

Erik Lindgren

Något om posten vid

# Borås-Alvesta järnväg

## Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Nissafors	15
Gånghester	1	Gnosjö	16
Målsryd	6	Åsenhöga	17
Aplared	7	Hillerstorp	18
Hillared	8	Hädinge	19
Dannike	9	Värnamo	22
Långhem	10	Bor	23
Kindsboda	11	Horda	26
Limmared	11	Rydaholm	26
Brandsmo	13	Hyggestorp	28
Grimsås	13	Gölsjö	29
Hestra	14	Hjortsberga	31

Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 355

## Borås—Svenljunga.

(V. D.)

(Från den 1 november 1898.)

Plk. Tåg 2.	<sup>1)</sup> Fk. Brl. Tåg 4.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
9,5	5,27	<i>Borås</i> .....	7,10	2,25
9,8	—	<i>Borås nedre</i> <sup>*)</sup> .....	7,7	2,22
9,11	—	<i>Borås nedre</i> <sup>*)</sup> .....	7,3	2,18
9,53	5,23	<i>Roppered</i> .....	6,22	1,38
10,12	6,44	<i>Hillared</i> .....	5,57	1,15
10,24	7,0	<i>Sevärega</i> .....	5,41	1,2
10,36	7,13	<i>Ringstena</i> .....	5,25	12,48
10,48	7,25	<i>Svenljunga</i> .....	5,10	12,35

Tåg 1. Tåg 3.

<sup>1)</sup> Fk. Brl. Plk.<sup>1)</sup> I facket med tågen n:r 1 och 4 befordras karterad post endast mellan Svenljunga, Hillared och Borås.<sup>\*)</sup> Postutveziing eger rum med bantåg å linien *Borås—Varberg* (91).

## Förord

I december 1897 fick Borås-Alvesta järnväg koncession för en bana från Borås nedre till Alvesta. Den 149 km långa sträckan kunde öppnas för allmän trafik den 23 december 1902. Mellan Göteborg och Borås fanns då sedan åtta år en järnväg och i Alvesta anslöt den nytilkomna järnvägen till södra stambanan. Dit hade stambanan nått söderifrån redan den 1 oktober 1863.

Jag försöker i denna liksom andra skrifter ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och samhället, Posten och järnvägen eller mellan Posten och dess anställda. När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. Ibland saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårtolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat eller felaktigt på annat sätt.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade. I de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur 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. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Borås till Alvesta med ett fåtal avvikelser till några av lantpoststationerna i närheten.

Då jag sedan tre år på grund av platsbrist inte längre disponerar mitt arkiv har denna framställning inte kunnat bli så omfattande som jag velat göra den. Jag hoppas ändå att den skall tas emot av läsarna med samma intresse som tidigare skrifter.

Växjö i november 1998

Erik Lindgren

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

Innevarande dag, då jernvägslinien Borås—Värnamo—Alvesta upplåtes för allmän trafik, öppnas poststation vid en hvar af de å nämnda jernvägs-linie belägna trafikstationerna *Målsryd, Aplared, Hillared, Långhem, Limmared, Brandsmo* och *Grimsås* inom Elfsborgs län, *Hestra, Nissafors, Gnosjö, Hillerstorp, Hädinge, Bor, Horda* och *Smålands-Rydaholm* inom Jönköpings län samt *Hjortsberga* inom Kronobergs län.

Deremot indragas samtidigt de nuvarande poststationerna *Kråkered, Roppered, Hillared, Långhem* och *Limmared* inom Elfsborgs län, *Nissafors, Gnosjö, Käfsjö, Östbo Bohr* och *Nederled* inom Jönköpings län samt *Slätthög* inom Kronobergs län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen, den 23 december 1902.

E. VON KRUSENSTJERNA.

*Victor Melander.***Inledning**

I posthistorisk skrift 236 har jag redovisat något om de postala förändringarna i anslutning till järnvägen Göteborg - Borås. Med detta häfte försöker jag ta mina läsare med på en tänkt fortsatt färd från Borås till Alvesta. På den nära 15 mil långa sträckan möter vi flera andra järnvägar, av vilka flertalet berörs i tidigare utgivna skrifter. Redan i Gånghester utgick sidospår till Ulricehamn och i Hillared anknöt den sydliga förbindelsen till Axelfors via Svenljunga (Kinds härads järnväg). I Limmared möter vi Västra Cantralbanan och i Hestra en förbindelse söderut till Reftele. I Värnamo stöter vi på linjen Halmstad-Nässjö och i Alvesta når vi södra stambanan.

Kinds härads järnväg öppnades för allmän trafik på den 38 km långa sträckan mellan Borås nedre och Svenljunga den 1 november 1885 och övertogs av Borås-Alvesta järnväg 1899. Delsträckan mellan Borås nedre och Hillared avvecklades i samband med att "vår bana" öppnades på denna sträcka den 23 december 1902.

I brev till berörda postmästare vid förvaltningspostkontoren informerade poststyrelsen den 23 september 1902 om de planerade ändringarna av postnätet. Detta berörs delvis i fortsättningen i de olika stationsvisa avsnitten. Det rörde sig om ovanligt många förändringar i ett svep, som man säger ibland. Inte mindre än 16 nya poststationer öppnades, men samtidigt drogs elva poststationer in. För sju av dessa betydde "indragningen" i verkligheten bara, att de flyttades till den närbelägna järnvägsstationen (Hillared, Långhem, Limmared, Nissafors, Gnosjö, Östbo Bohr och Nederled), de båda sistnämnda med samtidigt namnförändring till Bor respektive Smålands Rydaholm.

På motstående sida återges en reproduktion av det meddelande i poststyrelsens cirkulär som kort redovisade förändringen.

För förvaltningspostkontoren (Borås, Värnamo och Alvesta) lämnar jag inga uppgifter, då järnvägsmän inte varit ansvariga där för den lokala postexpeditionstjänsten. För Limmared lämnas inte heller sådana uppgifter under den tid det fanns ett förvaltningspostkontor där (juli 1906 - september 1918, resp oktober 1945 - december 1964).

///.

Göteborg - Borås - Alvesta.

Aug 108		Nk 909				
Tåg 1		Tåg 3				
8,15		5,30		Göteborg	10,15	8,37
10,7	Nk 910	7,14	72	Borås	8,15	6,42
10,13	19,20	7,25		Borås	8,5	3,2
11,57	4,58	9,34	136	Rissafors	5,57	10,50
12,10	5,27	9,47	144	Gnosjö	5,44	10,16
12,25	6,1	10,3	155	Killerstorp	5,28	9,40
12,50	6,50	10,30	172	Vernamo	5,0	8,40
12,55	7,15			Vernamo	Tåg 4 Nk 909	8,5
1,11	7,54		184	Bor	7,35	3,41
1,35	8,55		201	Smål. Rydaholm	6,36	3,17
2,2	9,55		221	Alvesta	5,30	2,50
					Tåg 10 Nk 210	Tåg 2 Aug 108

G. S.

**Borås**

Verksamheten vid postkontoret i Borås har inte varit föremål för någon form av förening med järnvägsgöromål, varför jag lämnar detta därhän i enlighet med slutraderna i förordet. Vi ger oss i väg på den ännu befintliga järnvägen, där tågen går från kust till kust genom de fortsatta linjerna på ömse sidor om "vår bana", Göteborg-Borås, resp Alvesta-Karlskrona. Vi kommer snabbt till den första stationen,

1930-11-01-

**Gånghester**

När järnvägen mellan Borås och Alvesta byggdes, fanns det knappt någon bebyggelse i det område, som två decennier senare skulle bilda Gånghesters samhälle. När postdirektionen i Göteborg skrev till poststyrelsen den 1 november 1917, då järnvägen mellan Borås och Ulricehamn närmade sig startdatum, anfördes bl a följande: "Gånghesters hållplats, där Borås-Ulricehamns järnväg ansluter till Borås-Alvesta järnväg, ligger i en ödslig trakt, där inga postanordningar erfordras."

Järnvägen till Ulricehamn öppnades för allmän trafik den 16 december 1917. Efter ett par års tid lät befolkningen i trakten kring stationsområdet höra av sig. I september 1919 undertecknades ett brev till poststyrelsen av ett 50-tal personer. Däri framhölls olägenheten av att posten måste "hämtas eller med lösväska forslas från Målsryd 4 km eller Borås 7 km". Järnvägsbolaget ville emellertid inte låta förena en eventuell poststation med järnvägsgöromålen.

Efter undersökning på ort och ställe tillstyrkte postdirektionen i Göteborg bifall till framställningen om en poststation. Poststyrelsen biföll dock inte vid föredragning. Tio år senare var förhållandena ändrade och den 1 november 1930 kunde en poststation öppnas i en lokal 100 meter från järnvägsstationen med löjtnant Otto Larsson Willner som föreståndare.

När denne avgick den 1 november 1947, hölls befattningen på vakans tills poststationen kunde flyttas till järnvägsstationen den 1 februari 1948. Där blev kontoristen Tage Arnold Nykvist ansvarig för postservicen. Han följdes i denna dubbla befattning av Olof Ryler (1958-1961) och Sven Arne Alvhage (1961-1978).

Post och järnväg skildes åt den 1 oktober 1978. Postkontoret, som termen är sedan 1986, finns nu på St.Vägen 9 i Gånghester.

1902-12-23-

## Målsryd

Vi kommer nu till den första av de många förenade poststationer som öppnades i samband med tågstarten den 23 december 1902. Albert Persson antogs till föreståndare med 300 kr i årsarvode för själva postsyslan. Den 1 juni 1919 övertog Axel Herman Andersson ansvaret, närmast kommen från Brandsmo. Därefter ansvarade Johan Edvard Bergdahl (1933-1942), Axel Rudolf Carlsson (1943-1950), Åke Alfred Danielsson (1950-1954), Gustaf Richard Ljunggren (1954-1957) och Gösta Harald Peterson (1957-1967).

Järnvägen gjorde det möjligt att finna lämpliga utgångspunkter för nya lantbrevbäringslinjer eller för omläggning av äldre sådana. En lantbrevbärning från Målsryd betjänade bl a Torps och Gullestorps poststationsområden, ävensom de kunder som bodde utmed linjen som bl a passerade Björkelund, Häljared, Bredared och Espered.

Den 1 juni 1967 skildes post och järnväg åt. Kerstin Andersson blev efter en tids vakans ordinarie föreståndare i oktober 1968. Poststationen höjdes till postexpedition den 1 november 1975 och kallades postkontor med ny terminologi från 1986.

De omkring 500 hushåll, som postkontoret betjänade, var inte ett tillräckligt starkt underlag. Postkontoret lämnades på entreprenad och kom att ingå i gruppen "post-i-butik". Enligt uppgift i "*Meddelande Minnespoststämplar*" drogs denna anordning in med september månads ingång 1994, en uppgift som dock motsades av att postkontoret återfanns som "post-i-butik" i postens interna telefonkatalog i november 1995. I 1998 års upplaga finns det inte.

### Poststationer:

Vid maj månads början skola poststationer af sådan beskaffenhet, som omförmäles i Kongl. Maj:ts nädiga Bref till Generalpoststyrelsen den 3 mars 1884 angående inrättande af flyttbara poststationer å orter, der jernvägsanläggning pågår (intaget i Kongl. Generalpoststyrelsens cirkulär nr X för år 1884), öppnas i *Aplared* och *Oslättfors*; skolande af dessa poststationer den förra lyda under postkontoret i Borås och den senare under postkontoret i Gefle.

### Postföring:

Från maj månads början underhålles postföring med gående bud, två gånger i veckan, fram och åter, mellan *Aplareds* poststation och *Borås'* postkontor, samt alla söknedagar, fram och åter, mellan *Oslättfors'* poststation och *Gefle* postkontor.

1884-05-01-1884-11-30  
1902-12-23-

## Aplared

I samband med tågstarten öppnades en förenad poststation i Aplared. På platsen hade funnits en poststation tidigare, nämligen i samband med att Kinds härads järnväg byggdes. Denna 38 km långa järnväg mellan Borås nedre och Svenljunga öppnades för allmän trafik den 1 november 1885.

Posthistoriskt är orten intressant genom att det var en av de fåtaligt dokumenterade flyttbara poststationerna enligt ett regeringsbeslut den 3 mars 1884. Då bemyndigades poststyrelsen att inrätta flyttbara poststationer och att anordna postföring mellan lämpligt belägna poststationer och de nya poststationerna.

Bakom detta beslut låg en skrivelse från poststyrelsen till Kungl. Maj:t i februari 1884. En orsak till framställningen var postverkets önskan att ge rallarna möjlighet att anlita postsparbanken. I framställningen föreslog poststyrelsen, att poststationer skulle få inrättas i områden där järnvägsanläggningar pågick, om det inte fanns någon fast postanstalt inom rimligt avstånd. Avsikten var att sådana poststationer skulle flyttas från plats till plats efter hand som järnvägsbyggnationen fortskred.

Det gick således inte lång tid efter regeringsbeslutet förrän de första flyttbara poststationerna inrättades. Den 1 maj 1884 öppnades en i Aplared med gångpost från Borås två gånger i veckan och en i Oslättfors med vardaglig postgång från Gävle. Den sistnämnda förblev inte tillfällig, då behovet av en poststation i Oslättfors fanns kvar, när arbetsstyrkan dragit förbi. Den drogs in den 29 april 1967.

Däremot avvecklades poststationen i Aplared med november månads utgång 1884. Dess levnadssaga på blott sju månader i denna omgång har gjort den särskilt intressant för hembygdssamlande filatelister.

Avsikten var att låta studeranden P Hårleman upprätthålla befattningen som poststationsföreståndare i Aplared. Eftersom han inte var myndig när poststationen öppnades, blev ingenjören A Schwanbom föreståndare.

När järnvägen Borås-Alvesta togs i bruk för allmän trafik, inrättades åter en poststation i Aplared den 23 december 1902, då i stationshuset. Samtidigt drogs poststationen i Roppered i.

Den hade öppnats den 1 november 1885, när Kinds härad järnväg togs i bruk för allmän trafik. Avståndet mellan Roppered och Aplared var blott två kilometer.

I Aplared blev Sven Persson Tilly ansvarig för post och järnväg under ett kvarts sekel. Han följdes 1928 av John Ivar Wiede under 18 års tid. Hans Wetterlund avlöste honom 1946 och därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Aplared: Carl Gustaf Larsson (1951-1957), Folke Georg Sjögren (1957-1966) och Aage Frank Halvarsson (1966-1971).

Efter skilsmässa mellan post och järnväg tjänstgjorde Ingegerd Söderqvist och 1974 tog Margit Halvarsson över. Poststationen flyttade till nya lokaler 1976. Efter en övergångstid som postexpedition blev den interna beteckningen med ny terminologi 1977 "lokalpostkontor", ändrat till enbart postkontor 1986. Omsättningen var för ringa för att motivera postkontorets bibehållande och det avvecklades den 3 juni 1996.

1885-01-01-

## Hillared

Flera försök gjordes förgäves under åren 1878-1879 att få en poststation i Hillared. Med tillkomsten av Kinds härads järnväg sex år senare hade man framgång utan kundernas egna ansträngningar. En förenad post- och järnvägsstation öppnades nämligen i Hillared, när Kinds härads järnväg togs i bruk för allmän trafik med november månads ingång 1885. Den gick nära Hillareds kyrka. August Törnkvist fick ansvar för både post- och järnvägsservice.

Stationen förstördes genom en eldsvåda natten mellan den 1 och 2 juli 1891. Den byggdes upp på nytt och Törnkvist arbetade vidare med Kinds härads järnväg som arbetsgivare men fick uppleva att denna järnväg såldes till Borås-Alvesta järnväg med 1899 års ingång. När den sistnämnda banan var färdig och kunde tas i bruk för allmän trafik den 23 december 1902, flyttades den första stationen till en ny sådan ca två km från kyrkan.

Dit flyttade också August Törnkvist med inventarier och nödvändigt arbetsmaterial. Han följdes i december 1908 av Bror Axel Lundgren och andra järnvägsanställda tog vid tills arbetsanhopningen blev för stor. Efter skilsmässa från järnvägen blev Seth Olov Klasson föreståndare i en lokal på ca 200 meters avstånd från järnvägsstationen.

Poststyrelsens oförklarliga strävan att trots infört postnummer-system avliva en stor mängd postortsnamn ledde till att posten i Hillared fick heta Svenljunga 3 från den 1 mars 1971. Drygt 20 år senare kunde invånarna glädja sig att få postnamnet Hillared åter den 1 oktober 1991, samtidigt som 28 andra bortrationaliserade postortsnamn återinfördes.

Omsättningen minskade emellertid och inte minst betalningssystemet fick ta stryk. Detta ledde till att postkontoret i Hillared lämnades på entreprenad och blev "post-i-butik" på Solvägen 14.

1876-01-01-1992-03-31

## Dannike

Över Hillared expedierades posten till lantpoststationen i Dannike. Denna inrättades efter påstötning från berörd befolkning ett år senare än de flesta övriga poststationer i Västergötland, vilka kom till som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Skolläraren N J Bohlin blev föreståndare i Dannike från start med 1876 års ingång.

Han fick kämpa ett par år senare för att motverka poststationens indragning, sedan Hillareds sockenmän hade begärt att få en egen poststation. Vid kommunalstämman i Hillared den 10 december 1878 hade de uttalat, att *"det hellre borde ligga i postverkets intresse att indraga både Sexdrega och Dannike stationer och förlägga en station inom Hillared såsom centralt belägen mellan Svenljunga postkontor och Tvärreds poststation"*.

Poststyrelsen ansåg vid slutbehandling den 18 februari 1879 av Hillareds sockens framställning, att den inte borde föranleda någon åtgärd. Karl Johan Bohlin efterträddes i Dannike av Johan Albert Nöjd och 1893 av Per August Lindell. Därefter sköttes poststationen av Olga Bergström (1902-1904), Frans Pettersson (1904-1919), Sigrid Otilia Teresia Lundstedt (1919-1923), Klas Herman Blomberg (1923-1934), Teresia Maria Johansson (1934-1948) och Gertrud Dahlman (1948-1975). Poststationen organiserades som postställe men kostnaderna ansågs vara för stora och detta avvecklades med mars månads utgång 1992.

1876-01-01-

1875-01-01--

## Länghem

Efter avvikelsen till Dannike återvänder vi till spåret och kommer till dess första station efter Hillared, nämligen Länghem. Där öppnades en lantpoststation med 1875 års ingång i samband med kronobrevbäringsreformen. Dess föreståndare skolläraren Johannes Regnér överlämnade poststationen till kollegan A E Ternblad 1897. Denne fick lämna ifrån sig datumstämpel, sigill, försändelseetiketter och vissa andra inventarier den 23 december 1902 till stationsföreståndaren Bror Axel Lundgren i det nybyggda stationshuset.

Han följdes i december 1908 av Jarl Leonard Lundgren, som förut varit föreståndare i Horda längre söderut på "vår bana". Lundgren fanns på plats i drygt 20 år och därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Länghem: Georg Reinhold Svensson (1929-1941), Adolf Henrik Appelgren (1941-1949), Gunnar Einar Einéus (1949-1955), Hans Lambert Wetterlund (1956-1957), Tage Per August Hellroth (1957-1961) och Börje Lennart Dahl (1961-1967).

När post och järnväg skildes åt den 15 oktober 1967 och poststationen flyttade till lokaler i gamla kommunalkontoret, hölls föreståndarebefattningen vakant i avvaktan på omorganisation. Den drog ut på tiden, men den 1 mars 1971 höjdes poststationen till postexpedition. Seth Klasson blev chef. Han avgick med pension i februari 1990, då Margareta Lundquist tog över ansvaret för postservice till de ca 600 hushåll som har postadress Länghem.

Utvecklingen var fortsatt svag och Posten AB lämnade postkontoret (som termen var sedan 1986) på entreprenad den 1 april 1996. Det blev därmed "post-i-butik" på Boråsvägen 26.

1930-05-01--1952-11-30

## Kindsboda

På vår fortsatt tänkta färd kommer vi till hållplatsen Boda. Där hade man förgäves sökt få en poststation i mars 1906. Ett nytt försök i november 1918 på grund av ett beslut under en extra kommunalstämma med Månstads kommun den 25 juli misslyckades också. En bidragande orsak var följande skrivelse från postdirektionen i Göteborg:

*"Tjänsteman från postdirektionen har för undersökning i ärendet besökt Boda. Hållplatsen ligger på en tämligen smal landremsa mellan två vidsträckta mossar. Den torde hava sin största betydelse som upplags- och lastningsplats för virke och lantbruksartiklar. Något samhälle i vanlig mening finnes ej - endast en handelsbutik och några mindre lägenheter. Den omgivande trakten är ej heller tätt befolkad. Någon industri drives ej i orten".*

Ett tredje försök att få en poststation gjordes 1930. Det resulterade i poststyrelsens beslut att öppna en sådan, men inte i hållplatsen där den inte kunde inrymmas. I dess närhet fick handlanden Nils Arvid Johansson ta ansvar för poststationen från start den 1 maj 1930. Omsättningen var ringa och redan den 1 december 1952 ersattes poststationen med ett postombud med redovisning till postkontoret i Limmared. Föga anlitat kunde detta avvecklas redan med februari månads utgång 1956.

1871-05-01--

## Limmared

Med Limmareds glasbruk som initiativtagare blev en framställning om en poststation i Limmared positivt behandlad inom poststyrelsen. Poststationen öppnades den 1 maj 1871 med förvaltningsbiträdet Joh Rob Fahلمان som föreståndare. Han följdes 1874 av Petrus M Abrahamson och redan i slutet av följande år av bruksägaren Fredrik Brusewitz. Ingenjör Carl Axel Brusewitz tog över vid 1894 års ingång och fick uppleva poststationens förflyttning till järnvägsstationen den 23 december 1902, när järnvägen Borås-Alvesta öppnades för allmän trafik.

Nu var det järnvägsbefälet som tog hand om ruljangsen, från början stationsinspektör Johan Axel Jansson. Han hade ansvaret till och med november 1906, då det blev skilsmässa mellan post och järnväg. I stället öppnades ett förvaltningspostkontor. Postinspektionen i Göteborg svarade för utredningen inför denna stora omorganisation och redovisade sina synpunkter i ett brev till poststyrelsen den 9 april 1906 med bl a följande text:

*"Limmared har under de senare åren blivit en allt mera betydande knutpunkt för järnvägslinjer. Sedan orten under år 1902 erhållit sin första järnvägsförbindelse genom Borås-Alvesta järnväg, har till orten under år 1904 anknutits järnvägslinjen Limmared-Falkenberg, varjämte under innevarande år Västra Centralbanan skall i Limmared ansluta sig till berörda järnvägar. I Limmared komma sålunda under detta års lopp järnvägssträckor från icke mindre än fem olika håll att sammanträffa. Att ett postkontor på ifrågavarande plats skulle bliva synnerligen väl lämpat att förmedla postutväxling med ett stort antal av de vid dessa järnvägssträckor belägna poststationer ligger i öppen dag. - - -*

*För närvarande finns icke lokal för postkontor i järnvägsstationens omedelbara närhet tillgänglig, men enligt bifogade anbud från den störste korrespondenten å platsen, Limmareds glasbruk, är bruket villigt att inom detta års utgång tillhandahålla lämplig lokal (med golvyta av omkring 110 kvadratmeter), mot en årlig hyra av 800 kr".*

I sin slutliga framställning den 6 oktober 1906 preciserade postinspektör Otto Schütz i Göteborg det blivande postområdet för Limmared genom att ange lämpligt belägna poststationer och postföringslinjer. Poststationerna var följande, här angivna i bokstavsordning: Ambjörnarp, Axelfors, Brandsmo, Grimsås, Hid, Holsljunga, Håcksvik, Kalvsjöholm, Mjögäck, Mossebo, Mårdaklev, Sjötofta, Strömsfors, Tranemo, Uddebo, Älvsered och Överlida samt den beslutade men då ännu inte öppnade poststationen Ekefors.

Två postmästare hann ansvara för det nya förvaltningspostkontoret innan det drogs in den 30 september 1918. Ersättningen blev en lantpoststation utan samröre med järnvägsstationen. Efter mindre än 30 år blev det en ny organisation och ett förvaltningspostkontor inrättades på nytt i Limmared, samtidigt som förvaltningspostkontoret i Älvsered drogs in. På 1960-talet hade en översyn av förvaltningsområdena resulterat i beslut om att öka deras geografiska utsträckning med den påföljd att de små skulle avvecklas. Detta drabbade Limmared med 1965 års ingång, då postkontoret degraderades till postexpedition. Med ny terminologi finns åter ordet postkontor, här med Ulf Andersson som kontorsansvarig.

1902-12-23--1960-11-30

## Brandsmo

Även Brandsmo var en av de stationer som förenades med postgöromål vid tågstarten den 23 december 1902. Stationsmästaren Axel Herman Andersson blev dess förste föreståndare, följd av August Eskel (1919-1937), Ester Elisabet Andersson (1937-1940) och Karl Hadar Appelgren (1940-1960). Poststationen drogs in den 30 november 1960.

1902-12-23--

## Grimsås

I raden av små stationer utmed Borås-Alvesta järnväg kommer vi nu till Grimsås. Med den stationen förenades postgöromål vid tågstart den 23 december 1902. Carl Johan Berglund ansvarade för stationens skötsel under närmare 35 år, följd av Victor Henry Tilly (1937-1939), Tage Nyqvist (1939-1943), Nils Fredrik Georg Nordenhielm (1943-1945), John Robert Nilsson (1945-1960) och Carl Allan Persson (1960-1976).

Den 1 juni 1976 skildes post och järnväg åt. Alltjämt i AB Postens egen regi drivs postkontoret ännu när detta skrivs i november 1998.



## Hestra

Vi har passerat gränsen mellan Västergötland och Småland och kommer till Hestra. Där hade förgäves flera försök gjorts att få en poststation. Det fanns en lantpoststation med namnet Hestra i Västbo härad sedan 1874 års ingång. Den drogs in den 14 september 1877 och när den återinrättades den 1 mars 1886, fick den namnet Södra Hestra.

Om den ovanligt långa kampen för att få en lantpoststation i Hestra har jag berättat i boken *"På post i Mo härad"*. Ansträngningarna var förgäves ända tills järnvägen kom. En av de 16 nya förenade post- och järnvägsstationer som öppnades den 23 december 1902 var just den i Hestra.

Stationsmästaren Gustaf Johansson fick ansvar för posten i Hestra från tågstarten Han efterträddes 1909 av Carl Gustaf Lindkvist. Denne avled efter ett par år och Johan Albert Sandblom tog över från den 1 november 1911. I mer än 30 år betjänade han Hestra-borna med post- och tågservice. Han efterträddes 1942 av Johan Theodor Andersson och därefter ansvarade följande järnvägsmän för posten i Hestra: Karl Gustaf Adolf Rosenblad (1945-1949), Sigfrid Andersson (1949-1954), Gustaf Adolf Blomqvist (1954-1959) och Folke Rickard Björkman (1959-1965).

Poststationen skildes från järnvägen den 21 september 1967 och i stället inrättades en postexpedition. Med ny terminologi finns denna kvar som ett postkontor, beläget vid Mogatan 21.



När Hestra socken till sist fick en egen poststation, förlades den till järnvägsstationen. (Foto i sept 1988 av Erik Lindgren)

## Nissafors

Inte långt från Hestra kommer vi på vårt fortsatta färd söderut till Nissafors. Där fanns en lantpoststation sedan 1873 års ingång. Med järnvägens tillkomst flyttades denna till järnvägsstationen den 23 december 1902. Stationsföreståndare Peter Vilhelm Ekstrand blev föreståndare, följd i juni 1904 av Johan Waldemar Eliasson. Denne var kvar i Nissafors till och med mars 1927. Därefter har följande järnvägsmän haft ansvaret för posten: August Einar Osvald Bergström (1927-1937), Per Magnus Schultz (1937-1940), Lars Arvid Lindström (1940-1942), Gustav Adolf Gustafsson (1942-1950), Olof Helmer Emanuel Ahlgren (1950-1954), Axel Theodor Waldemar Lundgren (1954-1957), Hjalmar Bertil Holm (1958-1969) och John Jerremalm (1969-1971).

Med september månads utgång 1971 drogs poststationen in. Under en övergångsperiod fanns ett postombud som komplement till den ersättande lantbrevbäringen till och med september 1975. Postombudet byttes då ut mot ett postställe, som emellertid avvecklades med 1987 års utgång.



Till stationshuset några stenkast söder om Källeryds kyrka flyttades Nissafors poststation, när järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 23 december 1902. Foto: Erik Lindgren.

1874-01-01--

## Gnosjö

Den ovanligt långa landsvägspostlinje, som med 1874 års ingång öppnades mellan Jönköping och Unnaryd, sträckte sig genom tolv socknar. Den passerade Gnosjö, där en poststation inrättades med komminister C M Forslind som föreståndare. Efter hans död i maj 1875 blev dottern Magna Carolina Forslind föreståndare, efterträdd tre år senare av nämndemannen Peter Andersson.

Det blev flera skiften innan järnvägen kom till byn. Folkskolläraren August Sjöberg tog sålunda över i maj 1887 och gjutaren Gustaf Adolf Holmgren med 1897 års ingång. I dennes avtal fanns den då vanliga klausul, som innebar att det kunde hävas utan föregående uppsägning från den tidpunkt som en närliggande järnväg togs i bruk. Denna klausul drabbade Holmgren.

Den 23 december 1902 måste han sålunda lämna över användbara inventarier till stationsmästaren Johan Alfred Fredén. Denne fick redan från början uppleva stor arbetsanhopning, vilken ledde till att post och järnväg måste skiljas åt. Detta ägde rum 1919 och poststationen flyttades till samhällets bankhus. Där sköttes den av en man med tidigare erfarenhet av göromål vid en förenad post- och järnvägsstation, nämligen förre stationsinspektorn Carl Hjelmström. Han efterträddes av Hilma Hjelmström och år 1926 av dottern Ruth Bokander.

Stor omslutning medförde poststationens höjning till postexpedition i mars 1947 och under 1970-talet och efterföljande decennier genomgick denna postanordning mångomtalade förändringar med bl a ny terminologi.

I den nya tågordningen, så att säga, finns det ett postkontor på Köpmansgatan 11 i Gnosjö med en kontorsansvarig funktionär. I det närmaste 5000 hushåll finns inom dennes ansvarsområde. Inklusive de med postadresserna Nissafors, Åsenhöga, Hillerstorp och Hestra.

1874-01-01--1964-10-30

## Åsenhöga

Den i föregående avsnitt nämnda landsvägspostlinjen mellan Jönköping och Unnaryd passerade också Åsenhöga. Denna linje ändrades mot slutet av 1800-talet att gå mellan Jönköping och Gislaved. I "modern tid" expedierades post till Åsenhöga från poststationen i Gnosjö, något som faktiskt påbörjades redan med järnvägens tillkomst i december 1902. Vi lämnar järnvägen ett ögonblick för en avstickare på landsvägen till Åsenhöga.

Åsenhöga var en av det hundratal platser i Jönköpings län som fick en egen poststation vid 1874 års ingång. Där blev förre skolläraren J Modéen föreståndare. Med järnvägens tillkomst beslöts bland annat *"att kärrpostföringen tre gånger i veckan i vardera riktningen, å linjen Jönköping-Nissafors-Gislaved skall anknytas till den blivande förenade post- och järnvägsstationen Nissafors och den nuvarande postföringen å sträckan Nissafors-Gislaved indragas"*.

Därmed måste postföringen till Åsenhöga ordnas på annat sätt. Det stora omorganisationsbeslutet för tågstarten innehöll utöver det just gjorda citatet precisering av sex nya, mindre postföringslinjer, däribland *"medelst kärrpost fyra gånger i veckan, fram och åter, å en 0,9 nymil lång linje från Gnosjö förenade post- och järnvägsstation till Åsenhöga poststation"*.

När detta nya system trädde i kraft, hade Modéen slutat som poststationsföreståndare. Hans yngre kollega David Nikander hade fungerat som sådan under sex år, efterträdd av Andriette Gustafsson och år 1900 av Augusta Broberg, som således fick uppleva övergången till den nya landsvägspostlinjen. Hon var för övrigt kvar ett kvarts sekel och efterträddes 1925 av system Carin. Ytterligare ett par föreståndare skötte poststationen, från 1941 handelsbiträdet Paul Gustafsson och från 1956 Arnold Rydberg. En vikarie skötte poststationen sedan hans avgång 1962, till poststationens indragning med oktober månads utgång 1964.

1902-12-23--

## Hillerstorp

Två av de nya järnvägsstationerna vid tågstarten hamnade inom Kävsjö socken. Där fanns sedan 1874 års ingång en lantpoststation vilken drogs in. I stället öppnades den förenade poststationerna Hillerstorp och Hädinge.

I Hillerstorp blev stationsföreståndaren Axel Bengtsson från tågstarten den 23 december 1902 ansvarig för postgöromålen med till en början 240 kr i årsarvode för själva postarbetet. När han pensionerades den 1 april 1929, hade detta i etapper stigit till 1914 kr.

Därefter ansvarade följande järnvägsmän för samhällets postservice: Carl Ferdinand Bergkvist (1929-1935), Nils Ture Stensson (1935-1940), Gunnar Walfrid Åsberg (1941-1951), Sven Rudolf Simeon Ekblom (1951-1955), Nils Arne Sterner (1955-1964) och Johan David Einar Danielsson (1964-1972).

Den 1 november 1972 skildes poststationen från järnvägen och blev samtidigt stathöjd till postexpedition. Därmed upphörde en del av landets sista förenade post- och järnvägsstationer. Enstaka stationer hade funnits sedan 1862 och väldigt många sedan den 16 februari 1863 efter en överenskommelse mellan postverket och styrelsen för statens järnvägstrafik, en överenskommelse som efter hand också träffades med privata järnvägar.

Postexpeditionen i Hillerstorp flyttades till nya lokaler vid Betania-kyrkan. Chfsbefattningen uppehölls under en lång tid på vakans av Ingemar Rask. Med 1974 års ingång tillsattes Reine Gustafsson på ordinarie befattning. Han efterträddes den 1 september 1986 av Norunn Mattes, som fick ta ansvar för postdistributionen till omkring 1300 hushåll inklusive dem vid lantbrevbäringslinjerna till Kulltorp och Marieholmsbruk. I "dagens läge", d v s november 1998, finns postkontoret vid Storgatan 11 under ledning av en kontorschef. Titlarna för de ansvariga på olika enheter varierar efter hand som AB Posten oupphörligt tycks bli förändrat.

Över Hillerstorp expedierades posten till och från postombudet i Hädinge, vilket fanns under en övergångstid på drygt sex år efter indragningen av den förenade post- och järnvägsstationen i Hädinge (följande avsnitt).

1902-12-23--1950-03-31

## Hädinge

Kävsjö sockens andra järnvägsstation var den i Hädinge. Den öppnades samtidigt med tågstarten den 23 december 1902 och Oskar Wilhelm Gustafsson blev dess förste chef, till en början med 180 kr i årsarvode. Han följdes 1904 av August Wilhelm Jonsson.

Denne flyttade till Hjortsberga efter 30 år, varefter följande ordinarie järnvägsanställda svarade för posten i Hädinge: Monika Boström (1934-1938), Märta Boström (1938-1942 och 1943-1950) samt J D E Danielsson (1942-1943).

Poststationen drogs in med mars månads utgång 1950. Som en övergångsarrangemang organiserades ett postombud i stationshuset med Märta som ansvarig. Hon fick genom giftermål efternamnet Petersson. Hennes arvode, både som poststationsföreståndare och postombud var inbakat i den ersättning hon fick från SJ; avräkning skedde på central nivå.

Sedan vägsignalanläggningen i Hädinge blivit klar i februari 1955, drogs bevakningen vid hållplatsen in. Under den tid som återstod tills postombudet var moget att avvecklas med utgången av juli 1956, var fru Petersson direktanställd av postverket och arbetade i hållplatsens utrymme med hyra betald av postverket.

Hädinge var en av de 23 poststationer i östra postdistriktet, som vid en lönsamhetsundersökning 1932 befanns ha en frimärksförsäljning som understeg 500 kr om året. De utgjorde en grupp för sig och var indragningsshotade. Efter utredning "räddades" de flesta vid det tillfället såsom poststationer, även om det skulle ha varit möjligt att redan då organisera en del av dem som postombud. Denna form av postanordning kallades ursprungligen "stationär lantbrevbäring".

Övriga poststationer inom Jönköpings län, som under depressionsåren i början av 1930-talet var ifrågasatta till indragning, var de i Bosebo, Ekeryd och Skurugata. I boken "På post i Norra Småland" berättas, hur poststationen i Skurugata var en av de mycket få som ersattes med stationär lantbrevbäring (postombud) som en följd av sparsamhetskampanjen under depressionstiden.

## Kävsjö

1874-01-01-1902-12-22

Låt oss ännu en gång lämna spåret och göra en avstickare till en av de lantpoststationer som drogs in som en följd av järnvägsanläggningen, nämligen från Hillerstorp till Kävsjö i samma socken. Ett exempel på hur enskilda personer på ett tidigt stadium kunnat medverka till att indragingshotade poststationer fått vara kvar, finner man där.

När ansvaret för kronobrevbäringen överfördes på postverket, inrättades den 1 januari 1874 en poststation i Kävsjö med skolläraryn J A Bursell som föreståndare. Han fick 100 kr i årsarvode. Vid en följande översyn som ett led i en sparsamhetskampanj sänktes arvodet till 50 kr under hot om poststationens indragning.

Posten kom till Kävsjö med en nyinrättad skärrpost från Skillingaryd genom Åkers socken fram till Kävsjö kyrka. Hemmansägaren Wilhelm Bengtsson i Häradsköp fick kontrakt om skjutsningen.

En översyn av 1874 års omorganisation gjordes efter att poststyrelsen hade utfärdat ett cirkulär den 27 september 1875 med vissa direktiv till postmästarna. På olika håll i landet blev resultatet att vissa poststationer dömdes ut, framför allt sådana som kostade väsentligt mera än vad som motsvarade de portoinkomster som de genererade. Var det så att de behövdes för kronobetjäningens postgång fick de ändå i många fall vara kvar. Det hände också, som i Kävsjö, att de fick vara kvar om föreståndarna gick med på sänkt avlöning eller om socknen bidrog till avlöningen.

Johannes Johannesson i Uppebo skrev till poststyrelsen den 9 december 1876, att han *"hört berättas att det kommer att upphöra med en del mindre poststationer i anledning av förlust, men det vore stor skada för allmänheten att gå miste om en så god inrättning. Men enligt min åsikt skulle mycket kunna bidra till nedsättande av postbefordran, om det utbjudes på entreprenadauktion vid alla poststationer"*.

Troligen var det inte bara omtanke om socknens poststation som föranledde Johannes att skriva. Varje kontant tillskott till hushållens kassor var värdefullt och kanske räknade han med att vid en entreprenadauktion kunna underbjuda Wilhelm Bengtsson, som då hade kontraktet om postskjutsen till Kävsjö.

Postmyndigheterna å sin sida räknade med att minska postföringskostnaderna så mycket att det kunde gå att försvara poststationens bibehållande.

En tredje intressent, Anders Johan Isaksson, fick på något sätt veta, att Johannes hade erbjudit posten sina tjänster med vilja att ställa upp vid en entreprenadauktion och var inte sen att göra sammalunda. Han erbjöd sig att köra posten mellan Skillingaryd och Kävsjö för 80 öre per mil. Intresset föranledde en kungörelse i traktens kyrkor om att en entreprenadauktion skulle hållas i Skillingaryd den 28 februari 1877. Kronolänsman August Boberg avslutade det då hållna protokollet med följande rader:

*"Efter flere bud och underbud stannade nuvarande postföraren W Bengtsson i Häradsköp för lägsta anbudet med en krona trettiosju öre för varje med post fullbordad färd. Vidare förekom icke"*.

Man kan föreställa sig Bengtssons förtret över att han nu måste forsia posten för betydligt lägre ersättning än den han haft tidigare. Inte oväntat begärde han redan i augusti samma år "förhöjning i skjutslegan från 1 krona 37 öre till 3 kronor per tur". Det kunde postverket ju inte acceptera och följden blev en ny auktion den 28 september 1877.

Man måste fråga sig vad som hade hänt med Bengtssons medtävlare, för vid detta tillfälle stannade anbudan vid tre kronor, och det var Bengtssons eget. Men Johan Svensson i Björnaryd, som var ordförande i Åkers kommunalstyrelse, ifrågasatte om allt hade gått rätt till. Han skrev tre dagar efter auktionen bland annat följande till poststyrelsen:

*"Som denna auktion blivit utlyst endast fyra dagar före dess förrättande, var detta förhållande ej kommet till vars och ens kännedom, så att anbud ej kunde göras vid auktionsförrättningen"*.

Han avslutade med att erbjuda sig att fullgöra skjutsen för kr 2:67. Nu fick postmästare Paul Christoffer Billing i Jönköping poststyrelsens uppdrag att fråga Bengtsson om denne var beredd att sänka sina anspråk till samma belopp som Johan Svensson hade erbjudit sig att skjutsa posten för. Det var han och därmed fick han fortsätta att vara i postens tjänst. Det nya kontraktet upprättades att gälla till 1878 års slut.

När ännu en intressent, J P Jonasson i Stråkeved, den 10 december 1877 erbjöd sig att skjutsa posten för bara två kr per tur, fick han det svaret från poststyrelsen, att om han från år 1879 ville *"övertaga samma postföring, förnyat anbud därå bör till Kungl. Generalpoststyrelsen avgivas före utgången av nästkommande augusti månad"*.

Så gick striden om extrainkomster för dem som hade tillgång till häst och vagn, men en följd var att poststationen i Kävsjö fick behållas. Inte ens införandet i Jönköpings län av lantbrevbäring 1879 tog död på den. Andra poststationer i närområdet ersattes med lantbrevbäring under loppet av 1879, t ex Tofteryd och Hagshult. Först med tillkomsten av järnvägen mellan Borås och Alvesta i december 1902 blev poststationen i Kävsjö indragen. I stället inrättades då en förenad post- och järnvägsstation i Hillerstorp, som vi har sett i tidigare avsnitt. Som lök på laxen, som man säger ibland, fick socknen också en järnvägsstation i Hädinge vid samma tidpunkt.

Skolläraren Bursell hade 1892 efterträtts som poststationsföreståndare i Kävsjö av kollegan Frans Otto Slettengren. Denne fick frånträda sitt kontrakt, när lantpoststationen drogs in vid järnvägens tillkomst.

Vi återgår nu till spåret efter vår långa utflykt till lantpoststationen i Kävsjö och kommer till

## Värnamo

Verksamheten vid postkontoret i Värnamo har inte varit föremål för någon form av förening med järnvägsgöromål, varför detta postkontor kan lämnas därhän i detta sammanhang, som framgår av slutraderna i förordet.

En aktiv frimärksförening i Värnamo har haft och har alltjämt intresserade medlemmar som kan tillhandagå med upplysningar om den lokala verksamheten, som bjuder på intressanta företeelser utom ramen för järnvägsentusiasternas intresseområden.

## Bor

På vår fortsatta färd mot Alvesta kommer vi nu till en järnvägsstation som med tågstarten fick det namn den har ännu i dag. Dessförinnan hade den tre andra namn, från början belägen i Bors gästgivaregård på stort avstånd från sockenkyrkan, något som inte föll de flesta sockenbor i smaken.

Gästgivaren August Johansson blev föreståndare för poststationen som öppnades med 1874 års ingång. En av hans konkurrenter till befattningen var skolläraren J Berggren. Han menade att församlingen inte hade någon nytta av poststationen med det läge den hade fått. Därför skrev han bl a följande till poststyrelsen den 3 december 1874:

*"Det naturligaste och bäst passande läget för ifrågavarande anstalter är väl så mycket som möjligt nära kyrkan och skolan, varifrån bud utgår dagligen åt alla håll i socknen. Och då utom högst få undantag alla poststationerna även i Jönköpings län äro förlagda vid kyrkorna, borde Woxtorps socken också fått denna förmån och icke stationen blivit förlagd på ett olämpligt ställe, blott för att gynna en viss person för erhållande av arvode i egenskap av stationsföreståndare och hade kronofogde Rosengren då varit kronofogde härstädes, hade det blivit ställt på ett bättre sätt, ity han erkänner olämpligheten av denna anordning".*

Postmästare Frans Wallander i Värnamo fick svara på en remiss med anledning av det delvis citerade brevet. Han hävdade att flyttning av poststationen från gästgivaregården till kyrkans närhet vore "alldeles olämplig, enär kyrkan endast är belägen knappt 3/8 mil inom socknen från Värnamo räknat, varemot avståndet vid Bors gästgivaregård är 5/8 mil och avståndet söderut åt Moheda till, från Bor 1 mil, men från Woxtorp 1/4; dessutom förekommer att postlinjen Woxtorp-Rydaholm skulle ökas med en mil i veckan, om stationen rubbas i enlighet med Berggrens förslag".

Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 2 april 1875 att ärendet inte borde föranleda till vidare åtgärd. Däremot fanns det anledning att ändra poststationens namn, d v s sockennamnet Woxtorp. Samma namn hade en poststation i Halland fått. Från 1876 års ingång fick den småländska poststationens namn suffixet **by**. Detta visade sig inte vara en tillräcklig ändring, Post som var avsedd för den halländska poststationen fortsatte länge att komma till Bor.

Det skulle ändå dröja mer än 12 år innan poststyrelsen gjordes uppmärksam på detta. I ett brev den 17 februari 1888 tog postmästare Johan Linders upp namnfrågan både för Woxtorpsby och för Rydaholm. Slutet i hans brev formulerades med vördsam anhållan *"att Kungl. Generalpoststyrelsen täcktes förändra poststationens i Rydaholm namn till Nederled, i vars omedelbara närhet stationen är belägen, samt poststationens i Woxtorpsby namn till Bohr, där sistnämnde station är belägen"*.

Under remissbehandlingen kom landskansliet i Jönköping med det överraskande förslaget att benämna poststationen i Woxtorps församling *"efter den invid Woxtorps kyrka belägna gamla sätesgården Lundboholm"*. Poststyrelsen fick kontakt med en riksdagsman Svensson. Denne uppgav att ingen i orten kändes vid namnet Lundboholm, som låg en kvarts mil från poststationens plats. En extra kommunalstämma den 1 april 1888 uttalade, att namnet *"Lundboholm skulle bli ännu mera vilseledande för postutväxling än Woxtorpsby"*.

En månad senare hölls ännu en extra kommunalstämma i namnfrågan, varvid man skulle ta ställning till landskansliets kompromissförslag, som var *Östbo Bohr*. Detta namn fick gehör från 50 personer med 1879 fyrkar, medan blott en person med 50 fyrkar höll på namnet Lundboholm. Det var en prestigeförlust för landskansliet, som i sitt följande brev till poststyrelsen den 14 maj 1888 gav en liten eftersläng:

*"Någon omständighet som kunde giva stöd åt påståendet att 'Lundboholm' skulle bli ännu mera vilseledande än Woxtorpsby har icke uppgivits och kan ej heller uppgivas. Poststationsföreståndarens uppgift att flera dylika namnadresser finnas i trakten är fullkomligt oriktig, och då ej heller i riket finnes någon postanstalt med liknande namn, anser Kungl. Majt:s Befallningshavande detta namn, enär benämningen Bohr icke kan begagnas, vara fullt lämpligt"*.

Länsstyrelsen förordade alltså inte ens sitt eget kompromissförslag *Östbo Bohr*, men då Lundboholm inte var *"för menigheten i socknen behaglig"*, överlämnade länsstyrelsen till poststyrelsens gottfinnande att förändra benämningen till *Östbo Bohr*, *"varigenom stationens namn kommer att innefatta både häradets och gästgiveriets namn"*.

Från den 1 juli 1888 tillämpades poststyrelsens beslut om namnet *Östbo Bohr*. Det blev ännu en ändring, denna gång efter mindre än 15 år. Med tågstarten den 23 december 1902 flyttades poststationen till stationshuset. Det fanns beslut av Kungl. Maj:t i namnfrågan för samtliga stationer på järnvägen. Här blev det bara **Bor**.

Till föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen antogs stationsinspektorn Otto Vilhelm Rydberg. Han fick uppleva en rivande utveckling både för järnväg och post, så kraftig att förbundet mellan post och järnväg inte kunde bestå i längden.

Redan efter 1906 års reglering av arvodena till föreståndare för järnvägsstationer med post steg Rydbergs årsarvode till 600 kr från att vid starten ha varit 240 kr. Dessutom fick han från 1906 också ett biträdesarvode på 420 kr om året.

Den 1 november 1920 skildes post och järnväg åt. Ny föreståndare i en lokal 70 meter från järnvägsstationen blev ingenjören Johan Emil Lundin. När han avled 1940, övertogs befattningen av Elsa Lundin, som kunde glädja sig åt en fortsatt positiv utveckling för poststationen.

Den blev statushöjd till postexpedition med oktober månads ingång 1958. I juni 1967 efterträddes Elsa Lundin av Mariette Svensson, som var kvar till och med 1968. Efter en vakansperiod lämnades chefskapet över till Roger Odéen den 1 oktober 1980 och fyra år senare trädde Tuula Kangas till. Hon följdes av Ann Britt Andersson, som tog över ansvaret för postservice i Bor till drygt 900 hushåll. När detta skrivs i november 1998 finns postanstalten kvar, sedan 1986 med termen postkontor, på Centrumvägen 1.

Under tiden 1 november 1960 - 30 april 1964 expedierades posten till postombudet i Smålands Gällaryd över Bor.

Bor är ändpunkten för en av vårt lands s k veteranjärnvägar. Den går från Osbruk och var ursprungligen en industribana. Dess spårvidd är 600 mm och hela banlängden 15 km.

Under en del av den normala användningsperioden 1910-1967 förekom viss persontrafik "på egen risk". Ohs bruks järnvägsmuseumförening övertog järnvägen 1970 som kunde öppnas samma år för trafik. Järnvägen har under varje sommarsäsong stor besöksfrekvens. Det i Osbruk använda stationshuset fanns ursprungligen vid hållplatsen i Grännaforssa vid södra stambanan.

Den ideella föreningen, i vilken den som så önskar, kan bli medlem, ger ut tidskriften *Rälsbiten* fem gånger om året. Som medlem reser man gratis med ordinarie tåg.

## Horda

1902-12-23--1971-05-22

Helt ny från tågstarten blev också den förenade post- och järnvägsstationen i Horda. Jarl Leon Lundgren fick vara med från starten, följd i december 1908 av Gustaf Emil Johansson.

Poststationen hörde liksom järnvägsstationen till de föga lönsamma och drogs in vid tidtabellskiftet den 22 maj 1971. Med redovisningsskyldighet till posten i Rydaholm fanns ett postombud kvar i Horda till september månads utgång 1974.

1874-01-01--  
Namn Nederled 1890-10-01--1902-12-22  
Namn Smålands Rydaholm 1902-12-23--1969-04-30  
Namn Rydaholm 1964-05-01--

## Rydaholm

I Rydaholm möter vi ännu en av de postorter, som hade fått lantpoststationer i anslutning till kronobrevbäringsreformen. Till föreståndare antogs komminister C Granstrand. Han bodde i prästgården *"belägen ca 500 alnar från Nederleds gästgivaregård, där hästombyte för postdiligensen sker"*.

Poststationen flyttades i två etapper så att den vid överlämnandet av befattningen till garvaren Albrecht Larsson förlades till dennes bostad i gästgivaregårdens närhet.

Ett brev från postinspektör Boström i Göteborg till poststyrelsen den 2 augusti 1888 berättade att namnförväxling mellan Rydaholm och Rydboholm. Detta lämnade poststyrelsen utan åtgärd. Två år senare skrev föreståndare John Larson vid den förenade post- och järnvägsstationen i Rydboholm i Älvsborgs län till postinspektionen i Göteborg och erinrade om *"det obehag och den förväxling av postförsändelser, som dagligen äger rum mellan poststationerna Rydboholm och Rydaholm"*.

Nu tog poststyrelsen saken på allvar och från den 1 oktober 1890 fick poststationen i Rydaholm namnet **Nederled**. Den överlämnades till Frans Gustaf Johansson den 1 juli 1899. Denne man, med ursprung från Stockholmstrakten, planerade för framtiden. När järnvägen mellan Borås och Alvesta började byggas, såg han till att kunna komma nära denna med sin vid sidan av postverksamheten bedrivna affärsrörelse.

Frans Gustaf Johansson lät sålunda uppföra ett hus i närheten av den under byggnad varande järnvägsstationen och flyttade dit i mitten av september 1902. Med honom flyttade också poststationen, men han fick inte behålla sitt postarbete så länge till. När järnvägen togs i bruk för allmän trafik den 23 december 1902, förenades poststation med järnvägsstationen. Samtidigt ändrades poststationens namn från Nederled till **Smålands Rydaholm**.

Stationsinspektör O V Gustafsson blev nu chef för posten. I samband med hans ansökan i november 1904 att få det ursprungliga årsarvodet, 360 kr, höjt, anförde han bl a följande:

*"Som det väl synes anmärkningsvärt att rörelsen å poststationen Smålands Rydaholm så betydligt överstigit rörelsen å förut på platsen befintliga poststationen Nederled beder jag att till belysande av detta förhållande få anföras, att genom tillkomsten av Borås-Alvesta järnväg ett helt nytt större samhälle uppstått här på platsen, bergsverksindustrier i större skala samt sågverks- och synnerligast handelsrörelsen på denna korta tid minst fördubblats"*.

Gustafsson fick finna sig i att avvakta resultatet av 1906 års allmänna reglering av arvodena. Den gav honom ett årsarvode på 600 kr samt dessutom ett biträdesanslag på 420 kr.

En följd av den ökade trafiken blev trängsel i stationshuset. Det gick inte att förena post- och järnvägsområdet i längden och år 1938 skildes post och järnväg åt. Poststationen flyttades till Västra Storgatan 5. Nio år senare statushöjdes den till postexpedition och år 1972 flyttade den till modernare lokaler vid Centralplan.

Den 1 maj 1968 ändrades poststationens namn ännu en gång, nu så att prefixet Smålands föll bort. Sedan dess har postadressen varit 330 17 RYDAHOLM. Risken för tidigare förekommande förväxling med Rydboholm blev mindre, när postnummersystemet infördes i maj 1968. Rydboholms poststation namnändrades för övrigt till Viskafors 3 den 1 april 1969.

Rydaholm är numera central för lantbrevbärning inom ett förhållandevis stort område. Hushåll, som tidigare betjänats av två mindre poststationer, ingår i nätet, som sträcker sig på båda sidor om länsgränsen mellan Jönköpings och Kronobergs län. De indragna poststationerna är Horda och Mistelås. Den sistnämnda inrättades samtidigt som Rydaholms församling fick sin första poststation, i januari 1874. Låt oss göra ännu en avstickare landsvägsledes från järnvägen för att ta upp ett problem för några postkunder på grund av järnvägens tillkomst.

## Hyggestorp

ej poststation

I samband med järnvägens tillkomst skulle folket i byarna väster om Rydaholm mista den postlinje, som fanns mellan Värnamo och Moheda och därigenom bli vanlottade i vad gäller postservice. Medvetna om detta gjorde representanter för området en framställning i november 1902 till poststyrelsen om att få en poststation i Hyggestorp eller Slättebrohult.

Diversehandlaren i Hyggestorp hade tack vare postlinjen kunnat förmedla den post som kom och skickades med postföraren. En sådan färdades på den sedan södra stambanans tillkomst befintliga postlinjen mellan Värnamo och Moheda. När det nu fanns beslut om dess indragning, skulle de bli tvungna att färdas till endera poststationerna i Rydaholm eller Bor för att sköta sina postärenden.

Postinspektören i östra distriktet var kallsinnig till önskemålen, sedan såväl ortens kronolänsman som postmästaren i Värnamo hade avstyrkt framställningen. Länsmannen tyckte att de sökande kunde vara utan postlinjen. Få av dem, uppgav han, hade någon nämnvärd korrespondens, och minst 30 av dem som skrivit under framställningen var torpare eller på annat sätt lydande under Eds gård. Där kunde de lätt få posten genom att ägaren dagligen hade postbud till Bor.

Däremot ville postverket gärna hjälpa några av de sökande genom att österut förlänga den lantbrevbäringslinje som sträckte sig mellan Lagan vid Skåne-Smålands järnväg och byn Yxkullsund. Därigenom skulle inte bara Hyggestorp utan också byarna Nyagärde, Bertilabo, Råfsebo, Böttemåla och Gässhult få service. Det gillade postmästaren i Värnamo, men tanken förverkligades inte, därför att postinspektören i södra distriktet ansåg att lantbrevbäringslinjen från Lagan borde behållas i sin dåvarande sträckning.

Dessutom anfördes att en ny väg skulle anläggas från Yxkullsund över Hyggestorp till Horda under den närmast följande tiden. På vad sätt detta skulle hjälpa de sökande framgår inte, men man kan förmoda att postinspektören hade en ny lantbrevbäringslinje i tankarna. De nämnda byarna låg i gränsområdet mellan södra och östra postdistriktens intressesfärer. Jag har emellertid inte i något fall funnit att sådana förhållanden skulle ha bidragit till att försvåra samarbetet mellan olika distrikt.

Poststyrelsen tog ställning till ärendet den 5 juni 1903, då det gått mer än ett halvt år sedan det framfördes. Beslutet blev att det inte skulle föranleda någon åtgärd. De stora förhoppningarna på en poststation i Hyggestorp grusades och många av dem som tidigare kunnat utnyttja postlinjen mellan Värnamo och Moheda fick färdas långt för att ordna postärendena. En sådan nackdel på grund av en järnvägslinjes tillkomst möter man sällan i dokumenten.

Låt oss ändå följa den vidare utvecklingen. Vid kommunalstämman i Rydaholm den 17 oktober 1903 togs postärendet upp igen. Nu begärde man en lantbrevbäringslinje mellan Rydaholm och Yxkullsund, vilken enligt protokollet skulle bli till nytta för minst 1.200 personer. Postinspektionen i södra distriktet ville inte frångå sin tidigare uppfattning om obehövligheten och poststyrelsen lämnade även den nya framställningen utan åtgärd.

Men skam den som ger sig. I samband med önskemål om förändrad postgång till Gällaryd behandlades frågan om lantbrevbäringslinje mellan Rydaholm och Yxkullsund på nytt. Poststyrelsen beslöt i mars 1905 på förslag av postinspektören i östra distriktet att inrätta en lantbrevbäringslinje västerut från Rydaholm, dock utan anknytning till Yxkullsund i södra postdistriktet. Det blev en 20 kilometer lång ringlinje från Rydaholm över Upplid, Löpaskog, Hyggestorp, Råfsebo och Lilla Ryd. Kronofjärdingsmannen Sven August Qvist blev den förste lantbrevbäraren på linjen. Hans ersättning var till en början en krona för varje tur.

Lantbrevbäringsnätet från Rydaholm utvecklades sedan kraftigt. I samband med att Horda poststation drogs in i maj 1971 flyttades också till Rydaholm den lantbrevbäringslinje, som hade utgått från Horda.

postombud 1945-06-01-1961-04-30

## Gölsjö

När vi återsänder till spåret och fortsätter färden söderut från Rydaholm, kommer vi till hållplatsen Gölsjö alldeles efter gränsen mellan Jönköpings och Kronobergs län. De som bodde i trakten av Gölsjö fick sin post i en lösväska, som gjordes i ordning av stationsföreståndaren i Hjortsberga. Lösväskor var ett smidigt sätt att ordna postutväxling för dem som bodde på avstånd från en postanstalt, men det var inte så vanligt att lösväskor expedierades på järnväg.



Frågan om en eventuell poststation i Gölsjö aktualiserades 1933 genom att stationsföreståndaren i Hjortsberga hade förklarat sig ovillig att expediera postväskan till Gölsjö. Då skrev Emil Andersson i byn Riket vid Gölsjö till postdirektören i Malmö den 30 september 1933 och frågade, om järnvägen fick betalt för att sända posten till Gölsjö från Hjortsberga. Han tillade bl a följande:

*"Nu är det så att vi är dåligt lottade med posten här i Gölsjö, därför har vi betalat lite pengar till stinsen i Hjortsberga för att denne skall lägga posten i väskan och skicka den med tåget till Gölsjö. Det är därför vi vill veta om järnvägen har haft betalt av postverket för att de tagit väskan fram och åter eller gjort detta gratis. Har de gjort detta gratis är vi skyldiga att tacka härför".*

I brevet fanns också en undran om det var tillräcklig omsättning i Gölsjö för att bilda underlag för en poststation. Därför gjorde postmästaren i Alvesta en utredning. Det fanns då 69 personer över 15 år och 26 yngre personer som skulle ha nytta av den ifrågasatta poststationen.

Under två veckors statistik i oktober 1933 kom 102 brevför-sändelser och 222 postabonnerade tidningar till Gölsjö, samtidigt som 26 försändelser gick därifrån. Ärendet föredrogs i poststyrelsen den 13 december 1933 med beslutet att det inte skulle föranleda någon åtgärd. Förhoppningarna om en egen poststation i Gölsjö var därmed grusade.

Så småningom fick dock hushållen även i dessa trakter bättre postservice genom att ett postombud inrättades vid Gölsjö hållplats. Den 1 juni 1945 antogs platsvakten Erik Persson som postombud och fick för det arbetet till en början 360 kr om året. Under det första verksamhetsåret sålde han frimärken för 362 kr och år 1946 för 672 kr.

Vägförhållandena förbättrades och från den 1 maj 1961 kunde postombudets verksamhet övertas av en bilåkande lantbrevbärare från Rydaholm. SJ drog in hållplatsen vid detta tillfälle. Därmed överfördes Gölsjö-området från Alvesta till Värnamo förvaltnings-område och från södra till östra postdistriktets revir.

## Hjortsberga

Åtskilliga socknar i Kronobergs län blev utan egna poststationer i samband med kronobrevbäringsreformen 1874. En sådan var Hjortsberga. Där ordnades postgången så, att organisten C J Ryman delade ut den post som hämtades i Alvesta av församlingens bud. Efter 14 år tröttnade Ryman på detta och lät genom ett brev till poststyrelsen förstå det orimliga med oavlönat arbete för postverkets räkning. Han föreslog att en poststation skulle inrättas eller *"att någon årlig ersättning av Kungl. Postverket såsom på andra ställen är förhållandet, måtte komma mig till del"*.

Postmästare Axel Anders Otto Granfelt, som efter några år såsom chef för postkontoren i Slättäng och Mullsjö hade lett postkontoret i Alvesta alltsedan dess tillkomst den 1 december 1863, framhöll för poststyrelsen att korrespondensen med Hjortsberga var ringa. Han tillade *"att församlingen icke heller får vidkännas några dyra omkostnader för erhållande av denna sin post"*. Poststyrelsen beslöt därefter att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd.

Fem år senare tog kommunalstämman upp frågan och gav dess ordförande i uppdrag att begära en poststation. En framställning i den riktningen daterades den 23 februari 1894 och avslutades med följande passus:

*"Skulle däremot förhinder möta att ej någon poststation här kan bliva inrättad, så anhålla vi lika vördsamt att en s k lantbrevbärare bleve anställd, som 3 gånger i veckan emellan Hjortsberga och Alvesta beforderade post, varför jag tror att kostnaden för Postverket icke skulle uppgå till högre belopp än vid pass 100 kr per år"*.

Postmästare Granfelt var lika negativ till önskemålen denna gång. Han tycktes med förutfattad mening ha velat framhålla nackdelar och skrev bl a i sitt remissvar

*"att korrespondensen inom församlingen, som är glest befolkad, är ganska ringa och utgöres till en stor del av till Amerika adresserade försändelser, för vilka porto vid avsändandet icke erlägges, och av vilka Postverket således icke innehar någon inkomst,*

*att tidningsprenumerationen ävenledes är obetydlig och utgöres - med undantag av sex varannandagstidningar - endast av veckotidningar samt*

*att inrättande av poststation vid Hjortsberga kyrka, där lämplig person till poststationsföreståndare saknas, icke skulle gagna det stora flertalet församlingsmedlemmar"*.

Några år senare förbättrades ändå postförhållandena genom att en lantbrevbäring inrättades 1897 med utgång från Alvesta. Tårta på tårta blev det drygt sju år senare genom att en poststation inrättades i järnvägsstationen vid tågstarten den 23 december 1902. Lantbrevbäringen anpassades efter de nya förhållandena men utgick fortsatt från Alvesta.

Samtidigt ändrades en förut inrättad lantbrevbäringslinje från Gåvetorp vid södra stambanan till Kvenneberga och Elofstorp att utgå från Hjortsberga järnvägsstation. En andra lantbrevbäringslinje från Hjortsberga inrättades i juli 1905. Den gick till Härlatorp och kom senare att utsträckas så att den också betjänade hushåll som tidigare var hänvisade till Moheda vid södra stambanan för att hämta sin post. Detta är ännu ett exempel på hur järnvägens tillkomst medverkade till förbättring av landsbygdens postservice. Andra hushåll åter fick förbättringar efter hand som distributionsnätet gjordes tätare. Inte mindre än fyra lantbrevbäringslinjer organiserades till sist från Hjortsberga.

Föreståndare för poststationen blev Johan W Eliasson med 240 kr i årsarvode för denna del av sitt arbete. Poststationen drabbades av en eldsvåda den 6 mars 1904. I juli samma år övertog Otto Olof Arrhenius ansvaret för poststationen och blev kvar i 30 år. Därefter har följande järnvägstjänstemän ansvarat för postgöromålen i Hjortsberga: A V Johnsson (1934-1938), P G E Bardh (1938-1941), T G Johansson (1941-1942), K H M Karlsson (1942-1952), A E Carlsson (1952-1955), V H Johansson (1955-1960), S E Y Carnstam (1960-1966) och U R L Tannerstig (1966-1972).

Den sistnämnde flyttade till Rydaholm, när SJ lät göra järnvägsstationen i Hjortsberga obemannad den 1 juni 1972. Detta tvingade postverket att dra in poststationen och hela lantbrevbäringsnätet anslöts till Alvesta och dessutom det drygt 100-tal hushåll som dittills hade fått hämta sin post vid stationen i Hjortsberga.

Omorganisationen genomfördes utan några nämnvärda komplikationer. Litet ovan var det dock för kunder som skulle besöka någon industri i Hjortsberga med den nya postadressen Alvesta. Förgäves letade många efter uppgivet gatunamn i Alvesta, innan de fann att gatan låg och ännu ligger i Hjortsberga.



*Den förenade post- och järnvägsstationen i Hjortsberga.*

1863-12-01--

## Alvesta

Verksamheten vid postkontoret i Alvesta har inte varit föremål för någon form av förening med järnvägsgöromål, varför detta postkontor kan lämnas därhän i detta sammanhang, som framgår av slutraderna i förordet. Den som är inresserad av uppgifter om posten i Alvesta hänvisas till boken "Kommunikation i Allbo" (post-historisk skriftserie 4).