

VÄSTKUSTBANANS FRAMVÄXT

Erik Lindgren

Något om posten vid **Väst kustbanan** del 4, delsträckan **Varberg - Göteborg** och dess närhet

Göteborg - Varberg
1 september 1888

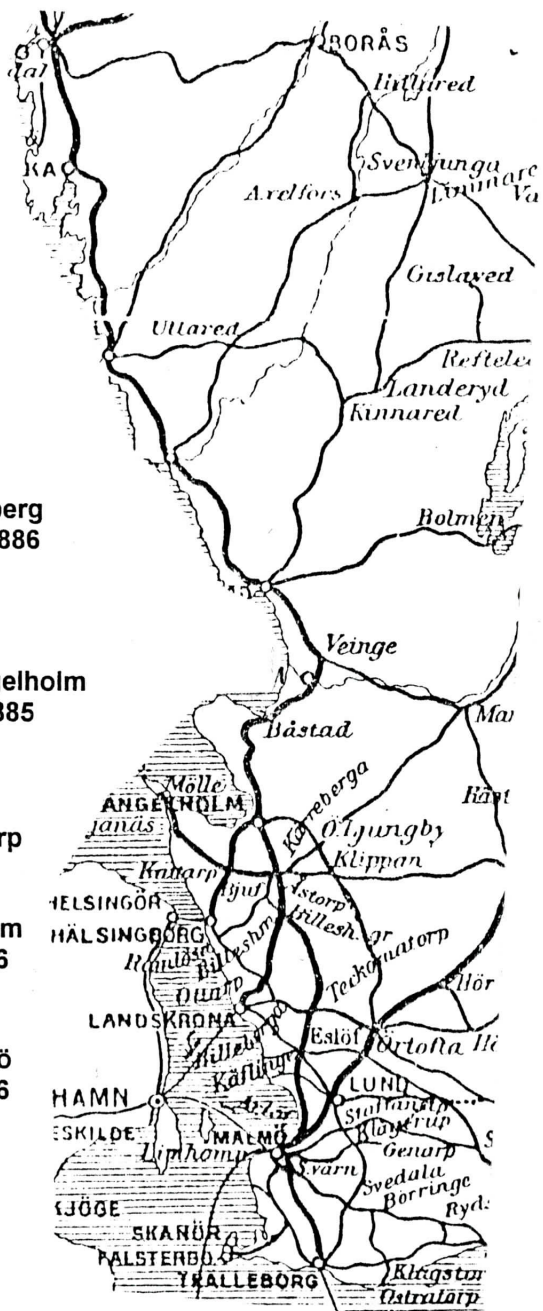
Halmstad - Varberg
19 september 1886

Halmstad - Ängelholm
9 januari 1885

Ängelholm - Astorp
1 januari 1876

Astorp - Billesholm
1 november 1876

Billesholm - Malmö
18 september 1886



Innehåll

	sid
Inledning	3
Tångabergr	9
Åskloster	9
Kärradal	10
Väröbacka	11
Frillesås	12
Kyrkotorp	13
Åsa station	13
Fjärås	15
Anneberg	19
Lindome	20
Källered	22
Möndal	22
Almedal	28

Copyright: Erik Lindgren

Posthistorisk skriftserie 320

Förord

I oktober 1884 gavs koncession åt Göteborg - Hallands järnväg och den 1 september 1888 kunde hela den 77 km långa sträckan Varberg - Göteborg öppnas för allmän trafik. Det blev den sist tillkomna delen av vad vi kallar Västkustbanan. Avsikten med denna skrift är att lämna några uppgifter om postens utveckling såväl vid järnvägen som i dess relativa närhet i den mån detta påverkades av järnvägens tillkomst. Möjligheten att snabbare få fram post till orter utmed järnvägen utnyttjades också för att lägga om landsvägstransporter.

Jag försöker ge exempel på händelser av varierande slag som belyser problem i relationerna mellan Posten och järnvägen, Posten och samhället eller mellan Posten och dess anställda.

I den mån jag lyckats få fram namn på poststationernas förståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade och i de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

Alla rent postala uppgifter är hämtade ur den del av de handlingar i Postens centralarkiv, varav det fanns avskrifter eller kopior i Växjö till oktober 1995. Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "*Järnvägsdata*" (ISBN 91-85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Varberg till Göteborg. Jag har avstått från att lämna uppgifter om de berörda förvaltningspostkontoren i Varberg, Kungsbacka och Göteborg. Där har någon förening av tjänster i post och järnväg inte förekommit och dessa städers postkontor är av sådan dignitet att vart och ett kräver sin särskilda bok.

För mina läsares synpunkter på häftet är jag tacksam.

Erik Lindgren

Inledning

Väst kustbanans fulländning var en internationell angelägenhet. Den 28 mars 1888 kallades intressenter för alla berörda järnvägar till ett sammanträde i Industriföreningens lokaler i Köpenhamn. Danska statsbanorna ställde upp med fem delegater och andra trafikföretag med en eller två. Avdelningschefen Haarlov vid de danska statsbanorna hälsade delegaterna välkomna och uttalade en hälsning från generaldirektör Holst med beklagande över att han inte personligen kunde närvara.

Haarlov ansåg att till ordförande vid sammanträdet skulle väljas en svensk representant, eftersom det antogs att Sverige hade de största intressena att ta till vara vid sammankomsten. Men överste Sjöcrona, direktör för Skåne-Hallands järnväg, som var den äldste svenske representanten, undanbad sig uppdraget och i stället valdes två danska representanter att efter varandra föra klubban under sju respektive tre av dagordningens punkter.

De första punkterna avsåg tidtabellerna för transittågen mellan Köpenhamn och Göteborg jämte färjeöverfarterna över Öresund. Det var ett viktigt möte, i vilket inte bara tidtabellsfrågor avhandlades utan även frågor om hamnen i Helsingborg och om transittrafiken från Tyskland och Norge. Förutom de danska, norska och svenska statsbanornas representanter deltog delegater för Fredrikshald-Sunnanåbanen, Skåne-Hallands järnväg, Mellersta Hallands järnväg samt Bergslagernas järnvägs AB och Göteborg - Hallands järnväg, de båda sistnämnda med överenskommet gemensamma synpunkter.

De under konferensen diskuterade frågorna blev avgörande för viktiga delar av den genomgående trafiken. Vi lämnar detta därefter och går nu över till mera lokalt betonade frågor vid utvecklingen i anslutning till delsträckan mellan Varberg och Göteborg.

Styrelsen för Göteborg-Hallands Järnvägs AB meddelade i ett brev i februari 1888 till poststyrelsen att styrelsen "som hyser den förhoppning att, såvida innevarande års vinter ej varder allt för långvarig, järnvägen skall kunna öppnas för allmän trafik i medlet av instundande maj månad".

Det var en optimistisk beräkning, men här som på de flesta andra håll visade det sig att mellankommande omständigheter hindrade trafiken att komma i gång. Den blev verklighet vid sommarens slut.

Efter remiss från poststyrelsen redovisade postinspektören i Göteborg den 7 juni 1888 sina synpunkter på hur posttrafiken skulle läggas upp och vilka poststationer som ansågs erforderliga vid järnvägen. Från järnvägsbolaget hade inhämtats beslut om att "fullständiga trafikstationer" förutom i Mölndal och Kungsbacka skulle inrättas i Lindome, Anneberg (vid Alafors), Fjärås, Åsa, Frillesås, Backa och Åskloster. I Göteborg skulle järnvägen anslutas till Bergslagernas järnvägsstation och i Varberg till Varberg-Borås' järnvägsstation.

Av postinspektionens detaljrika redovisning framgick att järnvägsstationen i Mölndal uppfördes på ett avstånd från Mölndals poststation på 598 meter och att järnvägsstationen i Lindome skulle komma att ligga 193 meter från den redan befintliga lantpoststationen. I Fjärås var motsvarande avstånd 2672 meter, i Frillesås 1287 meter (från Rågelunds poststation) och i Backa 3207 meter (från Viskabro poststation) samt i Åskloster 2138 meter (också räknat från Viskabro). Postinspektionen föreslog att de dåvarande lantpoststationerna i Lindome, Fjärås, Rågelund och Viskabro samt landsvägspostföringen mellan Göteborg och Varberg skulle dras in och att förenade post- och järnvägsstationer skulle inrättas vid Lindome, Annebergs, Fjärås, Åsa, Frillesås, Backa och Åsklosters järnvägsstationer. Landsvägspostföringen fullgjordes såväl med kärpost som med diligens i vissa förbindelser.

Postinspektionen uppgav också numren på de tåg som ansågs lämpliga att använda för postbefordran och berörde därmed den internationella trafiken. Även personalfrågor på postkupéerna fördes på tal. Postinspektionen i Malmö yttrade sig den 10 juni 1888 över det förslag som gjorts upp i Göteborg. Det fanns inte något att erinra mot förslagen om nya eller flyttade poststationer. Däremot skilde sig uppfattningarna litet i fråga om vilken postinspektion som skulle handlägga personalfrågor på de olika delsträckorna och fördelningen under respektive distrikt av poststationerna.

Lördagen den 1 september 1888 togs järnvägen i bruk för allmän trafik och samma dag öppnades de nya förenade post- och järnvägsstationerna som planerat. Dessa berörs var och en i de följande avsnitten i ordning från söder mot norr.

Flera telegram utväxlades i sista stund så länge det var oklart om definitiv startdag för tågtrafiken. Några av dem återges på de följande sidorna. Kompletteringen av Västkustbanan hade internationell räckvidd och tyska postförvaltningen lämnade uppgifter som var väsentliga för danska, svenska och norska ställningstaganden. På sid 7-8 återges ett sådant brev i förminskad faksimil.

Lit. B. 6213.



skrift 320 5

Klass. *J* Nr *1162* Ord. *25* Inlemnadt i *Göteborg* den *24* 1888 kl. *9.15* e.m.
Tjensteann.

General Poststyrelsen
Bil. Nr 1271
127.

Enligt meddelande af Göteborgs - Hallandsbanans verkställande direktör, öppnas banan för allmän trafik äroende nästintillande juli, derest oförutsatt hinder ej inträffar

Postrom

*Nr 1147.**Tel. of L. Exp. of No**Nr 8357.*

Kongl. Lit. B. 6213.
No. 3200-3205
App. No. 18

Klass. *J* Nr *4167* Ord. *20* Inlemnadt i *Göteborg* den *29* 1888 kl. *7.50* e.m.
Tjensteann.

General Poststyrelsen
Bil. Nr 8309
11417
Sthm

Göteborgs - Hallandsbanan öppnas för allmän trafik lördag 1 september. Tåg 52 framgår dock redan föregående dag

Styrelsen

Nr 1428.

Tel. of L. Exp. of No

lit. B. Nr 8309.

6 skrift 320



Kongl. Generalpoststyrelsen
N:o 8309
App. N:o 1427

Klass. Nr 1452 Ord. 18 Inlemnadt i Malmö den 28 8 1888 kl. 12 25 m
Tjensteann

Generalpoststyrelsen
Malmö

Westkustbanans trafikdirektör
meddelar Besigtning idag. Lada
full trafik; dock antet definitivt
för en imorgon Postenspektoren

Nr 8356.
lit. B.



Kongl. Generalpoststyrelsen
N:o 8356
App. N:o 1427

Klass. Nr 397 Ord. 34 Inlemnadt i Köbenhavn den 29 8 1888 kl. 2 30 e m
Tjensteann

Kongelige Svenske Generalpoststyrelsen

Pil. N:o 8309
1427 Stockholm

Efter bekjendtgjorelsen i hvarvarende
blade avnades Göteborg - Warberg
banen den 1ste september. Telegra-
fisk meddelelse om dette er rigtigt
udbreds ligesom dirigeringsoversigter
bedes fremsendte

Danske Overpostbestyrelse
Lund

Nr 1427.

lit. af til Exp. af fo

Nr 8148.

Pil. N:o 1231
123

skrift 320 7

Kaiserlich-Deutsches
Reichs-Postamt.

Berlin, den 18. August 1888.

I. Abtheilung.
1888 den 24 Aug. num. i Kjöpen och
exp. skr. till Konungl. Gener. Poststyrelsen
Göteborg, som väntas
förelämnas

Vår Konungl. Konungl. General. Post-
styrelsen har på sin Rätt. Postamt sin
Genersändning med den i följande Kon-
v. som 13 Juli Nr. 3840 för den tidpunkt
av öppning av Linjen Göteborg-Warberg
sorgsflörens ändringar i förhållande
med försigtiga Postanstalter och gärdar.

Samtidigt vill man fråga om
punkter av den Riktning av Sveriges
Luftpost 17 Hamburg-Vandrup i förhållande
14 om Hella Post Linjen i förhållande
Luftpost 67 Göteborg-Mon innan på sin
den Luftpost 64 Helsingborg-Göteborg ibland
Kiel afklariga. Samtidigt vill man på sin

Konungl. Konungl. General.
Poststyrelsen

(underskrift)

ank 2 in Harnburg bei demselben Tage in
 Trautkronenfluss für Postboten auf Gothenburg
 zur Beförderung gelangen. Die zu letzterem Land-
 kassenfluss gehörigen Posten werden, wie nun auf
 samt mit den über Danneberg zu führen,
 zu unmittelbaren Postenflüssen gehörigen
 Fächeren gesamt, in einen Fächeren von
 fließen werden. Die nicht zum Klasse der Postboten
 zu gehörigen Punkte werden auf einflussig in
 gelte an die Danneberg Postverwaltung zur Über-
 lieferung kommen.

Die Kreis Postamt wäre zu vereinigen
 zu werden, ob es sich anzufügen, in den Traut-
 kronenfluss nach Gothenburg an der den Postboten
 an nach Gothenburg selbst auf nach jense nach
 anderen Orten aufzunehmen. Deswegen anfallend
 nicht das Kreis Postamt einer Organisierung dieser
 Orte vorgebracht werden. Ebenso anfangt derselbe
 im Überführung des im vorerwähnten Bescheid
 vom 13. Juli anzuweisen, demselben über nicht
 beigefügt gewesenen Organisierung derjenigen
 Poststellen, die nach den Änderungen über die
 Losung 64 zu führen sein werden.

In Vorhaltung.

Heine

ej poststation

Tångaberg

På vår tänkta färd från Varberg kommer vi först till hållplatsen i Tångaberg. Tidsmässigt är vi nu ett halvt sekel efter tågstarten, för det var först den 11 oktober 1932 som ett postombud anordnades i Tångaberg. SJ:s platsvakt Augusta Josefina Gustafsson blev ansvarig för skötseln av detta. En framställning 1950 om att få postombudet utbytt mot en poststation föranledde inte någon åtgärd från poststyrelsens sida. Ersättningen från postverket till SJ för postombudet började med 240 kr per år och steg gradvis till 1600 kr innan postombudet drogs in med augusti månads utgång 1965.

Namn Nyebro 1866-04-01–1868-06-30
 Namn Viskabro 1868-07-01–1888-08-31
 Namn Askloster 1888-09-01–1989-04-29

Askloster

En förhållandevis tidig lantpoststation hade öppnats med namnet Nyebro den 1 april 1866 efter framställning till poststyrelsen av lantbrukaren Carl Johan Wettergren. Det skedde emot önskemål som postmästare Johan Anders Bergqvist i Varberg uttryckte i sitt remissvar den 8 mars 1866 vid behandlingen av ärendet. Han ansåg sig "så mycket mindre böra tillstyrka bifall till ansökningen som de korresponderande i den trakten av Wiske härad, vilka möjligen kunde hava fördel därav, äro högst få och kunna utan vidlyftighet uppräknas - - - Övriga ståndspersoner i Wiske härad äro boende i närheten av Åsbro, där de taga sina brev med lösväskor".

Detta påverkade inte poststyrelsen som biföll framställningen och antog Carl Johan Wettergren till föreståndare. Snart nog började vid postsortering förväxling att uppstå med den småländska poststationen Nybro, öppnad den 1 februari 1866. Därför ändrades namnet på den halländska poststationen till Viskabro den 1 juli 1868. Under 20 år användes den adressen, men med järnvägens tillkomst blev det förändringar.

Inför denna förändring föreslogs indragning av lantpoststationen i Viskabro, något som poststyrelsen accepterade. Dess kunder fick från tågstarten den 1 september 1888 vända sig till järnvägsstationen Askloster.

Järnvägsbolagets styrelse hade redan den 13 juni 1888 underrättat poststyrelsen om att stationsmästaren Oscar Julius Frisk hade utsetts att ansvara för stationen i Åskloster. Han var sannolikt närvarande före den formella tågstarten, men den 1 september 1888 fick han börja svara för postärendena. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för dessa: Albert Carlsson Flundberg (1897-1926), Sven Gabriel Lagerstedt (1926-1932), Viktor Larsson (1932-1941), Natanael Eleasar Olofsson (1941-1944), Carl Vilhelm Pedersen (1944-1948), Axel Linus Filmersson (1948-1951), Hans Johan Werner (1951-1957) och Olof Caspar Ingemar Larzenius (1957-1958).

Den 1 november 1958 skildes post och järnväg åt och Alice Ingeborg Bertilsson blev föreståndare med poststationen tills vidare kvar i stationshuset och med avtal direkt med postverket i stället för det kollektivavtal som gällt tidigare mellan postverket och SJ.

Omsättningen var tämligen låg men under 1970-talet strävade man efter att slopa avtalsanställningar och låta berörd personal få fast anställning, på deltid minst 16 timmar per vecka. I detta sammanhang infördes begreppet postställe för de minsta postkontoren. Alla postanstalter med kundbetjäning fick från 1986 års ingång termen postkontor, oavsett storleken. Det postställe som hade öppnats i Åskloster med Alice Thorén som ansvarig, blev med minskat underlag inte lönsamt och det drogs in med april månads utgång 1989.

1939-07-01--1975-08-26
(Säsongspost)

Kärradal

Från Åsklosters järnvägspoststation utgick postföring till en förhållandevis kortlivad poststation vid havet strax norr om Tångaberg, nämligen Kärradal. Denna öppnades den 1 juli 1939 med Carin Sofia Antonsson som föreståndare. Ett avtal mellan henne och posten fanns sedan den 1 mars 1934, då hon blev postombud i Kärradal och redovisade sin rörelse till poststationen i Åskloster. Hon fick sålunda högre status vid postombudets förändring till poststation.

Den 1 september 1947 övertog Lennart A P Jacobsson poststationen i Kärradal. Omsättningen var så låg att den från 1954 bara hölls öppen under månaderna juni-augusti. När Jakobsson flyttade till Åsa station den 1 juni 1953, fick Anna-Lisa Petersson sköta poststationen som vikarie till dess indragning den 26 augusti 1975.

Namn Backa 1874-01-01--1875-06-30
1888-09-01--1890-03-31
Namn Backa station 1890-04-01--1922-05-31
Namn Väröbacka 1922-06-01--1970-04-30
Namn Väröbacka 2 1970-05-02

Väröbacka

J A Skantze utsågs till föreståndare för den poststation som i samband med kronobrevbäringsreformen inrättades i Backa gästgivaregård med 1874 års ingång. Någon särskild postföringslinje behövde inte öppnas, eftersom den nya poststationen låg utmed den sedan 1645 befintliga linjen mellan Göteborg och Halmstad, nu färdvägen för postdiligensen mellan Göteborg och Helsingborg med dagliga turer.

En översyn av poststationsbeståndet i Halland hade förutsetts av generalpostdirektör Wilhelm Roos redan i december 1873 i dennes redovisning till länsstyrelsen av ärendet om kronobrevbäringsens upphörande i dess äldre form. Denna översyn ledde till ett stort poststationsras i Halland. Bland de "drabbade" poststationerna var den i Backa, som drogs in vid halvårsskiftet 1875.

Försök gjordes genom ett brev till poststyrelsen den 11 augusti 1887 att återfå poststationen i Backa. Under remissbehandlingen avstyrkte poststationsföreståndare P S Brag i Viskabro, liksom postmästaren i Kungsbacka och poststyrelsen lämnade framställningen utan åtgärd.

Med västkustbanans fullbordande fick Backa emellertid en poststation i järnvägsstationen. Jan Gustaf Olsson blev ansvarig för denna och fick uppleva att suffixet station tillfördes namnet den 1 april 1890. En av orsakerna var att brev till Backe i Ångermanland ibland sorterades fel och hamnade i Halland.

I februari 1902 tog Frans Alfred Hellberg över. Under vakans efter denne svarade stationskarlen S Börjesson för verksamheten tills Axel Bernhard Lundin kunde tillträda i september 1910. Han följdes 1914 av Alfred Petersson Bergman och Johan August Frantz (1920-1925). Under den sistnämndes period var det åter dags för namnändring, då poststationen fick namnet Väröbacka den 1 juni 1922. Fram till skilsmässan mellan post och järnväg den 1 november 1958 ansvarade efter Frantz' frånträde följande järnvägsmän för posten i Väröbacka: Erik Filip Eriksson (1925-1930), Hildor Schöld (1930-1940), John Emanuel Börjesson (1940-1945), Nils Rudolf Söderberg (1945-1949), Johan Arvid Löfgren (1949-1954). Johan Hjalmar Andersson (1954-1958) och Carl Erik Svensson (1958).

Daniel Lundin, som hade varit postbiträde vid den förenade stationen antogs till föreståndare för poststationen efter skilsmässan från järnvägen och fick uppleva dess statushöjning till postexpedition den 1 oktober 1961. När han pensionerades 1967 övertogs rollen som postchef i Väröbacka av Rune Klaesson. Denne fick också uppleva en omorganisation, nämligen med maj månads ingång 1970. Då fick hans postexpedition tilläggsiffra 2, medan en ny poststation öppnades i Bua med namnet Väröbacka 1. Dit flyttade Klaesson och som föreståndare i Väröbacka 2 antogs Ingegerd Bernström. Hon följdes 1972 av Sven Arne Svensson. Genom 1970-talets generella förändringar organiserades Väröbacka 2 som ett "lokalpostkontor", i ny terminologi från 1986 års ingång utan förleden lokal. Clary Holmqvist blev dess chef, men postkontoret blev med tiden föga lönsamt och ersattes med lantbrevbäring från Väröbacka 1. Därmed var sagan all för Väröbacka 2.

I Bua (Väröbacka 1) visade posten något bättre resultat men svikande kundtrohet på betalningsområdet ledde till att det måste lämnas på entreprenad och blev "Post-i-butik". Denna form ändrades till Närpost med så begränsad service att formen "Post-i-butik" måste återinföras den 1 oktober 1996. Man kan därmed åter utträta snart sagt alla slags postärenden i Bua.

1874-01-01--1875-06-30
1888-09-01--

Frillesås

På vår tänkta färd kommer vi nu till Frillesås, där en poststation öppnades i järnvägsstationen vid tågstarten den 1 september 1888. Det hade funnits en lantpoststation i Frillesås under halvtannat år efter kronobrevbäringsreformen med lantbrukaren Andreas Gunnarsson som föreståndare. Han fick 35 kr i årsarvode, vilket emellertid höjdes till 75 kr efter ett år. Posten kom till Frillesås via en nyinrättad postföring från Åsa över Solryd.

Poststationen var olönsam och betraktades som obehövlig trots sitt läge. Den blev därför indragen den 30 juni 1875 samtidigt med åtta andra poststationer i närområdet (Vallda, Rantorp, Gällinge, Solryd, Backa, Åsa, Torpa och Axtorp).

I detta område tog man med en hand och gav med den andra, som det brukar uttryckas. Omorganisationen vid halvårsskiftet 1875 omfattade nämligen också tillkomsten av två nya poststationer, Rågelund och Öxared.

Den översyn som ledde till indragning av poststationen i Frillesås den 30 juni 1875, följdes av en ny översyn. Det var den som gjordes 1878, då man planerade för lantbrevbäring i Halland. Sockenbornas förhoppning att då återfå sin förlorade poststation grusades och de fick vackert vänta tills västkustbanan fullbordades.

En förenad post- och järnvägsstation öppnades den 1 september 1888 i Frillesås stationshus och stinsen Albert Hinterlach blev dess föreståndare. Efter mer än 20 års oförvittlig tjänstgöring fick han på grund av en förseelse vilken i våra dagar betraktas som obetydlig (diarienummer 1 b 2545) finna sig i degradering till en kontorsbiträdesbefattning. Formellt inträdde med 1913 års ingång stationsmästaren Carl Bernhard Edgren som ansvarig för posten.

Posten fick en gynnsam utveckling som ledde till skilsmässa från järnvägen och statushöjning till postexpedition den 1 april 1954. En av de följande cheferna var Ingeborg Irene Börjesson med titeln stationsmästare. Hon fick uppleva 1970-talets generella omorganisation då postexpeditionen "förvandlades" till lokalpostkontor med prefixet lokal struket från 1986 års ingång.

I 1990-talets organisation finns det ännu ett postkontor i Frillesås med betjäning av närmare 1600 fasta hushåll.

Över Frillesås expedierades under perioden 16 augusti 1945 - maj 1950 posten till Kyrkotorp vid postföringslinjen Frillesås - Idala. Handlanden Anna Evelina Månsson ansvarade under samma period för postombudet med namnet **Kyrkotorp**. Det visade sig inte utnyttjas i tillräcklig omfattning och drogs in med maj månads utgång 1950 enligt poststyrelsens beslut (diarienummer 1 b 1681/49).

Namn Åsa 1874-01-01--1875-06-30
1888-09-01--1890-09-30
1989-04-01--

Namn Åsa station 1890-10-01--1989-03-31

Åsa (station)

Efter Frillesås kommer vi på vår färd mot norr till Åsa. Där inrättades en poststation vid 1874 års ingång med namnet Åsa, belägen vid den gamla stampostlinjen genom Halland på delsträckan mellan Kungsbacka och Varberg. Till föreståndare antogs gästgivaren P A Skantze med 35 kr i årsarvode. Det höjdes till 150 kr för tillämpning från 1875 års början. Men som många kolleger fick inte heller Skantze kvittera ut ett helt årsarvode.

Poststationen drogs nämligen in den 30 juni 1875. Det stora poststationsras som då drabbade Halland, berörde i denna del av landskapet åtskilliga poststationer.

Med förlusten av poststationen i Åsa kunde sockenborna utträta sina postärenden vid poststationen i Rågelund i den angränsande Landa socken, om de inte föredrog att anlita den mer än ett mil avlägsna poststationen i Gressela eller postkontoret i Kungsbacka på ännu längre avstånd. De flesta valde troligen att ta vara på möjligheten att lämna och ta emot post från postiljonerna som passerade Åsa varje natt.

Kyrkoherde E Winberg gjorde den 25 april 1881 en framställning om att en ny poststation skulle inrättas inom socknen, eller att en lantbrevbäring skulle inrättas mellan Rågelunds poststation och Ölmevalla skolhus. Detta försök ledde inte till någon annan åtgärd än att poststyrelsen lät underrätta honom genom postmästaren i Kungsbacka, att

"tjänsteman äger för sin tjänstekorrespondens begagna lösväska, som befordras utan kostnad för ägaren; och bör i förevarande fall lösväskan kunna av vederbörande postiljon avlämnas å någon lämplig plats vid allmänna postvägen närmast intill Ölmevalla kyrka eller kyrkoherden Winbergs boställe".

Det skulle dröja ända till västkustbanans fullbordande innan en poststation åter öppnades inom socknen. Den fanns från tågstarten den 1 september 1888 med namnet Åsa och fick den 1 oktober 1890 prefixet "station". Det visade sig nämligen att post till Åsa i Småland ibland blev felsorterad och hamnade i Åsa. Med suffixet gick det lättare att skilja poststationerna åt när handstilen var slarvig i adresserna.

Järnvägens stationsmästare Hans Wallén fick ansvaret för posten i Åsa. Han hade till en början 240 kr i årsarvode, men detta höjdes vid 1901 års allmänna reglering till 300 kr. Det förbättrades efter hand och vid 63 års ålder tog Wallén avsked från sin befattning. Han följdes av Nils Alfred Sandén (1929-1934), Carl Oscar Schöldström (1934-1935), Oscar Alfred Persson (1935-1939), Karl Johan Samuelsson (1939-1943), Erik Frithjof Gustaf Holmgren (1943-1944), Natanael Eleasar Olofsson (1944-1946), Axel Henrik Larsson (1946-1948) och Jean Sven Herman Johansson (1948-1950).

Med 1951 års ingång skildes post och järnväg åt i Åsa och som föreståndare för lantpoststationen med namnet Åsa station antogs Iréne Alexandersson.

Hon hade varit postbiträde och skött postärendena under stinsens ansvar sedan den 1 februari 1949. Poststationen statushöjdes till en s k postexpedition den 1 maj 1957. Chef för denna blev Lennart Artur Patrik Jacobsson. Efter honom återtog Iréne Alexandersson chefsstolen i november 1962 och fick uppleva 1970-talets omorganisationer som bland annat fick till följd att den interna benämningen för postexpeditionen under en sjuårsperiod var lokalpostkontor för att med 1986 års ingång bli blott postkontor. Dess namn ändrades på så sätt att suffixet *station* togs bort den 1 april 1989. Poststationen i Åsa hade dragits in redan 1960.

1874-01-01--
Namn Fjärås Klockaregård till omkring 1877

Fjärås

Tåget tar oss vidare mot norr till Fjärås. Ursprungligen öppnades poststationen med detta namn vid 1874 års ingång i klockaregården med S G Engberg som föreståndare. Han fick från starten 35 kronor i årsarvode. Hans datumstämpel lär under de första åren haft gravyren FJÄRÅS KLOCKAREGÅRD.

Från Fjärås klockaregård inrättades med 1874 års ingång en postlinje till Gressela vid den genomgående postlinjen mellan Kungsbacka och Varberg. S G Engberg ansvarade även för befordran av posten på linjen mellan Fjärås och Gressela. Från 1875 års början höjdes årsarvodet till Engberg för bestyret med poststationen i Fjärås till 100 kr.

Det blev känt i förväg att postmyndigheterna avsåg att flytta poststationen i Fjärås till Gressela. Därför skrev kronofogden och häradsskrivaren i Fjäre fögderi samt kronolänsmannen i häradets södra distrikt till poststyrelsen den 7 juni 1879 och bad att få poststationen bibehållen vid klockaregården. Som huvudsakligaste skäl anfördes att de fyra fjärdingsmännen inom Fjärås' socken *"måste i händelse stationen flyttas till Gressela, två gånger i veckan infinna sig å sistnämnda ställe, som är beläget inom Hanhals socken och ligger på 2½ mils avstånd från nordligaste delen av Fjärås' socken"*.

Skrivelsen hade ingen inverkan på poststyrelsens beslut och den 11 augusti 1879 sände postmästaren i Kungsbacka till poststyrelsen det kontrakt, som Johanna Mathilda Skantze hade undertecknat som föreståndare för poststationen med namnet Fjärås, flyttad till Gressela den 1 augusti 1879. Allt för många handlingar från den tidsperioden saknas för att man skall kunna reda ut varför det ena eller det andra beslutet togs.

Men det finns några dokument som kan skvallra om att det nya läget för Fjärås poststation i grannsocknen inte var så bra. Bland de dokumenten finns ett vars syfte är indragning av poststationen. Kontraktsposten Anders Olsson i Förlanda värde sig sålunda i ett brev den 30 mars 1880 till poststyrelsen mot det beslut som hade fattats ett halvt år tidigare att dra in poststationen i Öxared. Beslutet hade genomförts vid 1879 års slut och utöver poststationens indragning inneburet att lantbrevbäringslinjen Surteby - Fjärås hade avkortats att gå mellan Surteby och Tostared. Ändringen hade enligt Anders Olsson medfört försämring och *"stora olägenheter icke allenast för en del av Halland utan jämväl för en stor del av Marks härad"*.

Olsson framhöll att Öxared lämpade sig väl för en poststation, eftersom där fanns gästgiveri, skjutsstation och handelsbod. Orten var belägen *"utmed den allmänna mycket trafikerade vägen mellan Kungsbacka och Södra Mark, där denna vid järnvägsstationen å Varberg-Boråsbanan möter allmänna landsvägen till Varberg"*.

Olägenheten med att Fjärås' poststation flyttats till Gressela bestod enligt Olsson i att *"posten där fördröjes över natten"*. Andra skäl som inte preciserades av fruktan för att de skulle vara för omständliga ledde till petitionärernas förslag att Fjärås poststation (i Gressela) skulle dras in och att en poststation i stället skulle öppnas i Öxared. De ansåg gästgivare Widell lämplig som föreståndare. När man läser Kungsbacka-postmästaren Danielséns kommentar, förvånar man sig över att kontraktsposten Olsson hade skrivit under framställningen:

"Uppgiften att Öxared skulle vara beläget vid järnvägslinjen Varberg-Borås är ej överensstämmande med förhållandet, enär minsta avståndet från Öxared till närmaste punkt å denna järnväg utgör omkring 2 mil. Sökandens påstående, att Öxared synnerligen väl lämpar sig för en poststation, torde bero på en missuppfattning, emedan, under den tid därstädes fanns en poststation, en ständig klagan förspordes från de med stationen otillfredsställda Förlanda sockens innebyggare".

Poststyrelsen beslöt att inte återinrätta poststationen i Öxared. Poststationen i Gressela med namnet Fjärås fick vara kvar. Men det kom nya förslag om dess indragning och den 15 februari 1882 skrev tf postmästare J O Flodman i Kungsbacka till poststyrelsen att *"Fjärås poststation, belägen uti Gressela by i Hanhals socken, 0,5 mil från Kungsbacka med obetydlig frimärksförsäljning, är av ringa betydelse för Hanhals och Fjärås socknar. Hanhals socken hämtar sin post å härvarande postanstalt (Kungsbacka), likaså nor-*

ra delen av Fjärås socken, vilken på en annan väg har närmare hit. Nästan hela den post, som till stationen ankommer, omhändertages av lantbrevbäraren. För stationens förflyttning till Torpa by, ½ mil söder om Gressela, eller Fjärås kyrka har jag hört några röster yttra sig men tyckt mig finna att enskilda intressen härvidlag mest talat. Om stationen vore vid Fjärås kyrka, finge posten göra en omväg av omkring ½ mil fram och tillbaka".

Flodman avslutade sitt brev med förslaget att med indragning av poststationen i Fjärås skulle lantbrevbäringen utsträckas så att ändpunkterna blev Kungsbacka och Öxared. Bakom hans framställning låg bland annat klagomål över att post och tidningar som kom från orter söder om Fjärås inte lämnades av i Gressela utan befordrades till Kungsbacka tillsammans med posten söderifrån och därefter expedierades från Kungsbacka i nästa postsäck till Fjärås.

Johanna Skantze bekräftade i ett remissvar att denna uppgift var riktig. Postkontoret i Varberg hade nämligen konsekvent inneslutit post med adress Fjärås i postsäcken till Kungsbacka. Detta rättades till och sedan postgången till Gressela därmed uppsnabbats, lämnades postmästarens förslag om indragning av poststationen utan avseende. Inte nog med att poststationen i Gressela (med namn Fjärås) fick vara kvar utan Johanna Skantzés årsarvode höjdes dessutom från 1883 års ingång till 200 kr.

Hon var i god tid medveten om att hon skulle bli uppsagd från sin befattning, om poststationen drogs in, när järnvägen blev färdig för allmän trafik. Det var ju den vanliga lösningen för små lantpoststationer i närheten av en järnväg under byggnad att de fick "stryka på foten" när befälet i den tillkommande järnvägsstationen kunde sköta postsysstan.

Den 10 september 1886, två år innan bansträckan mellan Göteborg och Varberg togs i bruk för allmän trafik, anmälde Johanna Skantze sitt intresse för att bli ihågkommen som postbiträde vid den väntade omorganisationen. Om hennes vidare öden har jag dock inte funnit något i de handlingar jag haft att tillgå avseende postens engagemang vid tillkomsten av Göteborg-Hallands järnväg. Poststationen flyttades den 1 september 1888 från Gressela omkring 2700 meter till det nyuppförda stationshuset i Fjärås, där stinsen Axel Rudolf Eklund fick ansvar för posten under en rad år. Han fick från 1894 års början sin ersättning för själva postsysstan höjd från 300 till 360 kr per år, sedan det visat sig att trafikciffrorna befogade en sådan höjning. Under åren 1890 - 1892 hade frimärken sålts för i medeltal 1395 kr per år.

Ersättningen ökade efter hand och genom t ex 1914 års allmänna reglering av arvoden till föreståndare för förenade post- och järnvägsstationer fastställdes den till 600 kr per år jämte ett biträdesanslag på 360 kr. År 1918 uppgick Eklunds årslön efter etappvisa höjningar till 1440 kr jämte 288 kr i dyrtidstillägg. Det sistnämnda steg 1919 till 648 kr.

Trafiken visade på en gynnsam utveckling och bilden blev densamma som för de flesta stationssamhällen med blomstrande utveckling - post och järnväg måste skiljas åt. Detta genomfördes den 1 maj 1920. Poststationen inrymdes i järnvägsstationen men sköttes enligt ett personligt kontrakt som slöts mellan postverket och den utsedde föreståndaren, 22-åriga Judith Andrea Andersson.

Poststationen organiserades om till en postexpedition från mars 1949 (diarienummer 1a 3594/48), fortfarande med Judith Andersson som föreståndare. Hennes interna postala titel blev stationsmästare. Den 7 december 1950 flyttades postexpeditionen till nya lokaler i en villa i samhället.

Bland Judith Anderssons efterträdare fanns Sven Ingvar Svensson som fick uppleva 1970-talets omvälvande organisationsförändringar. År 1980 flyttades posten i Fjärås åter till nya lokaler, nu i en centrumanläggning. Denna byggnad var en av pionjerna på solfångare, värmepump och värmeväxlare. Det var ett projekt som delvis genomfördes med pengar från Byggforskningsrådet. Förre energiministern Olof Johansson hade tagit det första spadtaget för bygget.

Benämningen postexpedition för posten i Fjärås förändrades till lokalpostkontor 1977 och från 1986 års ingång till postkontor, samma för alla fasta postanordningar med kundbetjäning, oavsett storleken. Omkring 2000 hushåll har numera postadress FJÄRÅS.

Till postombudet i **Torpa** expedierades under perioden april 1938 - februari 1950 posten över Fjärås, som också var kontrollorgan för postombudets listor.

Tåget passerar härnäst Kungsbacka, åt vars postkontor jag inte ägnar något utrymme i detta sammanhang. Vi far vidare mot norr och kommer till Anneberg.

1888-09-01--1970-05-30
Namn Kungsbacka 2 1970-06-01--1991-03-28

Anneberg

Det är väl ingen överdrift att säga att fullbordandet av västkustbanan tillgodosåg önskemål från korrespondenter i Alafors, som förlorade sin poststation den 30 juni 1887. Vid tågstarten öppnades den 1 september 1888 en förenad post- och järnvägsstation i Anneberg, där de som tidigare anlitat poststationen i Alafors nu hade rimligt avstånd till en ny poststation för att utträta sina ärenden. De som bodde åt det hållet, kunde naturligtvis också bege sig norrut för att låta sig betjänas vid poststationen i Lindome.

Ansvarig för posten i Anneberg blev vid tågstarten järnvägens stationsmästare Robert Fredrik Hultqvist med 240 kr i årsarvode för själva postsysslan. Han avlöstes den 1 oktober 1896 av Victor Heliodoros Almgren, som från 1910 års ingång fick årsarvodet höjt till 360 kr. Samtidigt fick han en personlig provisionsersättning på 30 kr om året som kompensation för att provision för sålda frimärken slopades då. Årsarvodet för postsysslan höjdes från och med 1915 till 420 kr.

Den 1 juni 1925 flyttade Almgren till Fjärås och efter tre månaders vakans tog Gustaf Ivar Ohlin över den 1 september 1925. Han hade sedan 1917 varit poststationsföreståndare i Lisbro och förflyttades till Säve den 1 september 1926. En ny kort vakansperiod följde i Anneberg, varefter Lars August Lindgren med erfarenhet av post- och järnvägstjänst en tid i Högboda tog vid den 1 september 1926. Hans tjänstetid i Anneberg varade fyra år och sedan han flyttat till Tibro ansvarade följande järnvägsmän för posten i Annefors: Conrad Emanuel Lundberg (1932-1940), Johan Ivar Wilsson (1940-1947), John Magnus Magnusson (1947-1948), Gustaf Mauritz Blomqvist (1948-1949), Josef Oscar Fridolf Johansson (1949-1952), Carl Eric Häger (1952-1954), Sten Edvin Alvek (1954-1956) och Knut Adolf Vilhelm Larsson (1956-1960).

Under den vakans som följde på Larssons pensionering den 1 november 1960 förestods poststationen av förste trafikbiträdet Rune Erik Georg Pettersson. Man hade då planerat för skilsmässa mellan post och järnväg, en skilsmässa som genomfördes med 1961 års ingång. Fru Ruth Malm blev efter en tids vakans ordinarie föreståndare med poststationen kvar i järnvägsstationen. Hon avgick den 1 oktober 1968 och vikarien Eivor Barbro Jansson fick

byta ut sigill och datumstämpel den 1 juni 1970, då poststationens namn ändrades till **Kungsbacka 2**. En ny vikarie, Wilma Birgersson, tog över i maj 1971 och fick den 28 december samma år vara med om en kuslig upplevelse. Två 25-åriga män tvingade henne under hot att lämna ut hela kassan. De hade efter ett par veckors sorglöst liv i Köpenhamn på pengar efter tidigare brottslighet av en slump gett sig på posten i Anneberg. Polisen tog så småningom hand om dem innan de hunnit göra av med mera än ca 7000 kr. Varbergs tingsrätt gav dem 3½ års fängelse, en dom som de sägs ha tagit lätt. De hade tidigare lärt känna anstaltslivet inifrån.

Poststationen byttes ut mot en s k C-postexpedition den 1 mars 1977, en intern benämning som samma år byttes mot "lokalpostkontor" med prefixet lokal slopat från 1986 års ingång. Den 1 april 1991 dog postkontoret in.

1887-07-01--

Lindome

Den då 13 år gamla poststationen i Alafors fick namnet Lindome, när den flyttades från Alafors den 1 juli 1887. Ny föreståndare blev hemmansägaren Aron Benjaminsson. Det var inte länge han fick behålla sin befattning, för drygt ett år senare flyttades poststationen knappt 200 meter från hans bostad till det nyuppförda stationshuset i Lindome, där stinsen Carl Nyberg blev föreståndare den 1 september 1888 med 240 kr i årsersättning för själva postsyslan.

I ett omfattande ärende sex år senare återopade Nyberg sin stora frimärksförsäljning som skäl för högre avlöning. Tf postmästare Thomas Rönström i Kungsbacka tillstyrkte framställningen, men postinspektionen i Malmö ställde sig undrande över *"den väsentliga ökning av frimärksåtgången, som uppkommit under innevarande års förra hälft"*. Carl Nyberg uppgav i sitt svar, att ökningen hade *"sin förklaring däri, att sedan jag erhållit kännedom om, - dels att en handlande här i orten, som har frimärken till salu i sina handelsbutiker, uppköpte de till avsalu avsedda frimärkena i Göteborg, och dels Anderstorps fabrik, som är belägen i närheten av stationen, bekom de frimärken fabriken förbrukade, från huvudkontoret i Göte-*

borg - dessa blivit av undertecknad uppmanade uppköpa de för deras korrespondens erforderliga frimärken vid den poststation de avlämna och avhämta post, d v s Lindome, vilket även hörsamhets, och tillfölje därav den ökade och tilltagande frimärksåtgången".

Postinspektör Victor Melander i Malmö ansåg inte skäl föreligga för höjning av ersättningen och Carl Nyberg fick t v nöjas med arvodet på 240 kr. Samma beslut meddelade poststyrelsen också för poststationen i Åsa (då med namnet Åsa station). Vid följande allmänna regleringar av arvodena till föreståndare för förenade poststationer fick Nyberg emellertid löneförbättringar. Ett extra tillskott på 60 kr om året fick han från den 1 juli 1899 på grund av tillkommen s k sidopost. Då hade nämligen lantbrevbäringen på linjen Lindome - Hällesåker - Inseros inrättats och medfört merarbete för honom. Samtidigt öppnades också en poststation i Hällesåker.

Med den ökande trafiken både för post och för järnväg skildes poststationen i Lindome från järnvägen, något som Nyberg fick uppleva den 1 oktober 1926. Poststationen flyttades ca 400 meter till affären, där handelsföreståndare David Algot Petersson blev föreståndare. Efter något mer än sju år flyttades poststationen tillbaka till järnvägsstationen den 1 januari 1934, där Claes Hjalmar Larsson under två månader fick ansvara för både post och järnväg. Han avgick med pension den 1 mars 1934, varefter följande järnvägsmän ansvarade för posten: Ernst Marcus Thåström (1934-1939), Oscar Alfred Persson (1939-1940), John Anton Lindelöf (1940-1944), Anders Johansson (1944-1947) och Sven Johan Teodor Grönberg (1947-1951).

Den 15 februari 1951 skildes posten åter från järnvägen och Jenny Karlsson, som varit platsvakt i Grönskog 1923-1937 och postbiträde i Sävsjöström sedan 1942, blev nu föreståndare för poststationen i Lindome. Den statushöjdes till postexpedition från den 1 oktober 1951 och Jenny Karlsson fick titeln stationsmästare, följd av Stig Blom 1963. Posten flyttades 1965 till en paviljong och på senhösten 1973 till rymliga lokaler i det nyöppnade Lindome Centrum. Åtskilliga vindar har sedan dess blåst i olika riktningar och sedan 1986 kallas postanstalten i Lindome för postkontor, där postmästare Anette Lafranchi fått överta ansvaret såsom kontorsansvarig.

1903-01-01--

Kållerød

Med 1903 års ingång öppnades också en poststation i Kållerød. Dåvarande stationskarlsförmannen Julius Ferdinand Lorentzon blev ansvarig för verksamheten och behöll befattningen till utgången av mars 1924. I hans avtal direkt med postverket ingick bl a att han skulle besörja posttransporter. Hans årsarvode på 180 kr fastställdes i en överenskommelse den 4 november 1902 men höjdes till 420 kr från den 1 april 1907. Det sänktes till 300 kr vid en följande allmän reglering av arvoden men höjdes två år senare till 360 kr. Han hade med 1907 års ingång tillerkänts ett tilläggsarvode på 120 konor.

Carl Fritz Riegnell tog över befattningen den 1 april 1924. Han hade varit poststationsföreståndare i Torp under 10 år dessförinnan. När han avgick med pension den 1 februari 1936, hölls befattningen vakant under några månader och den 1 augusti 1936 tillträdde Viktor Vilhelm Martinsson. Sedan denne slutat med utgången av 1943 vid uppnådda 63 år ansvarade följande stationsmästare vid SJ för postservice i Kållerød till skilsmässan från järnvägen den 1 augusti 1960:

Axel Gunnar Cederby (1943-1947), Axel Henrik Larsson (1947-1950), John Magnus Magnusson (1950-1954), Lars Hugo Larsson (1954-1958) och Lars Ivar Teodor Pettersson (1958-1960).

Efter skilsmässan genomgick poststationen så att säga sedvanliga förändringar och efter 1990-talets divisionalisering och bolagisering finns i Kållerød en kontorsansvarig, Anders Algert, som bl a har till uppgift att kontrollera att servicen fungerar till drygt 2800 hushåll.

1870-07-01--

Namn Mölndal 1 från 1922-09-01

Mölndal

Poststationen i Mölndal blev inte förenad med järnvägsstationen. Jag har ändå funnit anledning att ta med uppgifter i denna skrift om mölndalsposten med tonvikt på dess första tidsperiod.

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 Th Peterson med oförändrat årsarvode. Det var under hans tid som förening med järnvägsstationen ifrågasattes. Det normala var att poststationer i närheten av en järnväg flyttades till järnvägsstationen och att järnvägspersonal tog ansvar för postservice. I sitt förslag till poststyrelsen den 7 juni 1888 skrev postinspektören i Göteborg bl a följande:

"Vad beträffar poststationen i Mölndal, i avseende å vilken poststation blivit av åtskilliga personer hemställt, att densamma måtte bibehållas på dess nuvarande plats i stället för att flyttas till Mölndals järnvägsstation, så får jag vördsammast anföra, att skäl visserligen icke synas mig saknas för omförmälda poststations bibehållande inom Mölndals by. Emellertid anser jag mig böra uttala den åsikten att med poststationens hållande i verksamhet å annan plats än vid järnvägsstationen korrespondenter icke torde komma i åtnjutande av alla de fördelar, vilka erbjudas genom ett större antal bantågs användning till postföring, varförutom jag anser mig böra anmärka, att, i händelse av poststationens bibehållande inom Mölndals by, sådant kommer att hava till följd behovet av särskilda posttransporter från och till poststationen till och från samtliga Mölndal anlöpande postförande bantåg, vilka posttransporter tvivels utan bliva förenade med en jämförelsevis icke obetydlig kostnad".

Postinspektören i Malmö lämnade sina synpunkter på samma fråga i ett brev den 10 juni 1888, möjligen med något mindre omständlig bruk av svenska språket. Ur dennes brev citerar jag följande:

"Vidkommande poststationen i Mölndal synes det postinspektionen som om denna poststation, oberoende av petitionärernas uttalade önskan, borde förläggas till järnvägsstationen av samma namn.

Det är nämligen postinspektionens erfarenhet, att rörelsen alltid förr eller senare drager sig till inrättad järnvägsstation, och då avståndet mellan den nuvarande poststationen i Mölndal och den blivande järnvägsstationen därstädes är så kort, att det svårigen torde kunna inrättas poststationer å båda ställena, kan postinspektionen ej förorda annat, än att nuvarande poststationen i Mölndal indrages och förflyttas till järnvägsstationen av samma namn. För att emellertid orten ej skulle kunna anses bliva på något sätt därpå lidande och för att tillmötesgå vederbörande korrespondenters önskningar, har det synts postinspektionen som om lämpligen skulle kunna inrättas en lantbrevbäringslinje mellan Mölndals järnvägspoststation och Mölndals by.

Om denna lantbrevbäring utgjordes exempelvis tre gånger om dagen, torde väl Mölndals samhälle kunna bliva tillfredsställt. Om också de i Mölndals by boende korrespondenter ej i allt - särskilt i avseende å assurerade försändelser och postsparbanksrörelsen - skulle hava samma fördel av lantbrevbärare som om en poststation funnes å platsen inrättad, torde, med hänsyn till närbelägenheten av järnvägsstationen och de många gånger lantbrevbäraren skulle utgöra postföringen om dagen likväl anses tillräckligt sörjt för vederbörande korrespondenters bästa, enär åtminstone flera av dem fingo samma fördelar som om de bodde i stad och erhöle sina försändelser till sig hemburna, under det att de övriga ej kunde anses få det mycket mindre fördelaktigt, än om de hade poststation inrättad i själva byn".

Nu blev Mölndals poststationsföreståndare Theodor Peterson uppsagd, men så länge man inte visste datum för den blivande omorganisationen fick man försäkra sig om att uppsägningens giltighetstid var flexibel. Det gick Peterson med på enligt nedan återgivna intyg. Man trodde då på tågstart den 15 augusti.

Undertecknad, v. kronolansman, hvars innehavande kontrakt om Mölndals poststationens hanterande blifvit af Kongl. Generalpoststyrelsen uppsagd till upphörande samtidigt med postbefordrings vidtagande å järnvägslinien Göteborg - Warburg, förklarar mig, på grund af infordradt skriftligt yttrande, hermedelst villig att, med det i kontraktet bestämda arvode af 800 kronor för helt år räknadt, äfven efter det postbefordran å sagde järnväg tagit sin början, tillvidare och åtminstone till och med den 14 nästkommande augusti förstå Mölndals poststation. Mölndal den 19 juni 1888.

Theodor Peterson

Nr 1231.
Könungens Befälhingshafvande
öfver
Göteborgs och Bohus Län.
Landskanslet.

Kongl. Generalpoststyrelsen.
Lena den 3 AUG 1888

Till
Kongl. General Poststyrelsen.

Med anledning af Kongl. General Poststyrelsens skrifvelse den 13 juni rörande ifrågasad flyttning af Mölndals poststation till järnvägsstationen af samma namn m.m. för Konungens Befälhingshafvande härmed afgifva yttrande.

Da Mölndals län är en ganska tätt bebyggd gammal med en befolkning af omkring 4.500 personer, bestående hufvudsakligen af fabriks- och andra kroppsarbetare samt öfva otvifvelaktigt skulle, derest den i ofvannämnda län befintliga poststation komma att indragas och jorden i stället öppnas vid den på ett afstånd derifrån af 598 meter belagna järnvägsstationen, icke utan olagenhet och med uppröring af en dyrbar tid nödgas befolka en dylikt postoroligt, synes det Konungens Befälhingshafvande vara synnerligen olämpligt om den ifrågasatta flyttningen af försträmda stationer komme till stånd.

Poststyrelsens inställning blev därmed klar och organisation av lokala transporter m m löstes i tid till tågstarten den 1 september. För postföringen mellan järnvägsstationen (som låg i Fässberg) och poststationen tillämpades denna tidtabell, som visar att postföring ägde rum två gånger om dagen i vardera riktningen. Inramade siffror avser tiduppgifter mellan kl 18.00 och 06.00 enligt senare införd indelning av dygnet i 24 timmarsangivelser.

		Mölnåls järnvägsstation—Mölnåls poststation. (Gångpost.) (Från den 1 september 1888.)			
—	8,55	Mölnåls järnvägsstation	Alla dagar.	7,35	—
—	3,25			5,55	—
—	6,15	Mölnåls järnvägsstation	Alla dagar.	3,20	—
—	7,45			8,45	—
9,10	—	Mölnåls poststation	Alla dagar.	—	7,20
3,40	—			—	5,40
6,30	—			—	3,5
8,0	—			—	8,30

Länsman Peterson följdes 1898 som poststationsföreståndare 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.

Frågan om förening av post och järnväg hade tagits upp på nytt i god tid innan det var aktuellt att öppna järnvägen Göteborg-Borås för allmän trafik den 15 december 1894. Postinspektionen hade då hemställt om att få säga upp kontraktet med poststationsföreståndaren i Mölnåls. Avsikten var att flytta poststationen till det nya stationshuset. Efter återremiss svarade postdirektör Frans Broberg i Göteborg bland annat följande den 13 september 1894, sedan han hade funnit det riktigt att förena poststationen i Landvetter med järnvägsstationen men inte motsvarande i Mölnåls:

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

Byn Mölnåls, 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 själ-

va åsens krön Mölnåls blivande trafikstation, med en synnerligen backig och svårtrafikabel väg av 1 à 1½ kilometer mitt igenom byn mellan de båda stationerna.

Redan vid Hallandsbanans öppnande ansågs förmånligast för flertalet korrespondenter i orten att bibehålla Mölnåls poststation på dess dåvarande plats - inne uti byn och i närheten av dennas borg - 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 Mölnåls 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 Mölnåls poststation; och jag hemställer fördenskull härmed, att frågan om uppsägning av kontraktet om nämnda poststations skötande måtte få förfalla".

Vid övergången från poststation till postkontor i Mölnåls blev Ossian Holmer postmästare i Mölnåls. 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 Mölnåls, som t ex **Krokslätt** och **Toltorpsdalen**. De fick sedermera heta Mölnåls med tilläggs-siffrorna 2 resp 3. Vid Jungfruplatsen tillkom den 23 november 1959 också posten **Mölnåls 4**. Posten i Toltorpsdalen (Mölnåls 3) drogs in med februari månads utgång 1992. När detta skrivs i mars 1997, är enligt senast erhållna uppgifter Lennart Flood postmästare vid postkontoret Mölnåls Centrum (Mölnåls 1) och Birgitta Strömberg postmästare vid posten på Jungfruplatsen (Mölnåls 4).

Almedal

Det fanns ingen station i Almedal, när Västkustbanan fullbordades och det var inte självklart att någon poststation skulle öppnas i Almedals stationshus, när järnvägen mellan Göteborg och Borås fem år senare 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 à 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 lättnad genom tillfället till att där få avlämna och mottaga post".

En förenad post- och järnvägsstation öppnades sålunda i Almedal den 15 december 1894. Adolf Heribert Jacobson blev ansvarig för både post- och järnvägsgöromål, 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 järnvägspoststationsföreståndare.

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 inspektor Carl Einar Stensson föreståndare (diarienummer I b 1042/24), inledningsvis med ett årsarvode av 1380 kronor jämte 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 omorganisationer har terminologin för postkontoret genomgått flera förändringar och chefernas titel ändrats från stationsmästare till postmästare. Senare införd divisionalisering hindrar mig från att vidare beröra chefernas namn.