

Västgötabanan och Posten

Av Erik Lindgren

På det tjugonde seklets första dag, den 1 januari 1900, uppläts en stor del av Västergötland–Göteborgs järnväg för allmän trafik och 20 nya förenade post- och järnvägsstationer öppnades. Samtidigt drogs åtta lantpoststationer in.

Här som på andra håll i landet betydde övergången till järnvägsbefordran av posten stora förändringar – inte bara för Postverkets kunder utan också för en del postanställda. Särskilt berördes föreståndarna för lantpoststationerna, i Postens egen terminologi även kallade bondstationer för att än tydligare skilja dem från de förenade post- och järnvägsstationerna.

Lokala intressemotsättningar om var poststationen skulle ligga liksom hänsyn till trotjänare i de egna leden jämte en allmän sparsamhetsiver gjorde ofta ärendena komplicerade för Postverkets utredare och beslutsfattare. Det framgår med all tydlighet av de många framställningar och den omfattande skriftväxling som öppnandet av Västergötland–Göteborgs järnväg förde med sig och som haft motsvarigheter över hela landet.

De sträckor av det efter hand komplexa järnvägsnätet som började trafikeras i januari 1900 var dels huvudlinjen Skara–Vara–Tumleberg–Göteborg, dels bibanan Tumleberg–Håkantorp.

Järnvägsbygget hade pågått länge och oron för sämre postservice spred sig i de socknar, där järnvägslinjen inte kom att precis passera kyrkbyarna.

Kommunalstämman med Erska kommun tog upp frågan redan den 28 december 1896, mest med omtanke om poststationsföreståndaren i Sollebrunn, Lina Fagerström. Under 26 år hade hon »till församlingens belåtenhet med nit och skicklighet skött sin befattning». Så stod det i protokollet och nu begärde man att »posten även sedan en beslutad järnvägsstation å Västergötland–Göteborgs järnväg i Sol-

ERIK LINDGREN är född i Växjö 1925. Som pensionär sedan april 1986 är han deltidanställd redaktör för Växjö postregions informationstidskrift. Han är författare till minnesboken »Posten i samhället», som gavs ut vid Postens 350-årsjubileum. På eget förlag har han gett ut flera böcker med lokal posthistoria och medverkar fortlöpande med posthistoriska artiklar i ett par nyhetstidningar.

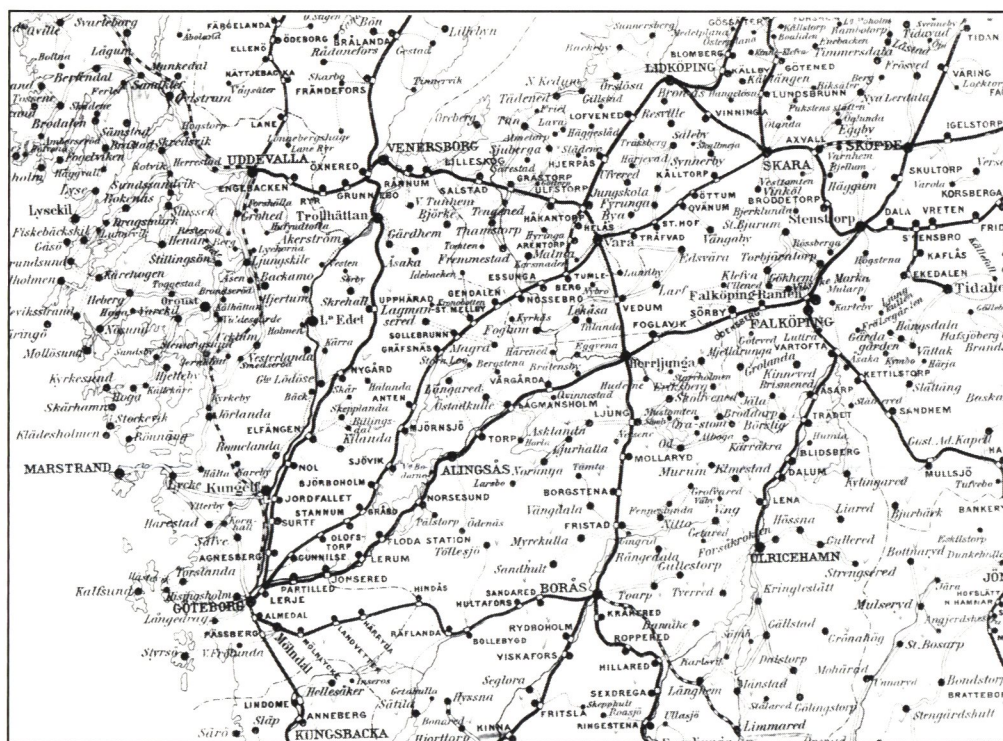
lebrunn kommit till stånd, uti nuvarande poststationsinnehavarens tjänstetid finge vara skild från järnvägsstationen».

Det var inte så vanligt att poststyrelsen gick med på framställningar av det här slaget, men för Lina Fagerström gick det vägen. Ett nytt uppdrag tillkom för henne – att sköta transporten mellan järnvägsstationen och den av kommunen nyuppförda poststationen i Sollebrunn. För det fick hon 20 kronor i månaden. Hennes årslön som poststationsföreståndare var 400 kronor.

I Sollebrunn hade för övrigt funnits ett fullständigt postkontor under tiden 1830–1871. Efter den tredje postmästarens död degraderades postkontoret till en poststation på grund av ändrade postförhållanden.

Beslutet att behålla Sollebrunns poststation skild från järnvägen var klart långt innan järnvägsstyrelsen kontaktade poststyrelsen för att förbereda ändringar i postföringen. Den 24 augusti 1898 fick poststyrelsen ett brev med förslag om benämningar på stationer och hållplatser utmed järnvägen.

Däri konstaterades att de tänkta namnen på vissa järnvägsstationer inte var lämpliga på grund av risk för förväxling med snarlika ortnamn på andra håll. Det gällde de planerade stationerna Ålanda, Gråfsnäs och Kedum samt hållplatserna Kristineberg, Mjörn, Kafveltorp, Sinna-torp och Halfås. Det skulle



Detalj från postkarta över Sverige 1901 samt teckenförklaring.

TECKENFÖRKLARING:

- ⊙ Postkontor
- Poststation vid postlinje
- □ — jernvägslinje
- Gästgäfvaregård eller annat skjutsombyteställe
- □ — Färdiga jernvägslinjer
- ▬ — Under byggnad varnande jernvägslinjer
- ▬ — Föreslagna jernvägslinje
- ▬ — Härrpostlinjer
- ▬ — Gångpostlinjer
- ▬ — Omvärlände härr- och gångpostlinjer
- ▬ — Landtbrevhäringlinjer
- ▬ — Länsgrens

»kunna föranleda till förväxling, Ålanda, Sinnatorp och Mjörn med respektive Åland, Simonstorp och Jörn å Statens Järnvägar, Gräfsnäs med Gärsnäs å Ystad–Gärsnäs järnväg, Kedum med Vedum å Uddevalla–Vänersborg-Herrljunga järnväg, Kafveltorp med Kaffatorp å Kristianstad–Immeln järnväg och Halfås med Kafås å Hjo–Stenstorps järnväg».

Namnfrågan diskuterades vidare och ytterligare ändringsförslag kom. Den 17 oktober 1898 föreslog järnvägsstyrelsen utbyte av tolv namn, nämligen Kristineberg mot Lärje, Bergjum mot Olofstorp, Ålanda mot Anten, Kedum mot Arentorp, Gerum mot Kålltorp, Mjörn mot Mjörnsjö, Korndalen mot Gendalen, Kafveltorp mot Budatorp, Sinnatorp mot Sinnabo, Halfås mot Helås, Stora Mellby mot Bjärke och Stora Lundby mot Gråbo.

Ytterligare justeringar vidtogs senare. När sista beslutet var taget i det digra ärendet var namnen fastställda på det sätt som framgår av tidtabellen.

Denna form av tidtabell (»Tjvp» i Postens vokabulär) var nu vedertagen och kom att användas av mer än två generationer postanställda för dirigering av posten så att den kom fram forstast möjligt. Inte förrän på 1960-talet började avvecklingen. Med införandet den 12 maj 1968 av en helt ny transport- och sorteringsorganisation – bl a baserad på sortering efter postnum-

Jernvägsposter:

102.

Skara—Vara—Tumleberg—Göteborg.

(Från den 1 januari 1900.)

445		—		Stenstorp	1140	
Pksp. 107	Pksp. 108					
Tåg 1.	Tåg 3.	Km.				
C 6 ¹⁵	10 ⁵⁵	—	Skara 117, 119	4 ³⁵	8 ⁵⁰	
C 6 ³⁶	11 ³³	9	Källtorp	4 ⁴	8 ³⁰	
C 6 ⁴⁹	11 ⁵⁶	14	Öttum (ej f.)	3 ⁴²	8 ¹⁷	
C 6 ⁵⁷	12 ¹²	17	Qvanum	3 ²⁹	8 ¹⁰	
C 7 ¹¹	12 ³³	23	Stora Hof	3 ⁶	7 ⁵⁵	
C 7 ¹⁷	12 ⁴⁵	26	Tråfvad	2 ⁵⁵	7 ⁴⁹	
C 7 ³⁴	1 ⁹	34	Vara 108	2 ²⁷	7 ³¹	
C 7 ³⁹	1 ¹⁹	—	Vara	2 ¹⁷	7 ²⁶	
C 7 ⁵⁹	1 ⁴⁸	43	Tumleberg 109	1 ⁴⁹	7 ⁵	
C 8 ⁹	1 ⁵⁹	—	Tumleberg	1 ³⁷	6 ⁵⁶	
—	—	48	Essunga (ej f.)	1 ²⁴	—	
8 ²⁷	2 ³³	51	Nossebro	1 ⁹	6 ³⁹	
8 ⁴⁰	2 ⁵⁵	56	Gendalen	12 ⁴⁶	6 ²⁶	
8 ⁵²	3 ¹¹	61	Stora Mellby	12 ²⁸	6 ¹⁵	
9 ³	3 ³²	64	Sollebrunn (ej f.)	12 ¹²	6 ⁵	
9 ¹⁴	3 ⁵⁰	69	Gräfsnäs	11 ⁴⁹	5 ⁵³	
9 ⁴⁶	4 ³⁹	80	Anten	11 ³	5 ²¹	
9 ⁵⁷	5 ¹⁰	84	Mjörnsjö	10 ⁴⁷	5 ⁹	
10 ²⁵	5 ³⁶	91	Sjövik	10 ²⁴	4 ⁵¹	
10 ⁴¹	5 ⁵⁸	96	Björboholm	10 ²	4 ²⁵	
10 ⁵⁷	6 ²¹	102	Gråbo	9 ⁴¹	4 ¹⁰	
—	6 ³⁴	106	Stannum (ej f.)	9 ²⁴	—	
11 ²⁵	6 ⁵⁵	110	Olofstorp	9 ⁶	3 ⁴³	
11 ⁴⁵	7 ¹⁵	116	Gunnåse	8 ⁴³	3 ²⁴	
12 ³⁵	8 ¹⁰	129	Göteborg (V.) 4. 	7 ⁵⁰	2 ³⁵	
			101, 103, 111	6	—	
				Tåg 4. Tåg 2.		
				Pksp. 107 Pksp. 108		

Understruken minuttal i tidtabellen avser tiden 1800—1600. Så markerades skillnaden innan man infört 24-timmarssystemet.

mer — tillkom en något annorlunda form av tidtabeller för Postens folk.

Åtta poststationer drogs in, när Västergötland—Göteborgs järnväg började trafikerar och ersattes av förenade stationer. Men några lantpoststationer fick efter särskild prövning vara kvar.



Frimärken stämplade i Sollebrunn 1898 och Öttum 1904.

Ett exempel är poststationen i Öttum. Förr skolläraren Johan Lindberg redogjorde i ett brev till poststyrelsen i sep-

tember 1898 hur han genom personliga uppoffringar i ett tidigare skede lyckats bevara poststationen till förmån för bygdens folk. Poststationen var bara tre år gammal då det var tal om att ersätta den med en lantbrevbärare mellan Gerum och Öttum.

Vid poststationens tillkomst 1875 hade Lindberg tagit avsked från sin tjänst som klockare och skollärare och inrättat poststationen i en byggnad som kom att ligga nära den hållplats som 25 år senare skulle väljas för Öttum.

Genom att gå med på att sänka sin lön från 200 till 156 kronor om året fick Lindberg behålla sin befattning även efter 1878 — det år då lantbrevbärare började ersätta många poststationer. Själv beskrev han »den lyckliga utgången» på följande sätt:

»Slutligen kom svar att poststationen fick kvarstå, om jag var hägad antaga den lön som en lantbrevbärare skolat hava, nämligen 156 kronor, samt bära posten fram och åter.»

Poststyrelsen gick med på hans framställning även två decennier senare. Lindberg fick behålla poststationen i sin bostad i Öttum och sörja för posttransporterna till och från hållplatsen. Men redan efter en månad, den 1 februari 1900, upphörde hans åtagande och poststationen flyttades till stationsbyggnaden där Peder Georg Kallhaug tog över postgöromålen. Dennes årslön anpassades till det avtalade beloppet, 180 kronor för järnvägspoststationer av klass 1 (den lägsta).

Men Öttum-borna fick således behålla sin poststation, något som inte ingick i de ursprungliga planerna. Uppgiften inom parentes efter stationens namn i tidtabellen om att poststationen inte var förenad med järnvägen (ej f.) togs bort i det följande nytrycket.

I Essunga anade man oråd och befarade att mista poststationen — en av de äldsta lantpoststationerna i landet — när tågen skulle börja gå. Kommunalstämman i norra folkskolan behandlade frågan den 29 oktober 1898 och begärde »att en poststation måtte fortfarande bibehållas å det nuvarande läget i Essunga by». Man ansåg

att »ingendera av de möjligen blivande poststationerna vid de i socknens norra utkant belägna trafikstationerna Nossebro och Pedersbacke på nöjaktigt sätt komme att tillgodose hela postområdet». Postinspektör Otto Schütz i Göteborg biträdde uppfattningen och poststyrelsen beslöt att lantpoststationen skulle vara kvar. I tidtabellen finner man därför beteckningen (ej f.) efter ortens namn. Ett kontrakt upprättades med kyrkvaktaren Johannes Pettersson om att en gång om dagen fullgöra posttransporter mellan hållplatsen och poststationen mot en ersättning av kr 1:50 per vecka.

I Stora Mellby var man inte orolig för att mista sin poststation men däremot för att förlora ortens namn i postadressen, en



*Frimärke stämplat
i Stora Mellby.*

förändring som blev vanlig sju decennier senare.

Namnet Stora Mellby var avsett att bytas ut mot Bjerke. Kontraktsposten Karl Ludvig Johansson, ordförande i Stora Mellby kommunalstämma, skrev i mars 1899 till poststyrelsen, biträd av andra kammarens riksdagsledamot Axel Karlsson. Ett utdrag ur deras mer än två foliosidor långa brev belyser motiveringen:

»Då Bjerke är hela häradets namn, synes det synnerligen olämpligt såsom lokalnamn för en järnvägs- eller poststation. Visserligen finnas åtskilliga orter med namnet Mellby, men ingen socken eller ort som heter Stora Mellby mer än denna, och ingen annan poststation med namnet Mellby ha vi kunnat upptäcka, än vår Stora Mellby poststation, som vid järnvägens öppnande naturligtvis indrages, då den ligger nära såväl Stora Mellby som Gendalens eller Geneveds blivande järnvägsstationer».

Man lyckades mota Olle i grind och i ett kungligt brev den 2 juni 1899 förklarades det inte möta något hinder »att järnvägsstationen Bjerke vid Västergötland—Göteborgs järnväg må benämnas Stora Mellby».



Stora Mellby förenade post- och järnvägsstation några år in på 1900-talet.

Järnvägen började närma sig sin fullbordan. Med tre månaders uppsägningstid för bl a poststationsföreståndare måste postinspektionen i Göteborg ha poststyrelsens bemyndigande före september månads utgång att göra de uppsägningar som föranleddes av att poststationer i järnvägens närhet skulle dras in. Tillstånd gavs den 12 september att säga upp kontrakten med poststationsföreståndarna i Fåglaryd, Gendalen, Höckgården, Halfås, Fyrunga, Längjum, Kvänum och Gerum.

Uppsägningarna togs emot med blandade känslor och föranleddes snart nog reaktioner från sockenborna. Kommunalstämman med Bärebergs kommun den 16 oktober 1899 uttalade sig sålunda för att få behålla poststationen i Höckgården. Man ansåg inte att den planerade lantbrevbäringen på linjen Nossebro—Malma skulle kunna ersätta poststationen. Många som vant sig vid poststationen i Höckgården skulle behöva bege sig till Nossebro i Essunga socken för att uträtta postärenden. Man påvisade också rättvisekrav: »Då andra poststationer – t ex Tengeneds, som ligger lika nära Grästorp och dessutom i samma kommun, kunna få existera på detta avstånd, så synes det ock billigt, att Höckgårdens poststation bibehålles».

En kommunalstämma i Fyrunga folkskola begärde att även denna poststation skulle få behållas. Där hade man vant sig vid en på många håll anlitad distributionsform:

»En särskilt stor fördel är att såsom nu hava poststation förlagd i vår folkskola, emedan en stor del post kan inlämnas och spridas med skolbarnen».

Det angavs även andra motiv. Kronolänsman C Lundström i Edsvära hemställde om bifall »enär de allra flesta kommunerna inom Skaraborgs län äro försedda med poststation».

När poststyrelsen skulle ta ställning till frågan om ödet för Fyrunga poststation hade beslut redan tagits om att Stora Hov – på bara tre kilometers avstånd – skulle få en av de nya förenade post- och järn-

vägsstationerna. Mot den bakgrunden anför postinspektören:

»Det torde vara uppenbart att en del korrespondenter, vilka för närvarande hava sin postutväxling vid Fyrunga poststation, efter den nya järnvägens öppnande i allt fall komma att flytta sin postutväxling till Stora Hov, varigenom den redan nu obetydliga uppbörd vid Fyrunga bliver ännu lägre».



Frimärken stämplade i Fyrunga 1903 och Stora Hof 1900.

Därmed var ärendet avgjort och poststationen i Fyrunga upphörde med järnvägens tillkomst. Men den återuppstod efter blott fem månader. Bakom denna ändring låg kronofogdens välmotiverade tillstyrkan till en ny framställning den 14 mars 1900 från den uppsagde poststationsföreståndaren Josef Bohlin. Han skrev bland annat följande:

»Då poststation var förlagd i kyrkbyn, där gudstjänst förrättas, där skola under årets nio och en halv månader pågår, där alla stämmor och andra kommunala sammanträden hållas, där handelsbod finnes, eller med ett ord sagt, på en plats med vilken var och en i kommunen året om har dagliga förbindelser, kunde posten ock av var och en utan särskilda besvär utväxlas. Nu däremot, nödgas man, varje gång man skall inlämna eller avhämta post, göra en extra resa till Stora Hov, vars lilla anhaltsstation man eljest ej många gånger på året torde hava anledning att besöka».

Bohlin tog också till rättvisesynpunkter och avslutade sina motiveringar med följande text:

»Så ligga t ex inom Trävads socken, som ej är mycket större än Fyrunga, två poststationer på ett avstånd av knappa 3 kilometer; mellan Ötums och Kvänums poststationer vilka varit i verksamhet i flera år, är ej mer än 3 kilometer och mellan Saleby och Resville poststationer ej mer än omkring 2 kilometer, och ingen kan väl ändå påstå, att någon av dessa stationer skulle vara obehövliga».

Efter poststyrelsens beslut att återinrätta poststationen i Fyrunga levde den kvar till hösten 1967. En annan av de indragna poststationerna som återuppstod efter någon tid var den i Längjum. Kommunalstämman tog upp frågan den 27 oktober 1900 och gav i uppdrag åt komministern, skolläraren och en lantbrukare att med »Höga Vederbörande avhandla denna för samhället rätt viktiga angelägenhet».

Befolkningen i Längjum var nu hänvisad till poststationen i Vedum på ca åtta kilometers avstånd. Olägenheten med bl a utväxling av värdeförsändelser utvecklades omsorgsfullt i skrivelsen till poststyrelsen. I första hand ville man ha poststationen i Längjum åter men man tänkte sig också andra lösningar:

»Skulle vår poststation icke kunna erhållas åter, bleve dock en väsentlig förbättring åt oss beredd genom en åkande lantbrevbärare från Travad».

Ett annat skäl var behovet av en postsparbank på nära håll och inte oväntat gick man också här in på rättvisefrågan:

»Då vi jämföra vår ogynnsamma postbefordran med förhållandena inom många andra samhällen, om man betraktar huru stadsborna i detta fall ha det ställt, vilka få sin post fritt hemburen till sin bostad, så torde vår begäran icke förefalla oberättigad».

Från handlanden J E Johansson förelåg ett skriftligt erbjudande att sköta den eventuellt återinrättade poststationen i Längjum för 75 kronor om året. Postmästare Fredrik Eliäson i Vara intygade att saknaden av postsparbank gjorde sig gällande. Däri instämde kronofogden och på postinspektionens förslag beslöt poststyrelsen att poststationen i Längjum skulle återinrättas den 1 maj 1901. Även denna fick vara kvar tills den i modern tid kunde ersättas med bilåkande lantbrevbärare. Det var dock inte handlanden Johansson som blev poststationsföreståndare år 1901 men väl en annan handelsman, som efter fem månader avlöstes av folkskolläraren Johan Emil Härnelius.

Det blev åtskilliga förändringar i postförings- och lantbrevbäringsnätet i järnvä-

gens närhet som en följd av att tågen användes för postbefordran. Järnvägsstationerna kom att i viss utsträckning anlitas för postdistribution genom att adressaterna själva där hämtade brev och tidningar. Några exempel skall nämnas i det följande.



Frimärke stämplat i Gunnilse 1900.

Den förenade post- och järnvägsstationen i Gunnilse ansågs kunna betjäna även dem som bodde i Angered, vars poststation hade ersatts med lantbrevbäring redan 1879. Därför drogs lantbrevbäringen från Agnesberg till Angered in. Som en följd därav blev lantbrevbäraren Johan Adof Andersson i Linnarhult Nedergård skild från sitt kontrakt. Det blev också lantbrevbäraren Johannes Albin Carlsson i Lerum. Han hade en ringlinje från Lerum över Stora Lundby och Bergum, av vilken sträckan mellan Stora Lundby prästgård och Lerum över Bergum blev indragen. På den åtta kilometer långa återstående sträckan mellan Lerum och Stora Lundby prästgård föreslogs lantbrevbäringen bli utbytt mot gångpost. De tidigare lantbrevbäringsbetjänade kunderna skulle nu hänvisas till poststationerna i Gråbo respektive Olofstorp för posthämtning i den mån de inte kunde anlita gångpostbudet.

Det visade sig emellertid i den slutliga planeringen att invånarna i Stora Lundby socken inte skulle bli tillräckligt betjänade med gångposten från Lerum. En ny lantbrevbäringslinje inrättades därför mellan Lerum och Gråbo förbi Ölslanda, Olofstorp och Stora Lundby prästgård. Smeden Johannes Albin Carlsson i Lerum, som tidigare blivit uppsagd från sitt kontrakt, fick nu teckna ett nytt, avseende en något förändrad vandring på traktens vägar.

Av svaret framgick att posten skulle befordras på den nya järnvägen och landsvägspostföringen upphöra på motsvarande sträckor. Postinspektionen föreslog också att poststationer skulle inrättas inte blott vid de fullständiga trafikstationerna Lugnås och Österäng utan också vid hållplatserna Leksberg, Svaneberg, Äskekärr och Forshem.

Järnvägsbolaget hade informerat postinspektionen om att man skulle anställa »såsom föreståndare för sagda anhaltsstationer personer med de egenskaper att de äro till poststationsföreståndare lämpliga, under förutsättning att en var av dem kommer i åtnjutande av poststationsföreståndarearvode till ett årligt belopp av 200 kronor».

Postinspektionen hade också konkreta förslag om hur lantbrevbäringsnätet i området skulle arrangeras. Även i andra detaljer var frågan så väl utredd att poststyrelsen kunde fatta beslut i stort sett på grundval av remissvaret. Förutom poststationsföreståndaren i Vesterbjörsäter, skolläraren Anders Wängstedt, blev fem postförare skilda från sina kontrakt. Ingen av dem kom i fråga som lantbrevbärare på de nya linjer som inrättades i samband med omorganisationen.

Ända in i det sista var det oklart vilken dag trafiken skulle börja. Den 16 december telegraferade postinspektören till Stockholm att järnvägen »antages öppnas för allmän trafik adertonde dennes». På eftermiddagen den 17 december kom ett nytt telegram, följt av ännu ett åtta timmar senare, d v s kl 22.25 den 17 december. Även om tjänstgöringstiderna var annorlunda på den tiden är det föga troligt att det lästes i poststyrelsen förrän på morgonen den 18 december. Det berättade att datum var definitivt bestämt till den 19 december.

Därmed hade ytterligare en handfull postanstaltsnamn tillförts de flera tusen som posttjänstemän år efter år haft att lära in. Namn som många posttjänstemän lärde sig för att behärska konsten att dirigera posten till adressorten med första postlä-

genhet. En dirigerings som blev åtskilligt enklare efter den stora omläggningen den 12 maj 1968.

Som nämnts tidigare var Essunga en av de lantpoststationer som fick vara kvar, när järnvägen öppnades för trafik. På järnvägsstationen i Essunga kunde man alltså inte uträtta några postärenden. Vid tre andra stationer utmed den nyöppnade banan fanns på tidtabellen beteckningen (ej f.) De var Öttum, Sollebrunn och Stan-num. Beteckningen innebar att poststationen på kortare eller längre avstånd från järnvägsstationen med samma namn alljämt var en lantpoststation. Efter hand blev det förändringar. Låt oss exemplifiera detta med Essunga, där önskemålen om en poststation också i järnvägens hus uppfylldes men med bibehållande av den ursprungliga.

De önskemålen uttrycktes i flera framställningar till postdirektionen i Göteborg 1915 utan framgång. En ny framställning lämnades av två representanter för petitionärerna vid deras besök på postdirektionen i Göteborg den 26 juni 1917. De begärde att poststationen i Essunga by skulle flyttas till Essunga station. Järnvägens trafikförvaltning meddelade vid den följande utredningen att järnvägsstationen blivit tillbyggd och att det fanns kapacitet hos järnvägspersonalen att under vissa villkor även sköta posten.

Ärendet drog emellertid ut på tiden, något som bland annat hängde samman med de protester som kom från befolkningen i och kring kyrkbyn. Nils Björnberg i Stora Järpås förde deras talan i en lång inlaga den 7 februari 1919 och fem dagar senare kom en lika omfattande protestskrivelse från petitionärer i kyrkbyn med handlanden S G Andersson som initiativtagare. De ville »hos postdirektionen på det allvarligaste nedlägga protest mot en förflyttning, då inga som helst sakskaäl tala därför utan snarare tvärtom».

Landsfiskalen i Barne distrikt konstaterade i sin inlaga den 4 mars 1919 helt sakligt:

»Tvenne interessegrupper uppträda här som vanligt skarpt mot varandra och förflyttning av poststationen omlägger endast fördelar och olägenheter från den ena gruppen till andra. För mig står saken så, att jag anser, att om poststation inrättas vid järnvägsstationen, rättvisan kräver den nuvarande poststationens bibehållande».

Postdirektören i Göteborg tog fasta på detta i sin framställning till poststyrelsen den 23 april 1919. Ett stycke i denna må citeras som exempel på framsynthet:

»Avståndet mellan de båda poststationerna skulle ju ej bli mera än två km, vilket kan synas relativt ringa. Det är emellertid min övertygelse att trafiken, på grund av de tätare förbindelserna med de postförande bantågen, skall om några år hava dragit sig så mycket till den nya poststationen, att opponenterna själva skola finna det förmånligare att komma i regelbunden förbindelse med den föreslagna nya poststationen».

Man utgick med andra ord från att konserveringen av den ursprungliga poststationen skulle bli relativt kortvarig. Poststyrelsen beslöt nu att en förenad post- och järnvägsstation med namnet Essunga skulle inrättas i järnvägsstationen den 1 augusti 1919. Samtidigt skulle den ursprungliga poststationen namnändras till

Essunga kyrkby. Den förutsedda utvecklingen besannades tämligen fort och med utgången av september 1923 kunde man utan större olägenhet dra in poststationen i kyrkbyn, för vilken lantbrukaren Oskar Edqvist i Kartegården hade ansvarat sedan 1906. Essunga var från början en av vårt lands äldsta poststationer, tillkommen i



*Frimärke stämplat
i Essunge 1898.*

juni 1861, samma år som regeringens medgivande att inrätta poststationer började tillämpas. Den hade före Edqvists tillträde bara haft två föreståndare, nämligen handlanden C Nordstedt (1861–1894) och dennes dotter Thora (1894–1906).

Den förenade post- och järnvägsstationen skötte tre trafikplatsföreståndare under var sin ganska lång period innan den avvecklades den 12 maj 1968 i samband med Postens nya transport- och sorteringsorganisation.