

Erik Lindgren

Något om posten vid järnvägen

Göteborg - Borås



D. N. 1257
1888

upps. af K. L. L. L.
afgivet den 30/11 78 Nr. 1263
afgivet den 31/12 78 211
Lindgr.

Emellan **Kongl. Generalpoststyrelsen**, å ena, samt

Janni Andreasen och Johan Petter Olsson
i *Landvetter Landmanufaktur*, å andra sidan, är nedanstående kontrakt afslutat:

Bemälda personer åtaga sig härmed, en för *håda* och *håda* för en, att
från *Hällingsjö gästgivarvärd*
till *Landvetters gästgivarvärd* en gång i
år *svare* med *postkuff* den *2* i *Januari*
Göteborg *Jönköping*

..... gämda post,
med begagnande dervid af antingen eget eller genom Postverket anskaffadt åkdon; i hvilket afseende
dem åligger att å de dagar och tider, som för nämnda posts afgång från *Hällingsjö*
..... nu äro eller
framdeles kunna bifva bestämda, derstädes tillhandahålla *en*

häst, med tjenligt åkdon när sådant påkallas, samt en pålitlig karr, som skall forsla posten, med
hvilken posttjänst skall ega rätt medfölja.

Entreprenörerna tillförbinda sig att å de ställen vid postvägen, der lösväskor böra aflemnas eller
afhemtas, eller der postanstalter äro eller varda inrättade, göra nödigt uppehåll, äfvensom att, der ej posttjänst
posten åtföljer, tillhandagå med aflemnande eller afhemtande af såväl allmänna posten som lösväskor
och lösbref.

Såsom skjutselega undfå entreprenörerna för hvar postförd mil *en 1/2 krona*
motstyg *1978*

....., jemte tre öre milen i åkdonspenningar om och när deras åkdon begagnas;
kommande denna lega till dem ubetalas af postanstalten i *Göteborgs* *Öfverstyrelse*
för afgående poster efter slutet af hvarje kvartal.

Förord

Önskemål från läsare av mina skrifter på olika håll i landet ger mig anledning att försöka fortsätta ännu någon tid med produktion av skrifter i den posthistoriska serien. Denna gång står järnvägen Göteborg-Alvesta i tur. Jag berör därvid även de poststationer som hade funnits i järnvägens relativa närhet före järnvägens tillkomst och berättar något om dem under den järnväglösa tiden med början under den period då kronobrevbäringsreformen genomfördes.

För var och en av postorterna söker jag berätta något om utvecklingen, om tillkomsten och avvecklingen och om något av skeendet under deras existensperiod. Så långt det är möjligt med arkivhandlingars hjälp söker jag i första hand berättelser på "gräsrotsnivå". Alla uppgifter är hämtade från handlingar i Postens centralarkiv. I citat ur sådana handlingar har jag moderniserat stavningen men undvikit att göra ändringar av den någon gång svårlästa kurlstilen.

Naturligtvis är det inte fråga om att beskriva postens utveckling i sin helhet på de olika orterna. Det blir i stället 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 konsekvent. För järnvägsstationer nämner jag dem som formellt hade postansvaret även om själva sysslan överläts på annan i järnvägens tjänst.

För skrivande posthistoriker blir det svårare att för framtiden redovisa organisationsförändringarna. Framför allt blir det svårt att, som jag hittills gjort i min posthistoria, namnge cheferna för respektive postkontor. Genom divisionalisering finns det nämligen två eller flera chefer på många håll. Jag vet inte i skrivande stund hur min framtida redovisning skall te sig.

Ett problem är också de riktigt små postanstalterna. Genom projektet "Nät 92" har många av dem överlämnats på entreprenad till ett företag på orten, t ex en affär eller en bilfirma eller en kiosk. Den gemensamma beteckningen för sådana poststationer som genom denna form av rationalisering kunnat hållas kvar är "Post i butik" (PiB).

För synpunkter från mina läsare är jag tacksam. Växjö i juli 1994.

Erik Lindgren

Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopian, allt av enklaste slag. Det är fråga om ett rent hantverk och defekter kan förekomma. Jag hoppas Du har överseende därmed och att Du accepterar att det framforskade innehållet är viktigare än häftets utförande.

Erik Lindgren

Inledning

Tre och ett halvt år efter att ledningen för Göteborg-Borås järnväg hade fått koncession, blev järnvägen klar för allmän trafik. Postverket kom in i bilden förhållandevis sent. I arkiven har jag inte funnit någon skriftväxling i ärendet förrän under första halvåret 1894.

Den 3 maj 1894 anmälde sålunda postinspektören i Göteborg till poststyrelsen *"att, enligt vad Göteborg-Borås järnvägsaktiebolag hit meddelat, vid den under byggnad varande Göteborg-Borås järnväg med en längd av omkring 71 kilometer, trafikstationer komma att, utom vid Göteborg, anordnas"* vid Almedal, Mölndal, Mölnlycke, Landvetter, Härryda, Hindås, Rävlanda, Bollebygd och Sandared.

Postinspektionen kunde då också meddela bolagets avsikt att tre tåg skulle avgå varje dag i vardera riktningen samt hänvisade till en av poststyrelsen fastställd ritning till en kombinerad post- och tredjeklass passagerarevagn. För postbefordringen föreslogs en postiljonskupé med morgon- och kvällstågen och tre postkupéer ansågs erforderliga, *"två för dagligt bruk och en till användning såsom reservkupé, vardera kupén med utrymme av mellan 9 och 10 kubikmeter samt med en golvyta ej överstigande 4 kvadratmeter"*.

I sitt svar den 8 maj 1894 gav poststyrelsen postinspektionen i uppdrag att förhandla med järnvägsbolaget om inredningen i de tre kombinerade post- och passagerarevagnarna. Med ett följebrev sände postinspektionen den 3 september 1894 det brev från järnvägsbolaget som i förminskad skala reproduceras på nästa sida. Samtidigt hemställde postinspektionen *"att de med föreståndarna för poststationerna i Fläskjum, Landvetter, Mölndal och Olsfors avslutade kontrakt om ifrågavarande poststationers skötande måtte uppsägas att upphöra tre månader efter skedd uppsägning eller, därest Göteborg-Borås' järnväg vid sistnämnda tidpunkt icke skulle vara upplåten för allmän trafik, samtidigt med postbefordrings vidtagande å samma järnväg"*.

Järnvägens tillkomst medförde, som framgår av citatet, bland annat bevakning av att de föreståndare vid lantpoststationer i järnvägens närhet som skulle bli övertaliga vid omorganisationen, blev informerade i tid. Formellt hade de i allmänhet en uppsägningstid av tre månader, men det fanns också andra villkor, beroende av de olika kontraktens formulering. I detta fall gällde det att formulera uppsägningarna så att vederbörande kunde arbeta under längre tid än de tre uppsägningstiderna, om järnvägen inte blivit färdig när de var slut.

Inkom till Postinspektionen i
WESTRA POSTDISTRIKTET
GÖTEBORGS
JERNVÄGS AKTIEBOLAG 13 AUG. 94 Göteborg den 19 Augusti 1894
D.-Nr 2427

Till
Herr Postinspektören, Västra Distriktet
Göteborg.
1894 den 14 aug 94
skriftl. Styrelsen för Göteborg-Borås
jernvägsafdel. s. v.
Till frän i följande af den 8 dennes för jag
kan meddela, att Göteborg-Borås jernväg en
helt kontrakt med byggnadsentreprenören Herr
Erik Andersson som ännu icke är afslutad trafik den
1 iakttagande December, men att det för närvarande
kan ej så möjligt att med bestämt förutse
hurvida entreprenören kan i detta afseende fullgöra
en sitt åtagande. - Någon karta af järnvägs linjen
ej har tillgänglig, men om en post- eller annan
lämplig karta tillhandas, kan i den mån den
kan blifva genom hävaranden tillräckligt för
inlagd.

Med aktuariat
J. D. Svanberg

Poststyrelsen syntes emellertid inte övertygad om att samtliga fyra poststationer skulle förenas med järnvägsstationerna och uppdrog därför åt postinspektionen den 7 september "att beträffande poststationerna i Mölndal och Landvetter, så snart ske kunde, till Kungl Styrelsen avgiva yttrande".

Detta föranledde postinspektionen att undersöka förhållandena vid Landvetter och Mölndal närmare. Samtidigt vidtogs nödvändiga uppsägningar av de två andra poststationsföreståndarna liksom av landsvägspostförare, bland andra Erik Andersson som hade linjerna Borås-Fläskjum-Hällingsjö och Fläskjum-Töllesjöholm på entreprenad. Denne avsåg själv - förmodligen influerad av kontakten med postmästaren i Borås - sitt uppdrag med 1894 års utgång. Om Landvetters poststation skrev postdirektör Frans Broberg:

"Vad beträffar Landvetter, kan jag ej finna att någon större olägenhet för allmänheten skulle uppkomma av en sådan förflyttning av den ortens poststation; vadan jag vill i denna del tillstyrka uppsägningsåtgärden".

Som en logisk följd af detta kunde Frans Broberg i ett brev till poststyrelsen den 29 september 1894 översända ett bevis om gjord uppsägning af kontraktet af den 7 december 1892 med arrendatorn och handlanden Anders Victor Thorin om skötseln af poststationen i Landvetter.

Med Mölndal förhöll det sig emellertid annorlunda än vad fallet var med Landvetter, något som redovisas i ett särskilt avsnitt längre fram. Postdirektören tog också upp frågan om en eventuell poststation vid den första anhalten efter Göteborg på det sätt som framgår i följande avsnitt om Almedal.

Ur den följande skriftväxlingen kan man notera att postkontoret i Borås via postinspektionen anmälde till poststyrelsen den 4 oktober 1894 att vissa åtgärder angående kontraktet blifvit verkställda, nämligen uppsägning

"dels det med fröken Johanna Matilda Grundberg den 11 augusti 1893 avslutade kontrakt om handhavandet af befattningen såsom poststationsföreståndare i Fläskjum,

dels underrättat handelsbiträdet B G Bergtsson därom att det med honom den 9 februari 1892 upprättade kontrakt om poststationens i Olsfors skötande skall upphöra samtidigt med postbefordringens vidtagande å järnvägslinjen Göteborg-Borås".

Om här angivna datum inte stämmer överens med de datum då vederbörande antagits till poststationsföreståndare enligt vad som framgår af texten i respektive avsnitt i det följande, beror det på att nya kontrakt avslutats i samband med att lönevillkoren ändrats.

I oktober 1894 kunde postinspektionen efter inhämtade uppgifter från trafikföretaget om planerade tågtider sända den här reproducerade förslagstidtabellen för postbefordringen på järnvägen. I denna finner vi att Pixbo blifvit tillfört men utan angivande av utväxlingstider. Detta

beror på att hållplatsen visserligen var planerad, men någon postbefordring dit eller därifrån fördes inte på tal vid detta tillfälle.

Förelag

Göteborg - Borås Järnväg.
Tidtabell från och med den

km	Stationer.	Person		Lada	km	Stationer.	Person	
		1892 I. 22	1893 I. 24				1892 I. 22	1893 I. 24
	Till Göteborg	7.0	1.55	5.55		Från Borås st.	7.15	12.15
5	Almedal	7.11	1.47	5.53	10	Landared	7.36	12.43
9	Mohärad	7.23	1.58	6.22	15	Collbygd	8.3	1.33
12	Hyssna	x	x	x	19	Rävlanda	8.14	1.52
15	Mohärad	7.40	2.14	6.46	24	Skene	8.31	2.20
21	Landvätter	7.57	2.31	7.10	37	Råryggen	8.49	2.49
26	Råryggen	8.10	2.44	7.23	46	Landvätter	9.5	2.12
35	Skene	8.30	2.2	7.29	57	Mohärad	9.19	3.33
43	Rävlanda	8.45	3.17	8.26	60	Collbygd	9.36	4.0
47	Collbygd	8.56	3.28	8.46	63	Almedal	9.46	4.16
62	Landared	9.23	3.53	9.34	67	Till Göteborg	9.56	4.30
72	Till Borås st.	9.42	4.14	10.2	72			

1751 94

I ett brev till poststyrelsen den 22 oktober 1894 berörde postinspektör Otto Schütz i Göteborg närmare ytterligare ändringar av landsvägspostföringen inom det berörda området. Han uppgav sig sålunda ha för avsikt att föreslå indragning

"av postföringen å sträckan Göteborg-Svenljunga av linjen Mohärad-Göteborg (312) samt å linjerna Borås-Fläskjum (323) och Fläskjum-Hellingsjö (324) ävensom av poststationen i Hellingsjö samt inrättande i stället av gångpostföring fyra gånger i veckan, fram och åter, å en linje Skene-Hyssna samt lantbrevbäring med två veckoturer i vardera riktningen, å en linje Rävlanda blivande järnvägs- och poststation - Hellingsjö".

Postdirektören tillade att kronofogden hade förklarat sig fullt tillfredsställd med den föreslagna omregleringen och att postdirektören i Göteborg inte haft något att erinra mot indragning av poststationen i Hellingsjö, då den "aldrig varit av någon betydelse". Som en följd därav hemställde postinspektören om bemyndigande att "uppsäga de av kontrakten rörande postföringen i fråga samt poststationens i

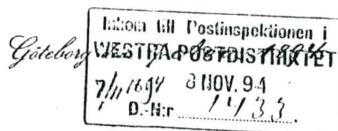
Hellingsjö skötande, vilka icke vid Göteborg-Borås' järnvägs öppnande för allmän trafik av sig själva upphöra, dels ock låta meddela de personer, vilkas kontrakt utan uppsägning upphöra, vid berörda tid, nödig underrättelse i ämnet". Vissa kontrakt innehöll en passus om att de kunde bringas att upphöra utan föregående uppsägning, om en järnvägsanläggning i närheten av det område de avsåg, kunde tas i bruk för postföring i stället för fortsatt landsvägspostföring. Vissa omständigheter gjorde emellertid att postinspektör Schütz i ett underhandsmeddelande från "vännen Friman" vid poststyrelsens trafikbyrå den 29 oktober 1894 ombads "taga hänsyn härtill, i det Hällingsjö poststation och postföringen Hällingsjö-Skene-Svenljunga torde böra bibehållas provisoriskt till den 1 februari 1895, då därav sig avsedda omregleringar kan i sin helhet genomföras (I parentes sagt hyste vi någon tvekan, huruvida ej din förklaring att posten å hela sträckan Göteborg-Svenljunga kunde indragas, berodde på misskrivning för Göteborg-Skene, men emellertid äro kontrakten även å sträckan Skene-Svenljunga, uppsagda). Man kan här notera att ärenden kunde klaras lättare under hand om vederbörande beslutsfattare redan kände varandra, något som inte var ovanligt under postverkets expansionstid på 1800-talet.

I ett brev till poststyrelsen den 5 november 1894 bekräftade postdirektör Frans Broberg att nu berörda kontrakt blivit uppsagda, nämligen de med "fröken Albertina Gustava Andersson av den 7 juli 1885 om poststationens i Hällingsjö skötande samt hemmansägaren B Reinholdson i Bonared Västergården den 9 augusti 1887 om postföringen mellan Hällingsjö och Skene. Vidare hade på grund av kontraktens utformning följande personer blivit underrättade om att deras kontrakt upphörde att gälla "till följd av järnvägsanläggning": hemmansägaren Johannes Magnusson i Landvätter Guldsmedsgården, hemmansägaren Johan Eriksson i Råryggen och Erik Andersson i Fläskjum. Viss del av här berörd landsvägspostföring hade fullgjorts med bevakning av en postiljon, bland annat för skydd av posten. Postvaktbetjänten Hilde Edvard Hilding, stationerad vid Göteborgs postkontor, hade under flera år svarat för denna bevakning men blev nu friställd på grund av landsvägspostföringens upphörande. Detta berörde Frans Broberg också i sitt brev den 5 november 1894 och skrev att då Hilding "icke torde vara lämplig att anställas i sådana göromål som här vid postkontoret förekomma, så begagnar jag detta tillfälle att hos Kungl. Styrelsen hemställa att bemålde Hilding måtte, för tiden efter den då hans nuvarande tjänstgöring upphör, transporteras till postanstalt, därifrån postiljonsbeskickning med egna vaktbetjänte utgår, vilket då icke vidare är förhållandet vid härvarande postkontor". Det blev således fråga om omplacering av en tjänsteman, men på vad sätt frågan löstes, det framgår inte av handlingarna i ärendet. Kanslibyrån fick överta det problemet (diarienummer KlB 1894:100590).

Några av de berörda postlinjerna har tidigare behandlats bland annat i den posthistoriska skriftserien nr 115 "Om posten i Svenljunga pastorat" resp nr 143 "Posthistoria från Bollebygds härad".

Nu återstod bland annat försäkran från järnvägsbolaget att dess anställda kunde åläggas att fullgöra tjänst för postverkets räkning, något som bolaget bekräftade i ett brev till postinspektören den 7 november 1894.

GÖTEBORG-BORÅS JERNVÄGS AKTIEBOLAG



Till

Postinspektören i Westra Postdistriktet
Göteborg.

1894 den 8 nov. medd. av hemmanseg. O. Reichelsson,
d.s.v.

Till svar på Eder skrifvelse den 6^{te} dennes
får äran meddela, att Styrelsen är villig
tillförbinda Stationsföreståndarnes vid
Göteborg-Borås järnväg att förestå de blif-
vande poststationerna vid sagde järnväg
och betrida postparabankgörömlen vid de
samma emot den ersättning här för Kongl:
Generalpoststyrelsen bestämmer.

Högaktningfullt
GÖTEBORG-BORÅS JERNVÄGS AKTIEBOLAG.

Hj. Östgö.

I sitt brev till poststyrelsen den 30 november 1894 anmälde postinspektör Otto Schütz att "järnvägen nu nalkas sin fullbordan och torde komma att öppnas för allmän trafik den 15 nästinstundande december". Han hemställde därför om poststyrelsens beslut om indragning av lantpoststationerna Landvetter, Flåskjum och Olsfors samt att i stället skulle öppnas poststationer vid järnvägens trafikstationer i Almedal, Mölnlycke, Landvetter, Härryda, Hindås, Rävlanda, Bollebygd och Sandared. De fem förstnämnda föreslogs bli förlagda under

postkontoret i Göteborg, medan poststationerna i Rävlanda, Bollebygd och Sandared ansågs böra lyda under postkontoret i Borås. Postinspektören berörde även ersättningsfrågorna och hemställde att postdirektören i Göteborg skulle få avge förslag om ersättningen till poststationerna i Almedal och Mölnlycke, men att 240 kr per år skulle utgå till föreståndarna vid de övriga stationerna. Poststyrelsens handläggare markerade i brevets marginal "troligen för högt för några?". Postdirektör Frans Broberg föreslog i ett brev till poststyrelsen den 6 december 1894 att arvodet vid Almedal skulle utgå med 300 kr och vid Mölnlycke med 240 kr per år.

Vi har nu kommit in i en period då skrivelser som föranleddes av järnvägens tillkomst kom till allt tätare. I ett fem sidor långt brev, daterat den 4 december 1894, preciserade postinspektör Otto Schütz de slutliga förändringarna i överensstämmelse med vad man tidigare kommit överens om och bifogade förslagstidtabeller för ändrade landsvägspostföringar och föreslagna nya lantbrevbärningar, något som längre fram i denna skrift berörs i respektive avsnitt för de olika orterna utmed järnvägen. För postföringen på järnväg hemställde han att posten skulle befordras med postiljonskupé i tågen nr 1 och 2 samt 3 och 4 och att tidningsbefordran skulle anordnas vardagar med tåg nr 5 "i fack med utrymme av 0.1 km från Göteborg till Mölnlycke". Han begärde också att postdirektören i Göteborg skulle "bemyndigas föranställa om posttransporters verkställande mellan Mölndals järnvägsstation och poststationen i Mölndal". Vidare tillade han "att Almedals järnvägsstation tillhör Göteborg-Borås järnväg och icke Göteborg-Hallands järnväg. Enligt vad upplyst blivit, kommer emellertid samtliga bantåg å sistberörde järnväg med undantag av tågen nr 1, 51 och 52 därstädes göra uppehåll". Den sista upplysningen torde ha lämnats med avseende på möjligheten att i förekommande fall även utnyttja Göteborg-Hallands järnväg för postbefordran på den första delsträckan. Väst kustbanan var vid detta tillfälle sex år gammal i färdigt skick..

Den beräknade tidpunkten för trafiköppnandet höll och förändringen kungjordes i poststyrelsens cirkulär på sätt som framgår av följande illustrationer.

Jernvägspostbefordran:

Från och med den 15 dennes, då jernvägslinien Göteborg-Borås öppnas för allmän trafik, skall postbefordran å densamma äga rum i postiljonskupé med två tåg dagligen, i hvardera riktningen.

Poststationer:

Poststationerna Almedal och Mölnlycke (nya), tillhörande första klassen, samt poststationerna Hindås, Härryda och Landvetter (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postkontoret i Göteborg.

Poststationerna Bollebygd, Räfteanda och Sandared (nya), tillhörande andra klassen, skola lyda under postkontoret i Borås.

Postföring:

Indragen:

Postföringen med häst och åkdon två gånger i veckan, i hvardera riktningen, dels å sträckan *Göteborg—Hellingsjö* (312), dels ock å linierna *Borås—Fläskjum* (323) och *Fläskjum—Hellingsjö* (324) indrages efter fullbordade postturer å de båda förstnämnda linierna den 13 samt å den sistnämnda linien den 14 dennes.

Utsträckt:

Postföringen med häst och åkdon två gånger i veckan, i hvardera riktningen, å sträckan *Skene—Hellingsjö* (312) utsträcker från och med den 15 dennes till *Räflanda* poststation (323).

Landtbrefbäring:

Från och med den 15 dennes utbytes landtbrefbäringen en gång i veckan, fram och åter, å linien *Fläskjum—Töllesjö* (149) mot dylik postföring jemväl en gång i veckan, fram och åter, å en linie *Bollebygd—Töllesjö* (149).

Göteborg—Borås.

(V. D.)

(Från den 15 december 1894.)

Plk. Tåg 1. Dagligen.	Plk. Tåg 3. Dagligen.	1) Fk. Tåg 5. Sökned.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
7,0	1,35	5,35	<i>Göteborg</i>	9,56	7,50
7,11	1,47	—	<i>Almedal</i>	9,46	7,41
7,40	2,14	6,46	<i>Mölnlycke</i>	9,19	7,15
7,57	2,31	.....	<i>Landvetter</i>	9,5	7,2
8,10	2,44	.....	<i>Härryda</i>	8,49	6,46
8,30	3,2	.....	<i>Hindås</i>	8,31	6,29
8,45	3,17	.....	<i>Räflanda</i>	8,14	6,13
8,56	3,28	.....	<i>Bollebygd</i>	8,3	6,2
9,23	3,55	.....	<i>Sandared</i>	7,36	5,36
9,42	4,14	.....	<i>Borås nedre</i>	7,15	5,15

Dagligen. Dagligen.
Tåg 4. Tåg 2.
Plk. Plk.

Järnvägen byggdes så småningom vidare mot Alvesta. Sträckan däremellan och Borås kunde öppnas för allmän trafik den 23 december 1902. Dessförinnan hade en annan järnväg öppnats sydost ut från Borås, nämligen Kinds Härads Järnväg. Den öppnades för allmän trafik mellan Borås nedre och Svenljunga den 1 november 1885, således nära nog ett decennium tidigare än Göteborg-Borås järnväg. Om poststationerna vid Kinds Härads Järnväg och i dess omgivning har jag berättat i posthistoriskt häfte nr 106 "Om Posten i Sexdrega pastorat".

Om poststationerna utmed sträckan mellan Borås och Alvesta har jag berättat i andra häften och böcker, nämligen om

Gånghester i häfte	156
Målsryd	208
Långhem och Kindsboda	118
Limmared	114
Brandsmo och Grimsås	118
Hestra och Nissafors i bok	11
Gnosjö i bok	3
Hillerstorp och Hädinge hft	194
Bor	196
Rydaholm	103
Gölsjö och Hjortsberga i bok	4

Min förhoppning är att någon gång kunna få tillfälle att sammanställa ett häfte om posten vid järnvägen Borås - Alvesta enligt ungefär samma modell som detta.

1) Facket i tåget nr 5 är afsedt endast för befordran af tidningar från Göteborg till Mölnlycke.

Almedal

1894-12-15–1935-06-30
därefter namn Göteborg 14

Det var ingalunda självklart att någon poststation skulle öppnas i Almedals stationshus, när järnvägen var färdig att öppnas för allmän trafik. Postdirektör Frans Broberg berörde frågan på följande sätt i sin framställning till poststyrelsen den 13 september 1894:

"Ehuru utom gränsen för den fråga, rörande vilken mitt yttrande inforrats, måste jag dock begagna detta tillfälle till uttalande av den åsikt att, ehuru avståndet från Göteborgs centrum dit är ringa (3 å 4 kilometer), dock bör vid Almedals järnvägsstation upprättas poststation.

Denna plats omgives bland annat av en myckenhet betydande fabriker, för vilka utan tvivel skulle beredas en stor lätnad genom tillfället till att där få avlämna och mottaga post".

En poststation öppnades sålunda i det av Väst kustbanan ägda stationshuset i Almedal den 15 december 1894. SJ övertog det med 1896 års ingång. Adolf Heribert Jacobson blev från ansvarig för både post- och järnvägs göromål, till en början med 300 kr i årsarvode. Detta höjdes till 360 kr från den 1 september 1896 och till 420 kr efter 1899 - 1901 års allmänna reglering av arvoden till järnvägs poststationsföreståndare.

Med efter hand bättre villkor fick Jacobson sköta poststationen till och med första halvåret 1924. Den 1 juli 1924 skildes post och järnväg åt och poststationen flyttades 100 meter till en lokal i Almedals fabriker. Där blev Carl Einar Stensson föreståndare (diarienummer I b 1042/24), inledningsvis med ett årsarvode av 1380 kronor. Han fick dessutom ett expensanslag på 120 kr. Dessutom tillkom 180 kr om året för posttransporter från och till järnvägsstationen samt 120 kr för sidoposter vilket skulle svara mot tidsåtgången för att sköta transiterande poster.

Poststationens namn ändrades den 1 juli 1935 till Göteborg 14. Detta namn hade under tiden 1 november 1919 - 30 juni 1933 funnits för ett brevsamlingsställe. Poststationen i Almedal med namnet Göteborg 14 höjdes den 1 februari 1946 till postexpedition, då belägen vid Mölndalsvägen 55. Bland cheferna (med titeln stationsmästare) kan nämnas Ingrid Maria Sjölin, Hjalmar Karlsson och Ture Berndtsson. Genom 1970-talets generella omorganisationer har den interna terminologin för postkontoret genomgått flera förändringar och chefernas titel har ändrats från stationsmästare till postmästare. Senare införd divisionalisering hindrar mig från att vidare beröra chefernas namn, något som jag antytt i förordet till denna skrift.

Mölndal

1870-07-01--
Namn Mölndal 1 sedan 1922-09-01

Som framgår av ett citat i det följande blev poststationen i Mölndal inte förenad med järnvägsstationen. Jag har ändå funnit anledning att ta med uppgifter i denna skrift om mölndalsposten med tonvikt på dess första tidsperiod.

Det skulle gå två år efter inlämnad ansökan från bymännen i Mölndal om en poststation, innan deras framställning bifölls. Den 10 februari 1868 skrev stämmans ordförande till poststyrelsen, att byn hade en folkmängd på minst 3000 personer "och således räknar större folkmängd än en stor del av landets mindre städer". För att kunna få eller sända brev och tidningar måste var och en skicka sitt eget bud till Göteborg.

Till

Kongl. General Poststyrelsen .

Ädmjuk Ansökan!

*I händelse en Poststation skulle af Kongl. General-
Poststyrelsen blifva inrättad i Mölndals by får jag här-
medelst ädmjukast anmäla mig såsom sökande till Förestän-
darebefattningen vid densamma, och i sådant hänseende vederbö-
rligt frejllbetijg m.m. vördsamt bifoga. Mölndal d. 10 Febr. 1868.
Joh. Kolb. Öman.
Öfuntäran vid Petruska Föb. Skola.*

Framställningen fastnade i den byråkratiska kvarnen kanske mest på grund av att byastämman inte kunde lämna ett konkret bud på kostnad och ansvar för befordran av den erforderliga postväskan mellan diligenzlinjen söderut och den eventuellt blivande poststationen. Denna hade föreslagits bli förlagd till Götiska Förbundets realskola med överläraren Albert Öhman som föreståndare.

Till en förnyad ansökan fogades ett intyg av kvarnägaren Johannes Bergman, att han var villig att två gånger om dagen forsla posten mellan Göteborgs postkontor och den önskade poststationen i Mölndal med sin "omnibus" för 150 riksdaler per år. Den drogs av hästar och behövde tre kvart för färden på den ca åtta kilometer långa sträckan. Reguljär trafik hade redan pågått åtskilliga år.

Efter poststyrelsens beslut inrättades poststationen i Mölndal den 1 juli 1870 med Albert Öhman som föreståndare. Hans årsarvode blev 300 kr och höjdes till 480 kr 1877 och till 600 kr 1878 samt till 800 kr 1882. Ny föreståndare blev år 1888 länsmannen J F Petersson med oförändrat årsarvode, följd tio år senare av Hilda Elisabeth Svalander. Hon fick efter ett år en kontraktslös vikarie, Axelina Bengtsson. Att något kontrakt inte tecknades då hängde samman med en förestående omorganisation. Posttrafiken hade ökat mycket och genom ett regeringsbeslut den 5 november 1899 upphöjdes poststationen till ett förvaltningspostkontor från den 1 februari 1900.

I sin ursprungliga framställning med förslag om ny organisation av postanordningarna vid tillkomsten av järnvägen Göteborg-Borås hade postinspektionen hemställt om att få säga upp kontraktet med poststationsföreståndaren i Mölndal. Avsikten var sålunda att flytta poststationen till stationshuset när järnvägen skulle öppnas för allmän trafik. Efter återremiss svarade postdirektör Frans Broberg i Göteborg bland annat följande den 13 september 1894, sedan han funnit det riktigt att förena poststationen i Landvetter med järnvägsstationen men inte poststationen i Mölndal:

"Med Mölndal är förhållandet ett helt annat, beroende av detta samhälles läge i förhållande ej blott till den nu ifrågavarande järnvägen med dess blivande trafikstation i Mölndal, utan också till Göteborg-Hallands Järnväg med dess trafikstation Fässberg.

Byn Mölndal, med en folkmängd av emellan 3000 och 4000 innevånare, är byggd vid foten och på slutningen av en hög och ovanligt brant ås. I dalen under denna ligger Fässbergs och på själva åsens krön Mölndals blivande trafikstation, med en synnerligen backig och svårtrafikabel väg av 1 å 1½ kilometer mitt igenom byn mellan de båda stationerna.

Redan vid Hallandsbanans öppnande ansågs förmånligast för flertalet korrespondenter i orten att bibehålla Mölndals poststation på dess dåvarande plats - inne uti byn och i närheten av dennas torg - i stället för att förflytta den till den då i verksamhet trädande trafikstationen. I långt högre grad måste det bliva för allmänheten förmånligt att

poststationen där nu bibehålles i stället för att flyttas till den blivande Mölndals trafikstation, dit, såsom antagas kan, endast en mycket ringa del av ortens allmänhet har annan anledning till besök och dit vägen för de flesta skulle bliva längre och ansevärdare än till den nuvarande poststationen.

Av sådan orsak, och då jag vid besök å orten, dit jag för ärendet och särskilt för att iakttaga belägenheten av den nya järnvägsstationen, nu företagit en tjänsteresa, funnit ovan uttalade åsikt delas av framstående och med ortens alla förhållanden förtrogen person, kan jag ej annat än på det bestämdaste avstyrka förflyttningen ur byn till nämnda nya järnvägsstation av Mölndals poststation; och jag hemställer fördens skull härmed, att frågan om uppsägning av kontraktet om nämnda poststations skötande måtte få förfalla".

Frågan om förening av post och järnväg i Mölndal hade för övrigt varit på tal ännu tidigare, nämligen i samband med att den sist tillkomna delen av Västkustbanan togs i bruk för allmän trafik. Efter utredning beslöts emellertid att behålla poststationen på dess dåvarande plats, "598 meter från järnvägsstationen", som det står i beslutet. Postföring ordnades då mellan tåget och poststationen, en postföring som under en tid utgick från den nya järnvägsstationen, när järnvägen mellan Göteborg och Borås blivit verklighet. För postföringen från Fässberg tillämpades sedan poststationen höjts till postkontor under en tid den tidtabell som återges här.

Fässberg—Mölndal.			
(Gångpost.)			
—	7,10	0,1	10,20
—	11,00		5,20
—	2,40		3,25
—	3,40		2,25
—	5,35		10,45
—	10,35		6,55
—	7,25	0,1	10,5
—	11,15		5,5
—	2,55		3,10
—	3,55		2,10
—	5,50		10,30
—	10,50		6,40

Vid övergången från poststation till postkontor i Mölndal blev Ossian Holmer postmästare i Mölndal. Inom sitt förvaltningsområde fick han till en början fyra underlydande poststationer, belägna i Hindås, Härryda, Landvetter och Mölnlycke. Ytterligare poststationer förlades senare under postkontoret i Mölndal, som t ex Krokslätt och Toltorpsdalen. De fick sedermera heta Mölndal med tilläggsifforna 2 resp 3. Vid Jungfruplatsen tillkom den 23 november 1959 också posten Mölndal 4. Posten i Toltorpsdalen (Mölndal 3) drogs in med februari månads utgång 1992. När detta skrivs i juli 1994, är enligt senast erhållna

uppgifter Anita Johansson postmästare och kassachef vid postkontoret Mölndals Bro (Mölndal 1), Sture Stenberg postmästare vid posten på Krokslätts Torg (Mölndal 2) och Birgitta Strömberg postmästare vid posten på Jungfruplatsen (Mölndal 4).

Göta Möller, som blev chef vid postkontoret i Mölndal 1962 vid 50 års ålder, var under en tid västra postdistriktets enda kvinnliga postmästare. För att belysa hur det var med jämställdhet publicerar jag här nedan ett utdrag ur personaltidningen PS nr 7/1975.

– Fröken har sökt postassistentkursen. Har fröken förmansegenskaper? undrade postmästaren i Värnamo barskt när Göta, då postexpeditör sökte och kom med i passkursen år 1938. Det var inte helt lätt för en ambitiös flicka att komma vidare på 30-talet. Göta, som är från Nässjö, blev student 1931 och hade helst velat läsa vidare, om hon hade kunnat.

– Men på den tiden fanns det ju inga studielån så det blev att söka jobb. Televerket annonserade en kurs för telegrafassistenter och den sökte jag. De svarade "Om fröken hade varit pojke hade fröken kommit med! Men fröken kan ju inte klättra i telefonstolpar..."

Så man fick gå hem och sörja över att man inte var född pojke. Men jag tog mod till mig och traskade vidare till postmästaren och på posten kunde jag få börja som postbiträde i väntan på att en postexpeditörskurs skulle starta. Passkurs var en omöjlighet, den var uteslutande till för manliga sökande. Efter px-kursen blev det en del kringflackande och sedan fast placering i Värnamo.

– Men att sitta i kassa i Värnamo var väl inte precis vad jag

hade tänkt mig, inte hela livet i alla fall. Det där med att läsa vidare lockade mera. Så jag sökte postassistentkursen. Första gången jag sökte kom jag inte med men andra gången. När postmästaren hörde det sa han: – Nu får fröken allt ta det lite allvarligare hädanefter! Senare har jag fått höra att för att överhuvudtaget komma med i passkursen på 30-talet måste en flicka vara fyllda 25 år och vara ogift.

– Di onga flickorna, di gifter sig, svarade en av lärarna när jag på examensdagen undrade varför flickorna skulle ha det så mycket svårare än pojkarna.

Måste visa sig värd satsningen

Det var två flickor och 45 pojkar i Götas pass-kurs år 1939.

– Det kändes som om man verkligen måste visa att man var något extra, att man var värd att satsa på, säger Göta. Den känslan har nog följt mig sedan också. Jag tycker att jag måste visa att jag kan reda ut en situation själv. Jag minns en sommar då jag satt postmästare i Lysekil. Innan jag kom dit hade en kund sagt till kassapersonalen: Jag har hört att ni ska få en

kvinnlig postmästare hit. *Hur ska det gå?* – Jag ska nog visa dig jag, att det går, tänkte jag.

Från själva pass-kursen har jag förresten en rad roliga minnen. Tänk att få åka i sjöposten, Trelleborg–Sassnitz, till exempel. Först sorterade man in ett brev i sitt fack, sen kom det en våg så man satte sig mitt bland säckarna, så slängde man in nästa brev, en våg igen osv... Eller att åka postkupé. Det var ju ett traditionellt manligt jobb, men vad klämmiga dom är postkupé-folket, glada och trevliga.

Ni är som salt

När Göta var färdig postassistent kuskade hon runt i Östra distriktet tills hon gifte sig och flyttade till Göteborg.

– Jag fick två pojkar och var hemma under den vanliga barnledigheten, men inte mer. Fast på den tiden hade man ju hemhjälp som bodde hemma. Min man hjälpte till mycket också, för att vara då.

Göta blev postmästare i Mölndal 1962.



Pixbo

1944-02-01-- 1973-03-31

Namn Mölnlycke 2 1973-04-02--1987-03-12

Någon poststation i Pixbo ingick inte i planerna inför trafikstarten på Göteborg-Borås' järnväg. Det skulle dröja ända till den 1 februari 1944 innan en sådan blev verklighet på grund av poststyrelsens beslut om att det sedan den 1 juli 1943 befintliga postombudet vid hållplatsen skulle stathöjas till poststation (diarienummer I b 2240/43). Hållplatsvakten Brita Aurora Cullberg blev fortsatt ansvarig för postgöromålen, följd den 1 november 1946 av Carin Maria Andersson. Hon avled en månad efter tillträdet och befattningen uppehölls på vakans till den 1 februari 1947, då platsvakten Karl Herbert Johansson tog vid under fyra månader, varefter platsvakten Naima Andrietta Eriksson övertog ansvaret, följd av platsvakterna A Ingegerd J Larsson (1949-1954) och Maj-Britt Linnéa Axelsson (1954-1966).

Post och järnväg skildes åt den 1 juli 1966 och i postverkets strävan efter att minska antalet adressenheter ändrades namnet från Pixbo till Mölnlycke 2 med april månads ingång 1973. Poststationen organiserades som ett lokalpostkontor i 1970-talets våg av förändringar men organiserades om till postställe den 8 augusti 1983 och fick åter beteckningen postkontor med 1986 års ingång. Med juni månads ingång 1987 drogs detta in.

Med järnvägens tillkomst öppnades den 15 december 1894 en förenad post- och järnvägsstation i Mölnlycke, där stationsföreståndaren Emil Rickard Larsson fick ansvaret också för postgöromålen. Med posten kvar i stationshuset (enligt anteckning på poststationskortet) skildes post och järnväg åt den 1 december 1905, då änkefru Hulda Nylöf blev poststationsföreståndare.

Bakom beslutet om denna omorganisation låg en anmälan den 9 september 1905 till poststyrelsen från postinspektör Otto Schütz i Göteborg. Denne meddelade uppgiften från järnvägsbolaget "att vid vissa av järnvägens stationer järnvägs-göromålen tagit en sådan omfattning, att deras mängd hindrande inverkade på det arbete, som för Postverkets räkning behövde utföras".

De berörda stationerna var de i Mölnlycke, Landvetter, Rävlanda och Bollebygd. Otto Schütz besökte platserna och hemställde i ett nytt brev till poststyrelsen att flyttning från järnvägsstationerna "måtte åvågas endast beträffande stationerna i Mölnlycke, Rävlanda och "Bollebygd". Efter ett snabbt beslut tillträdde änkefru Hulda Nylöf som föreståndare den 1 december 1905. Även som formellt skild från järnvägen kan poststationen ha funnits kvar i järnvägsstationen lång tid. Gurli Andrea Styrén tog över den 1 februari 1922 och fick mer än 20 års tjänst i Mölnlycke. Hennes utnämnde efterföljare den 1 oktober 1942, Ragnhild Jenny Ingrid Halén tycks inte ha tillträtt. Redan i juli 1942 började Evy Telma Dorotea Sjöberg vikariera för fröken Styrén och blev formellt utnämnd som föreståndare från den 1 april 1943.

Utvecklingen hade varit positiv för poststationen och den 1 mars 1949 höjdes den till postexpedition varvid fröken Sjöberg, sedermera med efternamnet Johansson, befordrades till stationsmästare, som titeln var för chefer vid postexpeditioner.

Yngve Brännberg tog över postexpeditionen 1967 och i 1970-talets stora förändringar blev beteckningen lokalpostkontor med titeln lokalpostmästare för dess chef. Centraliseringsvågen medförde att postexpeditionen hade fått tilläggs-siffran 1 vid april månads ingång 1973 som en följd av att posten i Pixbo fick namnet Mölnlycke 2. Förändringarna fortsatte och från 1986 års ingång kallades alla fasta postanordningar med kundbetjäning för postkontor, således även Mölnlycke 1. Karl Erik Dahlgren hade tagit över chefskapet och fick med juni månads ingång 1987 byta ut datumstämpeln på grund av att tilläggs-siffran 1 föll bort vid indragning av posten i Pixbo (Mölnlycke 2).

Postmästare Lennart Flood fick senare överta ansvaret för service till de mer än 5000 hushåll som har postadress Mölnlycke. För bankservice överfördes ansvaret på Thordis Olsson och Bengt Rahm blev produktionschef. Som antytts i förordet har divisionaliseringen medfört viss fördelning av ansvaret för olika rörelsegränar.

Landvetter

1875-01-01--
Namn Landvetter 1 sedan 1977-01-03

Av poststyrelsens slutredovisning den 17 december 1874 till länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län om organisationsförändringar på grund av att postverket övertog ansvaret för kronobrevbäringen framgår bland annat att en poststation skulle öppnas vid 1875 års ingång i Landvetter med Carl J Pihlo som föreståndare. Han fick 200 kr i årsarvode för sitt bestyr med posten.

Poststationen låg i gästgivaregården, dit posten kom en gång i veckan från vardera hållet med postföraren på linjen Jönköping-Göteborg. Den tidtabell som gällde från halvårsskiftet 1875 återges här nedan.

		Jönköping—Göteborg:					
		(Från juli månads början 1875.)					
Th.	9,0	f. m.		T.	8,35	—	e. m.
			3,8				
Th.	2,50	3,0	e. m.	T.	2,0	2,45	e. m.
Th.	4,45	4,50	e. m.	T.	12,10	12,15	e. m.
Th.	6,50	6,55	e. m.	T.	10,5	10,10	f. m.
Th.	8,55	9,25	e. m.	T.	7,35	8,5	f. m.
Th.	10,10	10,45	e. m.	T.	6,15	6,20	f. m.
Th.	12,0	12,0	natt.	T.	5,0	5,0	f. m.
F.	1,15	1,50	f. m.	T.	3,10	3,15	f. m.
F.	2,35	3,5	f. m.	T.	1,55	2,25	f. m.
F.	4,20	4,20	f. m.	T.	12,40	12,40	f. m.
F.	4,0	4,55	f. m.	T.	12,5	12,10	f. m.
F.	6,25	6,30	f. m.	M.	10,30	10,35	e. m.
F.	9,0	9,5	f. m.	M.	7,55	8,0	e. m.
F.	11,0	—	f. m.	M.	—	6,0	e. m.
			18,0				

För postföringen på delsträckan mellan Hällingsjö och Landvetter tecknades ett kontrakt med Janne Andersson och Johan Petter Olsson i Landvetters länsmansgård. Deras ersättning var kr 1:97 per postförd mil, en ovanligt hög ersättning för den tiden.

I ett cirkulär till postförvaltarna den 27 september 1875 "rörande möjligen i fråga kommande indragning av en del poststationer" påbjöd poststyrelsen undersökning om lönsamheten. Av svaret från Göteborgs postkontor den 10 april 1876 framgick att den sammanlagda uppbörden vid Landvetters poststation varit kr 56:82 under år 1875. Sett mot bakgrunden av årsarvodet till Pihlo var det således en dålig affär att driva en poststation i Landvetter. Det faktum att såväl kyrkoherden som

länsmannen hade behov av en poststation torde ha bidragit till att poststyrelsen inte beslöt om indragning. Frimärksförsäljningen ökade för övrigt under de följande åren och uppgick till 193 kr under 1876 och till 203 kr under 1877 men sjönk till 124 kr år 1878 och till 105 kr år 1879.

Hur som helst fick poststationen vara kvar, men den drogs in när järnvägen var klar för allmän trafik. I stället öppnades en poststation i stationshuset den 15 december 1894 med stationsföreståndaren Bror Ludvig Wahlström som ansvarig. Han följdes den 17 oktober 1899 av stationsmästaren Carl Oscar Olsson. Trafikutvecklingen var gynnsam och Landvetters station var en av de fyra som verkställande direktören vid Göteborg-Borås järnväg önskade skilda från postgöromål. Efter genomförd undersökning bad emellertid postinspektör Otto Schütz den 26 september 1905 poststyrelsen "*påyrka, att post- och järnvägsstationen å Landvetter fortfarande skall skötas av en gemensam föreståndare*". Så blev det också, om än inte för gott.

Skilsmässan mellan järnväg och post uppsköts sålunda men genomfördes med oktober månads ingång 1919, då poststationen flyttades till en affär och handelsföreståndaren Anders Albin Johansson fick kontrakt om dess skötsel. Han följdes den 1 april 1921 av handlanden Johan Adolf Westman som kunde glädja sig åt en fortsatt expansion.

Pehr Lennart Westman tog över den 1 oktober 1949 och fick uppleva poststationens höjning till postexpedition den 1 oktober 1951. Han befordrades då till chef för denna med den för posten något underliga titeln stationsmästare. Med 1977 års ingång fick postexpeditionen tilläggssiffran 1 efter namnet och från den 15 september 1977 användes namnet Landvetter 2 för postanstalten vid flygplatsen.

Westmans titel ändrades till lokalpostmästare 1977 och från 1986 års ingång till enbart postmästare. Med ansvar för service till drygt 3600 hushåll fick postmästare Margret Forsman ta över postkontoret i Landvetter.

Härryda

1894-12-15--1985-06-29

Poststationen i Härryda har järnvägen att tacka för sin tillkomst. Den öppnades i stationshuset den 15 december 1894 med stationsföreståndaren Per Olof Widman som chef. När denne flyttade till Rävlanda den 1 juni 1905, avlöstes han av Erik Bergman, vilken kvar kvar vid sin järnvägstjänst i Härryda till 1921. Längre dessförinnan blev det formell skilsmässa mellan post och järnväg, då fröken Maria Alfrida Zetterström tog över den 1 november 1912.

Från den 22 september 1933 var det åter järnvägspersonal som ansvarade för posten i Härryda, då med Lars Wilhelm Olsson som föreståndare. Efter honom har följande järnvägsanställda antecknats som poststationsföreståndare: Erik Gustaf Edberg (1934-1948), John Magnus Magnusson (1948-1950), Johan Lennart Larsson (1950-1958) och Ragnar Gustav Johan Johansson (1958-1964). Dennes efterträdare i järnvägstjänst fick inte ansvar för posten, som skildes från järnvägen den 1 juni 1964. På vakans sköttes poststationen under tre månader men den 1 september 1964 blev fru Ulla Margareta Johansson anställd på avtal med postverket. Det är oklart om och när posten flyttade från järnvägens stationshus, men SJ lät avbemannas detta den 28 maj 1978.

Poststationen organiserades om till ett glesbygdsställe vid 1978 års ingång och vid halvårsskiftet 1985 drogs poststället in. Ortsadressen Härryda behölls. Postutdelningen sker från Landvetter. Poststationen i Härryda utväxlade under tiden oktober 1956 - 11 maj 1979 post med postombudet i **Rya** i vars datumstämpel graverades HÄRRYDA POB 1.

HÄRRYDA (Tidigare postställe numera enbart ortadress) RK Gbg Pa 438 03 HÄRRYDA
Utdelningspostkontor: 438 01 LANDVETTER

I postens interna telefonkatalog infördes dessa uppgifter 1985.

Hindås

1894-12-15--

Järnvägens stationsföreståndare Carl Ericson fick ta ansvar för post-ärendena, när en poststation öppnades den 15 december 1894 i Hindås' stationshus. Liksom på flera andra håll utmed järnvägen blev det rätt snart skilsmässa mellan de båda trafikföretagen, för Hindås den 1 mars 1908. Då antecknades telefonstationsföreståndaren änkefru Edla Melin som poststationsföreståndare. Hennes era i posttjänst blev mer än tre decennier lång innan hon lämnade över den 13 mars 1939 till fröken Lilly Kristina Gustafsson.

Ingrid Margareta Lidman tog över den 1 oktober 1943 och fick uppleva den starka trafikutveckling som medförde poststationens höjning till postexpedition den 1 mars 1948. Till chef med titeln stationsmästare antogs Anders Folke Eyvind Holmåås, följd av Barbro Ögren. Hennes efterträdare har ansvar för postservice till drygt 1200 hushåll med postadress Hindås.

En blick på kartan visar att järnvägen efter Hindås gör en sväng i nära nog 90 grader söderut mot Rävlanda i Björketorps socken i stället för att "ta fågelvägen" till Bollebygd. Terrängen framtvängde en sådan omväg på grund av de stora backarna sydost om Hindås.

Posten i Hindås flyttar från kaféet

I början av november flyttade postkontoret i Hindås in i en ny lokal. Normalt skriver vi mest om hur fint man får det i nya lokaler. I Hindås är de gamla lokalerna värda några ord. De låg i stationshuset, som till sin arkitektur liknar den i alpländerna.

Innan posten kom som hyresgäst nyttjades lokalen som kafé och turisterna hittade gärna dit. Det är högt i tak och lokalen är försedd med en läktare, så man skulle nästan tro att den en gång varit avsedd som kyrksal.

– Under de tio åren posten har funnits här har det varit många inne för att titta på den säregna stilen, berättar lokalpostmästare Barbro Ögren. Och vi har trivts även om det ibland har varit svårt att få upp värmen eftersom det var så högt till tak och fönstren var så stora. Över kassaplatserna hade vi infravärmare, så vi inte behövde tända någon brasa i den stora öppna spisen som fanns intill brevbärarfacken.

Personaltidningen PS berättade i utgåvan den 13 februari 1979 om postlokalen i Hindås på sätt som framgår av detta urklipp.

Rävlanda

1894-12-15--

Den förenade post- och järnvägsstationen i Rävlanda öppnades vid tågstarten den 15 december 1894. Järnvägens stationsmästare Erik Emil Gregorsson fick ansvaret för postsysslan, följd i juni 1905 av Per Olof Widman. Önskemål av järnvägsbolagets verkställande direktör om skilsmässa mellan post och järnväg vid fyra av stationerna på linjen mellan Göteborg och Borås ledde till att poststationen i Rävlanda skildes från järnvägen den 16 november 1905. Det är oklart om lokalen då eller senare flyttades från stationshuset. Fröken Anna Berta Nilsson blev föreståndare efter att ha haft motsvarande befattning i Munkedal sedan juli 1898. Postinspektör Otto Schütz anmälde förändringen till poststyrelsen den 5 oktober 1905 och överlämnade

"ett av mig med fröken Anna Berta Nilsson förslagsvis upprättat kontrakt i två exemplar rörande bestridandet från och med den 16 nästinstundande november av befattningen som föreståndare för nämnda poststation; varande arvode för nämnda bestyr och för bestridandet av vid poststationen förekommande posttransporter föreslaget till sammanlagt 900 kronor för år eller samma belopp som nu utgår såsom arvode och s k fast biträdesanslag vid poststationen i fråga".

Sedan fröken Nilsson slutat, uppehölls befattningen som poststationsföreståndare i Rävlanda på vakans till och med mars 1922. Därefter övertogs den av Astrid Gunhild Helena Olsson, gift Faberman 1927. År 1950 avgick hon med årligt understöd, den form av pension som fanns för avtalsanställd personal vid den tiden.

Poststationen övertogs den 1 mars 1950 av Dagny Elvira Jansson. Hon hade närmast varit föreståndare för poststationen i Stråtjärä. Med efternamnet Andersson upplevde hon den 1 oktober 1954 att poststationen höjdes till rang och värdighet av postexpedition. Därmed blev hennes titel ändrad till stationsmästare.

1970-talets stora omvälvningar medförde nya termer med bland annat chefstiteln postmästare i Rävlanda, där Margret Forsman fick ta över ansvaret för postservice till närmare 1400 hushåll, de flesta betjänade med lantbrevbäring.

Hällingsjö

1875-01-01--1877-12-31
1879-01-01--1895-01-31
1903-06-01--1990-09-28

I posthistorisk häfte nr 143 har jag berättat något om poststationen i Hällingsjö, som låg en dryg halvmil sydväst om Rävlanda utmed stora landsvägen mellan Göteborg och Skene. Den kom "i kläm" på grund av järnvägens tillkomst. I sin planering för organisation av postanordningarna i järnvägens relativa närhet hemställde postinspektör Otto Schütz i ett brev till poststyrelsen den 4 december 1894

"att postföringen dels å sträckan Göteborg-Hällingsjö av linjen Mohärad-Göteborg, dels å linjen Fläskjum-Hällingsjö och dels å linjen Borås-Fläskjum måtte samtidigt med postbefordrings vidtagande å sagda järnvägslinje indragas,

att postföringen å sträckan Skene-Hällingsjö av linjen Mohärad-Göteborg måtte från sistberörda tidpunkt intill utgången av januari månad 1895, då kontraktet om postföringen å denna sträcka upphör att gälla, utsträckas till Rävlanda..."

I denna planering ingick också indragning av poststationen i Hällingsjö, något som Schütz senare preciserade i sin redovisning till poststyrelsen den 13 januari 1895, då han efter rådslag med kronofogden i Marks fögderi Ferdinand Lindedal hemställde,

"att nuvarande postföringen med häst och åkdon två gånger i veckan, fram och åter, å linjen Rävlanda-Skene måtte indragas,

att poststationen i Hällingsjö måtte indragas,

att å en linje Skene-Hyssna måtte anordnas gångpostföring med fyra veckoturer i vardera riktningen samt

att lantbrevbäring måtte inrättas två gånger i veckan, fram och åter, å en linje Rävlanda-Hällingsjö.

allt räknat från nästinstundande februari månads början, vid vilken tidpunkt nu gällande kontrakt om postföringen å linjen Rävlanda-Skene samt om skötandet av Hällingsjö poststation på grund av skedd uppsägning upphör att gälla".

I förutsättningarna för denna omläggning av landsvägstransporterna ingick sålunda att poststationen i Hällingsjö skulle dras in. Därmed fick gästgivaren G S Engström, som var poststationsföreståndare i Hällingsjö, finna sig i att bli uppsagd till januari månads utgång 1895. Helt kunde denna omorganisation inte anpassas till tiden för järnvägens färdigställande.

Poststationen i Hällingsjö hade funnits sedan 1875 års ingång men varit indragen under åren 1878-1879. Järnvägen tog inte död på den för gott, för den återinrättades den 1 juni 1903 och drogs in för gott med september månads utgång 1990.

Bollebygd

1894-12-15--
Namn Bollebygd 1 sedan 1969-06-02

Utan resultat hade poststyrelsen behandlat en redan år 1868 inkommen framställning om en poststation i Bollebygd. Den fick tyngre vikt, när länsman Bruno flyttade sin expedition till **Fläskjum** nära nog i centrum av det samhälle vi nu känner som Bollebygd. En poststation öppnades där den 1 april 1870 med namnet Fläskjum. Där låg gästgivaregården och tingshuset vid landsvägen mellan Göteborg och Borås. Länsmannen blev själv föreståndare, följd 1879 av Mathilda Grundberg.

Man torde kunna säga att samhällets poststation bytte namn från Fläskjum till Bollebygd, när den ursprungliga lantpoststationen drogs in och en förenad poststation öppnades i järnvägsstationen i Bollebygd vid tågstarten den 15 december 1894. Järnvägsbolaget ville inte använda det lantliga namnet utan valde det historiska sockennamnet Bollebygd.

Mamsell Mathilda Grundberg blev vid flyttningen till järnvägen uppsagd efter 15 år som poststationsföreståndare i Fläskjum. Detta hade spikats definitivt genom poststyrelsens bifall vid föredragning den 4 december 1894 av ett brev från postinspektör Otto Schütz den 30 november 1894. Däri hade han hemställt

"ehuru tidtabell för bantågen å ifrågavarande järnväg ännu ej är fastställd, i anledning varav förslag rörande postbefordringens anordnande å densamma nu ej kan avgivas, likväl då järnvägen nu nalkas sin fullbordan och torde komma att öppnas för allmän trafik omkring den 15 december,

att vid järnvägens öppnande poststationerna i Landvetter, Fläskjum och Olsfors måtte indragas samt i stället öppnas poststationer vid följande utmed järnvägslinjen i fråga anordnade trafikstationer, nämligen

--- Landvetter , --- Rävlanda, Bollebygd ---"

Som föreståndare för den nya järnvägspoststationen i Bollebygd antogs stationsföreståndaren Johan Peter Ahlin med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan. Det höjdes 1898 till 300 kr, 1901 till 360 kr och efter 1902 års allmänna reglering till 420 kr. Utvecklingen gick snabbt och i ett brev till postinspektören den 29 augusti 1905 framförde järnvägsbolagets verkställande direktör kravet att personalen vid stationerna Mölnlycke, Landvetter, Rävlanda och Bollebygd skulle befrias från postgöromålen vid det följande årsskiftet.

Genom ingripande av postinspektören blev Landvetters station tills vidare undantagen från begärd skilsmässa, men i Bollebygd genomfördes en sådan den 1 november 1905, varvid poststationen flyttades till Krokdal. Efter drygt 22 år tog Emma Kristensson över poststationen

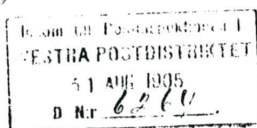
den 1 mars 1928. När hon avgick den 1 april 1950, klassificerades poststationen som postexpedition och Evert Åstrand blev chef med den dåvarande titeln stationsmästare.

Med juni månads ingång 1969 fick postexpeditionen tilläggsiffran 1, då poststationen i Olsfors fick ändra namn till Bollebygd 2. Sedan Evert Åstrand slutat, fick Leif Andersson med titeln postmästare ta över ansvaret för postservicen i Bollebygd till 2600 hushåll.

Under tiden 1 mars 1938 - 31 augusti 1963 fanns ett postombud i Hedegårde. I dess datumstämpel fanns gravvynen BOLLEBYGD POB 1.

GÖTEBORG-BORÅS och BORÅS ALFVESTA
JÄRNVÄGAR
Werkställande Direktören.

Sollberg, den 29/8 05.



Herr Postinspektören K. M. S. Schütz

Göteborg.

Styrelsen för G.B.J. har nu beslutat, att i den mån som postverket med-
hinner att anordna särskilda poststationer vid stationerna Mölnlycke,
Landvetter, Råflanda och Bollebygd, skall järnvägen upphöra med skötseln
af posten. Jag har tänkt mig som lämplig övergångstid den 1 jan. nästa
år.

Högaktningfullt

Leif Andersson

Detta är upprinnelsen till förändringar i beståndet av förenade post- och järnvägsstationer.

1889-02-01--1894-12-14

1950-05-01--

Namn Bollebygd 2 sedan 1969-06-02

Olsfors

Poststationsföreståndare Mathilda Grundberg i Fläskjum ansåg att befolkningen inom Bollebygds socken borde vara tillfreds med den poststation som hon förestod och försökte avstyra en framställning om att en poststation också skulle öppnas i Olsfors. Om detta har jag berättat i posthistoriskt häfte nr 143.

Till synes mot alla odds inrättades ändå en poststation i Olsfors från den 1 februari 1889 med Hilma Olsson som föreståndare utan arvode. År 1891 blev handelsbiträdet B G Bengtsson föreståndare med 50 kr i årsersättning. Han begärde höjning "*alldenstund göromålen ständigt ökas och nästa år med anledning av Göteborg-Boråsbanans byggande komma att mångdubblas*".

Men det var just järnvägen som tog död på poststationen. Den drogs nämligen in när dess kunder hänvisades till den förenade post- och järnvägsstationen i Bollebygd den 15 december 1894, samtidigt som poststationen med namnet Fläskjum fick upphöra. En lantbrevbärare från Sandared sörjde till en början för att posten kom till Olsfors två gånger i veckan.

Efter andra världskriget inrättades ett postombud i Olsfors år 1947. Det utväxlade sin post med poststationen i Hultafors och höjdes den 1 maj 1950 till poststation. Nils Arvid Fritioff blev föreståndare, efterträdd i augusti 1958 av Ingrid Solveig Lundqvist. Poststationens namn ändrades till Bollebygd 2 den 1 juni 1969.

Hultafors

1899-12-01--1969-05-31

Någon poststation inrättades inte i Hultafors, när järnvägen mellan Göteborg och Borås togs i bruk för allmän trafik. Efter inkommen framställning gick poststyrelsen emellertid med på att öppna en poststation där den 1 december 1899.

Ingenjör Hilmer Kollén antogs till föreståndare med skyldighet att besörja transporten från och till järnvägens hållplats. Han efterträddes 1902 av Carl Henrik Nilsson Nihlén.

Med 1903 års ingång höjdes årsarvodet från postverket från 120 till 240 kr. Fröken Anna Kollén tog över 1907 och därefter följde Ester Sofia Petersson (1913-1915) och Christina Tengbom (1915-1940).

Christina hade tidigare varit föreståndare för poststationen i Bya och var 77 år gammal vid sin avgång. Edith Valborg Dahlström tog över 1940, följd 1947 av Anna Margareta Bengtsson.

Poststationen kom aldrig att förenas med järnvägen. Anna Maria Bengtsson följdes av Adéla Kristina Holmgren i juni 1950. När hon blev föreståndare för poststationen i Målsryd den 1 oktober 1968, hölls befattningen i Hultafors vakant tills poststationen drogs in den 1 juni 1969.

Hultafors var under tiden 1 augusti 1947 - 30 april 1950 utväxlingsplats för posten till postombudet i Olsfors, innan detta höjdes till en poststation.

Sandared

1894-12-15--

Stationsföreståndaren Aron Edvard Nyström blev ansvarig för den förenade post- och järnvägsstation som öppnades i Sandared vid tågstart den 15 december 1894. Hans efterträdare blev 1904 Karl Gustaf Snygg som fick uppleva en så god utveckling att post och järnväg måste skiljas åt. Detta genomfördes den 1 juli 1918.

Poststationen flyttades nu till affären vid Sandala nr 5 och handlanden Fredrik Persson blev föreståndare. Hans fru Rakel Zenobia biträdde honom och fick själv ta över poststationen den 1 september 1927.

Efter fru Perssons död i februari 1936 uppehölls befattningen på vakans tills post och järnväg åter förenades den 1 juni 1936. Då fanns sedan fem år Johan Fridolf Glans vid järnvägsstationen och tog ansvar för posten, följd den 1 april 1940 av Johan Waldemar Westerberg.

Den 1 november 1953 skildes post och järnväg på nytt och poststationens status höjdes till postexpedition. Solvig Persson, senare med tillnamnet Kjönberg blev föreståndare med titeln stationsmästare. Andra som suttit på chefsstolen i Sandared är Tage Axelsson och Ove Lillestöl. Stefan Nilsson har senare fått ta över ansvaret för service till de omkring 1400 hushåll som har postadress Sandared.

Sjömarken

1915-09-01--

Sjömarkens hållplats förenades inte med den poststation som öppnades i Sjömarken den 1 september 1915. Någon förening har inte heller senare blivit aktuell. Poststationen höjdes till en postexpedition med oktober månads ingång 1963 och har sedan 1977 beteckningen postkontor med ett serviceunderlag på närmare 1000 hushåll. Det kan synas egendomligt att den undgick 1960-talets strävanden från den centrala postledningen att minska antalet adressenheter genom att kalla den Borås med en tilläggsiffra. I posthistoriskt häfte nr 49 "*Posthistoria från Vedens härad*" finns flera uppgifter om Sjömarkens post.