

Förord

Även om den lilla skaran trogna läsare av mina skrifter känner igen förorden i häften om post vid järnvägslinjer, finner jag det för varje eventuellt nytillkommen vän i gruppen vara nödvändigt med en kort presentation inledningsvis. Det betyder upprepningar för läsare av tidigare skrifter. De som känner till sådana, kan hoppa över detta blad och går direkt till inledningen på sid 3.

Med denna skrift berättar jag något om posten utmed en järnväg, som hör till de relativt fåtaliga som öppnades för allmän trafik under åren närmast före första världskriget. Själv har jag inte besökt området där Lysekils järnväg väste fram. Det skrämmer mig inte. Jag arbetar som jag brukar, d v s med hjälp av de handlingar från vilka jag gjort anteckningar under besök vid Postens centralarkiv i Stockholm, innan dessa överlämnades till Riksarkivet. Mina anteckningar är sparsamma men jag tror att de täcker det viktigaste. Ur boken *Järnvägsdata* (ISBN 91-85098-71-X) hämtar jag uppgifterna i närmast följande stycke.

Lysekils järnväg med signaturen LyJ var klar att öppnas för allmän den 14 juni 1913 trafik, fem år efter erhållen koncession. Den byggdes normalspårig (1435 mm), 35 km lång. Anknytningen till Bohuslänska längdbanan (posthistorisk skrift 339) gjordes vid Smedberg strax norr om Munkedal. Där fanns ingen fast postanordning men jag ägnar ändå ett kort utrymme åt Smedberg. Jag har också tagit med ett par närliggande orter till vilka landsvägs-postföring ägde rum från järnvägen.

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

Under den tid poststationerna varit förenade med järnväg lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst. Järnvägens postbiträden är anonyma för postverket, såsom anställda av järnvägen och inte antecknade i postens personalkort.

Vissa uppgifter utöver vad jag nämnt på föregående sida, 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 Lysekil till Munkedal.

Växjö i maj 1999

Erik Lindgren

102. Munkedal—Lysekil. (Lysekils j.)

Pkp 228	Fk	Brl Tp		Km			
		Hd ^{15/5} — ^{14/6} Dagl ^{15/6} — ^{3/9}	Tåg 54 a				
Tåg 80	Tåg 52						
7.58	10.46	17.23	17.23	—	Munkedal 101	7.11	19.20
8.06	—	—	—	6	Håbygård (ej f).....	—	V 19.05
8.12	—	tp 17.40	tp 17.42	10	Glåborg (ej f)	—	V 18.59
8.20	V 11.11	tp 17.47	tp 17.53	15	Hallinden	—	18.51
8.29	V 11.21	tp 17.56	tp 18.07	20	Brodalen.....	—	18.41
8.37	V 11.29	tp 18.03	tp 18.20	24	Brastad (ej f)	—	V 18.34
8.43	V 11.34	tp 18.08	tp 18.28	27	Gåseberg	—	18.28
8.52	V 11.44	—	—	32	Lyse (ej f)	—	V 18.18
9.05	11.57	18.30	18.57	39	Lysekil	6.05	18.05
						Tåg 51	Tåg 57
						Ej pak	Pkp 228
						Fk	

Detta utdrag ur 1940 års tidtabell för järnvägsposterna är tämligen intetsägande utan kommentarer. Beteckningen "(ej f)" efter stationsnamn innebär att poststationen med det namnet inte var förenad med järnvägsstationen vid tidtabellens giltighetstid. Namn med fetstil i tidtabeller angav på den tiden att det fanns ett förvaltningspostkontor på orten. I spalterna för pkp 228 förekommer ett c förenat med ett bågigt streck, som för pkp 228 ned sträcker sig till Hallinden men inte återfinns för pkp 228 upp. Det betyder att post, som inte fanns i färdiga säckar, skulle sorteras i s k citobuntar till postkupén. Citobuntarna, försedda med en särskild buntetikett, lades i värdepåsen till postkupén, som öppnade den påsen först, varefter sorteraren fick kasta sig över de märkta buntarna för att hinna sortera upp posten innan tåget kom till de orter som låg inom citoområdet, i detta fall Håbygård, Glåborg och Hallinden för pkp 228 ned.

Inledning

Postens terminologi har flera benämningar för postanstalter av skilda slag, ofta baserade på storleksordningen. Differentieringen gällde fram till 1986, då beteckningen postkontor infördes för alla fasta postanstalter med kundbetjäning. Tidigare kunde man bl a tala om postkontor, postexpeditioner (av äldre och nyare slagen), poststationer, postställen och postombud samt ytterligare några mera sparsamt förekommande kundbetjäningsställen. Poststationerna, den till antalet största gruppen, kunde delas upp i lantpoststationer och järnvägsstationer.

De sistnämnda blev efter hand en stor grupp och omfattade som mest mer än 1400. Gruppen existerade under omkring 110 år. Från den 16 februari 1863 tillämpades en överenskommelse mellan dåvarande SJ och postverket, som vid presentationen fick följande lydelse i utdrag:

"Med undantag endast för Södertelje övre station ävensom alla de orter, å vilka finnes postkontor eller postexpedition, bliva vid samtliga Statens järnvägsstationer även inrättade poststationer, vilka i allmänhet och där ej särskilt annorlunda förordnas, förestås av stationsinspektör, stationsmästare eller annan järnvägs-tjänsteman på stället".

Överenskommelsen hade föregåtts av omfattande skriftväxling och mer eller mindre på prov hade anordningen med förenande av post- och järnvägstjänst redan börjat. Två skånska järnvägsstationer hade öppnats den 15 november 1862 (Osby och Hästveda). I Västergötland finns flera intressanta exempel. I Vårgårda finner man t ex den absoluta pionjären när det gäller förenade poststationer.

Det statliga järnvägsbyggandet i Sverige kan sägas ha börjat den 30 april 1855, då de första spadtagen togs för Västra stambanan. Ett kungligt brev som kom mer än ett år senare, den 19 augusti 1856, stadfäste riktlinjerna för stambanenätet. Enligt detta skulle fem stambanor anläggas, vilka nedan anges med start- och öppningsdatum:

1. Västra stambanan, Stockholm-Göteborg. 1855-04-30 – 1862-11-08
2. Norra stambanan, Stockholm-Riksgränsen. 1863-12-01 – 1902-11-15
3. Nordvästra stambanan, Laxå-Charlottenberg. 1863-07-01 – 1871-11-19
4. Östra stambanan, Katrineholm - Nässjö. 1863-07-01 – 1874-11-23
5. Södra stambanan, Malmö - Falköping. 1855-05-01 – 1864-12-01

Överenskommelsen mellan postverket och SJ om samarbete genom förening av post- och järnvägsstationer följdes efter hand också av överenskommelser mellan postverket och andra järnvägsföretag. Långt ifrån alla församlingar var med på att järnvägar stakades genom eller intill socknens kyrkby och det finns gott om exempel på att avståndet från kyrkbyn till den närmaste järnvägsstationen blev flera kilometer. Men poststationer i kyrkbyarna låg illa till när det gällde att få behålla poststationen där, sedan tågen började gå. De flesta drogs in och man kan utan överdrift säga, att det hörde till undantagen att kyrkbyn fick ha sin poststation kvar i sådana fall. När järnvägen drogs genom själva kyrkbyn, blev poststationen (oftast med oförändrat namn) flyttad till järnvägsstationen och lantpoststationens föreståndare blev av med sitt arbete i postens tjänst.

Systemet med förenade post- och järnvägsstationer började avvecklas i takt med järnvägsnedläggelserna eller SJ:s obemannning av små stationer. Den 12 maj 1968 gick postverket över till en helt ny transport- och sorteringsorganisation och i snabb takt försvann många förenade post- och järnvägsstationer. Under 1970-talet avvecklades denna form av samarbete helt och hållet. Några järnvägsstationer hade övergångsvis s k postställen i stället för poststationer och på en station tillämpades en ovanlig anordning, nämligen biljettförsäljning till tågen av funktionären vid poststället ("postkontoret" från 1986). Det var i värmländska Fagerås, där "postkontoret" drogs in den 31 mars 1992.

I denna skrift vill jag också berätta något om tiden före järnvägarnas framväxt. Den stora omorganisationen 1874-1876, som jag brukar kalla kronobrevbäringsreformen kallas av någon forskare till och med för postrevolutionen. Den innebar stora förordningar med ett tillskott av omkring 1200 nya poststationer på tre års tid. Då hade järnvägarna redan kommit till i viss utsträckning, och de i sin tur medförde ett ökat antal poststationer. Men låt oss för en kort stund gå ännu längre tillbaka.

Vårt postväsende har gamla anor. Under drottning Kristinas förmyndarregering utfärdades 1636 den s k Postbåden som bl a reglerade böndernas engagemang i postföringen. Vi fick från början gående eller springande postbud, tio år senare ridande och så småningom åkande. Posthemman inrättades på lämpligt avstånd från varandra. Under några decennier av 1800-talet fanns det också diligensbefordran, framför allt under perioden innan järnvägar byggdes.

Det till en början mycket glesta postnätet började utvidgas genom tillkomsten av lantpoststationer på 1860-talet och förtätades i viss mån genom att järnvägsstationer öppnades, men framför allt från och med 1874 då som nämnts på föregående sida, kronobrevbäringen avskaffades.

Denna hade funnits länge innan 1636 års postbåd reglerade postföringen, ja till och med innan man år 1556 beslöt om fri skjuts för dem som skulle förmedla underrättelser för regeringens räkning. Efter 1634 års regeringsform blev det länsstyrelsernas sak att organisera kronobrevbäringsnätet. Detta kunde avvecklas, när postverkets nät blev tillräckligt utbyggt, d v s med början 1874. Ett halvt decennium dessförinnan blev posthemmanen indragna.

Därmed lämnar jag denna översikt som i och för sig inte har med järnvägen att göra och berör i stället några av de frågor som kom upp i anledning av beslutet om järnvägsförbindelsen från Lysekil till Munkedal.

Postdirektionen i Göteborg skrev den 23 december 1912 bl a följande till poststyrelsen:

"Lysekils järnväg, sträckande sig från Smedberg å Bohuslänska längdbanan till Lysekil, beräknas bliva färdig att öppnas för allmän trafik den 1 juni 1913. --- Å linjen komma att inrättas sammanlagt 9 stationer och hållplatser; vid åtminstone 5 av dessa torde böra inrättas poststation. Den blivande postföringen å linjen kommer att i första rummet ersätta nuvarande järnvägs- och ångbåtspostföringen Munkedal - Munkedals hamn - Lysekil. Men även posten till och från andra närgränsande landsvägslinjer torde kunna med fördel fortskaffas å den nya järnvägen".

Postdirektionen aviserade ett förslag "framdeles" om den av järnvägen betingade omorganisationen men ville med detta tidigare brev i första hand få poststyrelsens beslut att postkupébefordran skulle anordnas på den nya järnvägen samt ett bemyndigande om att låta i två av Lysekils järnvägsaktiebolag "tillhandahålla personeller resgodsvagnar inreda postkupé med golvyta av mera än 4 men ej över 9 kvadratmeter".

Poststyrelsen bevillade detta genom beslut den 3 januari 1913 och fick efter kort tid ta ställning till små delfrågor som följde i järnvägens spår, så att säga. Den 18 februari 1913 anmälde postdirektionen att styrelsen för Lysekils järnvägsaktiebolag inte ansåg sig böra träffa överenskommelse med postverket om att svara för postgöromål vid någon av järnvägens stationer och att järnvägen skulle komma att öppnas för allmän trafik ungefär med juni månads ingång.

Det inledningsvisa motståndet mot att låta förena post och järnväg hörde egentligen till sällsyntheterna. Ett annat fall har jag berättat om i posthistorisk skrift 378 (Ostkustbanan), där vägran ledde till högre kostnader för postverkets del. Skälet för vägran på Lysekils järnväg var att företaget *"vid varje station anställt håll- och lastplatsvakt med skyldighet att icke blott förrätta järnvägs göromålen vid håll- och lastplatsen utan även att underhålla och bevaka banan ett stycke å omse sidor om vederbörande hållplats"*.

En följd av detta skulle bli att i järnvägens närhet befintliga lantpoststationer skulle behållas i dittillsvarande form och någon uppsägning av deras föreståndare inte erfordrades med undantag av de fall då en redan befintlig lantpoststation kunde anses böra flyttas närmare järnvägen utan förening med stationen där.

Däremot ville postdirektionen genom sitt brev den 18 februari 1913 låta poststyrelsen ta ställning till om *"i vad mån gällande postförings- och andra kontrakt böra före innevarande februari månads utgång uppsägas till upphörande vid utgången av nästa maj månad"*.

Som en följd av att posten skulle kunna befordras på järnvägen skulle följande postlinjer bli obehövliga:

- 1) åkande posten Munkedal-Lysekil
- 2) åkande posten Brodalen-Hjälmedal
- 3) järnvägsposten Munkedal-Munkedals hamn och
- 4) ångbåtsposten Munkedals hamn - Lysekil.

I kontrakten för åtagandena enligt punkterna 1 och 2 fanns en klausul som gjorde det möjligt att de kunde upphöra utan föregående uppsägning. Av praktiska och rationella skäl skulle samtidigt med omorganisationen vissa andra postföringar samt lantbrevbärningar. Under förutsättning att poststyrelsen ville godkänna en sådan, i detalj redovisad omorganisation, behövde postdirektionen bemyndigande att få säga upp åtta kontrakt till upphörande samtidigt med att järnvägen skulle öppnas för allmän trafik. Dessa avsåg bl a stenhuggaren J M Karlssons kontrakt om motorbåtpostföring Örn-Olofsholm, A Olssons i Hovenäset kontrakt om motorbåtpostföring Örn-Hovenäset och E Fredrikssons i Svarteborg kontrakt om lantbrevbärning på linjen Dingle-Skådene.

Dessa exempel tyder på att det var inom ett stort område som postdirektionen fann anledning att ändra organisationen. Det gällde inte bara halvön mellan Gullmarsfjorden och Åbyfjorden utan också området väster om Åbyfjorden och de där utanför belägna öarna Malmön (Olofsholm) och Smögen. Posten dit sändes då per landsväg från Munkedal till Örn och därifrån med båt.

I ett senare brev, daterat den 3 juni 1913, tog postdirektionen upp frågan om att öppna en poststation nära järnvägen, nämligen i Håbygård. Tidigare förslag om en sådan hade inte vunnit bifall. Denna gång gick det vägen, som man säger ibland. Detaljerna kring detta redovisas i avsnittet under rubriken Håbygård i slutet av häftet. I själva verket blev Håbygård då den enda nytillkommande lantpoststationen som en följd av järnvägen. Flyttning av vissa andra fördes på tal på ett tidigt stadium. Turerna kring detta redovisas under varje avsnitt i den mån de berör det område som denna skrift avser.

Öppningsdagen för den nya järnvägen var oviss i det längsta. I ett tio sidor långt maskinskrivet brev den 5 juni 1913 skrev postdirektionen till poststyrelsen att *"så vitt nu känt är"* skulle järnvägen *"öppnas för allmän trafik den 15 innevarande juni"*.

Postdirektionen tog denna gång upp ett alternativt förslag från järnvägsbolaget om eventuellt samgående inte bara när det gällde befordran av post utan även att svara för postservice vid stationerna. Järnvägsbolaget hade *"förklarat sig på vissa villkor medgiva, att posten må expedieras å järnvägens stationer, om vederbörande järnvägsfunktionär har hustru eller annan anförvant, som kan åta sig befattning såsom poststationsföreståndare. Då emellertid bestämda besked, huruvida de personer, vilka under sådana förhållanden eventuellt skulle komma att anställas såsom poststationsföreståndare"*.

Postdirektören ansåg sig inte kunna upprätta kontrakt mot denna bakgrund, eftersom han inte kunnat få bestämda besked om det fanns någon kvalificerad personal att tillgå. Dessutom komplicerades det av att anordningen, *"därest järnvägsfunktionärens hustru antoges, endast skulle kunna vidtagas mot mannens borgen, och då slutligen denne sistnämnde på grund av sina göromål såväl å stationen som ute på linjen näppeligen kunde väntas få tillräcklig tid för utövande av någon tillsyn åt postgöromålen, för vilka han på grund av sin borgen vore i sista hand ansvarig"*.

Under ca 20 års forskning i de handlingar som tidigare förvarades i postverket centralarkiv men numera finns i Riksarkivet har jag stött på flera liknande men enstaka fall, där den skisserade lösningen kunnat tillämpas. Men det hade sannolikt blivit komplikationer om man hade valt att sätta det i system längs en hel järnvägslinje. Det valde man inte heller, varken här eller utmed Ostkustbanan, som tidsmässigt inte skilde sig så mycket. Vi finner emellertid ett försök att tillämpa det antydda systemet i avsnittet om Gåseberg, vilket redovisas på sid 15.

I sin långa redovisning till poststyrelsen den 5 juni 1913 kom postdirektören också in på hur man ordnade poststationerna och skrev:

"Invid landsvägen mellan Munkedal och Lysekil äro f n belägna poststationerna Gläborg, Brodalen, Brastad och Lyse. Deras postutväxling äger rum 6 gånger i veckan.

Under resa i orten har jag kommit till den uppfattning, att, i anledning av järnvägens tillkomst, skäl förefinnes inrätta poststation jämväl vid Håbygård, Hallinden och Lökebacken samt att flytta Brastads poststation till Gåseberg. Poststationerna utmed järnvägslinjen borde alltså bliva, från Munkedal räknat, Håbygård, Gläborg, Hallinden, Brodalen, Lökebacken, Gåseberg och Lyse".

För var och en av poststationerna lämnade postdirektören därefter den redovisning som jag i några fall citerar under respektive rubrik i det följande.

Eftersom man i början inte visste om vilken dag järnvägen kunde öppnas för allmän trafik, hade man garderat sig inför erforderliga uppsägningar av kontrakt. Detta hade lyckats och postdirektionen kunde i sitt brev till poststyrelsen den 5 juni 1913 anmäla att *"efter anmodan härifrån fullgöra entreprenörerna fortfarande sina åtaganden på oförändrade villkor intill den dag, då Lysekils järnväg öppnas för allmän trafik".*

Postdirektionen kom också in på sin ursprungliga tanke *"att jämväl området väster om Åbyfjorden (Sotenäset) och där utanför belägna öarna Malmön (Olofsholm) och Smögen möjligen skulle kunna beredas någon fördel i postalt hänseende genom den nya järnvägens tillkomst".*

Avsikten var att i stället för att sända posten till dessa platser landsvägsledes den långa vägen från Munkedal över Bärfendal, Tossene och Örn skulle kunna anknytas till Brodalen med åkande post därifrån till Vrångebäck färja. Därifrån skulle motorpost utgå till Olofsholm, Smögen, Gravarna, Hovenäset och Örn samt åkande post med färja över Åbyfjorden till Tossene och vidare därifrån till Bovallstrand och Hunnebostrand. Bärfendal skulle få sin post från Dingle.

Det var naturligtvis en god tanke i rationaliseringssträvanden tecken. Men postdirektionen fick ta tillbaka detta förslag och skrev följande:

"Undersökningar på platsen samt överläggningar med personer i orten hava givit vid handen, att en sådan anordning skulle bliva synnerligen opålitlig vintertiden i följd av isbildning i Åbyfjorden samt för övrigt rätt kostsam, i det att för postens transporterande mellan Brodalen och Vrångebäck icke kunnat erhållas lägre beting

än kr 4:50 för dubbel tur samt för motorpostföringen fordrats ett belopp av minst 14 kr per dag.

Därjämte har från sockenbor i Bärfendal liksom av befolkningen mellan Bärfendal och Tossene uttalats missnöje med den ifrågasatta indragningen av den nuvarande genomgående postförbindelsen 6 dagar i veckan mellan Bärfendal och den övriga Sotenäsbygden".

Det var dessa omständigheter som ledde till att postdirektionen övergav tanken på att utnyttja Lysekils järnväg för postbefordring till orterna väster om Åbyfjorden. Visserligen hade entreprenörerna för den åkande posten Munkedal-Tossene blivit uppsagda från sitt kontrakt från maj månads utgång, men nya kontrakt avslutades med dem *"på oförändrade villkor fr o m den dag då Lysekils järnväg öppnas för allmän trafik".*

Riktigt oförändrade villkor blev det däremot inte för entreprenörerna för den åkande posten Tossene - Örn och motorbåtsposterna Örn - Olofsholm och Örn-Smögen-Gravarna-Hovenäset. De var beredda att fortsätta med sina uppdrag på villkor att den förstnämnde fick 50 öre mera per tur och den sistnämnde 10 kr mera per månad.

Postdirektionen hade också haft en annan lösning av postföringsfrågan i tankarna. Väntan på besked i frågor som rörde den lösningen försenade den slutliga handläggningen. Man ville anlita ett nytt båtbolag för befordran av den omfattande och tunga posten till och från poststationerna Olofsholm, Smögen, Gravarna och eventuellt Hovenäset befordrad över Lysekil med daglig ångbåtslägenhet. Om detta skrev postdirektören bl a:

"Ett bolag är nämligen under bildning för upprätthållande av daglig trafik mellan Lysekil och nämnda orter i anslutning från och till bantåg å Lysekils järnväg. Bolagets konstituerande har emellertid av vissa skäl undan för undan uppskjutits och anses nu skola ske den 7 dennes. Att ända till tiden därefter uppskjuta avgivandet av mitt förslag i ärendet har jag icke ansett tillrädligt, enär fara då uppstått, att postförbindelserna kunde hava blivit helt och hållet avbrutna. Frågan om anordnandet av den sålunda i utsikt ställda ångbåtspostföringen kommer att framdeles upptagas till prövning, så snart förhållandena hunnit ordna sig. Det antages, att ifrågasatt varande ångbåtspostföring skulle kunna underhållas med lägre kostnad än den nuvarande motorpostföringen".

Man får intryck av att det var en ofullbordad symfoni som poststyrelsen tog ställning till när ärendet föredrogs där den 10 juni. Framställningen var ändå så klarläggande att poststyrelsen kunde beslu-

ta i enlighet med denna och godkänna de till skrivelsen bifogade kontrakten angående poststationerna i Gläborg och Brastad samt posttransporter mellan

poststationen i Brodalen och Brodalens järnvägsstation,
poststationen i Hjalmedal och Lökebackens järnvägsstation,
poststationen i Brastad och Gåsebergs järnvägsstation och
poststationen i Lyse och Lyse järnvägsstation.

Vidare beslöt poststyrelsen att kontrakten om de åkande posterna Munkedal - Lysekil och Brodalen - Hjalmedal skulle upphöra när järnvägspostföringen vidtog.

Med minskning av postdirektionens förslag beslöt poststyrelsen att en postkupé skulle användas en gång dagligen fram och åter mellan Munkedal och Lysekil.

Den slutliga tidpunkten för tågstarten blev offentliggjord så sent, att postdirektionen använde sig av telegraf för att informera poststyrelsen.



Detta är ett utdrag ur 1948 års post-, tele- och järnvägskarta

1852-08-01-

Lysekil

År 1850 fanns det totalt 142 postkontor i vårt land. Av dem kallades 13 för postexpeditioner enligt en just året dessförinnan införd terminologi. Det är en benämning som kan skapa problem för dem som inte sysslat med posthistoria. Låt oss kalla även dem för postkontor. De var i praktiken en lägre klass av postkontor. De högsta klasserna var enligt vokabulären postkontor och de lägsta klasserna var postexpeditioner. Båda slagen var med få undantag förlagda till städer.

Ett av de nya postkontoren förlades till Lysekil med augusti månads ingång 1852. Om proceduren kring dess tillkomst har jag berättat i posthistorisk skrift 225 (*Om Posten på Stångenäset*).

Carl Fredrik Lundin blev den förste postmästaren i Lysekil, utnämnd redan den 7 juni 1852 och således i god tid innan postkontoret skulle öppnas med augusti månads ingång. Han var född i Tunahems socken i Västergötland 1823. Efter knappt åtta år i Lysekil fick han befordran till Mora. En lång rad andra postmästare svarade för servicen i Lysekil till dess postkontoret i en våg av omorganisationer på 1960-talet i verkets strävan efter större administrativa enheter klassificerades som postexpedition (av det år 1920 införa "nya slaget" utan eget förvaltningsområde. Flera av de dittillsvarande förvaltningspostmästarnas verksamhet i Lysekil spåras bland annat i uttalanden i anslutning till ansökningar om inrättande av poststationer på Stångenäset.

Vid förvaltningspostkontoren förekom inte någon förening av post- och järnvägstjänst. Vi lämnar därför postkontoret därhän och beger oss ut på en tänkt resa längs järnvägen norrut från Lysekil för att möta de postanställda som fått betjäna kunderna, i de flesta fall inte järnvägsanställda, eftersom järnvägsbolagets motstånd mot denna form av samarbete varade länge.

Lyse

1887-04-01–1968-05-31

I Norrkila öppnades en poststation i början av 1875 som ett resultat av kronobrevbäringsreformen. Lyse församlingsbor fick vackert konstatera att de blivit missgynnade i förhållande till deras naturliga önskan att få en egen poststation.

På privat initiativ försökte man rätta till detta genom ett brev den 18 oktober 1877 till länsstyrelsen i Göteborg. Det undertecknades av 13 personer med kommunalnämndens ordförande Carl Olsson i Fiskebäck och kommunalstämmans ordförande, klockaren Olof Wilhelm Lysell överst. Dessa båda namn gav måhända framställningen en mera officiell karaktär, även om frågan inte var protokollförd vid någon kommunalstämma.

Brevet innehöll bl a följande text:

All den stund inom Lyse socken, vilken är till sin areal ganska vidsträckt och innehåller en folkmängd av över 2200 personer icke finnes någon poststation, där församlingsinnevånare kunna få avlämna eller avhämta post utan måste av var och en verkställas direkt å postexpeditionen i Lysekil, vilken är belägen på 1½ mils avstånd från en del av socknen, få vi ödmjukast hemställa det täcktes Eders Kungl. Majt:s Befallningshavande hos Kungl. Generalpoststyrelsen vidtagna åtgärder till en poststations inrättande härstädes och få för detta ändamål föreslå till station hemmanet Häggvall och till stationsföreståndare lanthandlanden därstädes Hans Jacob Björkman".

Länsstyrelsen remitterade brevet till kronofogde Nordvall på Norrkila. Han ville inte förneka "att det vore gagneligt för Lyse kommun att därinom förlades en poststation" men upplyste om att Häggvall låg vid gränsen av Brastads socken på ett avstånd av endast 3 kilometer från Norrkila och att Lyse församlingsbor kunde för avgående brev anlita "den postlåda som finnes fästad vid poståtkdonet". Detta passerade genom Lyse socken fyra gånger i veckan under sommaren och sex gånger under vintern. Nordvall avstyrkte bifall och landskansliet sände handlingarna till poststyrelsen med uppgiften att man saknade anledning att tillstyrka den föreslagna stationens inrättande. Det blev också avslag vid föredragning den 30 mars 1878 i poststyrelsen.

Det skulle gå nära nog ett decennium innan Lyse sockenbor fick gehör för sina önskemål, men den 1 april 1887 öppnades en poststation med namnet Lyse samtidigt som poststationen i Norrkila i Brastads socken flyttades till kyrkbyn och då fick namnet Brastad. Frågan hade dessförinnan behandlats av Lyse sockens kommunalnämnd vid sammanträdet i kyrkans sakristia den 24 januari 1886. Man bestämde sig då för att begära en poststation vid hemmanet Stora Berg inte långt från komministerbostället Lassehaga. Där låg pastorexpeditionen för Lyse och Lysekils församlingar samt skolan. Genom att förlägga poststationen vid skolhuset menade man sig kunna få skolbarnens hjälp att ta med post till adressater på olika håll i socknen. Närheten till Alsbäcks skjutsstation skulle också bidra till att lösa frågan om transport av postsäckarna.

Kommunalnämnden var inte rätt instans för fortsatt kommunikation. Ärendet togs upp på nytt vid kommunalstämman i skolhuset på Stora Berg den 20 mars 1886. Samtidigt kämpade Brastads socken för att få en poststation mera centralt belägen än den i Norrkila och inte kunde man då tro att de båda socknarna skulle få var sin poststation. Men så blev det, sedan länsstyrelsen i ett brev till poststyrelsen den 17 december 1886 uppgett att den bästa ersättningen för poststationen i Norrkila skulle vara två nya poststationer, en för Brastads och en för Lyse socken.

Till föreståndare för poststationen i Lyse antogs skolläraren Nils August Kumlin. Hans årsarvode på 100 höjdes i etapper, till 200 kr 1895 och till 300 kr från den 1 april 1901. Dessutom fick han från 1904 års ingång ett biträdesanslag på 5 kr i månaden. En ytterligare arvodesökning med 100 kr om året fick han glädje av från 1912, innan hemmansägaren Hjalmar Nikander Olsson tog över poststationen den 1 juli 1913, då med 600 kr i årsarvode.

Övertagandet vid halvårsskiftet 1913 hängde samman med järnvägens tillkomst men också med det faktum att August Kumlin själv hade sagt upp sig. I postdirektörens redovisning till poststyrelsen den 5 juni 1913 anfördes bl a följande:

"Vad beträffar Lyse poststation, så är denna belägen på omkring 1 km:s avstånd från järnvägsstationen. Nuvarande föreståndaren har uppsagt sitt kontrakt till upphörande med utgången av innevarande juni månad, men är icke ovillig att för någon månad kvarstå vid befattningen, därest så skulle krävas från postverkets sida. Det torde vara möjligt att under den närmare tiden erhålla poststationen förlagd något närmare järnvägsstationen än för närvarande.

För åstadkommande av förbindelse mellan poststationen och postkupén i ett postförande bantåg varje söckendag har upprättats ett förslagskontrakt med f d soldaten Gustaf Lindblom om posttransport en gång varje söckendag fram och åter, mot ersättning av 50 öre för varje dubbel tur".

Hjalmar Nikanders efterträdare var fröken Annie Henrietta Johansson. Hon fick den 1 oktober 1917 ta emot poststationen med ett till 480 kr sänkt årsarvode. Sex år senare blev John Albin Andersson föreståndare med poststationen förlagd till lägenheten Lyseborg. Han beviljades s k ålderdomsunderstöd den 1 april 1949 (diarienummer 1 a 1315/49) och följdes av John Sverker Andersson. Denne fick år 1954 efternamnet Lysér och blev poststationens siste ordinarie föreståndare. Den drogs nämligen in med maj månads utgång 1968. Detta var i ett skede då man ännu inte hunnit helt genomföra planerna på fullständig service genom lantbrevbäring. Enligt tidningen "Bohuslänningen" uttalade sig postmästare Sven Holmblad i Lysekil på följande sätt om ändringen en månad innan den genomfördes:

"Omläggningen innebär inte någon försämrad service i sin helhet. Framdeles kommer postverket att presentera en hel del nyheter inom lantbrevbäringen. Bl a skall hushållen kunna kalla till sig lantbrevbäraren två gånger per vecka och vidare blir det utökad service när det gäller postsparbanken".

Dessa planer genomfördes under 1970-talet och det skulle snart nog visa sig att lantbrevbärarna gjorde skäl för epitetet "rullande postkontor". Innan detta kunde konstateras, var befolkningen naturligt nog skeptisk. Man kunde notera något av detta i ett par artiklar i Lysekilsposten den 29 och 31 maj 1968, signerade Lars-Erik Lysér. Den första av dem inleddes så här:

"Det damoklessvärd som under några år hängt över Lyse poststations vara eller icke vara tar vid månadsskiftet ut sin tribut - poststationen med 93-åriga anor skall upphöra. Kommunens fäder har i drätselkammarprotokoll 'antecknat' postdirektionens meddelande om nedläggning och att abonnenterna endast skall betjänas med brevbärare.

Nedläggningen kommer några veckor efter det de båda storföretagen Postverket och Statens Järnvägar, gjorde 'revolution'. I pressen omnämndes att Postverket inte upplevt en sådan förändring sedan 1600-talet och för SJ var omläggningen den största på 100 år. Genom rationaliseringar och mekaniseringar presenterade SJ en helt ny tidtabell med indragningar och utökningar som följde.

Posten omorganiserade till postnummer och med nya distributionsformer. Sedan en följd av år stänges runt om i landet mindre järnvägs- och poststationer. Dessa händelser kommer dock sällan till synes i rikspressens feta rubriker. I september 1965 upphörde i stort sett verksamheten vid Lyse järnvägsstation och den 31 maj 1958 är det alltså grannens - postens - tur att sätta punkt och slut för sin verksamhet. Under de snart tjugo åren Lyse tillhört Lysekil stad är det en nedslående utveckling socknen gått till mötes. Befolkningssiffran har sjunkit med 558 invånare, ett flertal skolor har stängts, elektriska distributionsföreningen har upphört, taxistationen har stängts och därutöver stängda post- och järnvägsstationer. Givetvis hade befolkningstrenden, som började redan år 1931, och även de följdverkningar den medfört, icke gått att hejda oavsett den gamla kommunen bestått eller ej".

1915-04-01-1964-08-31

Gåseberg

Det blev inte någon poststation i Gåseberg i samband med tågstarten. Detta berodde inte enbart på järnvägens ovilja att förena post och järnväg. Postdirektören i Göteborg skrev bl a följande om Gåseberg i sin slutredovisning till poststyrelsen den 5 juni 1913:

"Vid Gåseberg har det icke varit möjligt att anskaffa poststationsföreståndare. Den enda person, som syntes kunna ifrågakomma kunde icke förmås att åtaga sig ett sådant uppdrag. Närmaste poststation är Brastad, belägen något mer än 2 km från Gåseberg. Kontraktet om skötandet av Brastads poststation blev visserligen uppsagt till upphörande med nästlidne maj månads utgång, men poststationen vidmakthålles fortfarande, och har jag med dess föreståndare upprättat ett förslagskontrakt om poststationens fortsatta handhavande fr o m den 1 dennes på oförändrade ersättningsvillkor. Därjämte har jag upprättat förslagskontrakt med hemmansägaren O E Hansson om besörjandet av posttransporter en gång varje söckendag, fram och åter, mellan poststationen i Brastad och postkupén i ett postförande bantåg vid Gåsebergs station mot ersättning av 1 kr för varje dubbel tur".

Men det skulle ändå rätt så snart bli en poststation också vid Gåseberg och med detta namn. På grund av framställningar från korrespondenter redovisade postdirektionen i Göteborg i ett brev till poststyrelsen den 11 mars 1914 synpunkter på då föreslaget inrättande av poststationer vid Gåseberg, Lökebacken och Hallinden. Postdirektionen skrev bl a följande:

"Gåsebergs hållplats, belägen 2 km söder om Brastads poststation, erbjuder, särskilt genom sin järnvägsförbindelse, bättre läge för en poststation än Tänum, där Brastads poststation f n är inrättad. Härtill kommer, att poststationsföreståndaren i Brastad numera uppsagt sitt kontrakt, därvid svårighet möter att erhålla lämplig lokal och föreståndare för en poststation i Tänum. Ortens poststation bör därför snarast ske kan förläggas till Gåseberg".

Det var emellertid inte hur enkelt som helst att förlägga en poststation till Gåseberg, även om kontraktstiden för den i Brastad gick ut. Postdirektionen menade att man kunde lösa problemet vid stationen i Gåseberg, där föreståndaren inte hade

"något biträde och följaktligen måste helt ägna sig åt järnvägs-göromålen; poststationsbestyren skulle kunna handhavas av vederbörande föreståndares hustru mot ansvarsförbindelse av mannen". Mot detta hade järnvägsförvaltningen intet att erinra men den fann sig förhindrad att *"ingå vanligt avtal med Kungl. General-poststyrelsen om poststationers skötande"*.

Poststyrelsen accepterade postdirektionens förslag med viss modifikation och beslöt att poststationen i Brastad skulle dras in med mars månads utgång 1915 och att i stället en poststation skulle öppnas följande dag i Gåseberg. Den förlades dock inte till järnvägsstationen i Gåseberg utan till lantbrukare Oscar Justinus Olssons bostad. Där fanns den kvar i 16 år.

Det gick senare att lösa frågan om det rutinmässiga avtalet med järnvägen om förening av post och järnväg. Den 1 april 1931 flyttades poststationen sålunda till järnvägsstationen i Gåseberg, där Emanuel Zacharias Ström blev ansvarig för postärendena. När han förflyttades till Hallinden fick Oscar Werner Ström ta över den 1 juli 1933 för nära nog en tioårsperiod, varefter följande ordinarie järnvägsanställda hade ansvaret för posten i Gåseberg: Bror Inge Charles Salomonsson (1943-1944), Johan Allan Jerremar (1944-1958) och Signe Ingegärd Hansson (1960-1964). Poststationen drogs in med augusti månads utgång 1964.

1887-04-01--1915-03-31
1939-01-01--

Brastad

Poststationen med namnet Norrkila i Brastads socken avvecklades när den där boende kronofogden Nordvall blev pensionerad. Den 1 april 1887 öppnades i stället en poststation med namnet Brastad vid hemmanet Tänum i kyrkbyn. Förre skolläraren Alex Andersson blev föreståndare med 100 kr i årsarvode under de nio första åren. Han efterträddes den 1 mars 1906 av fröken Adolfina Teresia Andersson. Stenhuggaren Zakarias Peter Jonasson tog över efter henne den 20 juni 1909 och lyckades utverka höjning av årsarvodet till 300 kr med 1913 års ingång.

När järnvägen mellan Munkedal och Lysekil togs i bruk för allmän trafik, gick man över från landsvägspostföring till postföring med tågen, som nämnts i inledningsavsnittet. Särskild postföring fick anordnas mellan den Gåseberg passerande postkupén och den något mer än två kilometer avlägsna poststationen i kyrkbyn. Hemmansägaren O E Hansson åtog sig att svara för detta varje vardag mot en krona i ersättning per tur. Detta blev emellertid en parentes, för den 1 april 1915 drogs lantpoststationen i Brastad in.

Jonasson hade själv begärt befrielse från sin befattning och nu blev den förenade post- och järnvägsstationen i Gåseberg ersättningen i kombination med lantbrevbäring från Brodalen. Därmed upphörde Brastad som postnamn (poststyrelsens diarienummer 1 b 1600/1913).

Här känner jag för att återgå till vad postdirektionen uppgav i sitt brev den 5 juni 1913 till poststyrelsen. Efter redovisning av förhållandena vid Brodalen anfördes bl a följande:

"Vid Lökebacken finnes f n i närheten av järnvägsstationen endast en gammal förfallen stuga, och har det varit omöjligt att där erhålla föreståndare för en poststation. Då emellertid den ganska betydande poststationen Hjälmedal är belägen nere vid stranden av Åbyfjorden på endast 3 à 4 k:ms avstånd från Lökebackens station, synes det lämpligt att anknyta Hjälmedals postutväxling till ett postkupéförande bantåg vid Lökebacken, och har av sådan anledning med soldaten A L Hall upprättats förslagskontrakt om besör-

jandet av posttransport en gång varje söckendag, fram och åter, mellan Hjärmedals poststation och postkupén i ett postförande bantåg vid Lökebacken mot ersättning av kr 2:25 för varje dubbel tur. Med hänsyn till postens omfattning, vilken påkallar användning av dragkärra, samt de i följd av stenhuggerirörelsen synnerligen goda tillfällena till väl avlönat arbete har det icke varit möjligt att erhålla lägre beting än vad Hall fordrat.

Detta var ju blott en lösning för postföringen från järnvägen till Hjärmedal i stället för att utnyttja den i samband med tågstarten in-dragna landsvägspostlinjen. Men den del av församlingsborna som bodde i trakten av Lökebacken var inte belåtna med ändringen sedan poststationen flyttats från Brastads kyrkby. De hade blivit hänvisade till Gåseberg för postärendena.

En extra kommunalstämma den 3 oktober 1915 beslöt göra framställning om en poststation vid Lökebacken. Det uppstod emellertid under ärendets handläggning skilda meningar om hur postgången skulle ordnas inom socknens olika delar.

Därigenom fick postdirektören ett digert ärende att redovisa till poststyrelsen. Det daterades den 19 april 1916 och däri hävdades bland annat att Lökebackens järnvägsstation var "ett trafikcentrum för så väl den folkrika neyden kring Brastads kyrka som också för ett antal platser i Lökebackens närhet". Postdirektionen föreslog att en poststation skulle inrättas i Lökebacken och att lantbrevbäringen mellan Brodalen och Brastads kyrkby skulle dras in. Detta accepterade poststyrelsen och handlanden Sven Peter Hultman kunde antas till poststationsföreståndare i Lökebacken från den 1 juni 1916. Lite mera om turerna kring detta beslut redovisas i nästa avsnitt under rubriken **Lökebacken**. Här kan kort berättas att Hultman fick uppleva att poststationens namn ändrades till Brastad med 1939 års ingång. Poststationen låg då i Tuntorp.

Hultman avled den 11 maj 1944 och som vikarie anlätades fru Hilly Gunda Isabella Rosén (född Hultman), som från den 1 juli 1944 antogs till ordinarie föreståndare. En positiv utveckling medförde att poststationen kunde höjas till postexpedition den 1 april 1950 och fru Rosén blev nu chef med titeln stationsmästare. Olof Palmqvist trädde till 1968 då man efter en tid kunde flytta till den gamla konsumlokalen vid genomfartsleden från Lysekil. Efter Palmqvists pensionering 1983 tjänstgjorde under en period Lena Hasslöf. Genom en för hela landet generell och gemensam omorganisation förvandlades postexpeditionen till ett lokalpostkontor 1977 med prefixet "lokal" borttaget från och med 1986. Den följande chefen Bo Söderström fick i februari 1987 vara med om invigning av nya

lokaler efter renovering och tillbyggnad av de utrymmen vilka efter knappt tio år blivit alltför trånga som en följd av centralisering av postdistributionen.

Även om postkontoret haft varierande namn firade man den 1 april 1987 100-årsjubileum för tillkomsten av postnamnet Brastad. I anslutning därtill visade bygdens i flera avseenden främste PR-man, racerföraren Boo Brasta en posthistorisk utställning, baserad på hans forskning och hans samling av gamla fotografier, vykort och brev samt frimärken stämplade vid de olika stationerna på Stångenäset.

Kent Svensson har senare fått ta över ansvaret för service till de drygt 2000 hushåll som har postadress Brastad. I en under 1990-talet förändrad organisation har Ann-Louise Henriksson blivit kassa-ansvarig och lagledare för postutdelningen.

1916-06-01–1938-12-31
(sedan Brastad)

Lökebacken

Vid en extra kommunalstämma i Brastad den 30 augusti 1913 uttalade sig stämman enligt protokollets andra paragraf enhälligt om att ett postkontor borde öppnas i Lökebackens järnvägsstation. I tidigare avsnitt av detta häfte har påvisats svårigheter i samarbetet med järnvägen genom att bolaget förhindrade att någon poststation kom till stånd vid tågstart. Det hjälpte inte ens att postdirektionen i ett brev till poststyrelsen den 11 mars 1914 uttalade att "*Lökebackens hållplats, som redan nu tjänar såsom utväxlingspunkt för Hjärmedals post, är genom sitt läge mellan Brastads kyrkby och de stora stenbrotten vid kusten, Vinbräcka, Rixö och Lahälla, Tuntorps m fl byar, synnerligen lämplig för en poststation*".

På nytt behandlades postfrågan vid en extra kommunalstämma i Brodal den 3 oktober 1915. Den hade blivit utlyst på grund av ett brev från Severin Olsson och Anders L Hansson i Tuntorp angående ansökan hos poststyrelsen om "*postgång inom kommunen*". Enligt protokollsutdraget "*beslutade den talrikt besökta stämman med acklamation att genom protokollsutdrag hos Kungl. General-*

poststyrelsen uttala sina önsknings, att poststation anordnas vid Lökebackens järnvägsstation, och att med indragande av brevbäringslinjen Brodalen - Brastad en lantbrevbäringslinje anordnas via Prästtorp, Brastad, Hede, Immestad, Backa och tillbaka till Lökebacken".

Efter en långvarig remissomgång redovisade postdirektionen i Göteborg ärendet till poststyrelsen den 19 april 1916. Där konstaterades att behovet av ordnade postförhållanden dåmera hade kunnat lösas i Hallinden och Gåseberg. Därefter framhölls följande:

"Ännu återstår dock en plats, där poststation icke finnes anordnad, men varest betingelser för en dylik äro till finnandes, nämligen Lökebacken, belägen 4 km söder om Brodalen och 3 km norr om Gåseberg. Nämda station är en av järnvägens mest betydande. Den utgör ett trafikcentrum för såväl den folkrika nejden kring Brastads kyrka som ock för ett antal platser i Lökebackens närhet - Tuntorp, Lycke, Ödsmål m fl - liksom även för de vid Brofjorden belägna stenhuggerisamhällena Hjalmedal, Vinbräcka, Rixö och Lahälla. Vid Lökebacken utväxlas posten mellan Hjalmedals poststation och vederbörande postkupé."

I fortsättningen av redovisningen uppgavs att man först nu efter flera försök hade lyckats anskaffa lämplig person för att sköta en poststation, nämligen handlanden Sven Peter Hultman. I fråga om lantbrevbärningen i området innehöll postdirektionens brev också en redogörelse för lämplig omorganisation. Poststyrelsen beslutade att en poststation skulle inrättas i Lökebacken den 1 juni 1916. Sven Peter Hultman fick som dess förste föreståndare uppleva hur poststationen namnändrades till **Brastad** med 1939 års ingång. För dess vidare öden hänvisar jag till närmast föregående avsnitt i detta häfte med rubriken Brastad.

1904-11-01-1953-12-31

Hjalmedal

Jag finner anledning att nämna något om poststationen i Hjalmedal, eftersom jag i föregående avsnitt har nämnt om postföringen dit via Lökebacken. Det var stenhuggeriernas raska tillväxt vid sekelskiftet som bidrog till att Hjalmedal fick en egen poststation. En namnlista underskriven av ett 80-tal personer bifogades en framställning i ärendet till poststyrelsen den 16 maj 1904. De flesta antecknade sig som stenhuggare men på listan fanns också styrman Lorentz Petersson samt handlandena C L Eliasson och N A Alexandersson.

Vid utredningen lät postmästare J A Jonson i Lysekil föreståndarna för de närliggande poststationerna uttala sig. Alex Andersson i Brastad kunde intyga att stenhuggarna hade *"lång och besvärlig väg till postanstalt"*. Alma Andrén vid Brodalens poststation tyckte att en poststation i Hjalmedal vore *"ganska välbehövlig"*. Stenhuggeribolaget bekostade ett gångbud mellan poststationen och bolagets kontor, där arbetarna kunde hämta sin post. Fröken Andrén uppgav sig också ha fått vetta att bolaget skulle komma in med begäran om en poststation *"i händelse arbetarnas begäran avslås"*.

Postmästare Jonson fann önskemålet skäligt och infordrade anbud från två handlande avseende arvode för en blivande poststations skötsel samt för postföring mellan Brodalen och Hjalmedal. Båda begärde 150 kr om året för skötseln och en krona per tur för postföringen. Sedan han på nytt tagit kontakt med offertgivarna förordade Jonson handlanden Oskar Herman Olsson till båda uppgifterna.

För det förslaget stannade också postinspektor O Schütz i Göteborg. Efter dennes kompletterande utredning beslöt poststyrelsen att poststationen skulle inrättas och att postföringen dit under seglationstiden skulle ske med de postförande ångbåtar som anlöpte Hjalmedal och dessutom med gångpostföring från Brodalen en gång i veckan. Under övrig tid av året skulle gångpostföringen fullgöras tre gånger i veckan.

Beslutet tillämpades från den 1 november 1904. Ärendet hör till de mindre omfattande i postens centralarkiv. Det är ett exempel på hur

relativt lätt det var att få gehör för önskan om en poststation under en tidsperiod då postverkets ekonomi hade hunnit stabiliseras efter de stora påfrestningarna vid utbyggnadsskedet under den första tioårsperioden efter kronobrevbäringens upphörande.

Oskar Herman Olsson blev utnämnd till poststationsföreståndare och fick också ansvara för postföringen landsvägsledes. Årsarvodet som fastställdes till 150, höjdes vid 1908 års ingång till 400 kr. Då var Olsson inte längre i tjänst. Han hade följts den 1 juli 1905 av fröken Hilma Potentia Andersson och hennes efterträdare blev med 1908 års ingång Selma Henrietta Andreasdotter. Hon var kvar länge vid sin post men avled den 14 augusti 1931 i 46 års ålder. Efter en tids vikariat fick Hilma Potentia Johansson ta ansvar för poststationen den 1 juni 1932, senare med efternamnet Palmqvist. Hon efterträddes i sin tur vid 1950 års ingång av Brita Palmqvist, som blev poststationens sista ordinarie föreståndare. När hon blivit utnämnd till stationsmästare vid postexpeditionen i Tanum från den 1 februari 1953, uppehölls poststationen i Hjalmedal på vakans till dess den kunde dras in med 1953 års utgång.

1875-01-15--1970-03-31

Brodalen

Den ursprungliga avsikten med kronobrevbäringsreformen var att omorganisationen skulle genomföras 1874. I många fall måste det anstå med ändringarna. Till grund för uppskov hade länsstyrelserna åberopat *"såväl i orterna pågående järnvägsanläggningar, vilka då de fullbordas, måste föranleda en väsentlig omreglering av postförbindelserna, som ock ännu på prövning beroende frågor om förändrad indelning i fögderier och härad m m"*.

Ett annat skäl till försening av omorganisationen uppgavs vara uteblivna anbud på postföring eller att avgivna anbud befunnits oantagliga vid poststyrelsens prövning. I några fall hade organisationsförslagen kommit till poststyrelsen mycket sent år 1873 eller till och med inte förrän ett stycke in på år 1874. Då hade postverket inte kunnat lösa frågan på annat sätt än genom att anmoda länsstyrelserna att vidta sådana åtgärder, att kronobreven kunde *"på behörigt sätt, mot ersättning av postmedlen fortskaffas"*. Den "fortskaffningen" skulle ske utan att betunga dem som dittills varit skyldiga att fullgöra kronobrevbäringen.

Inom det område som kringgärdar "vår järnväg", inrättades som en följd av kronobrevbäringsreformen två poststationer, Brodalen och Norrkila. I Brodalen tillsattes organisten Johan Fredrik Andrén som föreståndare. Detta framgick av ett brev den 17 december 1874 från poststyrelsen till länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län. Andrén, som hade poststationen i Bro klockaregård, tillerkändes 150 kr i årlig ersättning, något som han snart fann vara för litet. Han begärde i ett brev till poststyrelsen den 25 oktober att få det höjt. Ur hans motivering hämtar jag följande:

"Under sommarmånaderna expedieras post 4 gånger i veckan, vinter-månaderna 6 och oftast under natten. Av postjournalerna synes, att, sedan stationen härstädes öppnades i medio av januari månad har här tills dato avgått assurerade brev 120 st, rekommenderade brev 213 st och avyttrats frimärken under första kvartalet för 165:78, andra kvartalet 193:94 och tredje kvartalet 178:50, tillhopa kr 538:22".

Sedan den överordnade postmästaren, G E Rundberg i Kvistrum, tillstyrkt framställningen, beviljades Andrén 300 kr om året i ersätt-

ning från och med 1876. Man noterar i hans framställning att poststationen "öppnades i medio av januari månad". Förutsättningen var att den nya organisationen skulle genomföras vid årsskiftet, men detta var bland annat av praktiska skäl inte genomförbart överallt. Från åtskilliga bohuslänska poststationer kan hembygdssamlade filatelister sålunda inte påräkna att finna några stämpelavtryck under början av januari 1875. För poststationen i Norrkila blev det ännu större försening.

Trafiken utvecklades väl i Brodalen och någon risk för indragning av poststationen fanns inte i anslutning till att lantbrevbäring infördes 1878-1879. Postdirektör Frans Brobergs rapport den 31 december 1880 till poststyrelsen efter genomförd inspektion av poststationer visade bland annat att han vid inspektion av poststationen Brodalen den 18 september funnit att den årliga frimärksförsäljningen uppgick till omkring 1100 kronor, vilket sattes i relation till föreståndarens arvode, 300 kr. Det täckte med mycket god marginal kostnaden för postföringen från Kvistrum två gånger i veckan jämte avlöningen till Andrén.

Fröken Alma Andrén tog över poststationen i juni 1890. Under hennes långa verksamhetsperiod byggdes järnvägen Munkedal-Lysekil. Det låg nära till hands att tro att poststationen då skulle flyttas till järnvägen. Det var den vanligaste lösningen för lantpoststationer som låg i relativ närhet till en järnväg, men denna princip kunde inte följas här.

Alma Andrén fick vara kvar länge som poststationsföreståndare. För att kunna sköta driften på det mest ekonomiska sättet ville järnvägens styrelse, som nämnts i inledningsavsnittet, inte anställa särskilda stationsföreståndare. För skötseln av stationerna, som avsiktligt kallades "håll- och lastplatser", anställdes vid varje station en vakt med skyldighet att inte blott förrätta järnvägsstöromålen utan också underhålla och bevaka banan ett stycke på ömse sidor om hållplatsen. De kunde inte gärna också ta ansvar för postservice, men bolaget ville låta postverket utnyttja järnvägen för befordran av post.

Vid Lökebacken och Brodalen skulle vakterna komma att kallas stationsförmän och i någon mån befrias från arbete utmed själva järnvägslinjen. Men ändå ville järnvägens styrelse inte heller här träffa något avtal med postverket om förening av post- och järnvägsstöromål, ehuru detta var brukligt även vid privata järnvägar. För Statens Järnvägar fanns det en generell överenskommelse om sådan organisation, en överenskommelse som dock var tänjbar och inte tillämpades i extrema fall.

Postdirektionen i Göteborg anmälde den 5 juni 1913 till poststyrelsen att Alma Andrén hade poststationen i Brodalen på omkring 1,5 kilometers avstånd från järnvägsstationen. Landsvägspostföringen skulle upphöra, när järnvägen togs i bruk för allmän trafik och man fick därför träffa avtal om posttransporter mellan järnvägsstationen och poststationen. Kronofjärdingsmannen Herman L Claeson fick skriva under ett kontrakt som band honom vid två sådana transporter på vardagar och en på söndagar. Transporten omfattade även de postsäckar som från Brodalens poststation skulle befordras till poststationerna Fågelviken och Sämstad.

Den nya organisationen trädde i kraft den 15 juni 1913. Två år senare lämnade Alma Andrén över poststationen till Anna Johansson. Det blev så småningom anledning att acceptera förening av post och järnväg. Blott 50 år gammal fick Anna Johansson därför finna sig i att bli utan inkomst från postverket, när stationsmästaren Emil Ernst Jönsson antecknades som föreståndare för den förenade post- och järnvägsstationen från och med den 1 oktober 1933.

John Bruno Genberg hann också vara föreståndare, innan poststationen skildes från järnvägen den 1 mars 1958. Under mellantiden hade järnvägen förstärkats och biträdet vid den förenade post- och järnvägsstationen Vivan Sydnes blev anställd av postverket när det lokala 25 år gamla samarbetet mellan post och järnväg upphörde. Hon fick år 1961 uppleva att poststationen statushöjdes till en s k postexpedition. Det var en form av postanstalter, infördd år 1920 såsom ett mellanting mellan förvaltningspostkontor och poststationer med relativt stor befogenhet men utan några underlydande poststationer.

Över Brodalen expedierades sedan 1937 posten till postombuden i Ingeröd och Vilhelmsborg, indragna den 31 mars 1970 resp den 15 februari 1954. Efter utbyte av poststationen i Sämstad 1953 mot ett postombud expedierades också dess post över Brodalen och samma blev fallet med poststationen Fågelviken 1957. De båda sistnämnda postombuden drogs också in med mars månads utgång 1970, d v s samma tidpunkt som blev sista dagen för postexpeditionen i Brodalen. Det hjälpte alltså inte att Brodalen hade ett relativt stort postområde. Modern och effektiv distribution och ökade befogenheter för lantbrevbärarna gjorde postexpeditionen "överflödig". Den ersattes dock övergångsvis med ett postombud till och med oktober 1971, i vars datumstämpel det fanns gravyren BRASTAD POB 1. Under min tjänstgöringstid vid trafikavdelningen på postdirektionen i Malmö brukade vi kalla såda-

na postombud för strategiska. De underlättade indragning av små postanstalter men förutsattes bli kortlivade, eftersom kunderna snart nog insåg att lantbrevbärarna utförde samma tjänster vid besök i deras bostäder eller vid deras postlådor.

Indragningen av posten i Brodalen fördes tidigt på tal och väckte inte oväntat motstånd. Under en debatt i kommunalrummet i Bro i september 1969 var lokalen fullsatt och många vände sig mot postverkets rationaliseringsiver. Isidor Andersson fann det t ex egendomligt att posten ville tvinga på befolkningen en bättre service *"när vi nu enligt vår mening har den bästa tänkbara"*. Leif Karlsson i Långeland undrade om inte *"rationalisering skulle kunna ske i topparna hos postverket"*.

1882-05-01–1953-09-30

Sämstad

Sockenborna i Brastad gav aldrig upp hoppet om att få en poststation inom socknen utöver den vid kronofogdens bostad i Norrkila som hade planerats redan med 1875 års ingång som ett resultat av kronobrevbärings införande. I realiteten öppnades den av skilda skäl först den 15 mars 1875. Den ursprungliga poststationen i Norrkila drogs in med mars månads utgång 1887. Då öppnades i stället poststationen i Brastad, som nämnts i tidigare avsnitt av denna skrift.

Befolkningens önskan om att få en poststation inrättad vid ångbåtsstationen Sämstad hade vuxit fram länge innan poststationen i Norrkila drogs in. Efter en lång utredning gick det vägen, som man säger ibland, och den 1 maj 1882 öppnades den önskade poststationen som till en början bara hölls öppen under seglationstiden.

Brastads socken fick emellertid själv ikläda sig kostnaden för att avlöna poststationsföreståndaren i Sämstad och även svara för posttransporten. Handlanden Alexander Christensson blev föreståndare. Hans kontrakt förnyades år efter år trots att poststationen blev föga utnyttjad.

I februari 1887 begärde Christensson att få ersättning från postverket för bestyret med poststationen. Till detta var poststyrelsen nu positiv men något nytt kontrakt hann inte bli underskrivet innan

Christensson måste göra en snabb sorti på grund av misstankar om fiffel med lånehandlingar. Seglationsperioden hade börjat med mars månads ingång och postmästaren i Lysekil konstaterade vid en snabbinventering att poststationens medel och inventarier var i behörig ordning. Men handlanden C A Petersson fick ta över skötseln av poststationen och han gjorde det med ställt villkor att få 75 kronor i årsarvode.

I sin redovisning till poststyrelsen av den nya situationen antydde postmästaren att poststationen kunde dras in utan större olägenhet för berörda kunder. Men poststyrelsen beslöt att den skulle fortsätta sin verksamhet och Petersson fick det begärda arvodet. Postverkets ekonomi hade hunnit bli tämligen stabil efter den stora belastningen i samband med kronobrevbäringsreformen. Nu inträffade inte bara det, att utgiften för den dåligt lönsamma poststationen i Sämstad accepterades. Invånarna i Brastads socken fick också gehör för sin önskan om en poststation med centralare läge, öppnad den 1 april 1887 med namnet Brastad, som nämnts i ett tidigare avsnitt och samtidigt fick Lyse en egen poststation med socknens namn.

I Sämstad var handlanden C A Petersson nu poststationsföreståndare. Han avled i januari 1888 och kontraktet överläts på hans änka Amanda. I samband därmed skrev poststyrelsen ett beslut den 24 april 1888 med texten *"poststationen indrages om och när fru Petersson frånträder förordnandet eller icke åtnöjes med 75 kronor"*. Dessförinnan hade Alexander Christenssons son förklarat sig vilja överta poststationen. Landskansliet hade i ett brev till poststyrelsen den 18 april 1888 uttalat "att stationen bör kunna indragas". Kan det möjligen för en gångs skull under den bistra tiden ha varit ett socialt tänkande som gjorde att poststyrelsen inte lyssnade på landskansliets propåer?

Poststationen i Sämstad fick alltså vara kvar och det beslutet stod fast även när Amanda Petersson i mars 1889 anmälde att hon skulle flytta till hemmanet Groröd, en kilometer från poststationens dittillsvarande plats.

Nu begärde emellertid häradsskrivaren i Sunnervikens fögderi L T de Verdier vid ett sammanträffande med postmästare Jonsson i Lysekil i april 1899, att poststationen skulle dras in och lantbrevbärning inrättas mellan Brodalen och Sämstad. Häradsskrivaren hade enligt postmästarens rapport uttalat *"sin förundran över att Sämstads poststation ännu bibehålles oaktat den ringa nytta den korresponderande allmänheten har av densamma"*.

Vid föredragning i poststyrelsen den 7 maj 1889 ansågs framställningen inte böra föranleda till vidare åtgärd. Som skäl anfördes att frimärksförsäljningen vid poststationen översteg kostnaderna för densamma och att det var bättre för korrespondenterna med daglig postgång än med den föreslagna lantbrevbäringen två gånger i veckan. Ångbåtar anlöpte bryggan varje dag och posten hämtades regelbundet till poststationens nya läge i Groröd.

Vid den följande flyttningen av poststationen fördes en eventuell indragning inte ens på tal. Det var 1905 som Amanda Petersson anmälde att hon skulle flytta från Groröd till hemmanet Kärr, omkring 800 meter från Groröd och ungefär lika långt från Sämstads ångbåtsbrygga. Med bibehållet namn flyttades poststationen Sämstad således ännu en gång under Amandas tid som föreståndare. Hon fick årsarvodet höjt till 150 kr, räknat från mars 1905 och till 240 kr från 1913 års ingång. När handlanden Adolf Thorén Olsson tog över den 1 februari 1916, sänktes det emellertid till 180 kr för att åter höjas till 240 kr med 1918 års ingång.

Olsson blev poststationens siste ordinarie föreståndare. Sedan han avlidit, hölls befattningen vakant under en kortare tid till dess den kunde dras in med september månads utgång 1953. Ett postombud med utväxling över Brodalen ersatte poststationen till och med mars 1970. Nu var lantbrevbäringen väl utvecklad och strängt taget alla transaktioner kunde utföras av "de rullande postkontoren".

Under de första åren var poststationen i Sämstad öppen endast under seglationsperioderna. När den började hållas öppen året om, inrättades gångpost från Brodalen med två turer i veckan under den tid av året då ångbåten inte gick.

1915-09-01–1970-03-31

Hallinden

I ett brev till poststyrelsen den 18 februari 1913 gjorde postdirektionen i Göteborg en delredovisning av planerna för den omorganisation som föranleddes av uppgifter från Lysekils Järnvägsaktiebolag, vilken berörts i inledningsavsnittet till denna skrift. I detta brev var postdirektionens huvudmål att få tillåtelse att göra ett stort antal kontraktsuppsägningar beträffande landsvägs-post, då järnvägens tillkomst skulle medföra förenklad och billigare postföring.

Efter en resa i orten kom, som nämnts i inledningen, postdirektör Ernst Öberg i Göteborg åter med en längre redovisning till poststyrelsen den 5 juni 1913. Om Hallinden skrev han därvid bl a:

"Vid Hallinden, som utgöres av en mindre samling gårdar, har det icke varit möjligt erhålla lämplig poststationsföreståndare. Invid stationen finnes visserligen en nyuppförd handelslägenhet, tillhörig handlanden J S Ericsson, men Ericsson är, enligt samstämmiga uttalanden ingalunda skickad att handhava dylik befattning. Att anförtro en poststation i Hallinden åt bemälda Ericssons hustru på mannens ansvar har ej heller syntts tillrådligt. Ett anbud från en änka Charlotta Ericsson, boende ett stycke bort från Hallindens hållplats, har inkommit så sent, att det icke kunnat prövas och synes för övrigt icke böra f n antagas".

Resultatet blev att tågtrafiken kom i gång utan att det blev någon poststation i Hallinden. I ett två år senare brev till poststyrelsen anförde postdirektionen i Göteborg den 21 juli 1915 att det hade yppat sig tillfälle att öppna en poststation i Hallinden. Fanjunkaren Frans Oskar Sjöberg hade förklarat sig villig att sköta dels en poststation och dels transporter mellan poststationen och vissa postförande tåg mot 300 kr i årlig ersättning i ett för allt. Ett förslagskontrakt bifogades och poststyrelsen beslöt den 3 augusti 1915 att poststationen med namnet Hallinden skulle öppnas med september månads ingång 1915.

I ett brev den 19 oktober 1926 anmälde postdirektionen till poststyrelsen att frans Oskar Sjöberg "endast i ringa grad deltagit i de förekommande göromålen. Dessa torde till huvudsakligaste delen hava förrättats av poststationsföreståndarens dotter Anna Frideborg Sjöberg". På postdirektionens begäran överflyttades kontraktet på Anna Frideborg som vid löneberäkningen fick tillgodoräkna sig två ålderstillägg.

Knappt fem år fick hon glädje av detta, för den 1 april 1931 flyttades poststationen till järnvägsstationen i Hallinden, där Axel Fritiof Josefsson fick ansvara för både post och järnväg. Han avgick den 1 juli 1933 och därefter ansvarade följande ordinarie järnvägsanställda för posten i Hallinden: Emanuel Zackarias Ström (1933-1946), Rutger Oskar Artur Carlberg (1946-1948), Ernst Birger Rudengård (1948-1951), Tyko Leonard Snell (1951-1955), Ernst Hilding Johansson (1955-1960) och Gösta Viktor Arne Johansson (1960-1970). Järnvägsstationsföreståndarnas biträden fullgjorde i allmänhet postgöromålen. I Hallinden var det under den sista perioden Alice Olsson som svingade datumstämpeln. Poststationen drogs in den 1 april 1970.

1903-12-16--1966-06-30

Gläborg

Poststationen i Gläborg var lämplig att organisera i samband med att posttrafiken ändrades på grund av bohuslänska längdbanans tillkomst. Postinspektionen i Göteborg hade föreslagit poststyrelsen den 2 maj 1903 att poststationen i Sandklef skulle dras in när den förenade post- och järnvägsstationen i Dingle öppnades.

Mot detta vände sig en extra kommunalstämma som hölls i Håby skolhus den 8 juni 1903. Enligt protokollet framhölls under diskussionen *"det orimliga uti att kommunen som vid längdbanan icke erhållit någon järnvägsstation även skulle berövas tillgången till snabb post"*. Med ett 20-tal namnunderskrifter protesterade invånare i Sandklef och Gläborg i ett särskilt brev till poststyrelsen den 23 juni och anhöll att en poststation skulle inrättas i Elfbacken inom Håby socken som kompensation.

I ett remissuttalande menade kronolänsmannen i Tunge den 17 juli att poststationen i Sandklef borde bibehållas, såvida inte en lantbrevbäringslinje kunde inrättas från Dingle järnvägsstation över Tyft, Låghem, Östeby, Bräcke, Leråker, Sandklef, Säleby, Smedberg och Skådene.

Kronofogden i Sunnervikens fögderi tillstyrkte framställningen om en poststation i Elfbacken. Han föreslog att handlanden Rutger Smith skulle bli föreståndare och att poststationen skulle benämnas Gläborg, då den *"komme att ligga på hemmanet Gläborgs ägor"*. Detta accepterade poststyrelsen efter postinspektionens tillstyrkande. Poststationen öppnades den 16 december 1903.

Karl Rutger Harald Smith fick 150 kr i årsarvode. Han efterträddes 1909 av Karl Gustaf Alfred von Schmalensee som kunde glädja sig åt arvodesförhöjning till 240 kr. Detta kom också efterträddaren den 15 juli 1912 till godo, handlanden Oskar Ludvig Larsson, som två år senare fick ytterligare 60 kronors påökning. Under hans långa följande tjänstetid upphörde betingssystemet och ersättning utgick efter reglerade normer. När han avgick den 30 december 1951, tog handlanden Gustaf normer. När han avgick den 30 december 1951, tog handlanden Gustaf Elof Eliasson vid och fick uppleva poststationens indragning den 30 juni 1966. Han fick själv bli lantbrevbärare på linjen Munkedal - Gläborg.

1913-06-15--1966-06-30

Håbygård

Den 4 april 1905 avgjordes i poststyrelsen ett ärende som delat Håby socken i två läger med motsatta intressen och skapat oreda. På förslag av postdirektör Otto Schütz i Göteborg lämnade poststyrelsen utan avseende en framställning om att inrätta en poststation i Håby och att byta ut lantbrevbäringslinjen Dingle - Skådene mot en linje från Munkedal till Håby.

Upphovet till striden var den extra kommunalstämma som hölls med Håby kommun den 15 januari 1905. Enligt protokollet *"instämde på det livligaste den talrikt besökta stämman"* i önskemålen att få postgången i socknen *"ordnad på ett mera tillfredsställande sätt än vad som varit fallet efter indragningen av poststationen i Sandklef"*.

Man syftade här på den förändring som hade inträffat drygt ett år tidigare, då trafiköppningen på järnvägen Uddevalla - Strömstad medförde att ett antal förenade post- och järnvägsstationer öppnades. Vid det tillfället hade även Gläborg fått en lantpoststation som framgår av närmast föregående avsnitt. De som sedan tillkomsten av poststationen Sandklef vid Håby kyrka hade vant sig att uträtta sina postärenden där, hade nu hänvisats till att i sådana ärenden besöka den nytillkomna poststationen i Gläborg.

Innan man tog ställning till detta ärende 1903 hade kommunalnämnden och enskilda personer förgäves ansökt om att få behålla Sandklefs poststation vid kyrkan. Nu erinrade man om detta vid den extra stämman i januari 1905 och i en framställning till poststyrelsen förnyades anhållan om en poststation i kyrkbyn. Man tillade också att lantbrevbäringslinjen från Dingle inte var *"till allmänhetens belåtenhet, och skulle poststation icke kunna erhållas, anhålles att brevbäringen måtte anordnas med utväxling vid postkontoret i Munkedal"*.

Det var en oförsiktig formulering som inte på långt när tilltalade alla inom socknen. Med Gustaf Åhlander i Lerberg i spetsen avlät ett 50-tal personer en skrivelse till poststyrelsen, vari man framhöll att lantbrevbäringen från Dingle sex dagar i veckan fungerade utmärkt. *"Därför kunna vi ej inse ringaste förmån för inrättande av poststation, då ingen därigenom för förbättrad postgång, men väl flertalet får långt till poststationen för hämtning av sin post"*.

Innan postdirektionen skulle redovisa ärendet fick kronofogde Lundbom i Sunnervikens fögderi tillfälle att uttala sig. Han kunde inte finna att det på den korta tiden sedan förra omorganisationen hade inträffat några nya förhållanden som föranledde att inrätta en poststation vid Håby kyrka. I fråga om utbytet av lantbrevbäringen mellan Dingle och Skådene mot lantbrevbäring mellan Håby och Munkedal tyckte han *"att en sådan anordning skulle mindre gagna allmänheten än den nuvarande och därtill leda till ökade utgifter för postverket"*. Han framhöll också att genom viss ändring i postgången skulle det inte vara någon *"svårighet för de å Håby boende, om de så önska, att få lösväska från Munkedals postkontor"*.

Protestskrivelsen från det andra läget i Håby socken hade verkan och framställningen till poststyrelsen vann inte gehör. Ett nytt försök gjordes snart efteråt genom att apotekaren Gustaf Bergqvist på kommunalstämmans uppdrag skrev den 26 december 1907 och bad att få en poststation i Håby. Ärendet fördröjdes av olika skäl men den 13 november 1908 fann poststyrelsen att framställningen inte borde bifallas. Men fem år senare kom en poststation ändå till stånd och då var förutsättningarna mera gynnsamma för bifall till önskan om en poststation, eller klarare uttryckt så var det egentligen ett initiativ från posten själv den gången i anslutning till att järnvägslinjen Munkedal-Lysekil togs i bruk. Jag brukar försöka begränsa mina citat men denna gång väljer jag att göra ett långt sådant genom att återge inledningen av framställningen den 3 juni 1913 från postdirektionen i Göteborg till poststyrelsen:

"I närheten av Håby kyrka förefanns tidigare en poststation, benämnd Sandklef, vilken indrogs under 1903, då i stället anordnades lantbrevbäring 6 gånger i veckan från den nyöppnade post- och järnvägsstationen Dingle över Tyft, Låghem, Östeby, Bräcke, Leråker, Sandklef, Håby apotek, Säleby och Smedberg till Skådene banvaktsstuga (statsbanan). Linjen har en avsevärd uppbörd - över 1000 kr - vilken huvudsakligen förskriver sig från Håby, varest finnas ortens läkare och apotek och som i övrigt utgör en mera tätt bebyggd plats. Den nya järnvägen Munkedal-Lysekil är dragen tätt invid platsen och har en egen station i närmaste grannskap av kyrkan. Stationen, vilken i likhet med järnvägens övriga mellanstationer kallas håll- och lastplats, har erhållit namnet Håbygård".

I fortsättningen av brevet berättar postdirektör Ernst Öberg att han efter besök på platsen kommit till uppfattningen att en poststation bör anordnas i Håbygård och att lantbrevbäringen i så fall kunde dras in utan olägenhet. Styrelsen för Lysekils järnväg medgav inte att den som skulle sköta hållplatsen också åtog sig postgöromål.

Detta gällde ju för alla järnvägsstationer utmed linjen. Därför upprättades ett förslagskontrakt med handlanden Alfred Karlsson i Håby om att vara poststationsföreståndare med 200 kr i årsarvode från den dag då postbefordran skulle börja på den nya järnvägen.

Avslutningsvis anmälde postdirektören också att Håbygård var den enda nya poststation som han under då gällande förutsättningar kunde föreslå bli inrättad när järnvägen öppnades för allmän trafik.

Poststyrelsen biföll framställningen och den 15 juni 1913 öppnades lantpoststationen Håbygård. Den utnyttjades flitigt och efter Alfred Karlssons död den 4 oktober 1944 var det inte tal om någon indragning. Befattningen som föreståndare hölls vakant och postdirektionen fick efter kontakt med berörd distriktschef vid SJ (som nu ägde den från början privata järnvägen) veta, *"att hinder från järnvägens sida icke finnes mot förenande med posten"*. Poststyrelsen beslöt därefter att poststationen skulle förenas med järnvägen den 1 augusti 1945.

Platsvakten Gunhild Viktoria Pettersson fick nu ansvar för postsysslan. Hon följdes av Alice Ingeborg Jonsson den 1 december 1949 och återkom den 1 februari 1961, då företrädaren blev poststationsföreståndare i Munkedals bruk. Någon ytterligare järnvägstjänsteman med fast anställning på platsen sysslade inte med postgöromål, för poststationen drogs in vid halvårsskiftet 1966.

ej poststation

Smedberg

På Foss kommunalnämnds vägnar skickades från Faleby med adress Munkedal den 12 mars 1914 en framställning till poststyrelsen om att en poststation skulle förläggas till Smedbergs järnvägshållplats. Postmästare Emil Wallqvist i Munkedal tillstyrkte något som också postdirektören gjorde vid sin redovisning av ärendet till poststyrelsen den 9 april 1914. Denne framhöll att den tämligen tätt bebyggda trakten kring Smedberg före den 15 juni 1913 hade betjänats sex gånger i veckan med lantbrevbäringen Dingle - Skådene. Denna lantbrevbäring drogs in när poststationen i Håbygård inrättades den 15 juni på två kilometers avstånd från Smedbergs hållplats. Poststyrelsen ansåg vid föredragning den 26 juni 1914 att det inte fanns någon anledning att bifalla framställningen om en poststation vid Smedberg. Avståndet till Håbygårds relativt nyinrättade poststation var inte besvärande stort.

Munkedal

1896-12-01--

I ett åtta sidor långt handskrivet brev till poststyrelsen den 31 augusti 1896 framhöll styrelsen för Munkedals Aktiebolag att företaget på egen bekostnad måste hämta och lämna sin post vid Uddevalla postkontor. Med exempel visades också att den befintliga postgången i postverkets regi var långsam. Sedan brevet redovisat olika åtgärder för att förbättra situationen anfördes bl a följande:

"Den enda fullt effektiva åtgärd för vinnande av bättre postförhållanden synes emellertid vara inrättande på bolagets bekostnad av en poststation vid Munkedal samt Postverkets övertagande av postskjutsen mellan Munkedal och Uddevalla, vilken skjuts bolaget likväl erbjuder sig att i det allra närmaste ensamt bekosta".

Ansökan, ställd till poststyrelsen, inlämnades till postkontoret i Kvistrum, som skulle bytas ut mot poststation den 1 november samma år. Där vikarierade postexpeditören Fredrik L Lundman, som senare skulle komma att bli postinspektör i södra distriktet. Han sände ansökan vidare till postinspektören i Göteborg med hemställan om postinspektörens förord och angav flera skäl för bifall. På postinspektionens förslag beslutade poststyrelsen den 18 november 1896 att en poststation med namnet Munkedal skulle öppnas den 1 december. Till föreståndare antogs Carl Arvid Henning M:son Koch. Han efterträddes den 1 juli 1898 av Anna Berta Nilsson.

Munkedals Aktiebolag hade en egen järnväg som förband fabriksområdet med bolagets hamn vid Gullmarsfjorden. För poststationen i Munkedal skulle tillkomsten av järnvägen mellan Uddevalla och Strömstad bland annat innebära flyttning av poststationen från bolagets lokaler till den järnvägsstation som planerades vid korsningen mellan bolagets järnväg och den nya järnvägen. När järnvägen öppnades för trafik var avsikten att dra in lantpoststationen i Kvistrum (i närheten av Kvistrums gästgivaregård) förutom att flytta Munkedals poststation till järnvägsstationen. Det låg nära till hands att kalla den nya järnvägsstationen för Kvistrum.

Mot sådana planer vände sig bolaget i ett brev till Kungl. Järnvägsstyrelsen den 9 april 1900. Man erinrade om att namnet var förenat med ett vanhederligt minne och skrev bland annat följande:

"I våra hävder åtföljes alltid Qvistrums namn af ett för oss vanhederligt minne. Dessa fula blad i vår krigshistoria skulle utan tvivel ofta bli påvisade, om namnet Dessa fula blad i vår krigshistoria skulle utan tvivel ofta bli påvisade, om namnet Qvistrum vid tågens ankomst till den nya stationen utropades. Intet ortsintresse finnes för att stationen erhåller detta namn".

De åsyftade "fula bladen" i krigshistorien var slaget den 29 september 1788, då överste Tranefeldt lät sig förledas av överstelöjtnant Funck att inte besätta den fördelaktiga förskansningen vid Kvistrum och inte heller riva upp bron över älven. Den danska truppstyrkan på bortåt 10.000 man som kom från Norge under befäl av prins Karl av Hessen fick utan motstånd passera bron och besätta passets omgivning på båda sidor av älven. Efter en tapper kamp måste den ca 900 man starka svenska truppen ge sig till fånga. Officerarna blev avsatta genom senare domar.

Naturligtvis var det inte bara den återopade vanhedrande händelsen som låg bakom bolagets önskan att den nya järnvägsstationen skulle heta Munkedal. Men beslutet gick i önskad riktning och bland de många nya förenade post- och järnvägsstationer som inrättades den 16 december 1903, när järnvägen togs i bruk för allmän trafik, fanns alltså den i Munkedal. Poststationen med samma namn i bolagets lokaler drogs in, liksom också de närbelägna poststationerna Kvistrum och Sandklef.

I Munkedals järnvägsstation blev stationsföreståndaren C H Larsson ansvarig för postgöromålen. Han fullgjorde dem inte själv utan hade ett biträdesanslag på 900 kr. Detta anslag skulle enligt poststyrelsens beslut den 30 oktober 1903 (diarienummer 12411/1829) utgå till Anna Berta Nilsson, som alltså fick son försörjning även efter att poststationen förenats med järnvägen.

Det blev stor omslutning vid den förenade poststationen. Skilsmässa mellan post och järnväg kom på tal tidigt och det fanns dessutom behov av ett nytt förvaltningspostkontor. Ett kungligt brev den 21 december 1904 gav poststyrelsen rätt att öppna ett postkontor i Munkedal och det kom till stånd redan den 1 maj 1905, samtidigt som postkontoret i Änåset vid Nysätra kyrka mellan Umeå och Skellefteå upphörde. Postmästaren där, Johan Emil Wallqvist, fick förflyttning till Munkedal och följdes av sex andra ordinarie chefer innan postkontoret i en första rationaliseringsvåg på 1960-talets början degraderades till postexpedition och förlorade sitt förvaltningsområde. Med titeln stationsmästare blev Barbro Langemalm en av de chefer som fick driva verksamheten vidare på det lokala planet. Genom ändrad terminologi 1977 började postex-

peditionen kallas postkontor och så är det ännu. Postmästaren Leif Dremars fick ta ansvar för service till i det närmaste 3000 hushåll samt 150 större och mindre företag. Inom adressområdet har hushållsantalet minskat något på senare år.

I b. 375

Journ. nr. 14093

TELEGRAM.

Generalpoststyrelsen

Stockholm.

KUNGL. TELEGRAFVERKET.

K. Generalpoststyrelsen.
Ink. 14 JUNI 1913

Nr. *I b. 375*

GRUPP	AFB	MAL
<i>XVII</i>	<i>C</i>	

App. nr. *A*

Klass	Infäst i	Pl.	Ort	A.	Datum	Kl.
	<i>Göteborg</i>	<i>9552</i>	<i>11</i>	<i>100</i>	<i>10/6</i>	<i>1</i>
<p style="font-size: 2em; font-family: cursive;">Postföretaget i Göteborg</p> <p style="font-size: 2em; font-family: cursive;">jämvis igångsat</p> <p style="font-size: 2em; font-family: cursive;">söndag den 15</p> <p style="font-size: 2em; font-family: cursive;">Postverket</p> <p style="font-size: 1.2em;">1913 den 14.6. antas till postföretaget i Göteborg</p>						
Tel. af		Exp. af				
		<i>L 21 56</i>				

Centraltr., Sthlm. 1/2 1,000,000.