i förväg gjorda förändringarna.

Man spårar ändå att postmyndigheterna lät bli att anstränga sig för att knyta någon särskild omorganisation till den officiella tågstarten den 2 november 1897. I detta fall skrev postinspektionen i Malmö mer än en månad därefter ett brev som började med orden: *"Enligt vunnen upplysning har sträckan Markaryd-Strömsnäsbruk av Skåne-Smålands järnväg numera upplåtits för allmän trafik".*

Man kunde därmed från postens sida utan hänsyn till järnvägen i lugn och ro finputs planerad omläggning. Postinspektionen hemställde hos poststyrelsen att få öppna poststationer den 16 december 1897 vid trafikstationerna Axhult och Strömsnäsbruk. Vidare begärdes beslut om indragning av postföringen på landsvägslinjen mellan Markaryd och Traryd och om anordnande av gångpost mellan Strömsnäsbruk och Traryd. Detta biföll poststyrelsen och därmed var omorganisationen av landsvägsposten klar i samband med att postverket anslöt sig till fullbordandet av järnvägens andra etapp.

Markaryd fick tågtrafik den 24 juli 1892, då linjen till Vittsjö öppnades för allmän trafik. Denna anslöt i Vittsjö till den tidigare byggda järnvägen till Hässleholm, som öppnades för allmän trafik den 4 september 1890. De båda engagerade bolagen slogs samman i maj 1897 och bildade Hässleholm-Markaryds järnväg.

Genom tillkomsten av Skåne-Smålands järnväg blev Markaryd sålunda knutpunkt den 15 januari 1894, något som förstärktes från den 3 juli 1899, då också den 35 km långa Markaryd-Veinge järnväg öppnades för allmän trafik. Denna linje samtrafikerades med Hässleholm-Markaryds järnväg.

Frågan om postverket ville låta tillverka någon postkupé för framväxande järnvägar togs i regel upp på ett tidigt stadium. Så skedde också här. Dokumenten pekar på stor sparsamhet vid planering för storleken av erforderliga kupéer. I ett svar till poststyrelsen från postinspektör Hugo Winroth den 23 maj 1889 angående kupéstorlek på bandelen Vittsjö-Hässleholm framgår att han inte ansåg det behövt med en hel postkupé för den 22 km korta sträckan, även om den efter kort tid skulle förlängas från Vittsjö till Markaryd och då uppgå till 35 km. Han byggde på erfarenhet av ett annat fall:

"Såsom jämförelse torde postinspektionen få framhålla att å linjen Malmö-Trelleborg, vilken håller i längd 33 kilometer, endast användes så kallad halv postkupé med ett utrymme av 7,73 kubikmeter."

Beslutet blev den gången att poststyrelsen lät beställa ett utrymme för posten på *"minst 8 men mindre än 10 kubikmeter"* i en av de vagnar som skulle tillverkas. På motsvarande sätt tog man senare ställning till erforderliga utrymmen på den norra bandelen av Skåne-Smålands järnväg. Andra frågor stöttes och blöttes, som man säger, under år som kom innan järnvägen blev färdig.

I en sju sidor lång skrivelse den 23 januari 1899 till poststyrelsen kunde postinspektionen i Malmö redovisa sitt förslag till den omorganisation, som ansågs lämplig, när järnvägstrafiken skulle starta på den 78 km långa delsträckan Strömsnäsbruk - Värnamo. Det var då nära nog ett helt år kvar till dess, men om detta visste man inte ännu.

Postinspektionen föreslog, att de dåvarande poststationen i Traryd skulle dras in och att en ny poststation skulle inrättas i den blivande trafikstationen i Traryd. Vidare skulle gångposten mellan Strömsnäsbruk och Traryd dras in. Den hade ju tillkommit vid järnvägens förlängning från Markaryd till Strömsnäsbruk på grund av att kärrposten mellan Traryd och Markaryd drogs in.

En ny postföringslinje skulle inrättas mellan Traryd och Hinneryd. På så sätt skulle poststationen i Hinneryd få sin post söderifrån i stället för att få den med kärrpost från Byholma, som varit fallet efter tillkomsten 1878 av järnvägen Vislanda-Bolmen.

Postinspektionen redovisade också den genomsnittliga frimärksförsäljningen under åren 1895-1897 vid alla poststationer i den blivande järnvägens närhet.

I Traryd var den årliga frimärksförsäljningen genomsnittligt 1862:67 och i Hinneryd 1210:41, medan beloppet var så lågt som 267:22 i Nöttja och 337:37 i Dörarp. De båda sistnämnda poststationerna var indragningshotade med så liten uppbörd, men de fick vara kvar efter omorganisationen, Dörarp till 1916 och Nöttja till 1964. Båda var lantpoststationer och ingen järnväg kom i deras närhet, till vilken de rimligtvis hade kunnat flyttas.

Landsvägspostföringskontrakten var så formulerade, att de utan uppsägning skulle upphöra, när en järnvägsanläggning kunde överta postbefordringen. Därför behövdes inte något varsel till postföraren på linjen Traryd-Strömsnäsbruk. För postföraren på linjen Byholma-Hinneryd inträffade den förändringen, att han erbjöds och accepterade ett nytt kontrakt. Detta innebar att han skulle köra posten mellan Traryd och Hinneryd.

Postinspektionens förslag omfattade bland annat också att poststationer skulle öppnas vid trafikstationerna i Hornsborg, Hamneda, Bäck, Kånna, Lagan, Vittaryd, Hånger och Åminne. De befintliga poststationerna i Hamneda, Lagan och Vittaryd och Hånger i järnvägens omedelbara närhet skulle dras in.

En annan självklar förändring var att kärrepostföringen på linjen Värnamo-Ljungby skulle dras in och dessutom postföringen på en rad sidolinjer, däribland Ljungby-Boarp och Ljungby-Hamneda-Horns by. Även postföringen på linjen Annerstad-Nöttja skulle dras in och Nöttja i stället betjänas med en sidolinje från Hamneda. Boarp skulle betjänas med en sidolinje från Kånna. Med postförare tecknades kontrakt sedan poststyrelsen godkänt postinspektionens förslag.

Föreståndarna för de poststationer, som drogs in (d v s egentligen flyttades till järnvägen), ångbåtsföraren Jonas Karlsson i Hamneda, handlanden Johan August Wahrberg i Lagan och folkskolläraren Karl August Svensson i Vittaryd, blev av med sina inkomster från posten, sedan de "förklarar sig villiga utan föregående uppsägning frånträda de med dem avslutade kontrakt om resp poststationers handhavande".

För de postförare som inte kunde få nya kontrakt eller som fick ändrade sådana, gällde en stående formulering i tidigare kontrakt:

"För övrigt skall kontraktet, utan föregående uppsägning, upphöra om och när, i följd av järnvägsanläggning å själva postlinjen eller i dess närhet, tillfälle beredes att få ifrågavarande post, vare sig i sin helhet eller till mindre väglängd, å för allmän trafik öppnad järnbana befordrad".

1620--1645
1862--

Markaryd

Om man bortser från den period på ca 25 år efter 1620, då det fanns ett gränspostkontor i Markaryd, existerade ett förvaltningspostkontor i Markaryd under perioden 1 juli 1862 - 30 september 1874. Därefter ersattes postkontoret med en lantpoststation, underställd postkontoret i Ljungby och med Bror Liljehult som föreståndare. Han efterträddes den 1 februari 1881 av kronofjärdingsmannen Johan Jacob Liljehult och fem år senare hade handlanden P R Lindén övertagit befattningen.

Hilda Ternström trädde till som poststationsföreståndare i Markaryd den 1 oktober 1891 och blev berörd av järnvägens tillkomst. Kort efter hennes tillträde blev järnvägen till Hässleholm klar för trafik den 24 juli 1892. Den naturliga följderna i rationaliseringens tecken var förening av post- och järnvägstjänst. Det betydde att lantpoststationen drogs in och Thilda fick efter mindre än ett års tid som föreståndare lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationens föreståndare. Förändringen redovisades i poststyrelsens cirkulär på det sätt som framgår av nedan återgivna urklipp.

KONGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1892. CIRKULÄR. N^o XXXIII.

73.

*Kungörelse,**angående dels öppnande af poststationer, dels indragning af dylik.*

Den 24 innevarande månad öppnas poststation vid hvardera af de å järnvägslinien *Hässleholm--Vittsjö--Markaryd* belägna trafikstationerna *Emmaljunga* inom Kristianstads län och *Markaryd* inom Kronobergs län.

Samtidigt indrages deremot den nuvarande poststationen *Markaryd*. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 20 juli 1892.

Under Generalpostdirektörens frånvaro,

AXEL HUSBERG.

o. t.

Rafael Lundgren.

Ansvar för posten i Markaryd övertogs nu av stationsinspektör Nils Håkan Waldau. Han fick till en början 300 kr i årsarvode för själva postsysslan. Det tyckte han inte motsvarade arbetsinsatsen utan begärde 600 kr i arvode i ett brev till poststyrelsen den 3 april 1893. Han åberopade tung arbetsbörda och uppgav att, förutom daglig utväxling i slutna postsäckar med postkontoret i Hässleholm och fyra postkupéer, expedierade han post till Traryd fem gånger i veckan.

Handläggningen av ansökan blev fördröjd men efter påminnelser i två brev, den 4 juni och den 20 september, återställde postinspektionen det från poststyrelsen remitterade brevet den 23 november 1893. Postinspektör Melander framhöll däri bl a den *"stadigt fortgående höjningen av frimärksåtgången"* och föreslog att arvodet skulle höjas från 300 till 360 kr om året. Detta biföll poststyrelsen.

Det var säkert en besvikelse för Waldau, men den följande allmänna regleringen av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer medförde för hans del, att han från 1896 fick 480 kr om året. Han tyckte ändå detta var för litet och begärde på nytt att få 600 kr om året med följande motivering:

"Enda orsaken varför ej lönen i närvarande stund utgår med detta belopp är ju att Markaryds poststation - järnvägsstation - ej öppnades förr än den 24 juli 1892 i stället för den 1ste januari samma år, då jag ju enligt senaste regleringen skulle ägt rätt uppbära 50 kr i arvode".

Efter postinspektör Melanders tillstyrkan fick han det begärda arvodet, räknat från den 1 april 1898. En försörjningshistoria vid järnvägsstationen i Vittsjö gjorde platsen som stationsföreståndare där ledig. Den platsen fick Waldau och efterträddes i Markaryd av Enoch Gustaf W Mauritzson. Ett brev från honom till poststyrelsen den 24 januari 1901 kort tid efter hans tillträde visar på ett problem som kunde finnas på platser med två skilda järnvägsstationer:

"Vad som i hög grad försvårar posttransporten å härvarande station, är det förhållandet, att två stationer finnas. Inträffar då, att 3 å 4 tåg samtidigt äro inne och post skall växlas dememellan, finnes ej möjlighet medhinna detsamma. Själv är jag upptagen med tåg tjänsten ute på bangården och järnvägens biträden fullt upptagna med var sina järnvägsgöromål. Skall då insatslådor bytas, tidningsväskor tömmas, posten uppsorteras till de olika lägenheterna och utbäras till desamma och så under tiden med ånlander med postkupéexpedition, fordras det, där ej postiljon medföljer, att man skall vara tillreds genast byta post, då ofta uppehållet är blott 1 å 2 minuter".

Brevet utmynnade i slutsatsen att skötseln av alla de åberopade göromålen förutsatte, *"att ovillkorligen ett biträde måste anskaffas"*. Resultatet blev efter postinspektör Melanders tillstyrkan, att ett särskilt transportanslag på 25 kr i månaden anvisades.

I juni 1905 blev Nils Håkan Waldau åter stationsinspektör i Markaryd, medan Enoch Mauritzson förflyttades till Vittsjö station. Sedan Markaryd blivit järnvägsknutpunkt, hade trafiken ökat så pass att Markaryds station var större och viktigare än den i Vittsjö.

Detta påverkade i sin tur poströrelsen och Markaryd skulle även postalt sett gå en ny storhetstid till mötes. När det var aktuellt år 1906 för poststyrelsen att hos regeringen begära att få inrätta nya postkontor, infordrades uppgifter från de olika postinspektionerna om vilka poststationer som i första hand borde komma i fråga. För södra postdistriktet var därvid poststationerna i Markaryd och Skurup i blickpunkten. Skurup fick stå över till ett senare tillfälle, delvis beroende på följande uttalande av postinspektören:

"Då platsen emellertid icke utgör någon järnvägsknut, skulle inrättande av postkontor därstädes föranledas nästan uteslutande av det lokala behovet. Härvid torde böra nämnas, dels att, så vitt postinspektionen erfarit, poststationen skötes synnerligen väl av järnvägsstationens föreståndare, dels ock att denne i skrivelse, som den 21 januari 1905 härifrån insänts till Kungl. Generalpoststyrelsen, anhållit om förhöjning av arvode och biträdesanslag".

Markaryd låg bättre till. Postinspektören framhöll, att dess postanstalt varit fullständig till den 1 oktober 1874, då den ändrades till poststation, och tillade följande:

"Numera utgör Markaryd knutpunkt för järnvägslinjerna Veinge-Hässleholm och Värnamo-Åstorp. Avståndet till närmaste postkontor utgör: till Ljungby 50 km, till Laholm 41 km, till Åstorp 58 km och till Hässleholm 37 km. De långa avstånden mellan nämnda postkontor inbördes (det längsta 108 och det kortaste 78 km) göra det synnerligen lämpligt att i järnvägslinjernas skärningspunkt, Markaryd, inrätta postkontor i och för förmedling av vissa grenar av poströrelsen vid Markaryd närbelägna poststationer å alla fyra järnvägssträckorna. Jämväl med hänsyn till den lokala trafiken är Markaryd en bland de mera betydande poststationerna inom distriktet".

I en skrivelse till regeringen den 29 maj 1906 redovisade poststyrelsen de olika distriktens behov. Den 6 juli undertecknade Oscar II ett beslut om att postkontor skulle inrättas i Insjön, Krylbo, Kumla, Limmared, Markaryd och Stenungsund.

Förändringen genomfördes den 1 december 1906 i Markaryd. Därmed var epoken med förenad post- och järnvägstjänst slut.

Timsfors

Den 11 september 1898 anmälde trafikchefen vid Skåne-Smålands järnväg i ett brev till postinspektionen att *"en station, som kommer att benämnas Timsfors är under anläggning mellan Markaryd och Axhult, 3 km från det förstnämnda stället"*.

Trafikchefen ansåg det både behövt och lämpligt att *"vid stationen inrättas poststation i förening med postsparbankskontor, detta senare med avseende fäst på, att bruket kommer att sysselsätta, efter vad meddelats mig, minst ett par hundra arbetare, varför platsen väl inom ganska kort tid torde ha en befolkning av 6 à 8 hundra personer"*.

Det blev remissbehandling i vanlig ordning, varvid poststationsföreståndaren Waldau i Markaryd och Stensson i Axhult båda ansåg, att det var lämpligt med en poststation även i Timsfors. De bortsåg från det faktum att en sådan skulle kunna minska deras eget kundunderlag i någon utsträckning.

Sedan postmästaren i Hässleholm också hade tillstyrkt, hemställde postinspektionen hos poststyrelsen, att poststationen skulle inrättas. Den blev verklighet den 23 december 1898. Till föreståndare utsågs Axel Stensson i Axhult, vars poststation därefter kom i händerna på Per August Andersson och senare andra efterföljare.

Den omorganisation av postens sorteringsrutiner, som genomfördes den 12 maj 1968, innebar också att postutdelningen skulle centraliseras och att antalet adressenheter i konsekvens därmed skulle minskas. Detta drabbade poststationen i Timsfors, som från den 12 maj 1968 fick ha namnet Markaryd 2. Samtidigt fick den dåvarande postexpeditionen i Markaryd tilläggsiffran 1.

Även efter nedläggningen av posttrafiken på järnvägen den 12 maj 1968 fanns poststationen kvar i stationshuset. Med föreståndaren tecknade postverket ett personligt avtal om skötseln. Tidigare hade ersättningen betalats kollektivt av postverket till SJ, som lät den del som avsåg postsyslan ingå i den egna utbetalningen.

Poststationen utsattes för ett rån i mitten av november 1978, då postkassör Gunilla Ekstrand under pistolhot fick lämna från sig kassan till en okänd man iklädd svart luva.

Den 31 januari 1979 drogs poststationen in och i Markaryds datumstämpel och försändelseetiketter kunde man slopa tilläggsiffran 1. Christer Rudestam var den siste kassören i Timsfors och fick stämpla många brev åt samlare som önskade sistadagsavtryck av stämpeln MARKARYD 2.

Axhult

Som framgår av inledningsavsnittet hemställde postinspektionen i Malmö i ett brev till poststyrelsen att få öppna poststationer i Axhult och Strömsnäsbruk den 16 december 1897, och detta ungefär sex veckor efter tågstart på delsträckan mellan Markaryd och Strömsnäsbruk. Järnvägens stationsmästare Axel Stensson blev därmed ansvarig för postservice i Axhult. Det var en betydande utökning av posttjänsten inom närområdet, där man dittills varit hänvisad att besöka Markaryd eller Traryd i postärenden, om man inte kunde passa postiljonen på kärppostlinjen mellan Ljungby och Klippan.

Peter August Andersson efterträdde Axel Stensson och i oktober 1905 blev det byte igen genom att Carl Peter Olsson övertog ansvaret för både järnväg och post. Detta vilade på järnvägspersonal under poststationens hela existensperiod till 1957 års utgång. Poststationsindragningen var en rationaliseringsåtgärd som inte sammankopplades med nedläggning av tågtrafiken.

Ersättning för poststationen blev lantbrevbäring.

Strömsnäsbruk

Albert Lindblad blev föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen i Strömsnäsbruk, som öppnades den 16 december 1897. Han fann redan från poststationens start, att arbetet med denna var mycket betungande och att hans arvode var för lågt. Efter framställning till poststyrelsen fick han avslag, sedan postinspektör Victor Melander i ett brev till poststyrelsen inte hade ansett *"någon sådan omständighet föreligga, som kan anses utgöra skäl för att redan nu höja årsarvodet"*.

Följande allmänna regleringar av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer visade emellertid så höga siffror, att årsarvodet redan efter 1903 års reglering blev 600 kr, vartill kom 480 kr i biträdesarvode. Lindbladhs efterträdare fick uppleva en stor expansion, mest beroende på brukets ökande verksamhet. Det gick inte i längden att ha post och järnväg förenade. De skildes åt och den 1 juli 1939 höjdes poststationen till postexpedition. Det blev inte någon mer sammanslagning av post- och järnvägstjänst.

Traryd

I Traryd fanns en av landets äldsta poststationer, inrättad den 1 november 1861, samma år som de första hade öppnats. Innan dess fanns det bara postkontor. De minsta av dessa kallades under åren 1850-1881 för postexpeditioner. Tillsammans fanns det mindre än 200 sådana i hela landet, när poststationen i Traryd öppnades.

Kronolänsmannen C G Hultstein hade år 1861 utnämnts till föreståndare för poststationen i Traryd och efterträtts 1874 av Charlotte Paulin. En närmare berättelse om detta dramatiska byte kan läsas på sid 43-46 i boken "Kommunikation i gränsbygd" (Posthistorisk skriftserie nr 2). Den 1 juli 1881 övertog Hildegard Marie Louise Wahrman poststationen i Traryd. På egen begäran överlät hon kontraktet tio år senare på snickaremästaren Johan Elof Svenson Wahrman.

Detta var en praktisk åtgärd på grund av att den förre och den tillträdande poststationsföreståndaren gifte sig med varandra. En gift kvinna var inte myndig på den tiden och kunde inte inneha en befattning i statens tjänst. I realiteten torde fru Wahrman ha biträtt maken med postgöromålen i den mån hon inte själv skötte dem under hans ansvar men utan givet tillstånd.

När Wahrman erbjöds och antog befattningen som poststationsföreståndare i Bjuv från den 1 april 1899, måste en ny föreståndare utses i Traryd för en begränsad period, nämligen tills järnvägen öppnades för allmän trafik. Då skulle poststationen enligt ett av postdirektionen avgivet förslag förenas med järnvägsstationen.

Det blev inte fru Wahrman som fick ta vikariatet under den korta tiden tills järnvägens var färdig, utan i stället förordnades *"organisten och folkskolläraren Carl August Ekbladh att förestå Traheryd's poststation från och med den 1 april tills vidare, intill dess poststationen bleve förlagd till järnvägsstationen å platsen, mot åtnjutande av ersättning efter enahanda belopp, som för poststationens skötande dittills utgått, eller tre hundra kronor för helt år räknat"*.

Det var emellertid, åtminstone sett med postkundernas ögon, inte så självklart att poststationen skulle flyttas till järnvägsstationen. Förslaget att flytta den blev känt lång tid innan järnvägen var färdig. Den 28 januari 1898 skrev handlanden C A Strandberg till poststyrelsen och begärde för egen del och på önskan av många kunder, att poststationen skulle få bibehållas oförändrad i kyrkbyn.

I en senare skrivelse, undertecknad av många intressenter, heter det bl a att poststationen

"ligger centralt för oss och övriga korrespondenter, i anseende till att stationen är invid kyrkan och fyra sammanstötande trafikerade vägar, dels från Hinneryd, Hamneda och Göteryd socknar, vilka även en del av dessa församlingsbor har sin post på Traheryd, önskan vi att Kungl.Generalpoststyrelsen tager i betraktande fördehlen för oss korrespondenter att få poststationen fortfarande oförändrad på samma plats som den alltid varit, ifall Kungl.Generalpoststyrelsen ämnar förändra läget i följd av järnvägsstationen här".

I ett remissutlåtande anförde kronofogden i Sunnerbo härad *"att då järnvägsstationen kommer att ligga endast några minuters väg från Traheryd kyrkoby och den huvudsakliga rörelsen efter all sannolikhet förflyttas till järnvägsstationen, där postutväxlingen helt säkert på ett för ortens befolkning lättare och bekvämare sätt än hitills kommer att äga rum, anser jag ifrågavarande framställning icke förtjäna avseende; och synes framställningen tillkommit huvudsakligen för att hjälpa nuvarande poststationsföreståndaren att få bibehålla sin tjänst, enär personer som bo helt nära Strömsnäsbruks järnvägsstation, jämväl underskrivit handlingarna"*.

Av fortsatt remissbehandling framgick senare att en stark orsak till försöken att bibehålla lantpoststationen var samhällets vilja att tillgodose Wahrmans behov av arbetsinkomst. Det skälet bortföll i och med att denne fick bli poststationsföreståndare i Bjuv.

Poststyrelsen beslutade således i enlighet med postinspektionens förslag och poststationen flyttades den 16 juni 1899 till järnvägens stationshus i Traryd. Där fick järnvägsbefälet ansvara för posten. En av dem var stationsmästaren F W Svensson från den 1 maj 1903. Med ökad trafik skildes post och järnväg åt och vid nedläggningen av tågtrafiken den 12 maj 1968 behölls poststationen som ett exempel på orter där det då inte gick att lösa postservicen med enbart lantbrevbäring.

Postverkets slakt av ortnamn i postadresser tog fart ordentligt i samband med omorganisationen den 12 maj 1968, men i Traryd fick poststationen behålla namnet Traryd till 1969 års slut. Vid årsskiftet centraliserades postutdelningen till Strömsnäsbruk och i konsekvens därmed fick poststationen i Traryd ändra sitt namn till **Strömsnäsbruk 2**. Jag har full förståelse för att ändringen skedde under våldsamma protester från befolkningen.

Under förberedelserna till omorganisationen diskuterades den planerade ändringen bl a på min dåvarande arbetsplats, postdirektionen i Malmö.

Liksom flera av mina kolleger hade jag svårt att förstå nödvändigheten med namnändringen, bland annat därför att postnummer hade införts och sortering av post inte skulle kunna försvåras om man skrev rätt postnummer med ordet Traryd därefter. Vi sökte förgäves efter ett bärande förnufts-skäl för poststyrelsens envisa fasthållande vid sitt beslut om namnändring.

I slutet av 1970-talet tog beslutsfattarna i Stockholm efter många påtryckningar, inte minst från hembygdsrörelsen, sitt förnuft till fånga och gick med på att orter vid centralisering av postutdelningen skulle kunna få behålla namnet i postadressen. Man gick till och med så långt att indragna poststationens namn fick behållas i postadresserna.

Men tyvärr skulle det behöva gå åtskilliga år innan man tog steget fullt ut och gick med på att rätta till gamla orättvisor. Markaryds kommun gick till och med till kungs, men regeringen avvisade en vädjan från kommunen 1980. Sent om sider gick poststyrelsen med på att med viss kvotering och under vissa förutsättningar låta återinföra bortrationaliserade postnamn. För Traryds del genomfördes detta den 1 oktober 1990. Det firades den dagen i Traryd med stor uppslutning från befolkningen och samhällets industrier.

Fortsättningen av 1990-talet var inte lika munter i Traryd. Omsättningen på posten minskade, särskilt vad gäller betalningsärenden och Posten AB fick även här tillgripa systemet att lämna ut posten på entreprenad. Av den historiskt mycket anrika postanstalten blev det "post-i-butik" hos Jonassons Färg och Papper.

1899-06-16--1965-02-27

Hornsborg

Efter Traryd passerar tåget på vår tänkta resa den på 1970-talet tillskapade gränsen mellan Markaryds och Ljungby kommuner. Vi kommer till Hornsborg, en av de på grund av järnvägen nyskapade poststationerna. Ernst Brodén fick ansvar för både post och järnväg med 180 kr i årsarvode till en början.

Han skrev den 15 maj 1900 till poststyrelsen och framhöll att frimärksåtgången under första kvartalet 1900 hade varit 266 kronor. Han anhöll, att arvudet *"måtte från och med nästkommande Juli ökas så att detsamma utgår med det belopp som det av Kungl. Generalpoststyrelsen utfärdade meddelandet föreskriver"*. Efter sedvanlig remiss höjdes det till 240 kr och efter 1902 års allmänna reglering till 300 kr.

Brodén efterträddes 1929 av Ludvig Larsson. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för poststationen i Hornsborg till dess den ersattes med lantbrevbäring från Hamneda den 1 mars 1965: Sven Petter Pettersson (1931-1953), Rune Gudmund Hulthén (1953-1958), Gerda Elina Edholm (1958) och Anna Ingeborg Christiansson (1958-1965).

1874-01-01--1988-11-30

Hamneda

I samband med kronobrevbäringsreformen öppnades vid 1874 års ingång i Horn en poststation med socknens namn Hamneda. Kronolänsman Måns Böös, som bodde på Horn, blev föreståndare. Efter hans död fick hans änka Julie Böös vikariera. Poststationens avsidens läge gynnade inte församlingsborna och postmästare Janne Lagerström i Växjö påtalade detta i ett tre sidor långt brev till poststyrelsen den 25 oktober 1884. Han skrev att poststationen varit obetydligt anlitad av andra korrespondenter än kronolänsmannen själv. Andra postkunder hade haft sin postutväxling i väskor, som hade forslats mellan Ljungby och gästgivaregården i Hamneda en halv mil norr om Horn.

Nu föreslog postmästare Lagerström att *Hamneda poststation måtte antingen indragas eller förflyttas till närheten av Hamneda kyrka, där stationen bleve till någon nytta för allmänheten*". Här kan jag inte underlåta att citera Lagerström, som kunde göra jämförelser med andra poststationer inom ett stort revir. Han fann att poststationen under de tio gångna åren hade skötts slarvigt, "såsom ofta är fallet med de poststationer som förestås av länsmän". Hans änka hade inte heller gjort bra ifrån sig utan "uraktlåtit bokföra behandlade värdeförsändelser helt och hållet och icke haft brevlåda tillgänglig för allmänheten".

Den år 1884 inrättade postsparbanken skulle fungera också i Horn "men någon insättning hade ej förekommit, vilket är lätt förklarligt, dels av poststationens läge, men mest därav att stationsföreståndaren ej hade en aning om huru vid insättningar skall tillgå och ej heller vid mitt besök där syntes ens vilja få reda därpå".

Trots att postmästare Philip Palme i Ljungby pläderade för poststationens indragning beslöt poststyrelsen att låta flytta den till Hamneda gästgivaregård, där handlanden Johan Alfred Nylén blev ansvarig för posten. Han ersattes av ångbåtsförman Jonas Karlsson i november 1893. Denne tillfrågades under pågående byggnad av järnvägen i ett brev från postinspektionen i augusti 1898, om han var villig "att utan föregående uppsägning, vid den tidpunkt då postbefordran vidtager å järnvägssträckan Strömsnäsbruk - Värnamo, frånträda kontraktet om poststationens i Hamneda handhavande och kontraktet om postexpedition av andra klassen ombord å ångfartyget Ljungby".

Det sistnämnda kontraktet hade han i egenskap av ångbåtsbefälhavare tecknat i maj 1887. Det avsåg en ersättning av 25 kronor för varje seglationsperiod.

På de villkoren gick Jonas Karlsson med och Ljungby södra Kanalaktiebolag sade å sin sida upp kontraktet om postbefordran ned ångslupen "Ljungby". Nu hade postverket fria händer att ordna postgången så att den kunde baseras på den nya järnvägen. Den 16 juni 1889 flyttades sålunda poststationen i Hamneda till stationshuset, där den sedan fanns under drygt två decennier.

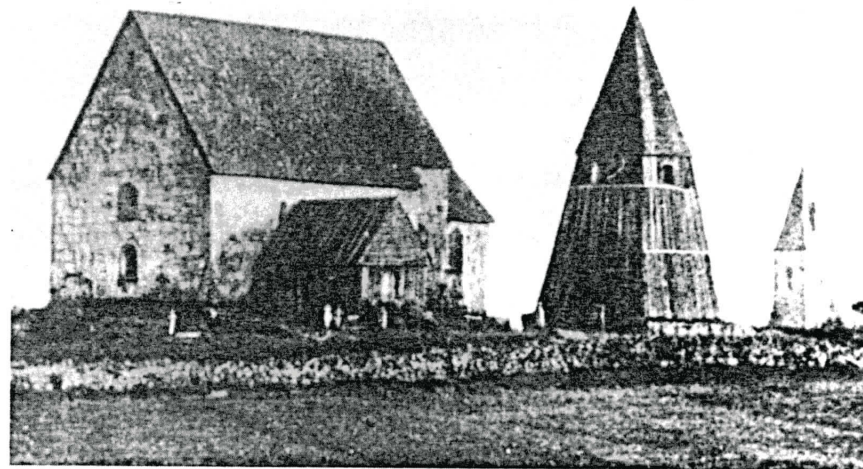
I järnvägsstationen blev Ola Cappelin ansvarig för posten. Hans synpunkter på lönesättningen fick följande formulering i ett brev till poststyrelsen den 17 december 1899:

"Då på grund av de myckna och ständigt ökande järnvägs- och postgöromålen jag ej ser mig i stånd att ensam ordentligt kunna sköta både järnvägs- och postgöromålen utan måst anlita biträde, som dock järnvägen ej, enligt svar från Trafikchefen vill avlöna och jag enligt

samma svar blivit hänvisad att härom vända mig till Kungl. Generalpoststyrelsen, får jag härmed vördsammast anhålla om ökning av postarvodet, vilket f n utgår med 20 kronor i månaden, därav 5 kronor för postutväxlingen med Nöttja. Det är den ankommande posten av tidningar som här vållar det mesta arbetet".

Efter utredning blev det bifall på framställningen och Cappelin fick årsarvodet höjt från 240 till 300 kr. Ytterligare höjningar följde efter hand, till 360 kr den 1 mars 1902, efter 1903 års allmänna reglering till 420 kr jämte 240 kr i biträdesarvode och från 1914 också 60 kr i extra biträdesarvode. Cappelin gjorde sig känd som en stor hembygdsvän och gav år 1906 efter resa ut en bok med titeln "Med Skåne-Smålands järnväg. En järnvägsbeskrivning och resehandbok". Han flyttade till Östra Ljungby 1927 och hamnade så småningom på Österlen, en trakt som han ägnade vackra skildringar i sin senare litterära produktion.

Dessförinnan hade det blivit skilsmässa mellan post och järnväg i Hamneda, och detta med 1922 års ingång. Då blev handlanden Alfred Hemberg föreståndare för den ersättande lantpoststationen i affären. Han efterträddes den 15 februari 1930 av Torvald Kristian Hemberg. Han följdes av Tore Meiby, som trots att poststationen höjts till postexpedition och blivit centrum för ett mindre lantbrevbäringsnät fick uppleva postanstaltens indragning med november månads utgång 1988.



Detta är en reproduktion av en av många intressanta bilder i Ola Cappelins bok, Hamneda medeltidskyrka och den nybyggda kyrkan i bonden. I klockstapelns fanns härads-kistan, d v s en arrestlokal, där brottslingar kunde förvaras. En snapphane, "Lille John" från Vittsjö-trakten satt enligt dokumenten i kistan före rannsaking vid Sunnerbo häradsrätt den 19 juli 1678.

1899-06-16--1962-10-31

Bäck

29-åriga Peter Johan Andersson blev stationsmästare i Bäck vid tågstarten den 16 juni 1899 och fick från samma tidpunkt ansvara för posten. Han hade framgång med sitt brev till poststyrelsen den 28 november 1900, då han begärde att få årsarvodet höjt från 180 till 240 kr från 1901 års ingång. Hans motivering förtjänar att citeras:

"Då omreglering av poststationsföreståndares vid enskilda järnvägar arvode inträder först år 1902 är det hårt att under mer än ett års tid få åtnjuta mindre arvode, än som rätteligen borde tillkomma mig".

Efter Andersson ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Bäck: Hjalmar Olsson (1922-1941), P Pettersson (1941), Carin Berglund (1942-1943), Nils Olof Dahl (1943-1944), Johannes Andersson (1944-1945), Lorentz Arnold Sigvard Helmersson (1945-1946), Gösta Sigurd Åkesson (1946-1949) och Nils Erik Friberg (1949-1962). Poststationen ersattes med lantbrevbäring från Hamneda den 1 november 1962.

1899-06-16--1960-06-30

Kånna

Axel Nilsson fick från tågstarten den 16 juni 1899 också ta ansvar för posten i Kånna med 180 kr i årsarvode för posten. Han var van vid postgöromål, eftersom han hade ansvarat för järnvägspoststationen i Piksborg från augusti 1889, innan han vid tillkomsten av järnvägssträckan mellan Strömsnäsbruk och Värnamo lämnade över stationen i Piksborg till Petter August Burman.

Det ser ut som om man vid planering av lönesättningen till föreståndarna på "vår järnväg" hade förbiset att postföringen från Ljungby till Boarp skulle ändras att utgå från Kånna. Medveten om detta skrev Axel Nilsson den 13 februari 1900 till poststyrelsen och åberopade den *"lönerreglering som bestämmer att å järnvägspoststationer från vilka utgå sidopost, poststationsföreståndare skola åtnjuta 15 kronor högre arvode i kvartalet än som tillkommer föreståndare å poststationer utan sidopost"*.

Nilsson framhöll också det merarbete som låg i att postpåsar från postkupé 65 måste omsorteras i Kånna. I de påsarna låg också post till Boarp. Han gjorde också jämförelser med det arvode han hade åtnjutit i Piksborg, d v s 240 kr.

Skälet för högre arvode på grund av sidoposten till Boarp föll bort under behandling av Nilssons ansökan. Postförare Sven Klint sade nämligen upp sitt kontrakt och postföringen till Boarp ändrades att åter utgå från Ljungby. Nilsson fick nöja sig med förbättringen i lönehänseende till 1903 års allmänna reglering. Han efterträddes den 6 december 1905 av Carl Fritz Kindlund, som var kvar på sin post till och med april 1924. Fritz Julius Tilly följde honom under drygt två års tid.

Därefter ansvarade följande järnvägsanställda damer för posten i Kånna: Agda Elalia Johansson (1926-1928), Selma Johansson (1928-1942), Karla Berglund (1942-1944), Agnes Klang (1944-1960). Poststationen drogs in den 1 juli 1960.

1831-01-01--

Ljungby

En järnväg passerade Ljungby i öst-västlig riktning sedan mer än 20 år, när Skåne-Smålands järnväg nådde så långt. Det var sträckan Vislanda-Bolmen, som hade öppnats för allmän trafik den 4 oktober 1878 och börjat användas för posttrafik dagen efter. I bangårdens södra ände i Ljungby anlades en korsning mellan det befintliga smalspåret och det tillkommande normalspåret.

Det blev aldrig tal om någon förening av post- och järnvägstjänst i Ljungby. Där fanns sedan 1831 ett förvaltningspostkontor. Enligt de avslutande raderna i förordet lämnar vi Ljungby därhän. För intresserade läsare av mera allmän posthistoria hänvisas till boken "Posthistoria från Ljungby kommun" (Posthistorisk skriftserie nr 1).



Korsningen mellan normalspår och smalspår i Ljungby försvann 1967

1893-07-01--

Lagan

En lantpoststation med namnet Prestorp inrättades med 1874 års ingång i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Dess historia redovisas i boken "Posthistoria från Ljungby kommun". Kort kan sägas att den drogs in 1879 och ersattes med en ny, då med namnet Lagan, den 1 juli 1893.

Den sistnämnda poststationen med namnet Lagan drogs in i samband med järnvägsstationens tillkomst och i stället öppnades en förenad post och järnvägsstation med samma namn den 16 juni 1889. Där blev Nils Werner föreståndare. Han kom från Åsbo-Fagerhult, där han hade haft motsvarande befattning under tiden maj 1894 - september 1896 med 300 kronor i årsarvode.

Det blev därför en besvikelse för honom att arvodet var 240 kr i Lagan och han skrev till poststyrelsen den 1 juni 1900 att han inte hade beräknat *"att avlöningen skulle vara mindre å en station som Lagan med allt att döma betydligt vidlyftigare göromål"*.

Postmästare Frans Carlander i Ljungby tillstyrkte Werners önskan om högre arvode och postinspektionen i Malmö hänvisade till att sidopost utgick från Lagan (lantbrevbärning till Yxkullund fyra gånger i veckan). Därefter beslöt poststyrelsen om höjning från 240 till 360 kronor om året att gälla från den 1 oktober 1900.

Nils Werner var med efter hand bättre förmåner alltså kvar som föreståndare för poststationen i Lagan och blev den ende ordinarie chefen under den tid föreningen med järnvägsstationen bestod. Post och järnväg skildes åt den 1 juli 1919. Postens fortsatta öden redovisas i boken "Posthistoria från Ljungby kommun".

1895-08-01--1979-04-30

Vittaryd

Enligt förslag som presenterades i koncessionsansökan skulle järnvägen ha dragits öster om sjön Vidöstern och då fått en sträckning som ungefärligen motsvarar E 4:ans fram till Värnamo. Så blev det inte utan redan i Berga drogs den väster om kyrkan för att fortsätta till Vittaryd och därifrån rakt norrut till samhället Vidöstern på sjöns västra sida. Därigenom gick t ex Tännö miste om tågförbindelse.

Vittaryd hade efter många om och men lyckats få en lantpoststation med 1895 års ingång. Under mer än 21 års tid hade vittarydsborna då måst vända sig till poststationen i Dörarp i sina postärenden. Det faktum att kommunen vid en kommunalstämma den 10 februari 1895 förklarat sig villig att under tre år avlöna föreståndaren för en blivande poststation torde ha varit starkt bidragande till poststyrelsens beslut att låta inrätta den sådan.

Efter den utgångna treårsperioden erbjöd sig den utsedde poststationsföreståndaren, folkskolläraren Karl August Svensson att fortsätta som sådan om han från postverket avlönades med 150 kr om året. Detta anmälde postinspektör Victor Melander i ett brev till poststyrelsen den 17 maj 1898 med tillägget att det inte hade gått att få något lägre bud från annan lämplig person. Han ansåg inte att det begärda ersättningsbeloppet var oskäligt men tillade

"att Skåne-Smålands järnväg kommer att framgå genom Vittaryds socken med station i närheten av Vittaryds kyrkoby. Vid tidpunkten för järnvägens och järnvägsstationens öppnande, vilket lär komma att äga rum under instundande höst, synes poststationen i fråga böra förläggas till järnvägsstationen å platsen, varför i förslagskontraktet även intagits bestämmelse därom, att detsamma skulle bliva gällande allenast intill den dag, postbefordran vidtager å järnvägslinjen Ljungby-Värnamo och järnvägsstation öppnas i närheten av Vittaryds kyrkoby".

Det blev bifall enligt poststyrelsens beslut den 20 maj 1898. Svensson hann få ett helt årsarvode, räknat från den 1 juli 1898. Han fick den 16 juni 1899 lämna över datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier till järnvägsstationen. Där övertogs de av Alfred Ireneus Linneros, som blev kombinerad post- och järnvägsstationsföreståndare med 180 kr i årsarvode till att börja med. Detta höjdes till 300 från 1901 års ingång och till 420 kr efter 1903 års allmänna reglering. Efter 1906 års allmänna reglering fick han dessutom 240 kr i fast biträdesarvode och tre år senare 60 kr i extra biträdesersättning efter 1909 års reglering.

Linneros avgick den 19 juli 1910 och efter en tids vikariat blev kontorsbiträdet P Stéen anställd som ordinarie stationsföreståndare den 1 oktober 1910. Han följdes 1927 av Hjalmar Pettersson (1927-1932) och därefter har befattningen som stationsföreståndare med postansvar uppehållits av Carl Ragnar Abrahamsson (1933-1937), Bror Helge Anton Berglund (1937-1943), Oskar Edvin Svensson (1943-1947), Karl Alfred Bilermark (1947-1948), Henrik Herman Almström (1948-1951), Per Yngve Sixten Angel (1951), Gustaf Gottfrid Svensson (1951-1956), Einar Gottfrid Jansson (1956-

1963), Ernst Carnhagen (1963-1966), Filip Hellström (1967-1968) och Yngve Gert Eliasson (1968-1979).

Även efter nedläggningen av persontrafiken på järnvägen den 12 maj 1968 fick poststationen i Vittaryd vara kvar som förenad med järnvägen. Godstrafik fortsatte mellan Värnamo och Ljungby i viss utsträckning. Bara åtta förenade post- och järnvägsstationer fanns då kvar i hela vårt land. Den i Vittaryd drogs in den 30 april 1979, då Gert Eliasson fick expediera de sista kunderna. Enligt en överenskommelse med de fackliga organisationerna skulle de förenade post- och järnvägsstationerna vara helt avvecklade vid halvårsskiftet 1979.

Vidöstern

1899-06-16--1953-11-30

Albert Calixtus Hjorth expedierade de första postkunderna den 16 juni 1899, då en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Vidöstern i samband med den officiella tågstarten. Han efterträddes 1922 av Alfred Julius Pettersson. När denne flyttade till Axhult 1927, följdes han av Mathilda Pettersson. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Vidöstern: Alma Högberg (1934-1936), Otilda Karolina Larsson (1936-1945) och Sarah Ingegärd Jonasson (1945-1953). Efter indragningen med november månads utgång 1853 ersattes poststationen med lantbrevbäring från Vittaryd.

1874-01-01--1965-07-31
Sedan Värnamo POB 1

Hångers

Vid Hångers kyrka inrättades med 1874 års ingång en poststation i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Under den närmaste perioden var poststationen upprepade gånger indragningshotad, något som redovisas utförligt i posthistorisk skrift nr 196. Flera vädjanden från befolkningen och andra händelser bidrog till att poststationen fick vara kvar trots att landskansliet i Jönköping och senare postmästare Janne Lagerström i Växjö föreslog dess indragning.

Poststationen förestods sedan juni 1895 av fröken Sally Hedvig Svensson med 80 kr i årsarvode. Hon fick det höjt till 100 kr i april 1898 men kunde inte ha glädje av den lilla förbättringen så länge. Poststationen drogs nämligen in, eller flyttades, om man så vill, till järnvägsstationen den 16 juni 1899, när banan uppläts för allmän trafik. Stationsinspektör Nils Svensson Fjellstedt blev nu ansvarig för posten med 180 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete.

Sven Gustaf Ståhlfors efterträdde honom den 28 juli 1908 och efter dennes avgång 1922 svarade följande järnvägsmän för posten i Hångers: Albert Calixtus Hjorth (1922-1925), Nils Bernhard Ahlm (1926-1926), Karl Albert Tore Hjorth (1926), Fritz Julius Tilly (1926-1937), Bror Helge Artur Berglund (1937), Joel Berting Gotthard Årestam (1937-1943), Sven Olof Gösta Gustafsson (1943), Gösta Magnus Hallongren (1943), Bror Gusten Ivar Hedefalk (1943-1946), Karl Olof Lundberg (1946-1949), Harry Valdemar Wilhelmsson (1949), Åke Harry Reinhold Rigborn (1949-1953), Sven Erik Bengtsson (1953), Nils Gustav Vincent Alm (1953-1956) och Erik Johansson (1957-1965).

När järnvägen gjordes obemannad, ersattes poststationen med lantbrevbäring den 1 augusti 1965. Ett postombud (inlämningsställe) kompletterade lantbrevbäringen. Handlanden Karl Sture Valdemar Johansson ansvarade för detta. Det utnyttjades mindre och mindre efter hand som lantbrevbäraren fick större befogenheter. Det kunde avvecklas med 1972 års utgång.

1899-06-16--1965-07-31
Sedan Värnamo 1 POB 3

Åminne

Vår tänkta resa har nu tagit oss till Åminne, som fick en förenad post- och järnvägsstation vid tågstarten den 16 juni 1899. Karl Fritz Kindlund blev dess förste föreståndare, följd den 1 maj 1906 av Julius Håkansson Rosén. Andra tog vid, flera med erfarenhet från andra stationer utmed "vår järnväg". Det var liksom vid många andra järnvägsföretag även vanligt vid Skåne-Smålands järnväg att föreståndarna fick flytta till olika stationer, ibland som befordrade, ibland med oförändrade ersättningsvillkor.

Poststationen i Åminne blev inte utnyttjad särskilt mycket. Den drogs in med juli månads utgång 1965, nära tre år före tågtrafikens upphörande. Ersättningen blev förutom lantbrevbäring även ett postombud, vilket avvecklades den 22 augusti 1971.

Värnamo

Slutstationen är nådd och vår tankeutflykt är avslutad. Med början på sid 7 har de postanstalter som berördes av järnvägens tillkomst, "besökts" i den ordning de kommer vid en tänkt resa från Markaryd till Värnamo. Som framgår av de sista raderna i förordet är uppgifterna om posten i Markaryd, Ljungby och Värnamo mycket knapphändiga. Där har någon postal expeditionstjänst inte varit anförtrodd åt järnvägstjänstemän.

Värnamo har, utan att visa någon förening av post- och järnvägstjänst, en anrik historia. Med dess start den 1 augusti 1765 är det ett för småländska förhållanden tidigt tillkommet landsortskontor. Posthistoriskt intresserade kan hämta uppgifter om Värnamo postkontor i ett separat häfte, utgivet i samband med att postkontoret fick nya lokaler i Flanaden på 1970-talet.

Litteratur om svensk post- och samhällshistoria

Denna sammanställning är en förteckning över alla tillgängliga publikationer i skriftserien om svensk posthistoria. Rekvisitioner skickas enligt uppgifter sist i förteckningen. Det går också bra att ringa in ev beställningar till tel 0470-19354.

Publikationsnummer samt bok- eller häftetitel	Pris kr
	län
1. Posthistoria från Ljungby kommun (bok 144 sidor)	G 60
2. Kommunikation i gränsbygd (södra Sunnerbo härad, bok 176 sidor)	G 80
3. Kommunikation i Västbo (bok 192 sidor)	F 80
4. Kommunikation i Allbo (bok 224 sidor)	G 80
6. Kommunikation i Kinnevald (bok 112 sidor)	G 60
8. Kongaposten (bok 176 sidor)	G 70
9. Berättelser från glesbygd (Uppvidinge härad, bok 160 sidor)	G 70
10. Mitt i Småland (Norrvidinge härad, bok 96 sidor)	G 60
11. På post i Mo härad (bok 112 sidor)	F 60
12. Posten i Njudung (Västra och Östra härad, bok 176 sidor)	F 70
13. Humlegubbar (Udda postberättelser i skilda delar av Sverige, 176 s.)	alla 70
14. Tunalänspost (häfte 40 sidor)	H 40
15. På post i Norra Småland (Norra och Södra Vedbo härad, bok 176 sidor)	F 70
Alla följande publikationsnummer avser småskrifter, i allmänhet 20 - 50 sidor	
16. Filateli i Postens cirkulär under 150 år. I urval och med kommentarer	40
17. Postorters namn som fort försvann	40
18. Ortnamn i postadresser. Exempel på variationer vid namngivning	40
19. Ortnamnsrevisionen 1939	40
20. Något om posten vid järnvägen Stockholm-Uppsala	B C 20
21. Något om posten utmed Dala-Hälsinglands järnväg	W X 25
22. Något om posten utmed Gävle-Ockelbo järnväg	X 20
23. Något om posten utmed Dala-Ockelbo-Norrundets järnväg	W X 25
24. Något om posten utmed Gävle-Dala järnväg	W X 30
25. Något om posten utmed statsbanan Karlberg-Värtan	A 20
26. Något om posten vid Uppsala-Gävle järnväg	C X 25
27. Något om posten vid Norrländska tvärbanan Sundsvall-Storlien	Y Z 50
28. Något om posten vid Norra stambanan	C U W Y 50
29. Något om posten vid Byvalla-Långshyttans järnväg	W 30
30. Något om posten vid statsbanan Mellansel-Ömsköldsvik	Y 30
31. Posthistoria från Forsheda	F 20
32. Posthistoria från Kåkindes härad	R 25
33. Kortlivade postnamn i Örebro län	T 25
34. Posten vid Nora-Karlskoga och Vikern-Möckelns järnvägar	T 25
35. Posten vid järnvägarna Strömtorp-Otterbäcken och Gullspång-Torved	T R 20
36. Posten vid järnvägen Hässleholm-Kristianstad	L 20
37. Posten vid järnvägen Hässleholm-Veinge	L 25
38. Posten vid järnvägen Esöv-Kristianstad	L M 25
39. Posten vid järnvägen Kristianstad-Brösarp	L 20
40. Posten vid järnvägen Lund-Harlösa	M 20
41. Posten vid järnvägen Ystad - Sankt Olof	L 25
42. Posten vid järnvägen Brösarp-Ystad	L 20
43. Litet om posten vid Inlandsbanan	6 län 40
44. Något om posten i Handbörds härad	H 20
45. Något om posten i Norra Möre	H 25
46. Posten vid järnvägen Norrköping-Arkösund	E 25
47. Glimtar från posten i Södra Möckleby (Degerhamn)	H 20
48. Posthistoria från Jula-trakten	R 20
49. Posthistoria från Vedens härad	P 20

Publikationsnummer och häftetitel

Publikationsnummer och häftetitel	län	pris kr
50. Posten vid Krösnabanan	G K	25
51. Posthistoria från Ronneby	K	20
52. Om posten vid Blekinge kustbana	K	30
53. Posthistoria från Rognäs	BD	20
54. När posten kom till Arneberg	BD	20
55. Posthistoria från Vargbacken	BD	20
56. Posten vid järnvägen Dalby-Bjarsjölagård	M	20
58. Posthistoria från Kållands härad	R	20
59. Posthistoria från Karlsborgs kommun	R	20
60. Posthistoria från Kinne härad	R	20
61. Glimtar från posten i Väskinde	I	20
62. Posthistoria från Barne härad	R	20
63. Posthistoria från Åse härad	R	25
64. Posthistoria från Laske härad	R	25
65. Posthistoria från Frökinds härad	R	25
66. Posthistoria från Gudhems härad	R	40
67. Om post i Skövde kommuns landsbygd	R	20
68. Posthistoria från Töreboda kommun	R	30
69. Posthistoria från Gullspångs kommun	R	25
70. Posthistoria från en del av Mariestads kommuns landsbygd	R	20
71. Posthistoria från Ransbergs socken i Västergötland	R	20
72. Posthistoriska glimtar från Lunds kommun	M	40
73. Posthistoria från Tofteryds socken	F	20
74. Något om posten i Gärdslösa-trakten	H	20
75. Posthistoria från Valla socken på Tjörn i Bohuslän	O	20
76. Något om kortlivad post i Halland	N	40
77. Posthistoria från Asarums socken	K	25
78. Posthistoria från Sölvesborgs kommun	K	25
79. Posthistoria från Blekingekusten	K	25
80. Posthistoria från Fridlevstad, Hjortsberga, Ringamåla, Sillhövda & Öljevult	K	20
81. Kortlivade postnamn i Uppland	B C	40
82. Kortlivade postnamn i Västmanland	U	25
83. Några kortlivade postnamn i Östergötland	E	30
84. Poststationer vid Nordvästra Stambanan	T S	20
85. Kortlivad skånsk post, del 1, Malmöhus län	M	30
86. Kortlivad skånsk post, del 2, Kristianstads län	L	30
87. Posthistoria från Villands härad	L	30
88. Posthistoria från Möklinta socken och järnvägen Sala - Krylbo	U W	30
89. Kortlivade postnamn i Gävleborgs län	X W	30
90. Kortlivade postnamn i Kopparbergs län	W	20
91. Kortlivade postnamn i Jämtlands län	Z	25
92. Kortlivade postnamn i norra Sverige		25
93. Posthistoria från Inlands Nordre härad	O	25
94. Posthistoria från Inlands Södre härad	O	20
95. Posthistoria från Tunge härad	O	20
96. Posthistoria från Lane härad	O	20
97. Posthistoria från Tanums härad	O	20
98. Posthistoria från Bullarens och Sörbygdens härad	O	20
99. Posthistoria från Kville härad	O	25
100. Guide för post- och samhällshistoria från mer än 2000 orter		40
101. Något om posten vid järnvägen Tingsryd - Bredåkra	K	25
102. Något om posten i Råå	M	20
103. Posthistoria från Rydaholms socken	F	20
104. Anteckningar om posten i Tving	K	20
105. Om posten i trakten av Synnerby	R	20
106. Om posten i Sexdrega pastorat	P	25

Publikationsnummer och häftetitel	län	pris kr
107. Något om posten i Listerby socken	K	20
108. Om posten i södra Kind	P	25
109. Om posten i Madesjö	H	20
110. Om posten i Västra Eds pastorat	H	20
111. Om posten i Gärdserums pastorat	H	20
112. Om posten i Gamleby och Överums pastorat	H	25
113. Posten vid järnvägen Malmö - Genarp	M	20
114. Posten vid järnvägen Limmared - Holsljunga	P	25
115. Om posten i Svenljunga pastorat	P	25
116. Om posten i Kind vid gränsen till Småland	P	20
117. Om posten i Olofströms kommun	K	40
118. Om posten vid Västra Centralbanan	R P F	40
119. Posten i trakten av Kvånum	R	20
120. Om posten i Bjuvs kommun	M	20
121. Posten i tre västgötasocknar Varola Vårsås Mofalla	R	20
122. Om posten i Fröjereds pastorat	R	20
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla - Herrljunga	O P R	20
124. I Sydost; posthistoria från Östra härad i Blekinge	K	40
125. Om posten i Hällaryds pastorat	K	20
126. Posten vid smalspåret (Växjö - Västervik)	H G	40
127. Posthistoria från Söderåkra	H	20
128. Posten i Arby pastorat	H	20
129. Posten i Vintrosa pastorat	T	20
130. Posten i Högsby pastorat	H	20
131. Posten i Höks härad	N	25
132. Landsbygdspost i Skara kommun	R	20
133. Posthistoria från Ore socken	W	20
134. Aspelandspost	H	30
135. Poststationer vid järnvägen Bränninge - Väderstad	E	20
136. Om post i Ovanåkers kommun	X	25
137. Om posten i Hästveda och Stoby pastorat	L	20
138. Posthistoria från Förslövs och Hjärmarps pastorat	L	20
139. Posten vid järnvägen Norrköping - Valdemarsvik	E	20
140. Posthistoria från Vilske härad	R	20
141. Om post vid järnvägen Jönköping - Gripenberg	F	20
142. Posthistoria från Alingsås kommun	P	30
143. Posthistoria från Bollebygds härad	P	20
144. Posthistoria från Vättle härad i Västergötland	P	30
145. Posthistoria från Kinnefjärdings härad	R	20
146. Landsbygdspost i Stranda härad	H	25
147. Posthistoria från Saleby pastorat och Jungs socken	R	20
148. Posthistoria från Vårgårda kommun	P	20
149. Posthistoria från Malma socken i Västergötland	R	20
150. Posthistoria från Viste härad	R	25
151. Posthistoria från Ale härad	P	30
152. Posthistoria från Skurups kommun	M	25
153. Posten vid järnvägen Malmö - Ystad	M	20
154. Posten vid järnvägen Börringe - Östratorp	M	20
155. Om post i Norra Härene socken	R	20
156. Posten vid järnvägen Borås-Ulricehamn	P	20
157. Posten vid järnvägen Malmö - Simrishamn	M L	30
158. Kortlivade poststationer i sydöstra Skåne	L	20
159. Posten vid järnvägen Kristianstad - Älmhult	L	25
160. Kortlivad post på Gotland	I	30
161. Några poststationer i Norra Tjust	H	20
162. Posthistoria från Klippans kommun	L	20

Publikationsnummer och häftetitel	län	pris kr
163. Posthistoria från Kärda	F	20
164. Landsbygdspost vid Mariestad - Kinnekulle järnväg	R	20
165. Posten vid järnvägen Hästveda - Karpalund	L	20
166. Landsbygdspost i Södra Tjust	H	40
167. Posthistoria från Habo och Mullsjö kommuner	R	20
168. Posthistoria från Tidaholms kommun	R	20
169. Posthistoria från södra Mark	P	20
170. Posthistoria från nordvästra Mark	P	20
171. Posthistoria från nordöstra Mark	P	20
172. Poststationer vid järnvägen Älmhult - Sölvesborg	G L K	30
173. Posthistoria från Arnäs' socken	Y	20
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trollhättan - Nossebro	P R	20
175. Posthistoria från Valbo härad i Dalsland	P	30
176. Posthistoria från Tierps kommun	C	30
177. Posthistoria från Vette härad i Bohuslän	O	20
178. Posthistoria från Sevede härad i Kalmar län	H	30
179. Kortlivad sörmäländsk post	B D	30
180. Kortlivad sörmäländsk post, del 2	B D	20
181. Om posten vid järnvägen Kilafors - Söderhamn	X	20
182. Kortlivade småländska postnamn	F G H	40
183. Kortlivade postnamn i Värmland	S	20
184. Posthistoria från Harjagers härad	M	25
185. Kortlivade postnamn i Västergötland	P R	30
186. Om posten i Nordmarks socken i Färnebo härad	S	25
187. Om posten vid Norbergs Järnväg	U	25
188. Om posten vid järnvägen Eslöv-Ystad	M	25
189. Posthistoria från Torsås' pastorat i Kalmar län	H	25
190. Något om posten vid Nordmark-Klarälvens järnväg	S	25
191. Om posten vid Karlstad-Munkfors' järnväg	S	25
192. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, södra delen	L	25
193. Posthistoria från Ljungby socken i Kalmar län	H	25
194. Om posten i Byarums, Åkers och Kävsjö socknar	F	20
195. Posthistoria från Fryele, Gällaryds och Hagshults socknar	F	20
196. Något om posten i Hånger, Tännö och Voxtorps socknar	F	20
197. Om posten vid järnvägen Örebro - Svartå	T	25
198. Posthistoria från Karlslunda pastorat	H	25
199. Posthistoria från tolv orter i Södra Möre härad	H	30
200. Guide för post- och samhällshistoria från mer än 4000 orter		40
201. Något om Posten i Robertsfors kommun	AC	20
202. Något om Posten på Västra Orust	O	30
203. Posthistoria från Sotenäs kommun	O	25
204. Posthistoria från Östra Orusts härad	O	30
205. Posthistoria från Flundre härad	P	20
206. Om posten vid Mellersta Östergötlands Järnväg	E	30
207. Posthistoria från Redvägs härad	P	30
208. Posthistoria från Ås härad	P	30
209. Posthistoria från Gärdslösa pastorat	H	30
210. Posthistoria från Glömminge och Torslunda pastorat	H	30
211. Posthistoria från Mörbylånga pastorat	H	40
212. Posthistoria från Södra Möckleby pastorat	H	30
213. Posthistoria från Köpings pastorat på Öland	H	30
214. Posthistoria från Högby pastorat	H	30
215. Postuppsyningsmansplatser		30
216. Om posten vid Gotlands järnvägar. 1878 års linjedel	I	25
217. Om posten vid Gotlands järnvägar. Fortsättningen av 1878 års linjedel	I	25
218. Något om posten i Nässjötrakten	F	25

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris
		kr
219. Något om posten vid och omkring järnvägen Visby-Lärbro	I	25
220. Något om Postens historia på Tjörn	O	20
221. Något om Postens utveckling i Gäsene härad och angränsande socknar	P	25
222. Posthistoriska glimtar från Gällivare kommun	BD	30
223. Något om Posten vid järnvägen Frövi-Ludvika	T W	30
224. Något om Posten vid Malmö-Kontinentens järnväg	M	20
225. Något om Posten på Stångenäset	O	30
226. Något om Posten vid järnvägen Malmö-Vellinge-Trelleborg	M	40
227. Posthistoria från Öckerö kommun	O	20
228. Posthistoria från Bankekinds härad	E	30
229. Posthistoria från Inlands Fräkne och Inlands Torpe härader	O	20
230. Posthistoriska glimtar från Arjeplogs kommun	BD	30
231. Posthistoria från Säffle	S	30
232. Posthistoria från Norra Gotland	I	25
233. Något om posten vid järnvägarna Slite-Klintehamn-Hablingbo	I	30
234. Gotländsk utpost i öster	I	20
235. Posthistoria från Östervåla pastorat	U	20
236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås	O P	30
237. Posthistoria från Laxå kommun	T R	25
238. Posthistoria från Hallsbergs kommun	T	30
239. Posthistoria från Fjäre härad	N	40
240. Posthistoria från Värmlandsnäs	S	40
241. Posthistoria från Visnums härad	S	20
242. Posthistoria från Silleruds socken	S	20
243. Posthistoria från Årstads härad	N	40
244. Posthistoria från Faurås härad	N	40
245. Posthistoria från Nordmarks härad	S	30
246. Posthistoriska glimtar från Resele socken	Y	20
247. Posthistoriska glimtar från Kils härad i Värmland	S	30
248. Posthistoriska glimtar från Jösse härad	S	30
249. Något om posten vid Östra Värmlands järnväg	S	40
250. Posthistoria från Fårnebo härad	S	30
251. Posthistoria från Fryksdals härad, del 1 (postanstalter öppnade t o m år 1875)	S	40
252. Posthistoria från Fryksdals härad, del 2 (postanstalter öppnade efter år 1875)	S	30
253. Posthistoria från Älvdals härad	S	40
254. Om posten vid Leångenbanan	P	40
255. Posthistoria från Vedbo härad i Dalsland	P	40
256. Posthistoria från Tössbo härad i Dalsland	P	20
257. Posthistoria från Grums härad i Värmland	S	25
258. Posthistoria från Gillbergs härad	S	30
259. Posthistoria från Leksands kommun	W	40
260. Posthistoria från Nordals härad i Dalsland	P	20
261. Posthistoria från Nyeds, Väse och Ölme härader	S	20
262. Posthistoria från Sundals härad i Dalsland	P	20
263. Posthistoria från Sätters kommun i Dalarna	W	40
264. Posthistoria från Gagnefs kommun i Dalarna	W	40
265. Posthistoria från Forshälla och Resteröds socknar	O	20
266. Posthistoriska anteckningar från Östra och Västra Hisings härader	O	20
267. Posthistoria från Kinda härad	E	30
268. Posthistoria från Bråbo och Lösings härader	E	20
269. Posthistoria från Valkebo och Vifolka härader	E	40
270. Posthistoria från Dals och Lysings härader	E	30
271. Posthistoria från Göstrings härad	E	30
272. Posthistoria från Aska och Bobergs härader	E	30
273. Posthistoriska anteckningar från Gullbergs härad	E	30

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris
		kr
274. Posthistoria från Memmings och Åkerbo härader	E	40
275. Posthistoria från Finspånge läns härad	E	40
276. Posthistoria från Hammarkinds härad	E	30
277. Posthistoria från Hanekinds härad	E	30
278. Posthistoria från Ydre härad	E	40
279. Posthistoria från Skärkinds härad	E	20
280. Något om posten vid järnvägen Hudiksvall-Bergsjö	X	20
281. Något om posten vid Vimmerby - Ydre järnväg	E	20
282. Något om posten vid järnvägen Örebro-Norrköping	T, E	40
283. Något om posten vid Östra stambanan	D,E,F	50
284. Något om posten vid järnvägen Järna - Åby	D,E	30
285. Något om posten vid järnvägen Krylbo - Mjölby	W,U,T,E	30
286. Något om posten vid Köping - Hults järnväg	U	30
287. Något om posten vid järnvägen Köping - Uttersberg - Riddarhyttan	U	20
288. Något om posten vid Östra Centralbanan (Linköping-Hultsfred)	E,H	30
289. Något om posten vid järnvägen Norsholm-Åtvidaberg-Västervik	E,H	30
290. Något om posten vid Sala-Gysinge-Gävle järnväg	X	30
291. Något om posten vid Falkenbergs järnväg	N	30
292. Något om posten utmed Varberg-Åtrons järnväg	N	30
293. Något om posten vid Kinnared-Fegens och Fegen-Åtrons järnvägar	N	30
294. Något om posten utmed Runhällan-Enköpings järnväg	C U	30
295. Något om posten utmed Härnösand-Sollefteå järnväg	Y	30
296. Något om posten utmed Rimbo-Sunds järnväg	B	20
297. Något om posten utmed Upsala-Lenna Jernväg	C B	20
298. Något om posten utmed järnvägarna Stockholm-Rimbo och Södra Roslags kustbana	B	30
299. Något om posten utmed järnvägarna Dannemora-Harg och Faringe-Gimo	C B	30
300. Post-i-butik	alla	40
301. Något om posten vid jvg:na Limesforsen-Brintbodarne och Vansbro-Malung	W	30
302. Något om posten vid järnvägen Säma-Limesforsen	W	30
303. Något om posten vid Norra Södermanlands järnväg	D	30
304. Något om posten vid Mellersta Södermanlands järnväg	D	30
305. Något om posten vid Stockholm-Nynäs järnväg	B	40
306. Något om posten vid järnvägen Helsinborg-Ångelholm	L M	30
307. Något om posten vid järnvägen Åstorp-Mölle och dess närhet	L M	40
308. Något om posten vid järnvägen Flen-Oxelösund och dess närhet	D	30
309. Något om posten vid järnvägarna Kolbäck-Flen och Rekarne-Valskog	D U	30
310. Något om posten vid Västra stambanan Del 1	A B D	40
311. Något om posten vid Västra stambanan Del 2	T R P O	50
312. Något om posten vid järnvägen Billesholm-Landskrona	M	20
313. Något om posten vid järnvägen Eslöv-Klippan	M	20
314. Något om posten vid järnvägen Eslöv-Helsingborg	M	25
315. Något om posten vid järnvägen Helsingborg-Hässleholm	L M	30
316. Något om posten vid järnvägen Ångelholm-Landskrona	L M	20
317. Något om posten vid Västkustbanan, delen Malmö-Åstorp	M	50
318. Något om posten vid Västkustbanan, delen Ångelholm-Halmstad	L N	40
319. Något om posten vid Västkustbanan, delen Halmstad-Varberg	N	40
320. Något om posten vid Västkustbanan, delen Varberg-Göteborg	N O	30
321. Något om posten vid Stockholm-Västerås-Bergslagen järnvägar del 1	U W	30
322. Något om posten vid Stockholm-Västerås-Bergslagen järnvägar del 2	B C U	40
323. Något om posten vid Stockholm-Västerås-Bergslagen järnvägar del 3	U	20
324. Något om posten vid Mora-Älvdalens järnväg	W	20
325. Något om posten vid Falun-Rättvik-Mora järnväg	W	40
326. Något om posten vid Falun-Västerdalens järnväg	W	20
327. Något om posten vid stambanan genom övre Norrland: Bräcke-Långsele	Z	30
328. Något om posten vid stambanan genom övre Norrland: Långsele-Anundsjö	Y	30
329. Något om posten vid stambanan genom övre Norrland: Anundsjö-Vännäs	Y, AC	30
330. Något om posten vid stambanan genom övre Norrland: Vännäs-Jörn	AC	20
331. Något om posten vid stambanan genom övre Norrland: Jörn-Boden	AC, BD	30

Publikationsnummer och häftestitel	län	pris kr
332. Något om posten vid järnvägen Hoting-Långsele	Z Y	20
333. Något om posten vid järnvägen Storuman-Hällnäs	AC	25
334. Något om posten vid järnvägen Nässjö-Oskarshamn	F, H	40
335. Något om posten vid Stockholm-Sallsjöns järnväg	B	20
336. Något om posten närmast Helsingborg-Råå-Ramlösa järnväg	M	20
337. Något om posten i Ströms socken i Jämtland	Z	30
338. Något om posten vid järnvägen Växjö-Tingsryd-Blekingegränsen	G	30
339. Något om posten vid Bohuslänska längdbanan	O	30
340. Något om posten vid Bergslagernas järnvägar	W, S, P, O	40
341. Om postens historia i Enköpings kommun	C	40
342. Posthistoria kring järnvägen Halmstad-Värnamo	N, F	40
343. Något om posten vid järnvägen Kävlinge-Sjöbo	M	30
344. Posten vid järnvägen Halmstad-Bolmen	N, G	20
345. Om posten i Viske härad	N	20
346. Om posten i Himle härad	N	50
347. Om posten i Kvibille, Skavböke, Slättåkra, Steninge och Tylösand	N	20
348. Postfolkets vedermödor på 1800-talet	F, G, H	40
349. Posten vid järnvägen Höör-Hörby och dess närhet	M	40
350. Posten vid järnvägen Lund-Trelleborg	M	40
351. Posten vid södra stambanan, delsträckan Malmö-Hässleholm	M, L	40
352. Posten vid södra stambanan, delsträckan Hässleholm-Nässjö	L, G, F	40
353. Posten vid södra stambanan, delsträckan Nässjö-Falköping	F, R	40
354. Posten vid Skåne-Smålands järnväg, norra delen	G, F	30
355. Posten vid järnvägen Borås-Alvesta	P, F, G	40
356. Posten vid järnvägen Vislanda-Bolmen	G	30
357. Posten vid järnvägen Vislanda-Karlshamn	G, K	30
358. Några kuriösa brev		40
359. Posten vid järnvägen Rydsgård-Trelleborg	M	30
360. Posten vid järnvägen Ängelholm-Klippan	L	30
361. Posten vid järnvägen Alvesta-Karlskrona	G, K	40
362. Posten vid järnvägen Kalmar-Karlskrona	H, K	30
363. Posten vid järnvägen Berga-Kalmar	H	30
364. Posten vid järnvägen Ystad-Skivarp	M	20
365. Posten vid järnvägen Värnamo-Nässjö	F	30
366. Posten vid järnvägen Nässjö-Kalmar	F, H	30
367. Posten vid järnvägen Hudiksvall-Ljusdal	X	30
368. Posten vid järnvägen Landskrona-Kävlinge-Lund	M	20
369. Om posten vid järnvägen Mönsterås-Fagerhult	F, H	30
370. Om posten vid järnvägen Emmaboda-Kalmar	H	30
371. Om posten vid järnvägen Oskarshamn-Älgshultsby	H, G	30
372. Om posten vid Östra Värends järnväg	G	20
373. Om posten vid järnvägen Sävsjö-Målilla station	F	30
374. Om posten vid järnvägen Jönköping-Vaggeryd	F	20
375. Om posten vid järnvägen Sölvesborg-Hörviken	K	30
376. Om posten vid järnvägen Torsås-Gullaboby	H	30
377. Om posten vid järnvägen Uppsala - Enköping	C	20
378. Om posten vid Ostkustbanans södra del (Söderhamn-Gävle)	X	20
379. Om posten vid järnvägen Bastuträsk - Skelleftehamn	AC	30
380. Om posten vid järnvägen Lysekil - Munkedal	O	40
381. Om posten vid järnvägen Luleå-Riksgränsen (Malmaban, södra delen)	BD	40
382. Om posten vid järnvägen Luleå-Riksgränsen (Malmaban, norra delen)	BD	40
383. Om posten vid järnvägen Skara-Timmersdala	R	30

Porto tillkommer vid beställning under 100 kr. Skrifter tillverkas av förlagan inom en vecka efter beställning.

Erik Lindgren, Blåbärsvägen 4, 352 45 VÄXJÖ. Tel 0470-19354