

Ur personalbidningen PS

nr 10-11 / 1980

### Boksamlingen kvar i Dalsland?

Nu har en aktion dragits igång för att rädda den stora boksamlingen som lantbrevbäraren i Kloa, Gustav Gustavsson, lämnade efter sig, berättar tidningen Bohusläningen.

Gustav Gustavsson avled 1978, 85 år gammal. Han efterlämnade en boksamling som består av 17 000 band. En expert har betecknat böckerna som ett universitetsbibliotek i miniatyr. I bouppteckningen är biblioteket värderat till 177 000 kronor, men marknadsvärdet torde vara betydligt högre. I samlingen finns en rad rariteter.

Gustav Gustavsson levde helt i böckernas värld. Med hjälp av dem lärde han sig flera främmande språk och han behärskade både latin och grekiska. Själv skämtade han för det mesta bort sitt bibliotek, som han kallade "makulatur som står och skräpar". I denna "makulatur" finns uppslagsverk, religionslitteratur, filosofiska och psykologiska verk m m.

Böckerna tillföll genom testamente en enskild person, som dock inte lär vara helt ovillig att sälja för att samlingen skall kunna stanna i Dalsland. Bengtsfors kommun och landstingets kulturnämnd är intresserade, men ett eventuellt köp beror på vad samlingen kommer att kosta.

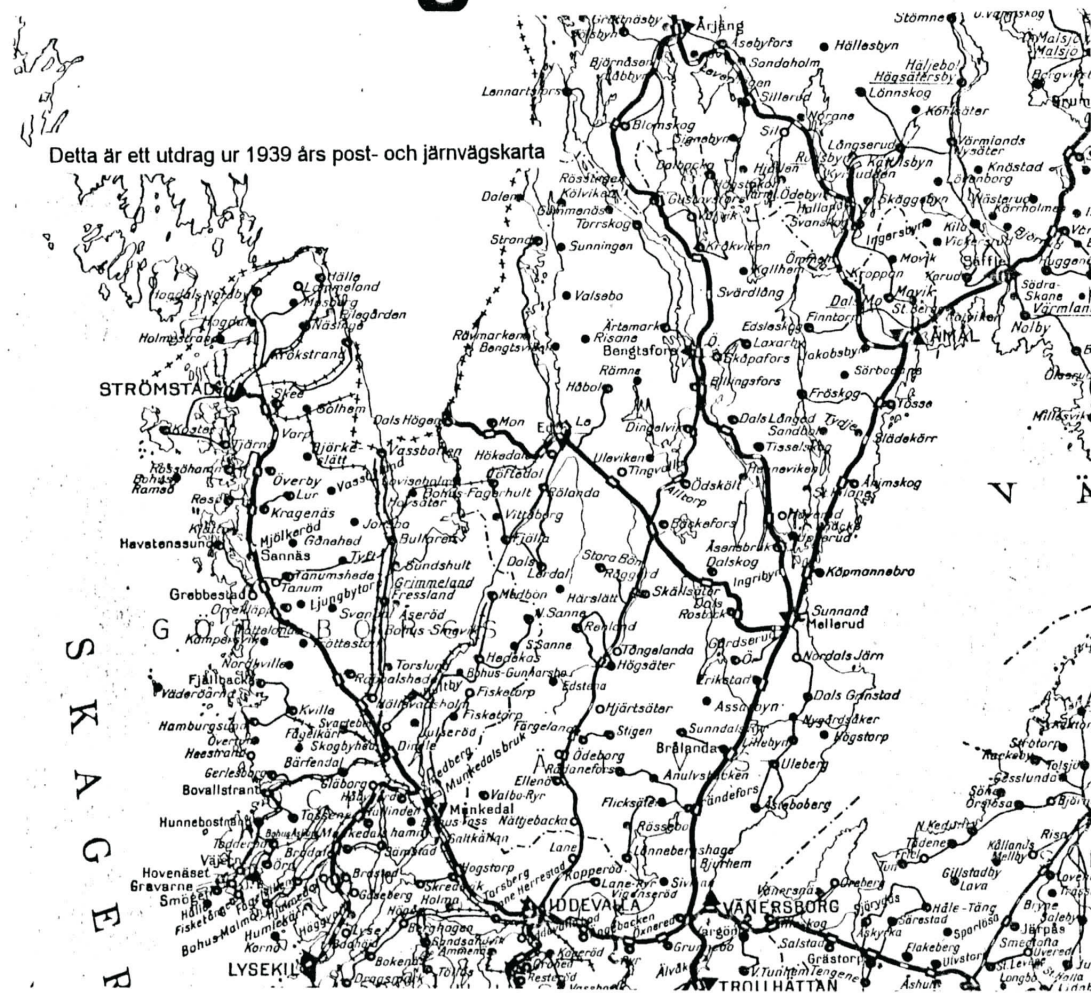
Häftet i den posthistoriska skriftserien tillverkas med hjälp av en ordbehandlare, en ljuslåda för montering och en kopiator, allt av enklaste slag. Det är fråga om ett rent hantverk och defekter kan förekomma. Jag hoppas Du har överseende därmed och att Du accepterar att det framforscade innehållet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

Erik Lindgren

Förlagan tillverkad 1995  
Detta är kopia nr

Erik Lindgren

## Om posten vid Lelångenbanan



Posthistorisk skriftserie nr 254

Uppdaterad 1996

## Förord

Förberedelserna för att ordna posttrafik på Uddevalla-Lelångens järnväg innebar ett omfattande administrativt arbete. I postens centralarkiv är det en akt på närmare 200 sidor (diarienummer 4199/1895). Det är detta ärende, kompletterat med uppgifter i många mindre ärenden och från poststationskort m m som jag i denna skrift försöker belysa litet av problem och händelser under utvecklingsperioden och, i vad gäller poststationer, från deras tillkomst till deras indragning resp numera vunnit status. Detta gäller även några järnvägslinjer näraliggande poststationer som tillkommit på grund av järnvägen eller fått genomgå vissa förändringar i anslutning till järnvägens tillkomst.

Postanstalterna presenteras i den ordning de kommer vid en tänkt resa från söder mot norr. 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 samt i något fall ur Ernst Grapes bok "POSTKONTOR OCH POSTMÄSTARE". Jag har också haft god hjälp av Svenska Järnvägsklubbens bok **Järnvägsdata**. Om vid något tillfälle annan källa utnyttjas, anger jag det i texten.

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 har arbetat, har jag lämnat sådana uppgifter konsekvent.

Den kortfattade posthistoria som presenteras på detta sätt, ibland med exempel på skriftväxling för att belysa speciella situationer vid vissa tillfällen, kan kompletteras av intresserade läsare vid besök på Postens centralarkiv i Stockholm. För att underlätta studier i arkivet uppger jag ibland diarienummer för vissa ärenden.

Sedan jag började ägna mig åt posthistorisk forskning i mitten av 1970-talet har Posten genomgått mycket stora förändringar. Jag tänker därvid inte bara på ändringar i den regionala indelningen, som till exempel omorganisationer med den interna beteckningen PVO och den följande CRU utan också på vissa ändringar som föregick monopolets formella upphörande 1992 och övergången till bolag 1994.

Vid 1992 års ingång genomfördes en divisionalisering av Posten. Därigenom ändrades förhållandena bland annat så, att det på större orter finns olika chefer för de olika divisionerna. De mindre postkon-

toren har ingen formell chef utan en eller flera tjänstemän som lyder under chefen för brev- eller chefen för bank- och kassadivisionen på en större ort inom regionen. Med denna förändring har jag funnit det utsiktslöst att försöka få fram namn på dem som i realiteten varit platschefer på de olika postkontoren efter 1990-talets ingång. Även tidigare uppgifter har visat sig svåra att få fram, bland annat på grund av ändrad form för personalbokföring under 1970-talet. Senare tendens att lindra divisionaliseringens negativa verkningar har inte underlättat möjligheterna att få fram personaluppgifter.

I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. Jag är öppen för mina läsares synpunkter på häftet.

Växjö i januari 1995

*Erik Lindgren*

## Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Laxarby	37
Bengtstors	32	Långbron	26
Billingsfors	31	Långed	27
Bäckefors	23	Nättjebacka	11
Dingelvik	28	Renland	18
Ellenö	12	Skåpafors	34
Färgelanda	14	Skällsäter	20
Gudhem	16	Stigen	15
Hjärtsäter	16	Stora Bön	21
Högsäter	16	Tångelanda	17
Ivåg	24	Ärtemark	34
Järbo	20	Ödeborg	12
Lane	10	Ödsköld	24

## Inledning

I ett brev, daterat Uddevalla den 1 december 1892, till poststyrelsen från Uddevalla-Lelångens järnvägsaktiebolag uppger verkställande direktören David Thorburn, att man står i begrepp att utarbeta förslag till personvagnar på järnvägen, "*vilken kommer att sträckas härifrån över Bäckefors station å Dalslands järnväg till Billingsfors och Bengtstors stationer vid Dalslands kanal*". Företaget ville veta, hur mycket utrymme som fordrades för postkupéer. Samtidigt uppgavs att "*stationer och hållplatser torde bli de följande*

*Uddevalla station*

*Fagerhult hållplats*

*Nättjebacka d:o*

*Ellenö station*

*Färgelanda d:o*

*Hjärtsäter hållplats*

*Högsäter station*

*(Jerbo station)*

*Bäckefors gemensam med Fredrikshald Sunnanå jv  
lväg station*

*Dingelvik hållplats*

*Billingsfors station*

*Bengtstors ändstation vid Lelången*".

Poststyrelsen remitterade brevet till postinspektören i Göteborg, som från järnvägsbolaget bl a fick en ritning på den postkupé som skulle föreslås. Den fortsatta aktiviteten från postinspektionens sida speglar i stor utsträckning åtgärder för att organisera om eller eliminera viss del av landsvägspostföringen inom det berörda området.

Förhandlingar mellan postinspektionen och järnvägsbolaget om postkupéer ledde till ett preliminärt beslut att inreda tre postkupéer, varav två var avsedda för dagligt bruk och en för reserv, vardera med ett utrymme av mellan 9 och 10 kubikmeter. Bolaget uppgav därefter att man skulle anskaffa

*"personvagnar av det vanliga fyrhjuliga slaget - varje vagn indelad i två lika stora delar, vardera delen med utrymme av 11.57 kubikmeter med golvyta av 5.18 kvadratmeter - som av det s k boggiesystemet"*.

Postinspektionen anmälde till poststyrelsen den 30 januari 1894 att "*kostnaden för postbefordringen i postkupé med utrymme av en halv fyrhjulig vagn av denna storlek med de två tåg i vardera riktningen, som skola å järnvägslinjen framgå dagligen, kommer att med*

ersättning enligt bestämmelserna i Kungl. Majt:s nådiga kungörelse den 21 december 1888 uppgå till ungefär 16.425 kronor för år; var- emellertid bolagsstyrelsen erbjudit sig ombesörja dylik postbefordring mot en årlig ersättning av 13.000 kronor, däruti inbegripen kostnad för såväl postkupéernas inredningar och desammas underhåll - med undantag av mattor - som ock postkupéernas uppvärmning".

### Sparsamhet

Det där lät väl bra, men den till synes alltid rådande sparsamheten drev fram ett alternativt förslag, om postverket inte kunde anta de här angivna villkoren. Det gick ut på att bolaget erbjudit ett utrymme för postens befordran i form av en "kupé motsvarande fjärdedelen av en fyrhjulig vagn, eller kupé med utrymme av 5.79 kubikmeter och med golvyta av 2.59 kvadratmeter, varjämte Bolagsstyrelsen förmått sig vilja varda berättigad att förlägga kupén antingen i fyrhjulig eller i boggievagn; och skulle uti nu ifrågavarande fall ersättningen för postbefordringen utgå enligt bestämmelserna uti ovan åberopade Kungl. kungörelse, eller med ett årligt belopp av omkring 10.950 kronor".

Postinspektionen fick genom poststyrelsens beslut den 14 februari 1894 "tillstånd att gå i författning om inredning av tvenne postkupéer utav sist omförmälda storlek".

Den 24 maj 1894 kunde postinspektionen informera poststyrelsen om "att personvagnarna för järnvägslinjen i fråga äro avsedda att tillverkas vid Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö". Ett kostnadsförslag visade att "ersättningen för inredningsarbetet skulle komma att uppgå till 420 kronor för vardera postkupén".

I ett brev den 11 juli 1894 till postinspektionen uppgav järnvägsbolaget, "att Uddevalla Lelångens järnväg är avsedd att öppnas för allmän trafik den 1 december detta år".

Det var en överdrivet optimistisk beräkning. I avsnittet under rubriken Renland i denna skrift kan man genom det där återgivna långa citatet ur ett brev från postinspektör Otto Schütz till poststyrelsen så sent som den 10 april 1895 utläsa, hur det inte ens då fanns några tillförlitliga uppgifter om när järnvägen kunde öppnas för allmän trafik eller om den skulle öppnas i etapper. Som framgår av det följande, fick man viss klarhet tre veckor senare.

Det skulle sålunda visa sig, att den verkliga tidpunkten för tågstart sköts upp i flera omgångar. Den 20 februari 1895 anmälde t ex postinspektionen i Göteborg i ett brev till poststyrelsen att "till följd av oförutsedda omständigheter nämnde järnvägs upplåtande för allmän trafik blivit på ännu obestämd tid uppskjutet".

Under mellantiden hade postinspektionen hunnit vidta åtgärder för uppsägning av övertalig personal och för flyttning av en del järnvägen tämligen näraliggande poststationer till de blivande stationshusen.

Några exempel på sådana åtgärder väljer jag i det följande, medan andra redovisas i avsnitten för berörda orter.

Inte förrän den 1 maj 1895 kunde järnvägsbolaget i ett brev till postinspektionen meddela uppgift om slutliga namn på järnvägsstationerna m m. Sålunda skrev David Thorburn från Uddevalla denna dag bl a "att nu omsider Kungl. Majt:s resolution angående diverse stationsfrågor ingått; det är däruti bestämt, att första stationen inom Högsäters socken skall ligga nära vid och benämnas Tångelanda. Vid Järbo befrias bolaget från skyldighet att bygga station. Det torde dock bero på socknemännen själva huruvida icke förr eller senare hållplats får anordnas. För tillfället kunna dock inga vidare meddelanden lämnas av postaliskt intresse där, men spår till tågmöte där torde dock nu bli anlagda. Angående tiden för banans öppnande för allmän trafik kan jag för ögonblicket icke säga något bestämt. Men hoppas vi att det blir någon av de första dagarna i juni".

Dagen efter detta brev sände järnvägsbolaget till postinspektionen det telegram som avbildas här.

Journ. Nr 588  
Exp. Nr 7

**TELEGRAM.**  
Postinspektören

KONGL. TELEGRAFVERKET.

Lit. B.

Klass	Införmed i	Nr	St.	År	Datum	Pr.	Fr. eller Sn.
Uddevalla		19	39	1895	2/5	1.45	

Gegenstäm.

Stationer af första klass bli  
Lillingfors, Bengtsfors; andra klass  
Ellenö, Tångelanda, Tångelanda,  
Tredje klass Lane, Nattveberga,  
Hjertvater, Svåg och Dingelvik.  
Alla bejälkvarns kompetenta  
till poststationsföreståndare. Företaget  
är nu obestämd. Svå tåg afses i  
hvardera riktningar Lelångens  
Jernvägsbolag

Del. af Ubr Exp. af E

Uppgifterna i detta telegram kan lämpligen jämföras med de preliminära uppgifter som bolaget hade lämnat i sitt brev till poststyrelsen den 1 december 1892, citerat på sid 3.

Därmed var stationsnamnen avgjorda. Tågstarten skulle däremot låta vänta på sig ytterligare. Visserligen hade provisorisk godstrafik förekommit i viss utsträckning redan i april 1895, men det var först den 28 juli 1895 som järnvägen öppnades för allmän trafik. Det blev en 89 km lång smalspårig järnväg med 891 mm spårvidd, utgående från en särskild station i Uddevalla. Inte förrän i december 1956 hade åtgärder vidtagits för att tågen skulle kunna utgå från Uddevalla centralstation. Den 29 km långa sträckan mellan Bäckefors och Bengtsfors blev nedlagd den 29 maj 1960 och huvuddelen Uddevalla-Bäckefors, 60 km, den 27 september 1964. Nedläggningarna speglas i postala omorganisationer.

### En sent tillkommen järnväg

Dessförinnan hade en järnväg anlagts som tangerade Lelångenbanan både i Billingsfors och i Bengtsfors. Det var den normalspåriga Dal - Västra Värmlands Järnväg. På sträckan mellan Billingsfors och Bengtsfors löpte de båda järnvägarna mer eller mindre parallellt på ett något varierande avstånd från varandra. Dal - Västra Värmlands Järnväg sträckte sig från Mellerud till Arvika men byggdes sent. Den 44 km långa delsträckan från Mellerud till Bengtsfors öppnades för allmän trafik på nyårsdagen 1927 och den 115 km nordliga delen mellan Bengtsfors och Arvika den 1 mars 1928. Avvecklingen av denna järnväg skedde etappvis, sträckan Beted - Skillingsfors redan 1961 och huvuddelarna omkring ett kvarts sekel senare. Sträckan Mellerud-Bengtsfors lades ned så sent som den 1 september 1986 men den hade under närmare tio år bara trafikerats sommartid.

### Önskemål om personliga hänsyn

Vi återvänder efter denna parentes till uppgifter om Lelångenbanan. Efter hand som postinspektionen gjorde erforderliga uppsägningar av postföringskontrakt och avtal om skötsel av lantpoststationer i järnvägens närhet kom det reaktioner från berörda postkunder. Sålunda skrev exempelvis den 6 september 1894 kronolänsmannen A Lingner tillsammans med ett 15-tal andra företrädare för Bengtsfors, att *"undertecknade, de största korrespondenterna vid och i orten omkring Bengtsfors, beträffande sagde poststation, värdsammast anhålla, att nuvarande föreståndaren för densamma, Otto Enqvist, måtte jämväl efter järnvägens fullbordan fortfarande få innehava sin befattning, vilket vi tro oss veta även är Herr Enqvists önskan.*

*Som skäl för denna vår värdsamma hemställan få vi påpeka, hurusom Herr Enqvist under en tidrymd av nära tjugutvå år på ett i allo förtjänstfullt sätt skött sitt åliggande samt med största tillmötesgående och humanitet behandlat oss korrespondenter vid poststationen, där vi kunna vitsorda den bästa ordning är rådande.*

*Då dessutom Bengtsfors bliver ändstationen å den nya järnvägen, vars mesta godstrafik antagligen kommer att utgå härifrån, torde, med*

*den, som vi hört uppgivas, ringa personal, vilken skall vid stationen anställas, högst liten tid kunna beredas åt de postala göromålen, vadan vi hålla för givet, att en person, vilken i likhet med den nuvarande föreståndaren uteslutande sysslar med sin befattning vid posten, bättre skall kunna tillgodose Kungl. Postverkets intressen, än en av andra göromål upptagen järnvägstjänsteman, som väl varken torde kunna eller vilja så väl betjäna en allmänhet, vilken är van att ofta i en besvärande grad anlita ortens postanstalt".*

Som framgår av avsnittet om Bengtsfors på sid 32, tog poststyrelsen helt och hållet hänsyn till dessa önskemål. Såg- och kvarnägaren Otto Enqvist satt sålunda kvar "i orubbat bo", när tågen började gå och poststationen förenades inte med järnvägsstationen. Han fick ändå uppleva poststationens indragning snart nog. En omorganisation den 1 juni 1896 medförde nämligen att förvaltningspostkontoret i Billingsfors flyttades till Bengtsfors samtidigt som Otto Enqvists poststation drogs in. Posten i Bengtsfors hade nu högre status.

### Önskemål om bibehållna lantpoststationer

Enqvist blev sålunda friställd och hade glädje bara under ett års tid av resultatet av den petition som samhällsinvånarna gjorde för hans räkning. För andra gick det ännu sämre. Poststationsföreståndare Magnus Andersson i Stigen skrev t ex förgäves till poststyrelsen den 15 september 1894 efter erhållen uppsägning bl a följande:

*"Östra Stigens egendom, där poststationen nu är förlagd, kommer genom indragandet av postanstalten att till närmaste station å under byggnad varande Uddevalla-Lelångens järnväg få en halv mil, och hur obekvämt detta blir i postalt hänseende, kan man lätt inse, då man tar i betraktande att å den nämnda egendomen och därtill gränsande Västra Stigen finnas yllefabrik, färgeri, såg- och kvarnverk, som sysselsätter omkring 200 arbetare. Vidare finnas här å platsen större handel, ävensom Valbo härads folkbank, som ovillkorligen är i behov av närhändig postgång".*

Förgäves engagerade sig också befolkningen i Steneby i ett gemensamt brev den 18 oktober 1894 till poststyrelsen. De skrev bl a: *"Till vår kunskap har kommit, att Kungl. Generalpoststyrelsen, antagligen till följd av den under anläggning varande järnvägen Uddevalla-Lelångens framdragande genom Steneby socken, låtit uppsäga poststationsföreståndaren Joh. Lindgren i Steneby; detta giver oss anledning frukta, att Kungl. Styrelsen möjligen har för avsikt att flytta poststationen i Steneby till den blivande järnvägsstationen i Dingelvik. Skulle så vara, ingiver oss denna förflyttning allvarliga bekymmer för postbefordringen inom denna folkrika ort, emedan nämnda järnvägsstation är belägen längre bort och avsides och ett bra stycke från landsvägen emellan Tösse och Ed och sålunda vida olämpligare för orten i allmänhet än Steneby nuvarande poststation".*

Den petitionen hade ingen verkan.

Däremot hamnade poststationen i Råggård inte i farozonen. Ett rykte om att så var fallet hade nått komminister J Ekelund. Han skrev ett mer än tre sidor långt brev den 20 september 1894 till poststyrelsen och radade upp åtskilliga argument för poststationens bibehållande. Många andra engagerade sig i denna fråga och poststyrelsen fick flera brev som alla kunde läggas ad acta, sedan postinspektionen i ett brev den 16 april 1895 uppgett att "ifrågavarande framställningar tillkommit under den felaktiga uppfattningen, att Råggårds poststation var avsedd att indragas, men en dylik indragning icke ens varit ifrågasatt". Hänvisning gjordes till innehållet i ett brev till komminister J Ekelund som förklarade den planerade omorganisationens följder.

### Samarbete vid planeringen

Det var åtskilligt av förändringen som efter hand skapade oro bland berörd befolkning och postinspektör Otto Schütz skrev den 31 oktober 1894 till poststyrelsen att "meningsskiljaktighet uppstått mellan postinspektionen och vederbörande kronofogde rörande den omreglering av en del postföringslinjer, som av Uddevalla-Lelången järnvägs öppnande för allmän trafik föranleder". Schütz var vid denna tidpunkt inte i tillfälle att avge något definitivt förslag men ville återkomma så snart han meddelat sig muntligen med vederbörande kronofogde. Innan han haft tillfälle därtill, skrev representanter för de dåvarande poststationerna Tångelanda, Stigen och Ellenö med synpunkter, sedan de erfarit att dessa poststationer skulle flyttas till de blivande järnvägsstationerna i Högsäters, Färgelanda och Torps socknar. Andra oroade postkunder lät också poststyrelsen få höra om befarade försämringar. Poststyrelsen hade därför många brev att ta ställning till när beslut skulle fattas över postinspektionens framställning av den 19 april 1895, som på 23 handskrivna sidor redovisar hela projektet, utom i de delar som ännu inte var tillräckligt utredda. Samarbete redovisades med kronofogdarna W Falk i Sundals fögderi och C G W Almgren i Vedbo fögderi. I vad gäller det fasta postanstaltsbeståndet omfattade ändringarna huvudsakligen, att poststationen i Ellenö skulle flyttas till järnvägsstationen med samma namn, att poststationen i Stigen skulle flyttas till järnvägsstationen i Färgelanda, att poststationen i Tångelanda skulle flyttas till järnvägsstationen med samma namn, att poststationen i Ödsköld skulle flyttas till järnvägsstationen med namnet Iväg, att postkontoret i Billingsfors skulle t v behållas såsom förvaltningspostkontor, att poststationen i Steneby skulle flyttas till den blivande järnvägsstationen i Dingelvik och att poststationen i Bengtsfors skulle t v behållas på sin dåvarande plats. Ytterligare framställningar ledde till poststyrelsens beslut om de förändringar som redovisas var för sig under respektive berörd Orts avsnitt i det följande.

Men med postinspektionens 23 sidor långa framställning den 19 april 1895 var det ingalunda slut på poststyrelsens ställningstaganden. Sålunda skrev postinspektionen den 2 maj 1895 på grund av ett då från järnvägsbolaget ingånget telegram och föreslog med hänvisning till sin skrivelse den 19 april "att poststationer - förutom vid de i ovanberörda skrivelse omförmälda trafikstationer - jämväl inrättas vid trafikstationerna Lane, Nättjebacka och Hjärtsäter å nämnda järnväg". Postinspektionen tog i detta brev också ställning till årsarvodena för postarbetet vid de blivande trafikstationerna och föreslog "180 kronor för vardera av poststationerna i Lane, Nättjebacka, Hjärtsäter och Iväg, 300 kronor för Ellenö, 360 kronor för vardera av poststationerna i Färgelanda och Dingelvik samt 420 kronor för Tångelanda".

Detta är den posttidtabell som tillämpades när Lelången-banan togs i bruk för allmän trafik. Med svart ram inringade uppgifter avser tidpunkter mellan kl 18.00 och 06.00 enligt modern tidräkning ("nattid"). Noten för Bengtsfors skvallrar om att den ursprungliga lantpoststationen fick vara kvar och någon poststation öppnades inte i järnvägsstationen där,

### Jernvägsposter:

72, II.

Uddevalla—Bengtsfors.

(V. D.)

(Från don 28 juli 1895.)

Plk. Tåg 2.	Plk. Tåg 4.		Denna spalt läses nedifrån och uppåt.	
9,30	3,40	Uddevalla .....	11,12	8,18
10,8	4,18	Lane .....	10,42	7,48
10,25	4,36	Nättjebacka .....	10,24	7,30
10,16	4,57	Ellenö .....	10,2	7,9
11,6	5,17	Färgelanda .....	9,42	6,50
11,21	5,32	Hjärtsäter .....	9,26	6,33
11,18	6,3	Tångelanda .....	9,0	6,7
12,31	6,47	Bäckefors .....	8,9	5,16
12,41	6,55	Bäckefors .....	7,59	5,7
1,8	7,22	Iväg .....	7,32	4,40
1,30	7,44	Dingelvik .....	7,4	4,14
1,48	8,2	Billingsfors .....	6,43	3,53
2,6	8,20	Bengtsfors *) .....	6,20	3,30

Tåg 1.  
Plk.

Tåg 3.  
Plk.

\*) Mellan Bengtsfors' järnvägsstation och Bengtsfors' poststation transporteras posten med särskildt bud.

1895-07-28--1967-11-30

### Lane

Av de åtta trafikstationer, som enligt poststyrelsens cirkulär nr 23 för år 1895 skulle förenas med poststationer den 28 juli 1895 vid Uddevalla-Lelångens järnväg, låg sju i Älvsborgs län och en i Göteborg och Bohus län. Den sistnämnda var Lane, vilken förlades till gården Fagerhults marker. Under järnvägens byggnadstid kallades stationen för **Fagerhult** men ändringen till namnet Lane var klar före trafikstarten.

Stationsmästaren Anders Gustaf Öquist blev ansvarig även för postservice i Lane. För denna del av sysslan fick han 180 kr om året i ersättning. Redan den 10 december 1895 tog Axel Herman Hansson över, följd den 1 april 1896 av Johan August Carlberg. Nu blev det litet längre till nästa byte, nämligen den 25 maj 1901. Då blev Johan Henning Segerlind ansvarig för post och järnväg. Han var kvar till 1908 och därefter har följande järnvägsanställda antecknats såsom ansvariga för posten: Anton Lorenz Lindgren (1908-1909), Alfred Augustsson (1909-1930) och platsvakten Anna R Niklasson (1930-1936). Stationen degraderades till håll- och lastplats 1930. Trafiken var nämligen låg, något som också speglades i postens siffror.

Vid den lågkonjunktur som rådde kring 1930 anbefalldes poststyrelsen i ett brev den 27 april 1932 postdirektörerna att utreda och komma med yttrande om vissa i en särskild uppgift angivna poststationer med högst 500 kr i årsuppbörd borde bibehållas, dras in eller bytas ut mot stationär lantbrevbäring.

De poststationer inom västra distriktet, som var namngivna i den särskilda uppgiften och som därför blev föremål för undersökning var Lane, Backamo, Särestad, Väjern, Medskogen, Tångeberg, Nolby, Vårvik, Tingvalla, Midskog, Svensbro, Sjöändan, Nyhyttan, Skillingmark, Tämta och Nordals Järn. I sin redovisning till poststyrelsen den 29 mars 1933 skrev postdirektionen i Göteborg bl a följande:

*"Det har visat sig, att i vissa fall frankoteckensuppbörden under nästlidet år ökat så avsevärt, att frågan om indragning av dessa poststationer nu icke vidare torde vara befogad. Detta gäller poststationerna i Lane med ökning från 500 kr 1931 till 781 kr 1932, Backamo /370:- - 958:-/ samt Särestad /498:- - 975:-/".*

Slutet blev att poststyrelsen lät samtliga berörda poststationer vara kvar, vilket meddelades postdirektionen i ett brev den 1 april 1933. Platsvakten Anna Rebecka Niklasson efterträddes 1937 av Ragnhild Maria Wilhelmsson som redan den 1 februari 1938 följdes av Thure

Vilhelm Wilhelmsson. Han blev kvar ännu kortare period och avlöstes den 1 augusti 1938 av Karl Viktor Bohlin Holma. Denne stannade längre än de flesta och fick den 1 juli 1946 Annie Ottilia Viola Bäck som efterträdare. Den 1 april 1950 tog stationskarlen Evert Donald Ohlsson över, först som vikarie och från den 1 september som ordinarie. Gunhild Karin Sofia Lindskog blev den siste i raden av järnvägsanställda som ansvarade för posten, för med trafikens nedläggning skildes post och järnväg åt den 27 september 1964. Den sista platsvakten var kvar som direktanställd av postverket till och med februari 1965. När hon blev föreståndare för poststationen i Stigen den 1 mars 1965, svarade en vikarie för postgöromålen i Lane till dess poststationen drogs in den 1 december 1967.

1895-07-28--1955-11-30

### Nättjebacka

Carl Alfred Johansson Stehn blev ansvarig för posten i Nättjebacka från trafikstarten den 28 juli 1895. Järnvägsstationen låg på en för befolkningen olämplig plats, vald av hänsyn till markens beskaffenhet. Det finns inga dokument i arkivet som avslöjar något utöver det vanliga för poststationen i Nättjebacka, där följande järnvägsanställda ansvarade för posten efter Stehn: Frans Gustaf Hjelmqvist (febr-sept 1899), Jonas Emil Sporre (1899-1901), Johan August Carlberg (1901-1907), Gustaf Daniel Olsson (1908-1916), Janne J:son Lindskog (1916-1935) och Gunhild Karin Sofia Lindskog (1935-1955). Poststationen drogs in med november månads utgång 1955.

## Ellenö

Som framgår av inledningen omfattade ändringarna i det redan befintliga poststationsnätet vid järnvägens tillkomst bland annat, att poststationen i Ellenö skulle flyttas till järnvägsstationen med samma namn. Med namnet Ellenö hade lantpoststationen funnits sedan oktober 1888. Dessförinnan hette den Hedentorp, med vilket namn den öppnades med 1875 års ingång. Namnändringen till Ellenö hade genomförts efter förslag av den dåvarande föreståndaren J Edvard Jansson. Denne var mycket intresserad av järnvägen och tillhörde styrelsen för Lelången-banan. Han hade till och med fått kontrakt om att uppföra några av byggnaderna i anslutning till banans framväxt. Men han fick finna sig i att bli uppsagd från sitt kontrakt med posten för tillämpning från den dag då banan öppnades för allmän trafik.

Då fick stationsföreståndaren Gustav Hjalmar Rådström ta över ansvaret för postservice. Den 6 oktober 1900 blev Frans Linus Ehnar föreståndare och därefter svarade följande järnvägsanställda för posten tills tågtrafiken upphörde och poststationen drogs in den 26 september 1964: Gustaf Daniel Olsson (1916-1932), Axel Frid (1932-1938), Lars Birger Larsson (1938-1947), Johan Gotthard Larsson (1947-1948), Karl Gustaf Åke Granbäck (1948-1950), Erik Viktor Nylander (1950-1952), Gustaf Herbert Levin (1953-1961) och Ingvar Herbert Larsson (1961-1964).

Postombudet i **Flatebyn** hade sin postutväxling under perioden november 1936 - november 1938 med poststationen i Ellenö.

## Ödeborg

1899-12-01--

En lantpoststation i Ödeborg fördes på tal i landskansliets förslag till poststyrelsen när planerna för den nya organisationen gjordes upp i anslutning till att ansvaret för kronobrevbäringen överfördes på postverket med 1875 års ingång. Poststyrelsen godkände emellertid inte den delen av förslaget när beslut meddelades landskansliet i ett brev den 17 december 1874. Ett förelagt kontrakt kunde inte godkännas, då poststyrelsen inte ansåg poststationen motiverad på grund av bestämmelserna i kungörelsen den 5 december 1873 efter riksdags-

behandlingen av frågan om kronobrevbäringens avskaffande i dess dåvarande form.

Bland de åtta förenade post- och järnvägsstationer som nämns i poststyrelsens cirkulär den 27 juli 1895 finner vi inte heller namnet Ödeborg. Men den i avsnittet om Ellenö nämnde poststationsföreståndaren m m J Edvard Jansson lät uppföra ett stationshus i Ödeborg, som blev färdigt för järnvägens räkning den 19 oktober 1899. Inte länge därefter öppnades en poststation där, nämligen den 1 december 1899 med Frans Linus Ehnar som ansvarig för både post- och järnvägsgrömmål. Bakom intressenterna för postservice låg Ödeborgs Bruk, som hade gjort framställning om poststationen.

Sysslan som föreståndare övertogs i oktober 1900 av Gustaf Hjalmar Rådström men i september 1916 återvände Ehnar och blev denna gång kvar under en tioårsperiod. Därefter ansvarade följande järnvägsanställda för posten i Ödeborg: Adolf Andersson (1926-1942), Karl O E Åkerlind (1942-1946), Per Johan Andrén (1946-1948), Johan Edvin Jönsson (1948-1950), Per Ivar Torsten Sandberg (1950-1954), Ivan Jan Arnold Norling (1954-1961) och Hilding Viktor Gunnar Andersson (1962-1964).

Upphörandet av all trafik på sträckan Uddevalla-Bäckefors medförde postens skilsmässa från järnvägen den 27 september 1964. Till föreståndare för den kvarblivande poststationen antogs Märta Linnéa Sjökvist. Hon hade bl a varit lantbrevbärare på linjen Lugnås - Jägartorp. Med ny terminologi blev poststationen ett s k lokalpostkontor den 1 oktober 1978 med prefixet "lokal" struket från 1986 års ingång. Från den tiden infördes för snart sagt alla postanstalter med kundbetjäning den gemensamma benämningen postkontor. Postutdelningen till Ödeborg har centraliserats till Färgelanda. I projekt "Nät 92" har skötseln av postkontoret överlämnats på entreprenad enligt systemet "*Post i butik*".



## Färgelanda

Som framgår av inledningen, omfattade ändringarna i det redan befintliga poststationsnätet vid järnvägens tillkomst bland annat, att poststationen i Stigen skulle flyttas till järnvägsstationen i Färgelanda. Det innebar i verkligheten att Stigens poststation trots flera protestskrivelser från befolkningen blev indragen när tågen började gå den 28 juli 1895. Inte förrän den 1 november 1930 blev poststationen i Stigen återinrättad.

Vid den förenade post- och järnvägsstationen i Färgelanda blev Oskar Edvard Jansson ansvarig för postgöromålen. Han efterträddes 1899 av Fredrik Vitalis Streiffert som fick uppleva en kraftig expansion av trafiken. Den ledde till skilsmässa mellan post och järnväg den 1 april 1919, varvid poststationen flyttades till Vänersborgsbankens hus.

Där tog fröken Sonja Margareta Kindborg inledningsvis ansvar för postservicen, följd den 1 juli 1920 av Alfa Margareta Almers. Med alltjämt fortsatt ökning av trafiken trädde Anna Mathilda Paulsson till den 1 september 1939 och fick uppleva poststationens statushöjning till postexpedition den 1 mars 1947. Bland hennes efterträdare på ordinarie stat fanns Gunborg Alm och efter 1970-talets generella omorganisation med bland annat ny terminologi blev Bengt Nilsson och senare Birgitta Nordin postmästare. Deras ansvar för postservice ökade till mer än 2000 hushåll. I den siffran ingår även hushållen med postadress Stigen och Ödeborg.

## Stigen

Som framgår av föregående avsnitt blev lantpoststationen i Stigen indragen när en förenad post- och järnvägsstation öppnades i Färgelanda. Mer än tre decennier senare skulle postnamnet Stigen åter tillföras postanstaltsförteckningen. Det var ändå på vippen, som man säger ibland, att dess pånyttfödelse hade gått om styr. När postdirektionen i Göteborg hade begärt hos poststyrelsen den 9 januari 1930, att "*poststation måtte inrättas inom Östra Stigens industrisamhälle*", fick man nämligen underrättelse om att yllefabriken skulle lägga ned verksamheten tills vidare. Därmed bortföll det tyngsta underlaget för en poststation och den 9 februari 1930 begärde postdirektionen hos poststyrelsen, att "*frågan om poststations inrättande i Östra Stigen måtte få anstå tills vidare*".

I ett brev den 26 augusti 1930 meddelade Stigens AB att verksamheten vid fabrikena i Stigen hade återupptagits och hemställde därför att den planerade poststationen skulle komma till stånd. Lokal kunde upplåtas i kontorsbyggnaden och som föreståndare lanserades kontoristen Astrid Myrén. Poststationen öppnades den 1 november 1930 och Astrid avgick som föreståndare den 31 mars 1948, då med efternamnet Strömberg. Ulla Ingrid Andersson efterträdde henne men blev redan 1952 avlöst av Ebba Lovisa Karlsson. Hon lämnade i sin tur i mars 1965 över till Gunhild Lindskog, som närmast kom från Lane efter att under en tid ha tjänstgjort vid den förenade poststationen i Nättjebacka efter faderns avgång där. Efter 43 år i Postens tjänst pensionerades hon i september 1973, varefter befattningen som poststationsföreståndare hölls vakant. Poststationen fick termen lokalpostkontor 1978 och kallas i ny terminologi blott postkontor sedan 1986. Postutdelningen utgår från Färgelanda.

1895-07-28--1957-08-31

## Hjärtsäter

Bland de nytilkomna förenade post- och järnvägsstationerna när järnvägen öppnades för allmän trafik fanns en med namnet Hjärtsäter. Ett motiv för en poststation där uppgavs vara närheten till industrierna i Stigen. Stationsföreståndaren Johan Emil Sporre fick ta ansvar för postservice från första dagen. Därefter vilade samma ansvar på följande järnvägsanställda till poststationens indragning med augusti månads utgång 1957 på grund av att järnvägsstationen avbemannades: Anton Lorenz Lindgren (1896-1908), Johan Henning Segerlind (1908-1922), Nils Hjalmar Segerlind (1922-1937) och Elsa Ingeborg Segerlind (1937-1957).

ej poststation

## Gudhem

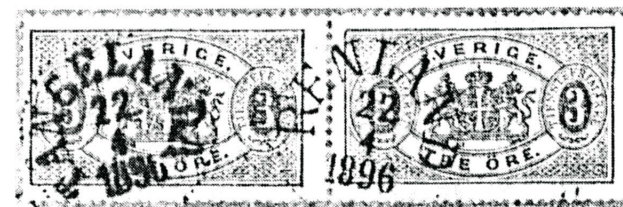
Tre kilometer norr om Hjärtsäter anlades en påstigningsplats till tjänst för befolkningen i Nedre och Övre Gudhem. Någon önskan eller något förslag om en postinrättning där har jag inte återfunnit i arkivet.

1896-05-01--

## Högsäter

På förslag av postinspektör Otto Schütz gick järnvägsföretaget med på att öppna en poststation i Högsäter den 1 maj 1896, således c:a tio månader efter att järnvägen tagits i bruk för allmän trafik. Johan Emil Sporre, som hade varit föreståndare för järnvägspoststationen i Hjärtsäter, flyttade nu till Högsäter. Hans ansvar för postärendena flyttades över på efterträdaren Frans Gustaf Jansson Hjelmqvist den 22 september 1899. Denne kom att syssla med posttjänst under ett halvt sekel och var vid sin avgång 78 år gammal. Visserligen avgick han ur järnvägens tjänst 1933, men då skildes post och järnväg åt i Högsäter och Hjelmqvist blev föreståndare för den lantpoststation som då öppnades på 250 meters avstånd från järnvägsstationen.

Bror Valdemar Brynestam efterträdde honom den 1 oktober 1949 och fick uppleva poststationens statushöjning till postexpedition två år senare. Med ansvar för service till närmare 1100 hushåll fick senare postmästare Annika Blomqvist ta över postkontoret, den benämning som postanstalten fick i 1970- och 1980-talets nya terminologi.



Namn Högsäter 1875-01-01--1887-09-30

Namn Tångelanda 1887-10-01--1900-10-31

Ej förenad med järnvägen: 1902-02-01--1950-08-30

## Tångelanda

Som framgår av inledningen, omfattade ändringarna i det redan befintliga poststationsnätet vid järnvägens tillkomst bland annat, att poststationen i Tångelanda skulle flyttas till järnvägsstationen med samma namn. Det framgår också av poststyrelsens cirkulär den 27 juli 1895 att en av de åtta poststationerna vid järnvägens öppnande för allmän trafik var den i Tångelanda. (Illustration på sid 9).

Poststationen hade ursprungligen öppnats den 1 januari 1875 med namnet **Högsäter**. Därifrån fanns då landsvägspostföring till och från poststationen i Rennelanda. Vid flyttning av poststationen i Högsäter fick den namnet Tångelanda den 1 oktober 1887. På grund av den relativa närheten till järnvägen drogs lantpoststationen in och inventarierna flyttades till järnvägsstationen, där stationsföreståndaren Axel Herman Hansson fick ansvar för posten från den 28 juli 1895.

Redan i december 1895 övertog Anders Gustaf Öqvist chefskapet vid den förenade post- och järnvägsstationen. Han fick uppleva, att den drogs in med utgången av oktober 1900. Möjligen kan detta tyda på att man inte kunnat planera så bra, när man tog ställning till järnvägens sträckning och urvalet av stationer. Robert Fagerlind vid Lelången-banans trafikchefsexpedition skrev inledningsvis följande i ett brev till poststyrelsen:

*"Har härmed äran meddela, att om någon tid, cirka 2 månader, kommer järnvägsstationen Tångelanda att indragas och i stället öppnas station vid Skällsäter, beläget 8 km från Tångelanda och 9 km från Bäckefors".*

Efter en remissomgång trädde ändringen i kraft enligt planerna och järnvägsstationens föreståndare Anders Gustaf Öquist fick flytta till den norr därom befintliga stationen i Skällsäter, där han också fick ansvara för posten.

Missnöjet i Tångelanda att vara utan postservice ledde till den förändringen att en lantpoststation öppnades där den 1 februari 1902. Mera om denna och om tiden för poststationen i Högsäter före järnvägens tillkomst finns att läsa i posthistorisk skriftserie nr 175, "Posthistoria från Valbo härad".

## Renland

Vi lämnar den tänkta resan på järnvägen för en liten stund och riktar blicken mot nordväst från Högsäter och Tångelanda sett. Anledningen till detta är att jag gärna ger ett exempel som kontrasterar mot exempel på motstånd mot indragningar av lantpoststationer i järnvägens närhet eller flyttning av dem till järnvägsstationerna.

Poststationsföreståndare Noak Persson hade blivit föreståndare för poststationen i Tångelanda i samband med att den ursprungliga poststationen i Högsäter flyttats dit och namnändrats till Tångelanda den 1 oktober 1887. Vid förberedelserna för omorganisationen i anslutning till järnvägens tillkomst blev han uppsagd från sin befattning som föreståndare i Tångelanda, eftersom hans poststation skulle flyttas till järnvägsstationen. Detta framgår av närmast föregående avsnitt under rubriken Tångelanda.

Tidpunkten för omorganisationens genomförande var långt ifrån känd, när Noak Persson skrev ett brev den 3 april 1895 till sekreteraren A Boström vid poststyrelsens trafikbyrå med följande innehåll:

*"Av en händelse har min uppmärksamhet fäst sig vid det orimliga förslaget, som från angränsande kommunen Rennelanda framkommit, att där skulle inrättas poststation, lantbrevbäring arrangeras bland annat från Dyrtorp till Rennelanda, vidare om Halleboda till Råggård samt därifrån till Järbo o s v.*

*Jag har nu sedan järnvägen kommit till stånd ej härmed ringaste att arbeta för, men såsom gammal poststationsföreståndare och med lokala förhållanden måhända den mest kände, anser jag det vara en dårskap anlägga en lantbrevbäring så gott som parallellt med banan och utesluta en lantbrevbäring från Tångelanda till Rennelanda, som har varit och kommer att bliva den nödvändigaste såväl för kronolänsmannen som för orten, enär Högsäters församling är den största och livaktigaste av alla inom orten. - - Jag har endast velat nämna detta för att en sådan sak ej får allt för lätt avlöpa och hoppas, att jag får ansökningen hitsänd för mitt yttrande".*

Något tillfälle till yttrande tycks Noak Persson inte ha fått, kanske beroende på att hans skrivelse var ställd till en person i poststyrelsen och inte diariefördes bland de till poststyrelsen ankomna skrivelserna i det stora ärendet om Lelången-banan. Mellan raderna kan man läsa att Persson var ledsen för att ha blivit uppsagd från sin postmannabefattning på grund av järnvägens tillkomst och gärna ville dela med sig av sin lokalkunskap. Kanske såg han också med oblida ögon på att den 15 år tidigare indragna poststationen i Rennelanda skulle återinrättas. Detta var, som jag ser det i det långa perspektivet, ett utslag av den tidens inställning från postverket att i första hand tillgodose civilstatens postgång. Jag skall därför här också citera något ur den

framställning om inrättande av poststationen i Renland i god tid före tågstarten, som postinspektör Otto Schütz sände till poststyrelsen den 10 april maj 1895, en vecka efter att Noak Persson låtit höra av sig:

*"Härmed får jag värdsammast föreslå att Kungl. Styrelsen täcktes besluta om inrättandet av en poststation av andra klassen benämnd Renland den 1 nästinstundande maj å kronolänsmansbostället Rennelanda Stom av Rennelanda socken och Älvsborgs län, samt att bifogade med kronolänsmannen Sixten Elis Augustin Lundbohm upprättade förslagskontrakt i 2 exemplar om befattningen såsom föreståndare för ifrågavarande poststation mot ett arvode av 150 kronor per år måtte vinna Kungl. Styrelsens godkännande.*

*Såsom skäl för denna min värdsamma framställning tillåter jag mig anföra*

*att kronofogden i Sundals fogderi påyrkat inrättandet av en dylik poststation, vilken efter hans uppfattning skulle fylla ett länge känt behov,*

*att för postgångarna i trakten av Rennelanda erfordras en fullständig omreglering vid tidpunkten för Uddevalla-Lelångens järnvägs öppnande för trafik - - -*

*att Rennelanda skulle bliva en centralpunkt, där utväxlingen av posten mellan de olika linjerna komme att förmedlas, samt*

*att det synes mig vara en fördel, om icke rent av en nödvändighet, att ifrågavarande poststation med de fordringar som ställas på densamma, före den tid då omregleringen bör ske sättes i verksamhet och dess föreståndare göres förtrogen med postgöromålen.*

*Om sistberörde mål skall kunna vinnas bör meranämnda poststation öppnas så snart ske kan. Man måste nämligen vara beredd på Uddevalla-Lelångens järnvägs snara öppnande för allmän trafik, ehuru visserligen icke bestämt besked ännu kunnat erhållas beträffande tidpunkten, och icke heller huruvida järnvägen kommer att på en gång öppnas i sin helhet eller till att börja med endast å en kortare sträcka. Lika litet har besked lämnats angående antalet järnvägsstationer som komma att inrättas, ty beträffande en och annan tilltänkt järnvägsstation har, enligt uppgift, ännu icke meddelats Kungl. Majt:s skiljedom mellan olika meningar som gjort sig gällande".*

Här blev det snabba ryck, som man säger ibland. Framställningen ankomststämplades i poststyrelsen den 16 april och från den 1 maj 1895 var poststationen med namnet Renland verklighet på grund av poststyrelsens beslut den 17 april. Något remissförfarande tycks poststyrelsen inte ha ansett sig behöva utan beslut kunde fattas på det underlag som postinspektören hade sänt.

Den nytillsatte kronolänsmannen Sixten A E Lundbohm blev föreståndare för poststationen med namnet Renland. Om poststationen i övrigt finns uppgifter utanför ämnet för denna skrift att läsa i posthistorisk skriftserie 175, "Posthistoria från Valbo härad".

## Järbo

Ej poststation

När planerna gjordes upp för omorganisationen i anslutning till att postverket skulle ta över ansvaret för kronobrevbäringen hade länsstyrelsen föreslagit poststyrelsen att en poststation skulle öppnas i Järbo "eller Stora Torp vid den postlinje, som sammanbinder de å ömse sidor om Stora Torp belägna nya poststationerna i Högsäter och Råggård". Vidare hade föreslagits en postföring från den här angivna poststationen till Järbo kyrka, men inget av dessa kontrakt hade kunnat godkännas av poststyrelsen, "enär anordnande av poststation å ifrågavarande plats jämte särskild postföring icke synes skäligen kunna grundas på bestämmelserna i Kungl. kungörelsen den 5 december 1873 om kronobrevbäringens upphörande".

Den poststation som här berörd befolkning skulle kunna komma att anlita blev den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Skällsäter, dock inte så tidigt som när järnvägen öppnades för allmän trafik.

Järnvägspoststation 1900-11-01--1964-07-26  
Lantpoststation 1964-07-27--1967-04-30

## Skällsäter

Namnet Skällsäter fanns inte med i uppräknningen av de åtta nya järnvägspoststationer som inrättades vid järnvägens tillkomst. Som framgår av avsnittet om Tängelanda, drogs järnvägsstationen in där med utgången av oktober 1900. Dess föreståndare Anders Gustaf Öqvist fick förflyttning till Skällsäter, där en poststation också öppnades den 1 november 1900, grundat på poststyrelsens beslut fem dagar tidigare. Efter Öqvist ansvarade följande järnvägsmän för posten i Skällsäter:

Gustaf M Streiffert (1904-1916), Carl Andersson (1916-1936), Sven Bertil Carlberg (1936-1938), Karl Valdemar Levin (1938-1945), Sven Edvin Harry Lindskog (1945-1947), Olof Gunnar Widengård (1947-1952), Elov Harald Andrée (1952-1957) och Karl Halvard Gustavsson (1957-1964).

Med järnvägstrafikens nedläggning den 27 september 1964 fick poststationen bibehållas i postverkets egen regi i avvaktan på att en ny organisation kunde införas. Som vakansvikarie anlätades då Elsa Ingeborg Segerlind tills poststationen kunde avvecklas med april månads utgång 1967.

## Stora Bön

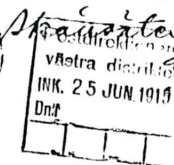
ej poststation

Under en extra kommunalstämma med Järbo socken den 30 maj 1914 ansåg stämman enligt protokollets andra paragraf "enhälligt att poststation vid eller i närheten av Stora Bön's anhaltstation bör anläggas". Protokollet lästes upp i Järbo kyrka den 1 juni 1914 av L Jakobi och i en följande framställning till poststyrelsen angavs som ett skäl, "att de hemman som ligger närmast Skällsätters poststation har en vägsträcka landsvägen 4 kilometer".

Under den följande remissbehandlingen begärde postdirektionen i Göteborg uppgift från pastorsämbetet i Järbo församling på "det antal personer om minst 18 år, som en dylik poststation skulle komma att betjäna". En specificerad förteckning från kyrkoherde J R Edgren visade att det rörde sig om 198 personer. Länsmannen fann "vägande skäl för inrättande av poststation i Stora Bön i all synnerhet som posten kunde utväxlas vid hållplatsen, vilken enligt mitt förmenande snart kommer att utvidgas". Ett alternativ var emellertid att anordna lantbrevbäring. På förfrågan från postdirektionen i denna sak lämnade poststationsföreståndaren i Skällsäter här återgivet svar:

Till Postinspektionen i  
W.D.

Lantbrevbärare kan gå till St Bön följande  
Lantvägen sålunda: Skällsätters poststation -  
Måsåter - Näsäter - Softesäter - Bäckarna -  
St. Bön. (5 km).  
Wördsamt



Skällsäter den 23/6 1915  
G.M. Streiffert

Ärendet drog ut på tiden och under remissbehandlingen lämnade uppgifter verkade delvis vara motstridande. En tjänstemän från postdirektionen i Göteborg besökte området den 27 juli 1915 och konstaterade att det var onödigt och ogenomförbart med en poststation vid hållplatsen i Stora Bön. Han skrev bl a:

"Trakten i närheten av hållplatsen syntes ganska öde. I norr och väster omgiven av stora mossar. I öster och söder lågo några mindre gårdar. Gårdarna söderut från hållplatsen syntes dock ligga så nära Skällsätters poststation, att särskilda postanordningar för deras skull icke torde krävas. Hållplatsen förestods av en grindvakt, som hade sin stuga intill hållplatsen. En i ansökningsomnämnad handlande Hansson uppför ett hus i hållplatsens omedelbara närhet. För övrigt funnos inga byggnader nära hållplatsen".

Förhållandena tycks ha varit ungefär motsvarande dem som gällde vid tillkomsten av poststationen i Oleby 1916 (posthistorisk skriftserie nr 252). Postdirektionen uppgav emellertid till poststyrelsen den 8 oktober 1915, att "den nuvarande anordningen (lösvarskbefordran från Skällsäter) synes vara rätt tillfyllestgörande och t v icke böra ersättas genom vare sig en poststation eller lantbrevbäring". Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 5 november 1915 att framställningen inte borde bifallas.

Långt senare skulle ett postombud inrättas i Stora Bön. Det fanns under perioden juli 1934 - september 1953 och postutväxlingen ägde rum över Bäckefors.

Utmed den fortsatta resan norr ut passeras strax söder om Bäcke gränsen mellan Valbo härad och det norr därom liggande Vedbo härad. Om de poststationer inom Valbo härad, som inte berörs i denna skrift, finns uppgifter att hämta i posthistorisk skriftserie nr 175.

## Vedbo härad



Namn Bäcke 1875-01-01--1879-07-24  
Namn Bäckefors 1879-07-25--

## Bäckefors

En poststation öppnades i Bäcke i anslutning till att kronobrevbäringsansvaret överfördes på postverket med 1875 års ingång. Mathilda Thorsell blev föreståndare med ett årsarvode på 200 kr. Hon följdes genom poststyrelsens beslut den 20 september 1877 av civilingenjören Henry Waern. Denne fick uppleva poststationens indragning den 25 juli 1879.

Bakgrunden till denna förändring var tillkomsten av järnvägen mellan Mellerud och Kornsjö, d v s Dalslands Järnväg. Den öppnades för allmän trafik den 18 juli 1879. Samarbetet med postverket ledde bl a till att en poststation öppnades i Bäckefors' järnvägsstation sju dagar senare. Stinsen Gustaf Oscar Schweder fick ta ansvar för posten. Samhället hade sålunda postservice 14 år innan Lelängen-banan kom dit. Med skilda spårvidder kunde de båda järnvägarna inte anslutas direkt. Man byggde en viadukt för att få en planskild korsning mellan de båda järnvägarna.

Med den ursprungliga järnvägsstationen var poststationen förenad även under Schweders efterträdare Axel Fredrik Adolf Pagelow (från 1907 års ingång), men den 1 december 1916 flyttades poststationen från järnvägen till skraddaren Johan Martin Matsson vid Vättingen. Han avgick den 1 oktober 1947 och befattningen som föreståndare hölls vakant i avvaktan på omorganisation. Då utvecklingen var fortsatt positiv, höjdes poststationen till postexpedition den 1 mars 1948, då den inrymdes i kommunalhuset. Stationsmästare Allan Olsson, som tillträdde med 1951 års ingång, kunde glädja sig åt en genomgripande renovering av lokalerna, slutförd i juli 1970.

Detta hindrade inte att postutdelningen i Bäckefors centraliserades till Ed under den fortsatta rationaliseringsepoken. Det medförde bland annat att Bäckefors som efter 1977 kallats lokalpostkontor 2, degraderades till lokalpostkontor 3 från den 1 oktober 1985 Dess postnummer ändrades den 1 april 1986 från 660 06 till 668 02. Kvar finns emellertid med den förnyade terminologin ett postkontor i Bäckefors, åtminstone när detta skrivs i januari 1995.

Under perioden juli 1934 - september 1953 expedierades posten till postombudet i **Stora Bön** över Bäckefors och till postombudet i **Tingvalla** under perioden april 1950 - juli 1955.

Namn Ödsköld 1884-10-01--1895-07-26  
 Namn Iväg 1895-07-27--1913-09-30  
 Namn Ödsköld (-t) 1913-10-01--1975-05-31

## Iväg

Som framgår av inledningen omfattade ändringarna i det redan befintliga poststationsnätet vid järnvägens tillkomst bland annat, att poststationen i Ödsköld skulle flyttas till järnvägsstationen med namnet Iväg. Det hade funnits en lantpoststation med namnet Ödsköld sedan den 1 oktober 1884, d v s nära nog tio år senare än tidpunkten för närliggande församlingars förändrade postvanor.

Upprepade gånger hade församlingsborna frågat sig varför de inte fick någon poststation, när kronobrevbäringen avskaffades i Dalsland i sin ursprungliga form. De tyckte sig ha blivit missgynnade. Varken länsstyrelsens eller poststyrelsens tjänstemän tycktes ha lyft ett finger för att infria riksdagens ord om *en poststation i var socken*. Det uttalandet vid de folkvaldas behandling av det stora ärendet om postens omorganisation hade tänt mångt hopp ute i bygderna och man glömde lätt den tillagda brasklappen "*där så behövdes*".

Postfrågan behandlades vid en extra kommunalstämma den 19 februari 1883 i sockenstugan. Därvid framhölls att nästan varje socken i Dalsland hade fått en egen poststation, "*varav en del församlingar blivit tillgodosedda med två sådana, under det en tredje kan ligga ända invid sockengränsen*".

Man tryckte också på att posttrafiken hade ökat och på "*det liv och den rörelse som framkallats av Dalslands järnväg*". Postinspektören i Göteborg tillstyrkte framställningen om en poststation, men poststyrelsen ansåg den "*ej böra för närvarande till vidare åtgärd föranleda*".

Om denna negativa inställning fick sökandena inte något besked. De gick och hoppades intill dess kommunalnämndens ordförande August Andersson efter förfrågan fick del av beslutet sex veckor efter att det tagits.

Det behövdes starka argument och de kunde tillgripas följande år, då Postsparbanken hade börjat sin verksamhet med ingången av 1884. I en ny framställning den 28 juli 1884 hette det bland en rad motiv "*att det i sparsamhetens intresse vore önskvärt att Kungl. Generalpoststyrelsen i sammanhang med poststation täcktes tänka på denna församling med upprättandet av en postsparbank*".

Handlanden Edvin Sandberg erbjöd sig att bli föreståndare för den önskade poststationen och förklarade sig vilja sköta den med 75 kr i årsarvode. Nu gick det bra och från den 1 oktober 1884 fanns poststationen i Ödsköld. Sandbergs arvode höjdes till det dubbla med 1887 års ingång, sedan det visat sig att frimärksåtgången var stor. Under första halvåret 1886 sålde Sandberg t ex frimärken för 250 kr.

Bäckefors—Billingsfors.							
(Från den 1 oktober 1884)							
T. F.	—	1,30		Bäckefors' poststation .....	O. L.	11,15	—
T. F.	2,5	2,30	0,6	Ödskölds poststation .....	O. L.	10,25	10,40
T. F.	2,30	2,30	0,1	Alltorps skjutsstation .....	O. L.	10,15	10,15
T. F.	4,5	4,30	1,3	Steneby poststation .....	O. L.	8,25	8,40
T. F.	4,30	4,30	0,1	Grimmeruds skjutsstation .....	O. L.	8,15	8,15
T. F.	5,15	—	—	Billingsfors' postkontor .....	O. L.	—	7,30
			2,5				

Ödskölds poststation inrättades vid postföringsvägen mellan Bäckefors och Billingsfors den 1 oktober 1884. Detta är den tidtabell som postföraren hade att rätta sig efter då.

Med järnvägens tillkomst drogs lantpoststationen in. Den ersättande poststationen fick järnvägsstationens namn Iväg och dit fick poststationens tidigare kunder vända sig från den 28 juli 1895. För service där svarade järnvägens personal, John Falk (1895-1908) och Johan August Carlberg (1908-1931). Den sistnämnde fick uppleva att namnet Iväg byttes mot Ödsköld den 1 oktober 1913. Efter en tid, hur länge är så vitt jag vet inte klarlagt, ändrades stavningen till ÖDSKÖLT. Datumstämpeln med den stavningsformen svingades förutom av Johan August Carlberg också av följande järnvägsanställda: Anders Johan Aron Hellkvist (1931-1935), Rutger Oskar Artur Carlberg (1935-1946), Gustaf Herbert Levin (1946-1952), Sten Erik August Stensson (1953-1955) och Märta Linnéa Jonasson (1955-1960). Efter skilsmässan från järnvägen den 29 maj 1960 på grund av nedläggning av trafiken på sträckan mellan Bäckefors och Bengtsfors fick Märta Jonasson, som var platsvakt, direktanställning i postverket och ansvarade för samhällets postservice till poststationens indragning med maj månads utgång 1975. Den omläggning av lantbrevbäringsnätet som följde på indragningen skapade viss oreda för några av dem som fick ändra postadressen från Ed till Bäckefors. En ny ändring gjordes genom centralisering av postutdelningen till Ed.

De som anlitat poststationen och följaktligen haft postadress Ödskölt fick vid poststationens nedläggning postadress Bäckefors. I postverkets senare fattade beslut att med viss kvotering återinföra postorts-namn fick Ödskölt "del av kakan" från den 1 april 1993.

Över Ödskölt expedierades under perioden februari 1936 - mars 1950 det då befintliga postombudet i **Sörgården**.

## Långbron

Långeds fabrik och andra företrädare för Långed skrev den 21 oktober 1894 till poststyrelsen och uttalade farhågor för att järnvägens tillkomst skulle medföra indragning av poststationen i Långbron. De framhöll bl a följande: "Från den blivande poststationen i Dingelvik till Långed är avståndet 5.807 km, samt från Långed till Tisselskogs poststation 7.482 km. Därest Långbrons poststation komme att indragas utan att ersättas av annan, skulle sålunda, i denna tätt befolkade fabriksbygd, avståndet mellan poststationerna (nämligen Dingelvik och Tisselskog) bliva 13.289 km. Då poststation nu finnes vid Steneby och Långbron, samt den i Steneby torde komma att utbytas mot dylik i Dingelvik, skulle, därest Långbrons poststation ersattes av sådan i Långed, ingen annan skillnad mot vad för närvarande äger rum uppstå än att, på samma gång Steneby flyttades 1.500 km österut (till järnvägen), Långbrons poststation flyttades 1.540 km sydost till (affärsplatsernas centrum) Långed".

Brevet utmynnade i en framställning att en poststation skulle inrättas i Långed. Långeds fabrik förband sig att mot en årlig ersättning av 150 kr tillhandahålla lämplig lokal och kompetent föreståndare för poststationen. Långbrons poststation var vid detta tillfälle drygt 14 år gammal. Dess tillkomst kan baseras på ett brev till poststyrelsen den 14 november 1879 med många namnunderskrifter, däribland disponenten för Långeds Fabrik A Halling, vd för Dalslands Kanal AB August Låftman och ägaren av Dingelviks Säterier E Vannérus. De framhöll att de trots bosättningen vid en kommunikationsled som Dalslands Kanal "alltid varit i saknad av tidsenlig postgång, oaktat Kungl.Styrelsens berömvärda nit och omtanke i anläggande av poststationer på sådana platser, där dessa syntes Kungl.Styrelsen kunna förmedla och underlätta korrespondensen".

Många motiv för en poststation framfördes. Länsstyrelsen engagerades i den fortsatta behandlingen som bland annat ledde till förslaget att dra in poststationen i Håbol. Efter många turer fick denna ändå vara kvar och poststationen i Långbron öppnades den 1 juni 1880 med Lisa Emina Nilsson som föreståndare med 180 kr i årsarvode. Hennes efterträdare Lovisa Margaretha Dahlgren sade i ett brev till postinspektionen den 15 november 1894 upp sig med mars månads utgång 1895. Hon skulle nämligen flytta från orten. I planerna ingick indragning av poststationen i Långbron, och på grund av hennes avflyttning erfordrades ingen uppsägning från postverkets sida. Om

detta var sålunda postinspektör Otto Schütz i Göteborg medveten, när han skrev den 7 mars 1895 till poststyrelsen och föreslog att Långbrons poststation skulle flyttas den 1 april 1895 till Långeds fabrik och därefter benämnas **Långed**. Med förslaget följde också vissa ändringar i landsvägspostföringsnätet. Poststyrelsen följde förslaget och till föreståndare blev bokhållaren Fredrik von Proschwitz antagen med 150 kronor i årsarvode.

		Långed—Tisselskog. (Från den 30 juli 1895.)					
T. F.	—	4,0	0,3	Långeds poststation .....	O. L.	10,0	—
T. F.	6,30	—		Katrineholms sågverk .....	O. L.	—	7,30
				Tisselskogs poststation (tvid kyrkan) ...			
				Postföringen å linien ombesörjes af landt-brefhållare.			
		Dingelvik—Långed. (Från den 29 juli 1895.)					
M. T. O. Th. F. L.	—	2,0	0,5	Dingelviks poststation .....	M. T. O. Th. F. L.	12,45	—
M. T. O. Th. F. L.	3,15	—		Långbron .....	M. T. O. Th. F. L.	—	11,30
				Långeds poststation .....			
				Postföringen å linien ombesörjes af landt-brefhållare.			

Flera ändringar i postföringsnätet följde även för Långeds del efter att järnvägen tagits i bruk för allmän trafik. Detta är de tidtabeller som tillämpades för postföringen från lantpoststationen i Långed till lantpoststationen i Tisselskog och till järnvägspoststationen i Dingelvik.

Fredrik von Proschwitz följdes redan 1896 av inspektor Malte Gabriel Mathiesen som poststationsföreståndare och från den 1 mars 1897 flyttades poststationen från bruket till handlanden Ludvig Lindgrens affär. Denne lyckades få årsarvodet höjt till 360 kr med 1898 års ingång. Handlanden Olof Samuel Natanael Södergren tog över för en kort period 1906, följt den 1 oktober samma år av fröken Juliana Petersson med poststationen förlagd till hemmanet Steneby. Där blev det en stabil period för poststationen under mer än 40 år och Juliana Petersson hann uppleva att få medaljen för nit och redlighet i rikets tjänst. Hon fick också byta ut datumstämpel och sigill, eftersom poststationen fick namnet **Dals Långed** från 1927 års ingång.

Den 1 april 1948 blev Sten Harald David Frid föreståndare för poststationen i Dals Långed. Utvecklingen var fortsatt positiv och poststationen höjdes till postexpedition den 1 mars 1949. Frid följde med och fick nu titeln stationsmästare. En av hans efterträdare P O Gauffin fick vara med om flyttning av postexpeditionen till det nya centrumhuset i Dals Långed och övergång till ny terminologi 1977. Förleden "lokal", som då tillades termen postkontor, föll bort med 1986 års ingång och chefen har med titeln postmästare övertagit ansvaret för service till omkring 1250 hushåll som har postadress Dals Långed.



1895-07-28--1960-05-28

## Dingelvik

Som framgår av inledningen, omfattade ändringarna i det redan befintliga poststationsnätet vid järnvägens tillkomst bland annat, att poststationen i Steneby skulle flyttas till den blivande järnvägsstationen i Dingelvik. Detta skedde naturligtvis inte utan protester, något som kort berörs i inledningskapitlet med citat ur ett brev den 18 oktober 1894 till poststyrelsen från berörda korrespondenter.

Det var ingalunda första gången det blåste kring poststationen i **Steneby**. Den var en av landets tidigaste poststationer och öppnades blott halvtannat år efter de allra första, sedan regeringen hade bemyndigat poststyrelsen i februari 1860 att inrätta poststationer på landsbygden som speditjonskontor åt postkontoren. Vid det tillfället fanns det 175 postkontor i hela landet.

Poststationerna kom inte till särskilt snabbt under första perioden. Det fanns mindre än 100 sådana "speditjonskontor", när folkskolläroaren Anders Hasselgren utsågs till poststationsföreståndare i Steneby. Liksom andra lantpoststationer fick hans poststation fungera utan datumstämpel från öppnandet den 1 juli 1862 fram till år 1869. År 1876 efterträdde Hasselgren av bokbindaren Johan Lindgren som poststationsföreståndare i Steneby.

Betydligt yngre än posten i Steneby var det förvaltningspostkontor som öppnades i Billingsfors den 1 oktober 1873 genom att det flyttades dit från Bengtsfors, där det hade öppnats den 1 augusti 1870. Dess chef, postmästare Per Engström fick sig underställd bl a poststationen i Steneby.

Ågaren av Dingelviks säteri, löjtnant Esaias Vannérus, skrev i mars 1881 och begärde att poststationen i Steneby skulle flyttas till det "välbelägna stället Östra Mon", där poststationsföreståndare Lindgren hade "sitt ständiga hemvist". Denne vistades enligt Vannérus allt för kort tid vid poststationen och betjänade därför inte allmänheten i tillräcklig omfattning.

På postmästare Per Engströms inrådan lämnade poststyrelsen Vannérus' framställning utan åtgärd och poststationen fick vara kvar på sin ursprungliga plats vid socknens skolhus. Dit flyttade Johan Lindgren, sedan han förvärvat fastigheten Marieberg och därmed skulle det vara frid och fröjd, som man säger.

Med utnämningen av Johan Funné till poststationsföreståndare 1884 flyttade denne poststationen till hemmanet Åsen. Nu blev det nytt missnöje och många vände sig mot förändringen i postvanorna. Bland dem fanns kontraktsprost J Johansson, som skrev ett långt

personligt brev till generalpostdirektör Wilhelm Roos. Mycket energiskt bestred emellertid postmästare Engström i ett tre sidor långt brev behovet av att återflytta poststationen från Åsen till Marieberg. Poststyrelsen godkände den genomförda flyttningen.

Men Johan Funné tröttnade snart på all oenighet om poststationens rätta plats. Ledan blev allt större för honom efter hand som det stod klart att starka krafter verkade för poststationens återflyttning till Marieberg trots poststyrelsens beslut. Bland dem som kämpade hårdast för återflyttning var kontraktsprosten Johansson och förre poststationsföreståndaren Johan Lindgren.

Genom poststationens flyttning till Åsen hade en omväg uppstått för postföraren. Denne begärde ersättning för detta, något som postverket inte ville gå med på. Johan Funné erbjöd sig att minska sin årslön med motsvarande belopp, därtill påhejad av postmästare Engström. Det hjälpte inte och efter en omfattande skriftväxling blev Funné uppsagd. Johan Lindgren blev åter föreståndare och poststationen fanns från 1885 års början åter i Marieberg vid skolan.

		Bäckefors—Billingsfors.					
		(Eran den 1 juni 1886)					
T. O. F. L.	—	4,0	} 0,5	Bäckefors' poststation .....	O. L.	11,15	—
T. O. F. L.	4,35	—		} 0,1	Ödskölds poststation .....	O. L.	10,25
T. F.	—	4,50	} 1,0		Alltorps skjutstation .....	O. L.	10,16
T. F.	5,0	5,0		} 0,3	Steneby poststation (Marieberg) .....	O. L.	8,45
T. F.	6,15	6,30	} 0,6		Grimmeruds skjutstation .....	O. L.	8,15
T. F.	7,0	7,0		} 2,3	Billingsfors' postkontor .....	O. L.	—
T. F.	7,45	—					

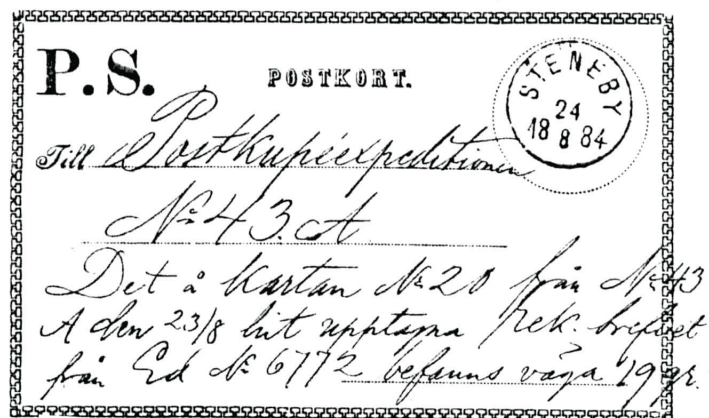
Gamla tiders postföringstidtabeller angav ofta poststationernas lägen med petit-stil. På denna tidtabell från 1886 ser vi, att poststationen låg i Marieberg. Dit hade den återflyttats efter en kort period i Åsen under Johan Funnés styre.

Nu var det lugnt i Steneby under en tioårsperiod och Johan Lindgren skötte sina åligganden till kundernas belåtenhet. Det gjorde han i så hög grad att de slöt upp kring honom och begärde att poststationen skulle få vara kvar i Steneby, när den förenade post- och järnvägsstationen öppnades två kilometer därifrån i **Dingelvik** i samband med att järnvägen togs i bruk. Kontraktsprosten Johansson var även nu primus motor och fick många underskrifter i en framställning till poststyrelsen. Det hjälpte inte. Postinspektör Otto Schütz uttalade "att korrespondenterna i Steneby torde bliva väl tillgodosedda i postalt hänseende genom inrättande av poststation i Dingelvik".

Steneby poststations datumstämpel och sigill skickades till perseldelförrådet i Stockholm för skrotning. De som hade postärenden fick nu vända sig till den förenade post- och järnvägsstationen i Dingelvik. Där svarade följande järnvägsanställda för postservice till poststationens indragning i samband med tågtrafikens nedläggning den 29 maj 1960: Fredrik Vitalis Streiffert (1895-1899), Carl Alfred Stehn (1899-



1919), Adolf Andersson (1919-1926), Sven Andersson (1926-1928), Karl Viktor Johansson (1928-1936), Lars Birger Larsson (1936-1938), Sven Bertil Carlberg (1938-1943), Ernst Emil Jönsson (1943-1945), Gustav Herbert Levin (1945-1946), Anna Maria Ström (1946-1951), Judith Linnea Andrée (1952-1954) och Edith Augusta Elise Stig (1954-1960).



men var frimärkt med endast 30 ö, således bist 12 ö, som torde få motas.

Steneby poststation  
Johan Funné  
Sjunde d. den 27/8 84.  
Johan Funné

Johan Funné var föreståndare för Steneby poststation under blott ett halvår. Hans noggrannhet återspeglas bland annat i detta efterfrankeringskrav för ett brev som inte varit försedd med nog frimärken. Dokument av detta slag finns hos många samlare, som förmodas ha köpt dem i god tro. Många av de dokumenten är emellertid stulna från arkiv.



1873-10-01--

## Billingsfors

Som framgår av inledningen omfattade ändringarna i det redan befintliga poststationsnätet vid järnvägens tillkomst bland annat, att postkontoret i Billingsfors skulle t v behållas såsom förvaltningspostkontor och att poststationen i Bengtsfors skulle finnas kvar på sin dåvarande plats. Postkontoret hade funnits i Billingsfors sedan oktober 1873, då postmästare Per Engström hade fått flytta dit från Bengtsfors. Där hade postkontoret ursprungligen inrättats den 1 augusti 1870. Per Engström avled 1891 och efterträddes av Carl Adalrik Wancke. Det var denne som fick uppleva förändringarna med tillkomsten av Lelången-banan och det var också han som fick vara med om att flytta postkontoret tillbaka till Bengtsfors den 1 juni 1896.

Vid detta tillfälle degraderades postkontoret i Billingsfors till en poststation, förenad med järnvägsstationen. Järnvägens stationsföreståndare Carl Anders Emil Lindeblad blev ansvarig för samhällets postservice med 420 kr i årsarvode för själva postsysslan. Detta höjdes i etapper, så att han t ex på grund av 1914 års allmänna reglering av arvoden fick 600 kr om året jämte 420 kr i biträdesanslag. Han fortsatte att sköta järnvägsstationen till 1928, men lång tid dessförinnan blev han befriad från ansvaret för posten.

Trafiken expanderade nämligen kraftigt och det blev nödvändigt att skilja post och järnväg åt. Detta gjordes den 1 april 1919, då poststationen flyttades 300 meter från järnvägsstationen och Herman Stenberg antogs till föreståndare (diarienummer 1 b 5455). Han efterträddes redan den 1 oktober 1920 av fröken Beda Gustafsson som inte heller blev länge i tjänst. Hon sade upp sig till den 1 april 1923, då John Richard Gustafsson tog över. Efter dennes död i mars 1954 hölls befattningen vakant och från den 1 oktober 1955 höjdes poststationen till postexpedition (diarienummer Do 82/55).

Till chef med titeln stationsmästare utnämndes nu Lisa Maria Larsson. Hennes postexpedition förvandlades i 1970-talets generella omorganisation till (lokal)postkontor, där hennes efterträdare fått ta över ansvaret för service till drygt 800 hushåll med postadress Billingsfors.



1870-08-01--  
Namn Bengtsfors 1 från 1970-06-01

## Bengtsfors

Efter ett regeringsmedgivande inrättades ett förvaltningspostkontor i Bengtsfors den 1 augusti 1870. Till föreståndare utnämndes dåvarande postmästaren i Malung Per Engström, född 1832. Han fick finna sig i att flytta postkontoret till Billingsfors den 1 oktober 1873. I Bengtsfors inrättades då i stället en poststation med handlanden Otto Enqvist som föreståndare med 240 kr i årsarvode. Detta höjdes till 350 kr genom poststyrelsens beslut i maj 1895.

Från den förhållandevis korta period som Bengtsfors fungerade som en poststation, underställd postkontoret i Billingsfors (oktober 1873 - maj 1896) vill jag gärna citera en uppgift från postmästare Per Engström i ett brev till poststyrelsen. Brevet skrevs som svar på en anmodan den 27 september 1875 till postmästarna att meddela omsättningens storlek vid de underlydande poststationerna. Plikt-skyldigast rapporterade Engström, att uppbörden vid poststationen i Bengtsfors hade varit 624 kr under 1874 och 637 kr under 1875. Därefter tillade han följande:

*"Endast en tjänsteman (kronolänsmannen) begagnar sig av stationen och denne är bosatt alldeles invid allmän postväg. Avståndet från hans bostad till annan postanstalt är ½ mil. Genom användande av lösväska skulle denne tjänsteman kunna beredas fullkomligt lika regelbunden och säker postutväxling som för närvarande. Poststationen ligger på blott en halv mils avstånd från expeditionen härstädes (dvs från postkontoret i Billingsfors). Postmästare Engström hade gärna sett att poststationen i Bengtsfors blivit indragen som en följd av den då pågående sparsamhetskampanjen, men så blev det alltså inte. Otto Enqvist satt tills vidare säkert i sadeln, som man säger.*

I inledningsavsnittet har jag under mellanrubriken *"Önskemål om personliga hänsyn"* citerat delar ur ett långt brev den 6 september 1894 från kronolänsmannen A Lingner tillsammans med ett 15-tal andra företrädare för Bengtsfors med begäran att poststationen i Bengtsfors inte skulle flyttas till järnvägsstationen utan att *"föreståndaren för densamma, Otto Enqvist, måtte jämväl efter järnvägens fullbordan fortfarande få innehava sin befattning, vilket vi tro oss veta även är Herr Enqvists önskan"*.

Poststyrelsen tog hänsyn till dessa önskemål. Såg- och kvarnägaren Otto Enqvist satt sålunda kvar "i orubbat bo", när tågen började gå och poststationen förenades inte med järnvägsstationen. Han fick ändå uppleva poststationens indragning snart nog. En omorganisation den 1 juni 1896 medförde nämligen att förvaltningspostkontoret i

Billingsfors flyttades till Bengtsfors samtidigt med indragning av den där befintliga poststationen. Enqvist blev sålunda friställd och hade bara glädje under ett års tid av resultatet av den petition som samhällsinvånarna gjorde för hans räkning och av den löneökning han beviljats i maj 1895.

## De lediga postkontoren.

Nu fanns det åter ett förvaltningspostkontor från och med juni 1896 i Bengtsfors. I Billingsfors hade Per Engström avlidit 1891 och det var sålunda hans efterträdare Carl Adalrik Wancke som fick flytta med postkontoret till Bengtsfors. Han befordrades till Laholm i maj 1901 och efter en vakansperiod tillsattes i september 1901 Gustaf Kihlberg som postmästare i Bengtsfors. I facktidskriften "Svenskt postarkiv" publicerades enkla uppgifter om förhållandena på orter, där postmästartjänster hade ledigförklarats. Gustaf Kihlberg kunde sålunda läsa denna notis om något av vad som väntade honom efter den utnämning han hoppades på, när han gjorde sin ansökan.

Gustaf Kihlberg blev kvar i Bengtsfors till 1917 och fick år 1907 vara med om en av vårt lands första automobilpostföringar. I boken *"Posten i Samhället"* har jag berättat om den mera kända premiären i Trosa, men jag finner anledning att här också citera nr 2/1907 av *"Tidskrift för postväsendet"*:

Utom de två förut omnämnda linjerna Jerna-Trosa och Tingstäde-Färösund äger numera postbefordran med automobil rum å linjen Bengtsfors-Gustafsors. För att kunna i sådana fall, då bilen råkat i olag eller annat hinder mött för postföringen, sätta sig i förbindelse med utgångsstationen skall automobilföraren å sistnämnda linje förses med fälttelefonapparat, vilken han skall kunna koppla in på de telefonledningar, som följa postvägen.

Åtskilliga postmästare hann förvalta postkontoret i Bengtsfors, innan det degraderades till postexpedition den 1 oktober 1962 och då miste hela sitt förvaltningsområde. I 1970-talets omorganisation fick det åter beteckningen postkontor och leddes så småningom av postmästare Eva Josefsson, som fick ta ansvar för service till drygt 2800 hushåll inklusive dem med postadress Gustavsors och Skåpafors.

## Skåpafors

Ehuru förhållandevis närbeläget till Bengtsfors kunde Skåpafors samhälle få en egen poststation i Gotthögen den 1 november 1904. Dess andra föreståndare, hushållerskan Anna Katarina Olsson (1904-1911) följdes efter sin död 1935 av kyrkvaktmästaren Viktor Pettersson. Han hade dessförinnan varit föreståndare för poststationen i Segerstad sedan juli 1926.

Poststationen låg under Petterssons tid alldeles invid brukets virkesrännan strax före forsen. Den idyllen kan möjligen ha påverkat Viktor Pettersson i hans skaldeförsök. En del av hans poetiska utsvävningar har lämnats till eftervärlden. Han avgick med årligt understöd från maj 1955, följd av Maria Ingeborg Johansson (1955-1957), Gustaf Samuel Thorén (1957-1961) och därefter Olga Enoksson. Hon fick byta ut sigill och datumstämpel den 1 juni 1970 till nya med gravyren BENGTSFORS 2. Det var centralbyråkraternas strävan att minska antalet adressenheter som medförde den förändringen. I samband med att poststationen höjdes till s k C-postexpedition vid 1976 års ingång antogs Olga Enoksson till stationsmästare, men en ny omorganisation ledde till att postexpeditionen byttes ut mot ett postställe. I ny terminologi benämndes detta postkontor från 1986 års ingång.

Postnamnet Skåpafors finns åter från den 1 april 1993, sedan poststyrelsen medgett att tidigare slojade postortsnamn skulle få återinföras med viss kvotering. I projektet "Nät 92" har postkontoret i Skåpafors utlämnats på entreprenad och ingår nu i den tämligen stora gruppen "Post i butik".

1875-01-01--1968-05-11

## Ärtemark

Tämligen nära Bengtsfors öppnades med 1875 års ingång en poststation med namnet Ärtemark vid postföringslinjen mellan Bengtsfors och Strand via Torrskog med fortsättning till Hauglund i Norge. Den postlinjen utgick från Åmål och försåg även mellanliggande postanstalter med post två gånger i veckan, nämligen Tösse, Fröskog och Billingsfors innan den nådde Bengtsfors.

Ärtemarks poststation förlades till hemmanet Årbol med P Petersson som föreståndare. Hans årsarvode på 150 kr var oförändrat under hela hans tjänstetid, ehuru han redan den 29 januari 1877 i ett brev

till poststyrelsen bad att få bättre villkor. Han återtog sin formella uppsägning av befattningen, sedan kronofogden Karl Hallberg på förfrågan från poststyrelsen om poststationen kunde dras in, hade skrivit bl a följande i ett brev till länsstyrelsen den 16 april 1877:

*"Då det icke lär vara någon skyldighet för församlingens präst att befordera kyrkposten till kyrkan och någon annan person ej heller finnes, som utan ersättning kan åläggas sådant bestyr samt Ärtemarks kyrka är belägen cirka 0.5 mil från Bengtsfors poststation och 0.2 mil från allmänna landsvägen, anser jag att poststationen i Ärtemark icke utan stor olägenhet skulle kunna indragas. På begäran har därför nuvarande poststationsföreståndaren P Petersson uti bifogade skrivelse till Kungl.Generalpoststyrelsen åtagit sig att fortfarande, mot arvode av etthundrafemtio kronor om året, nämnda befattning bestrida".*

Postmästare Per Engström i Billingsfors hade en annan uppfattning om behövligheten av poststationen i Ärtemark. När han svarade på poststyrelsens anmodan den 27 september 1875 att bl a avge statistiska uppgifter om underlydande poststationer, konstaterade han att frimärken hade sålts i Ärtemark under poststationens första verksamhetsår för omkring 200 kronor. Därefter tillade han:

*"Endast en tjänsteman (kommissionslantmätare) begagnar sig av stationen och denne är bosatt 1/4 mil från allmän postväg. Avståndet från hans bostad till annan postanstalt (Billingsfors) är omkring en mil. Genom användande av lösväska, som av postförare kunde avhämtas och avlämnas 1/4 mil från ifrågavarande tjänstemans bostad, skulle denne kunna beredas fullkomligt lika regelbunden och säker postutväxling utan förmedling av stationen, vilken till och med av allmänheten anses fullkomligt överflödig".*

Det var inte alls ovanligt att överordnade postmästare på detta eller andra sätt utdömde poststationer med hänvisning till sparsamhets-cirkuläret den 27 september 1875. Men endast ett fåtal poststationer drogs in som en följd av det cirkuläret, medan ett stort antal försvann i samband med att lantbrevbäring infördes med början 1878. Poststationen i Ärtemark föreslogs inte ens till indragning då utan fick finnas kvar till "modern tid".

Hemmansägaren Janne Emanuelsson övertog Ärtemarks poststation enligt poststyrelsens beslut i februari 1891 med poststationen alltjämt belägen i Årbol, men med 220 kr i årsarvode. Emanuelsson råkade i blåsväder i samband med att ett rekommenderat brev från Amerika försvann under postbehandlingen i oktober 1895. På grund av uppgivet slarv fick han avstå från befattningen och efter utredning fick hemmansägaren Anders Andersson ta över från den 1 oktober 1896. Trots protester från flertalet kunder flyttades poststationen i detta sammanhang från Årbol till Ormansbyn. Flera skrivelser gjordes av befolkningen med krav att poststationen skulle återflyttas till Årbol

men poststyrelsen lämnade dessa utan åtgärd, bl a vid föredragningar den 25 maj 1897 och den 23 juni 1899.

Med oförändrat årsarvode, 220 kr, övertog hemmansägaren Karl Gustaf Andersson poststationen den 1 april 1905. Från den 1 december 1914 höjdes det till 300 kr. Anbudssystemet försvann så småningom och under 1920-talet kunde poststationsföreståndare räkna med att få avtalsenlig ersättning, baserad på bl a omsättningen. Under sådana betingelser anställdes den 1 december 1936 skomakaren Johan Erik Palmqvist som föreståndare för poststationen i Ärtemark. Han blev den siste ordinarie föreståndaren som svingade datumstämpeln där. Poststationen drogs nämligen in i anslutning till hans pensionering. Indragningsdatum blev den 12 maj 1968, då postverket gick in i en helt ny era med ändrad transport- och sorteringsorganisation.

## Laxarby

1883-05-01--1970-05-30

Något om ännu en poststation i närheten av Bengtsfors får utgöra det sista avsnittet i denna skrift. Den hör inte till den stora skara av poststationer som inrättades i samband med att ansvaret för kronobrevbäringen överfördes på postverket. Avundsjukan var kanske naturlig hos invånarna i Laxarby socken, när de upplevde hur grannförsamlingarna fick poststationer 1875 men själva blev utan. Kommunalnämnden samlades i Laxarby skolhus den 31 oktober 1875 för att diskutera läget. Det resulterade i ett brev till poststyrelsen med klagomål över att länsmännen och kronofogden krävde att socknens fjärdingsmän skulle gå till postanstalter i grannskapet, d v s Bengtsfors, Billingsfors eller Hasselskog för att hämta sina tjänstebrev.

Postmästare Per Engström i Billingsfors bemötte detta i sitt remissvar och poststyrelsen lämnade kommunalnämndens brev utan åtgärd. Samma öde rönt en framställning från handlanden E Sandberg i maj 1876 om att få en poststation i församlingens centrum. Denne gav sig inte och kom igen med en ny begäran 1877, i vilket sammanhang han även föreslog indragning av poststationen i Bengtsfors i samband med att en poststation skulle öppnas i Låbyn.

Kronofogden Karl Hallberg ansåg inte den *"ifrågasatta indragningen lämpligen böra ske, då denna station är belägen vid Dalslands kanal, där postanstalt för de många resande torde vara nödvändig"*.

Postmästare Per Engström framhöll, att postföraren passerade genom Laxarby socken åtta gånger varje vecka nära intill kyrkan och gästgivaregården och då medförde och tog emot post till och från dem som bodde i socknens mitt. Sandbergs klagomål avvisades som oberättigade och hans brev lämnades även nu utan åtgärd.

I augusti 1880 erinrade Sandberg om sina tidigare önskemål om en poststation i Låbyn. Han menade nu att man skulle täcka kostnaderna för poststationen genom att dra in en postföringslinje samt poststationen i Bengtsfors. Hans förslag togs inte på allvar i poststyrelsen, men mera tyngd låg det i ett protokoll som skickades dit knappt två år senare. Enligt detta utsågs vid kommunalstämman den 28 maj 1882 handlanden C P Boman i Närsidan att begära en poststation antingen i Låbyns skjutsstation eller i skolhuset eller i Närsidans handelsaffär.

Nu fick postmästare Per Engström i Billingsfors åter tillfälle att uttala sig. Han avstyrkte på det bestämdaste inledningsvis i sitt remissvar men kom längre fram med en överraskande vändning: *"Ingalunda benägen att föreslå nya poststationers inrättande och minst i Laxarby socken, anser jag mig dock icke med hänsyn till allmänhetens*

		Åmål—Fredrikshald.					
		(Från den 2 september 1880.)					
O. L.	—	5,0	1,2	Åmåls postkontor	T. F.	5,15	—
O. L.	6,45	7,0	1,2	Tösse poststation	T. F.	3,15	3,30
O. L.	8,45	9,0	0,1	Fröskogs poststation	T. F.	1,15	1,30
O. L.	9,10	9,10	1,3	Hensbyns gästgivaregård	T. F.	1,5	1,5
O. L.	11,0	11,0	1,1	Södra Fjells gästgivaregård	M. Th.	11,15	11,15
Th. S.	12,30	12,30	0,9	Låbyns gästgivaregård	M. Th.	9,45	9,45
Th. S.	1,45	2,15	0,8	Billingsfors postexpedition	M. Th.	4,30	8,30
Th. S.	3,15	3,30	0,5	Bengtsfors poststation	M. Th.	3,15	3,30
Th. S.	4,15	4,30	1,1	Ertemarks poststation (Årbols gästgd)	M. Th.	2,15	2,30
Th. S.	6,15	2,15	1,6	Torskogs poststation (Barkeruds gästgd) (Häremellan gemensamt med posten å linien Karlstad—Strand.)	M. Th.	11,45	12,30
Th. S.	4,30	9,0	1,6	Strands poststation	M. Th.	9,0	9,30
Th. S.	11,15	11,15		Hauglund (i Norge)	M. Th.	6,45	6,45
F. M.	1,0	—		Fredrikshalds postkontor (i Norge)	M. Th.	—	5,0

Detta är 1880 års tidtabell för postföringen på linjen mellan Amål och Hauglund, nu utsträckt till Fredrikshald. Vid en omläggning några år senare sändes posten till Strand via en annan postföring och linjen från Amål ändrades att utgå från Tösse och fick sin norra ändpunkt i Torrskog som framgår av den ena tidtabellen i nästa avsnitt om poststationen i Laxarby.

berättigade krav böra helt och hållet lämna den nu gjorda ansökningen utan avseende".

Därmed lossnade det. Poststyrelsen beslöt att den önskade poststationen skulle öppnas den 1 maj 1883. Handlanden Oscar Boman utsågs till föreståndare med 240 kr i årsarvode och vissa justeringar gjordes i postföringsnätet.

Åmål—Billingsfors. (Från den 1 maj 1883.)			
M. Th.	—	5,0	
M. Th.	7,0	7,0	1,5
M. Th.	7,30	7,45	0,3
M. Th.	9,15	9,30	1,4
M. Th.	10,30	—	0,8
			3,7
			Åmås postkontor.....
			Rådane skjutsstation.....
			Edsleskogs poststation (Hesselskogs kyrka).....
			Laxarby poststation (Närsidan).....
			Billingsfors' postkontor.....
O. L.	1,30	—	
T. F.	11,30	11,30	
T. F.	10,45	11,0	
T. F.	9,0	9,15	
T. F.	—	8,0	

Delta är en av de tidtabeller i det postföringsnät som tillämpades från den 1 maj 1883, när poststationen i Laxarby inrättades. Även linjen mellan Tösse och Fredrikshald passerade Närsidan. I samband med att posten till Strand senare började sändas via en annan linje avkortades linjen från Tösse så att den slutade i Torsskog, så som det framgår av den andra här nedan återgivna tidtabellen.

Tösse—Torskog.			
O. L.	—	2,30	
O. L.	4,30	4,45	1,3
O. L.	4,55	4,55	0,1
O. L.	6,45	6,45	1,3
O. L.	8,15	8,30	1,0
O. L.	9,30	10,30	0,8
O. L.	11,30	11,45	0,8
Th. S.	12,30	12,45	0,5
Th. S.	2,30	—	1,1
			6,3
			Tösse poststation.....
			Frösöks poststation.....
			Hensbyns gästgivaregård.....
			Fjells gästgivaregård.....
			Laxarby poststation (Närsidan).....
			Billingsfors' postkontor.....
			Bengtsfors' poststation.....
			Ertemarks poststation (Årbols skjutsstat.).....
			Torskogs poststation.....
T. F.	11,0	—	
T. F.	8,45	9,0	
T. F.	8,35	8,35	
T. F.	6,45	6,45	
T. F.	5,0	5,15	
T. F.	—	4,0	
M. Th.	3,0	—	
M. Th.	1,45	2,0	
M. Th.	12,45	1,0	
M. Th.	—	11,0	

Den 1 oktober 1887 övertog handlanden Gustaf Levin poststationen i Laxarby med årsarvodet höjt till 300 kr. Hemmansägaren Anders Teodor Olofsson i Närsidan tog över med 1906 års ingång och blev vid sin post under mer än 40 år. Maja Greta Olofson tog över från den 1 december 1947 och blev den siste ordinarie föreståndaren. Poststationen ersattes med bilåkande lantbrevbäring från Bengtsfors med juni månads ingång 1970. Kommunalfullmäktige i Bengtsfors besvärade sig förgäves hos regeringen över att lantbrevbäringen till Laxarby och stadsbrevbäringen i Skåpafors skulle utgå från Bengtsfors. De ville ge Skåpafors större trafikunderlag genom att centralisera denna del av postutdelningen dit.

## Posthistoria från orter i Älvsborgs län får du i nedan uppräknade småskrifter

49. Posthistoria från Vedens härad
114. Posten vid järnvägen Limmared - Holsljunga
115. Om posten i Svenljunga pastorat
116. Om posten i Kind vid gränsen till Småland
118. Om posten vid Västra Centralbanan
123. Poststationer vid järnvägen Uddevalla - Herrljunga
142. Posthistoria från Alingsås kommun
143. Posthistoria från Bollebygds härad
144. Posthistoria från Vette härad
148. Posthistoria från Vårgårda kommun
151. Posthistoria från Ale härad
156. Posten vid järnvägen Borås - Ulricehamn
169. Posthistoria från södra Mark
170. Posthistoria från nordvästra Mark
171. Posthistoria från nordöstra Mark
174. Landsbygdspost vid järnvägen Trolhättan - Nossebro
175. Posthistoria från Valbo härad i Dalsland
185. Kortlivade postnamn i Västergötland
205. Posthistoria från Flundre härad
207. Posthistoria från Redvägs härad
208. Posthistoria från Ås härad
221. Något om postens utveckling i Gäsene härad och angränsande socknar
236. Något om posten vid järnvägen Göteborg - Borås

Fullständig förteckning över alla tillgängliga titlar (mer än 230)  
kan rekvireras från Erik Lindgren, Box 222, 351 05 VÄXJÖ.

## Uppdatering

Manuskripten till de 300 första häftena i posthistorisk skriftserie har skrivits under åren 1988 -1995, d v s under en mycket händelserik period i postens historia. Då inträffade avsevärda förändringar. Jag har därför funnit det angeläget att komplettera häftena med uppgift om de fasta postanstalter, som på något sätt fått status förändrat sedan jag arbetade med manuskripten om dem. Det rör sig i några fall om genomförda indragningar men i de flesta fall om övergång till entreprenad enligt de planer som omfattades av projekt "Nät 92". Oftast är det fråga om "Post-i-butik" med dess variationer, t ex i bibliotek, i livsmedelsaffär, i bensinmack osv. Ibland anges i mina källor blott "Pib" eller "Entreprenad", varför jag i sådana fall inte kan precisera entreprenörens verksamhet.

I några skrifter har jag inarbetat sådana ändringar under respektive ortsavsnitt i förlagorna men ibland har det visat sig vara lämpligare att ange ändringarna samlade i en särskild sammanställning, som denna nedan.

"Post-i-butik" har sålunda ersatt postkontoren i **Billingsfors**.

**Bäckefors, Högsäter, Stigen och Ödeborg** enligt avtal

i Billingsfors med biblioteket,

i Bäckefors med Konsum

i Stigen med Samhall Dal Väst och

i Ödeborg med Falks Livs.

Postkontoret i Ödeborg drogs in den 1 april 1993, då avtalet med Falks Livs upphörde, och postkontoret i Högsäter lämnades på entreprenad den 1 februari 1994.