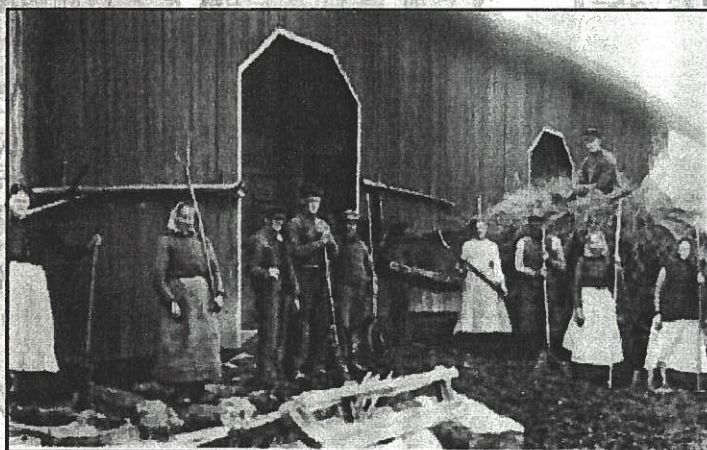


Berättelser från Sämstad med omnejd



Inledning

Till dig som får detta i din hand. Vi har plockat fram så mycket fakta som vi kunde hitta och vill gärna ville dela med oss.

Mycket mer finns nog men det får bli nästa gång.

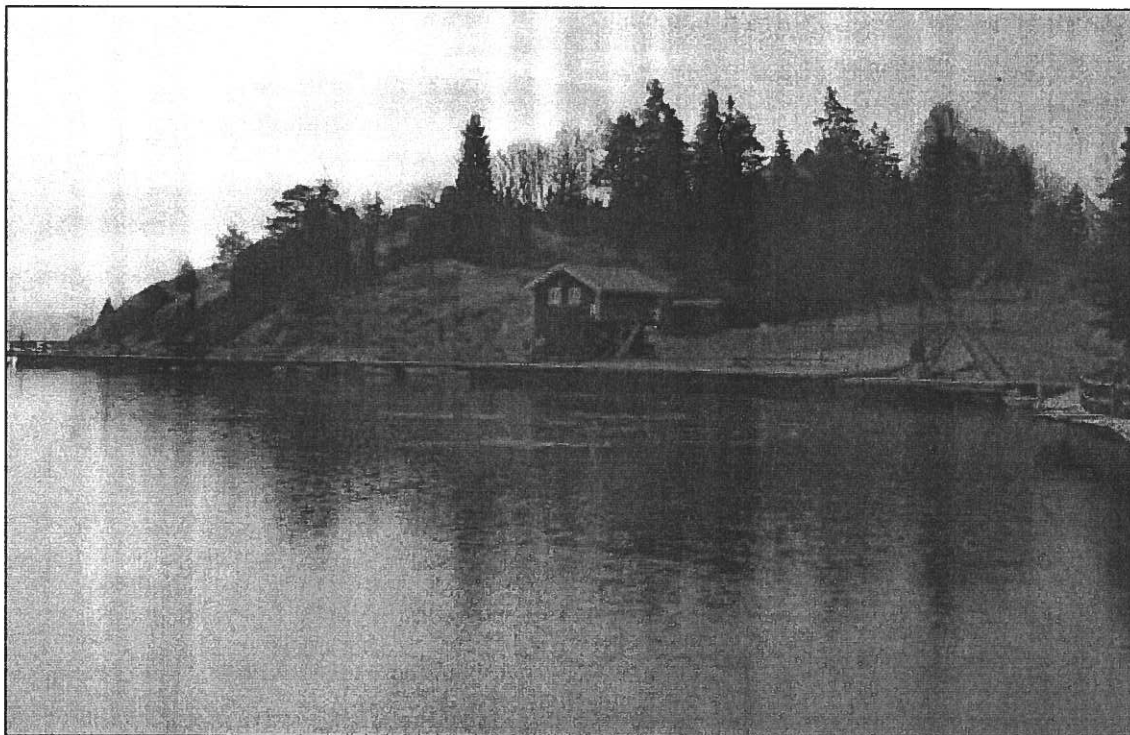
*Vi har koncentrerade oss till de hundra år som gått (1900-2000).
men många av husen har säkert bytt ägare efter 2000.*

Vi som bidrog med material och fakta mm var alla Sämstadsbor som hade något att förmedla.

Tack ni alla som bidragit, ingen nämnd ingen glömd!!

Ett varmt Tack till Ivar Carlsson som satte detta på pränt.

Ha en trevlig lässtund.

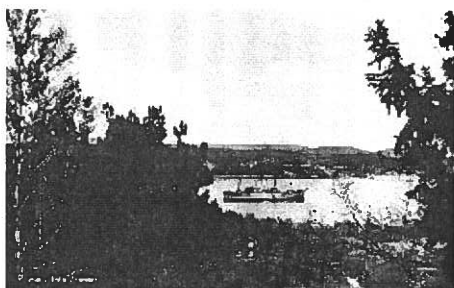


Gamla Sämstad vägen

Vår resa startar nere vid hamnen i Sämstad, där ligger det nybyggda Båthuset och magasin, det byggdes år 1998.

Förr trafikerades hamnen av ångaren Thorburn och Bohuslän med gods och passagerare.

Ångbåtstrafiken startades år ? och slutade år 1941.



Under kriget var Gullmarsfjorden utanför Sämstad fyllt av lastfartyg som låg för ankare tills kriget var över.

Till de områden som nämns Sämstad finns bergen. Brunnås och Valås där barnen åtminstone på senare tid hackat Bergkristall.

Inom Sämstad område finns Gården Sämstad, förr ett blomstrande jordbruk, men numer finns det en mekanisk firma (*Lödteknik*). Nuvarande ägare till gården är familjen Erik Karlsson. Inom området nedanför Valås rinner Store bäck, som mynnar ut i bukten Lidholms lera (*Gullmarsvik*). Nere i dalgången vid Store bäck finns en gammal Hasselnötsodling.

Inom Sämstads området går gamla och nya Sämstadsvägen. Den gamla vägen går via Kvarndalen förbi Soldattorpet Hyttan (*Sämstad*) och vidare förbi Torpet Botten (*Linden*) och vidare mot gården Kärr. Nuvarande ägare till Kärr gården är familj Oskar Johansson.

På Sämstad har i gamla dagar funnits åtminstone två affärer: Nere vid hamnen fanns första affären som ägdes och drevs av familjen Bundsen, när affären lades ner är det ingen som vet.

1908 kom Adolf Thorén Olsson flyttandes till Sämstad. Till vänster om det stora huset där affären fanns tillsammans med Posten, låg det första huset som Adolf Thorén Olsson bodde i, innan han lät bygga det stora huset.



Sonen Hugo Olsson lät senare uppföra sitt hus till höger om den stora affärsfastigheten. Hugo Olsson är känd i Sämstad för att ha innehaft Taxirörelse.

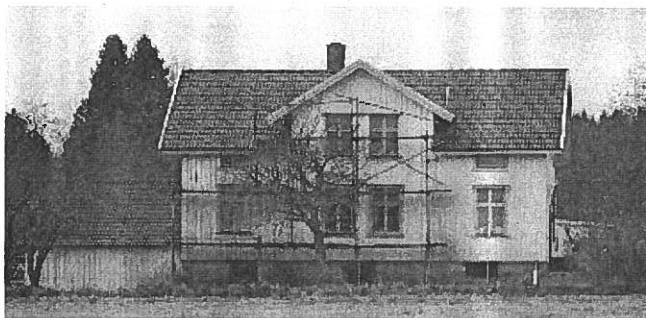
Hugo Olsson innehade också Sämstad sista poststation och han var tillika lantbrevbärare på postlinjen Brastad - Sämstad.

Sämstad har också innehaft en egen Telegrafstation, belägen vid fastigheten 1:12 (*Bure Kinnman*). Telegraufföreståndare var Signe Lundqvist. I dag återstår det endast bottenplattan och trappen där telegrafstationen har legat.

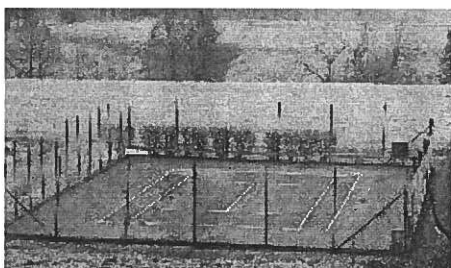
På Sämstad fanns förr i tiden en Snickerifirma, ägare Folke Lundqvist. Firman hade en anställd, Wilhelm Johansson från Brodalen. Snickeriet tillverkade bland annat dörrar och fönster. På senare år uppförde firman bland annat Hyreshuset i Brodalen och Lunden i Brastad

Under en följd av år tillverkades det fisklådor i Ladugården tillhörandes Olssons affär.

En central plats i Sämstad är Sämstad gård. Denna gård har i gamla tider varit Gästgiveri – Skjutsställe där man kunde byta hästar. Man kunde också på anmodan bli rodd av roddmadammen Sara i Röd, över till andra sidan Gullmarsfjorden för vidare färd.



Nere vid Gullmarsfjorden ligger en gård som kallas Lidholms lera (*Gullmarsvik*), förr en blomstrande gård med många fruktträd, men numera ett semesterställe för Svenska Pappersindustriarbetareförbundet i Vargön.



1979 byggdes en andelsägd tennisbana där många frivilliga både Sämstadbor och sommargäster förenades i arbetet med banan.

I Sämstad har också funnits en dansbana, en mycket populär sådan om ryktet talar sant.

Mitt emot Mejeridammen går en väg upp på sidan av

Hytteberget, där uppe låg dansbanan. Dansen upphörde på 40-talet.

I folkmun påstås det att det funnits ett mejeri på Sämstad gård. Platsen ej funnen.

Någon har också förtalt att det under en kort tid funnits affär där Henning Lundqvist's snickerifabrik fanns. Finns ej vedertaget.

Sämstad (Brastads socken)

Som nämnts i korthet i avsnittet om Norrkila gav sockenborna i Brastad aldrig upp hoppet om att få en poststation inom socknen utöver den vid kronofogdens bostad i Norrkila. Vid en extra kommunalstämma den 22 maj 1881 beslöt de att begära hos poststyrelsen att få en poststation inrättad vid ångbåtsstationen Sämstad. 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 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 anlydde 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 arvodel. 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 avsnittet om Norrkila, och samtidigt fick Lyse en egen poststation med socknens namn. Om denna berättas i följande avsnitt.

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 förordandet 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 Jonson i Lysekil i april 1899, att poststationen skulle dras in och lantbrevbäring 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*".

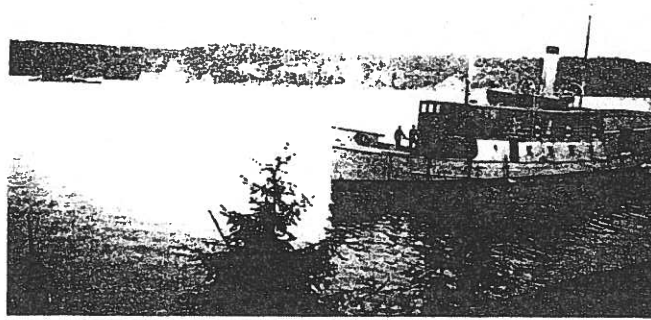
Vid föredragning i poststyrelsen den 7 maj 1889 ansågs framställningen inte böra föranleda till vidare åtgärd. Som skäl anfördes att frimärksförsäljningen vid poststationen översteg kostnaderna för densamma och att det var bättre för korrespondenterna med daglig postgång än med den föreslagna lantbrevbäringen 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".

		Brodalen—Sämstad.			
		(Tillfällig gångpost)			
—	6,0	Brodalens poststation	T. L.	5,0	—
7,0	—	Sämstads poststation	T. L.	—	3,0
	0,0				
<p>Denna postföring underhålls endast under de tider af året, då ångbåtspostförbindelsen med Sämstad till åfrentyre, i följd af natur hinder, är afbruten.</p>					

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.



MINNESBILDER FRÅN SÄMSTAD PÅ 1920-TALET

Bure Kinnman
Gullmarslund
Sämstad

MINNEN FRÅN SÄMSTAD

Mormor Emelie dog den 29 maj 1920. Hon var då nära 74 år gammal. Mamma Anna, som under tidigare somrar inte så ofta hade besökt föräldrahemmet, for då med mig och min tvillingbror Stig upp till Sämstad för att närvara vid begravningen och hjälpa sina systrar med de praktiska bestyren. För den nyblivne andraklassaren i Bladins förberedande skola var det givetvis ett stort äventyr, som inte i nämnvärd grad stördes av den allvarliga bakgrunden. En bidragande orsak härtill var väl att vi aldrig förr hade träffat våra morföräldrar, som således var helt främmande för oss.

Resan skedde med tåg till Göteborg, där vi övernattade hos en av mostrarna. Redan tidigt nästa morgon väcktes vi för att efter frukost åka ned till Lilla bommen, där skärgårdsbåtarna låg förtöjda. Det var Robert Thorburn, som skulle föra oss till bryggan i Sämstad. Kl 8 lossades förtöjningarna och sedan började den spännande seglatsen genom skärgården norrut. Någon starkare sjögång blev det inte, då vädret var vackert och vi hela tiden gick inomskärs. Vi gick således innanför de beryktade Pater Noster-skären. Inte förrän kl 18 skulle vi vara framme i Sämstad efter en resa på 10 timmar. Långtråkigt blev det emellertid aldrig. Det var så mycket nytt att se på. För oss Malmö-pojkar var ju skärgården en stor upplevelse. Bryggorna låg tätt och överallt var det liv och rörelse. Det hörde tydligen till att man - om inte något annat lade hinder i vägen - skulle gå ned till bryggan, när båt väntades. Där fanns alltid någon bekant att prata med, alltid något intressant att se på och så innebar ju båtens ankomst en hälsning utifrån den stora världen.

På däck lastades mängder av gods med destination till handelsmännen i skärgården. Där fanns naturligtvis också bohag, som sommargästerna inte ansåg sig kunna vara utan under sommarvistelsen. Även kor och andra husdjur hjälpte till att fylla däck. Det var således mycket som fångade vårt intresse. Icke minst förvånade oss en gammal fiskargumma, som satt i en salong under däck och ivrigt bolmade på en pipa. Något sådant hade vi aldrig sett förut.

Vid 1730-tiden hade vi kommit in i Färlev-kilen och några minuter innan vi skulle runda udden, som skyddar ångbåtsbryggan i Sämstad, blåste kaptenen två korta signaler för att varsko om ankomsten

Sämstads hamn hade då ett helt annat utseende mot dagens. Dels fanns den stora ångbåtsbryggan med magasin, tillhörigt handlanden i Sämstad, dels en del små pittoreskt utspridda bryggor tillhöriga den fasta befolkningen. En brygga tilldrog sig särskild uppmärksamhet. Det var en c:a 10 m lång stenbrygga, som tillhörde Andreassons på Skeppsvik. Morfar hade sin bohuseka ett tiotal meter söder om magasinet. Uppe i berget norr om hamnen had en styrman byggt ett litet hus för övernattnig.

På bryggan fanns som vanligt ganska mycket folk, några nyfikna och några som skulle hämta gods eller möta besökande. Mamma Anna upptäckte snart sin pappa och så fort vi kommit i land var det att mycket artigt bocka för morfar Birger, som vi naturligtvis tyckte var förfärligt gammal. Han var ju också 70 år, en högst aktningvärd ålder i en 6 1/2-åringens ögon. Han hade en ganska allvarlig läggning och hade kanske svårt att prata med oss småpojkar. Det visade sig emellertid snart, när vi varit tillsammans några dagar och den ömsesidiga blygheten hade släppt, att det visst gick mycket bra att prata med honom och att få god kontakt.

Morfar hade tingat skjuts hos handlaren, vars dräng, Gustav, mötte med häst och kärra. Bil fanns inte i Sämstad. Det dröjde några år innan Folke Lundqvist skaffade sig bil. Enligt mamma Anna hade mormor Emelie aldrig åkt bil. Vi pojkar tyckte naturligtvis att det var mycket finare att få åka efter häst än i bil.

Så bar det i väg upp för den långa, branta backen från hamnen till Skeppsvik, där vägen gick alldeles intill verandan på den, som vi då tyckte, ganska imponerande byggnaden med alla sina uthus och fina trädgård. Ägare var en fabrikör Andreasson i Göteborg. Vägen svängde till höger, där Mattssons nu bor, och snart var vi framme vid nästa backe. Denna förde upp förbi handelsboden vid vägkrysset, där en väg till höger leder till Kärr och och den till vänster ned till Sämstad gård. Ett stycke bortom backkrönet bakom handelsboden ligger på vänster hand den s k mejeridammen, som av namnet att döma försåg det lilla gårdsmejeriet nere vid Sämstad gård med kylvatten.

Vid Hyttåkullen leder en väg till höger till Botten (Bönn), som då innehades av Alexius Lorentsson och hans hustru Anna. Vi tar till vänster och passerar på höger hand ett gammalt kronoboställe, där f. furiren Algot Sällberg bodde med makan Paulin. Efter en högersväng börjar en ny backe. På höger hand ligger ett litet rött torp, där en gammal kvinna, Justin, hade bott. Mamma Anna hade som ung flicka ofta fått passa Justin om nätterna. Vården av den gamla och den ovana omgivningen gjorde, att sömnen inte blev vad den borde. Många och långa timmar låg hon och tittade på klockan och hoppades att tiden skulle gå lite fortare och att hon skulle bli avlöst på morgonen. Den klockan finns nu i vårt hem i Tyringe. På auktionen efter Justin ropade moster Constance in den för mamma Annas räkning.

Precis före svängen till höger på backens topp låg på vänster hand ett litet hus med långsidan mot vägen. Där bodde traktens skomakare, Anton Kristiansson med sin Hedda. Huset är nu flyttat ett stycke till vänster och har gaveln mot vägen. Vägen går sedan i en stor sväng bort mot Önna gård och förbi avtagsvägen mot Groröd. Borta vid det ställe, som nu innehas av Östen Lundqvist, stannade skjutsen och sedan fick vi promenera fram till morfars lilla hus, Emmedal som det heter enligt kyrkböckerna. Så var vi då framme vid mamma Annas föräldrahem, där vi sedan kom att tillbringa många glada somrar.

Morfars torp är beläget på ett från Öнна gård avstyckat område. Det ligger i skydd av ett berg, som stupar rakt ned på den sida, som vetter mot huset. Nedanför berget finns en uppbyggd terass, där fruktträd och bärbuskar frodades. Tomten är inte särskilt stor men hade plats för ett rejält potatisland och erforderliga uthus. När stugan flyttades från Öster Säm, bestod den av ett rum, kök och förstuga. Sedermera tillkom en kammare och enligt mamma Anna tyckte mormor Emelie då, att hon fått det riktigt ståtligt. Kammaren ellersom den kallades, "kammern", var inte vinterbonad och nyttjades sålunda endast under den varma årstiden. På baksidan av tillbyggnaden hade morfar ordnat en liten visthusbod och en uteplats under tak för disk och tvättning.

Köket hade brädgolv, som låg direkt på marken. Där fanns två fönster, ett större mot gårdsplanen och ett mindre mot den nämnda uteplatsen. Under det större fönstret stod ett bord med några stolar. I övrigt upptogs utrymmet av spis med vedlår och skåp för köksutrustning. I skorstenssockeln fanns bakugnen. Före bakning värmdes den upp på så sätt, att man eldade inne i ugnen till dess den blivit tillräckligt varm. Sedan rakades glöd och aska ut och ugnen borstades ren. Den var sedan klar att ta emot det färdigjästa brödet. Den från början öppna spisen hade ersatts med en riktig järnspis, som i hög grad underlättade både matlagning och bakning. Köksingången var låg och man fick böja sig när man skulle stiga in över den höga tröskeln. Det gällde att spara på värmen och att hindra snö från att komma in.

Från köket kom man in i en liten hall, som på höger sida hade dörren till förstugan och rakt fram dörren till rummet. Förstugan var inte vinterbonad och användes endast vid högtidliga tillfällen. På dess båda sidor fanns förvaringsrum för kläder och husgeråd.

Rummet är inte särskilt stort. Ett fönster mot Gullmarn och ett mot gårdsplanen gjorde rummet ljust. Rakt fram under fönstret mot Gullmarn fanns ett bord med en stol på ömse sidor. Utefter väggarna fanns två enkla soffor, sovplatser för morfar och mormor under den kalla årstiden. Sommartid flyttade mormor ut i sin älskade kammare, där hon bl a hade en gammal hög byrå med den obligatoriska "pigittaren". Över morfars soffa, den till vänster, hängde en liten bokhylla. Innehållet var enkelt, bibel, psalmbok, några religiösa skrifter och almanackan. Intill bokhyllan hängde en klocka, som med sina slag markerade tidens gång. Omedelbart till vänster innanför dörren stod en skänk, där porslinet för festligare tillfällen förvarades. Bl a fanns där en kaffekanna. Morfar hade råkat slå av knoppen på locket. Med mycket arbete lyckades morfar borra hål genom locket och trädde sedan en kragknapp genom hålet in i knoppen. Som ett aporopå kan nämnas, att morfar var väl förtrogen med konsten att zinka porslinsföremål. Den obligatoriska bilden av kungafamiljen (Oskar II) saknades naturligtvis inte. Den hängde till höger innanför dörren och under den stod en grönklädd puff, i vilken mormor förvarade sina sysaker.

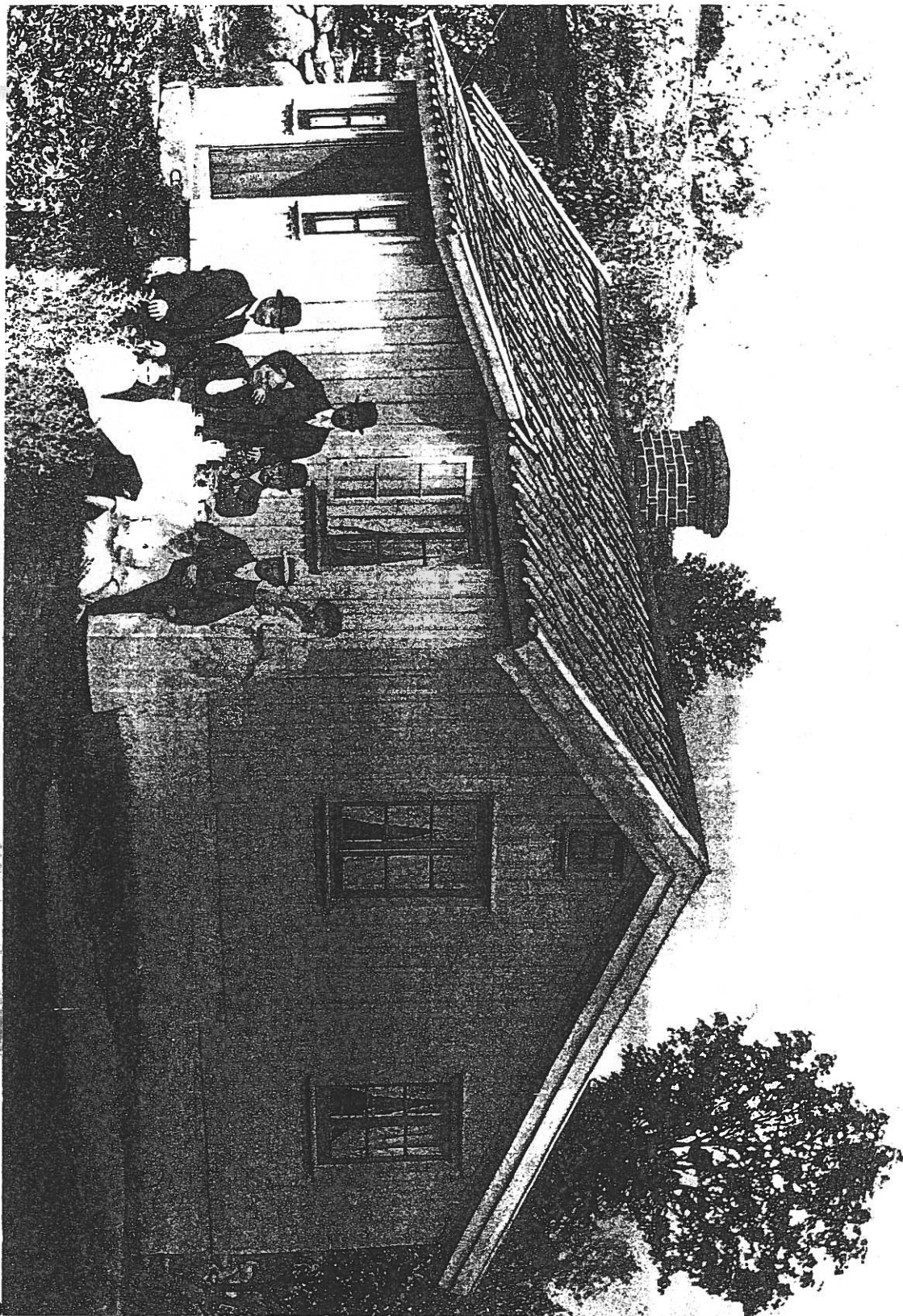
Möbler och husgeråd var i stort sett av mycket enkelt slag, men trots detta gjorde mammas föräldrahem ett mycket starkt intryck på oss stadspojkar. Det var så annorlunda i sin enkla utformning. Där fanns inte något, som inte hade sin bestämda funktion i det dagliga livet. Varje sak hade sin bestämda plats. Prydnadssaker av det slag, som nu är så vanligt, fanns inte. Som jag minns det fanns det bara en parianfigur, en pojke med korg och frukter, och den hade sin plats på skänken. I hörnet över mormors soffa fanns en liten hylla med en mässingsbytta. Kungatavlan och parianfiguren finns nu på Gullmarslund.

Var det måhända just den funktionella enkelheten och den sparsamma utsmyckningen, som morfar som målare prytt sitt hem med, som fångade oss. När man sedan som vuxen började förstå vad det innebar att fostra upp en stor barnskara under så enkla, yttre förhållanden, grips man av beundran. Att barnen skulle lämna hemmet så snart de kunde reda sig själva, var ju en given följd av trångboddheten.

Uthusen bestod av vedbod, stia för hushållsgris, liten hönsgård, jordkällare och utetoa.

I vedbodeb förvarade morfar sin målarfärg, till dels i ett gammalt hörnskåp. Överflödig färg på penslar ströks av på dörren, som med tiden fick sina utskurna ornament m m fullständigt igengrodda och således såg allt annat än prydlig ut. Mamma Anna hade fäst sig vid skåpet. När morfar slutet att måla och inte längre hade någon användning för skåpet, tänkte han slå sönder det till ved. Mamma Anna bad då att få köpa det för att ta hem det till Malmö. Morfar tyckte att det var en helt befängd idé att kosta frakt på ett sådant skåp och avstod mer än gärna. Det hamnade således på Sturegatan 11 i Malmö. En skicklig snickare, Axèn, tog hand om det. När all gammal färg lutats av, visade det sig att skåpet var från 1752 och försett med utskurna slingor och bokstäverna M O S. Skåpet finns nu i Tyringe.

På betryggande avstånd från husgaveln fanns 4 bikupor och några fruktträd.



EMMEDAL omkr. 1910

Sittande fr.v.: morbror Bror, mormor Emelie, morfar Birger, morbror Sven
Stående fr.v.: morbror Carl och moster Constance
Sittande i gräset: kusin Karin och moster Hulda

Sämstad Poststation och Diversehandel

Jag skall nu berätta hur det var när jag i mitten av 30-talet, jag var då i 10 års åldern, ensam skulle gå till Sämstad för att handla.

Det var lång väg från Hällern, genom skogen till Barkedal, vidare över branta dalar och kom fram vid Johanssons, där Erik och Gunnel Karlsson nu bor. Strax var jag vid affären, där fanns det mesta av vad folk behövde för livets nödtorft, till exempel.

Mat, tyger, ullgarn, kläder, porslin, en tid fick även acetylpulver (*liknande magnecyl*) säljas. I taket hängde Zinkspänner, fotogenkannor, trätofflor m.m.



Godislådan var en fyrkantig trälåda indelad i fack, och med glaslock över. Var givetvis ett blickfång. I slutet på listan som mor skrivit, stod gott för 10-15 öre, mest blev det en stud polkagrisar eller bröstkarameller.

Den 15 i varje månad skulle jag hämta Farfars pension (*10 kr och 10 öre*), tioöringen fick jag behålla, den räckte till en ask tenor.

Så lämnades posten ut, till 2 gårdar på Barkedal + vår egen, den skulle lämnas i respektive hus. Hos tant Amanda (1:3) bjöds alltid på saft och kakor, som smakade gott efter en lång promenad.



Vid jultid var det extra roligt att få gå med mor till affären, då det var skyltat med pilsaker.

I fönstren, har ännu kvar en julkrubba och ljusstakar köpta där, och så bjöds på kaffe och mycke dopp i handlarns privata rum. Även en godsak kunde barn få.

Jag minns skyltarna runt disken för Persil-Henko tvättmedel, Skånskans Kaffe och Pellerins Margarin



En resa till Lysekil med båten Robert Torburn.

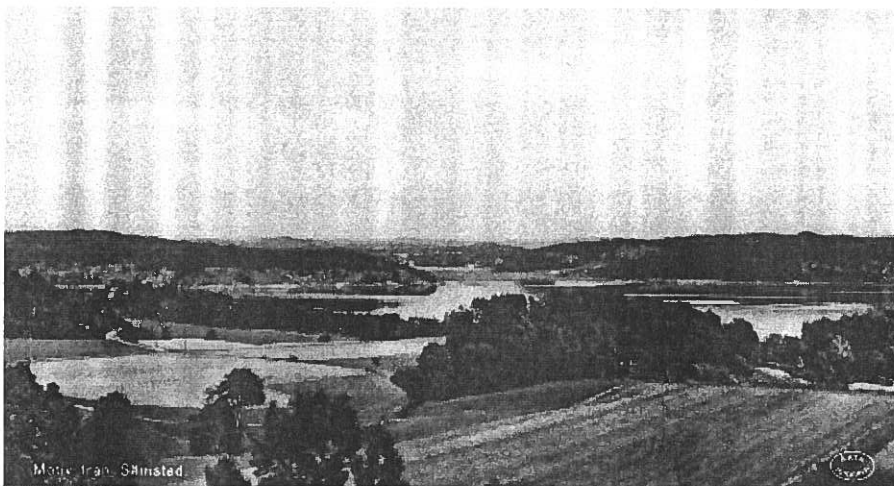
Den hade gått in till Sämstad på em. (*kvällen*) och gick till Torreby att ankra för natten.

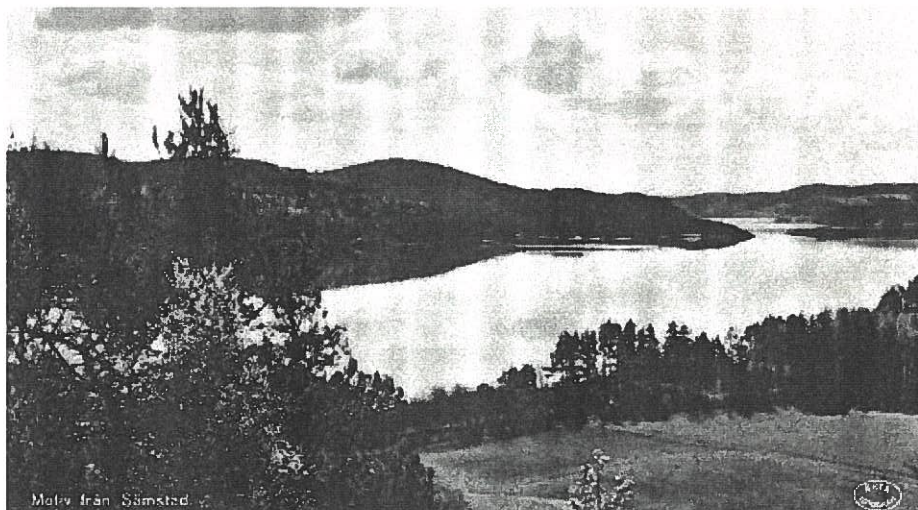
Tidigt på morgonen dagen därpå anlöpte den Sämstad för avgång till Lysekil. Hur lång tid resan tog minns jag inte, någon snabbare var det definitivt ej.

Robert Torburn slutade att trafikera Gullmaren 1941.



Bilder över Sämstad från förr i tiden.





Badstranden vid Sämstad

Notiser från Sämstad mm

Ingen ersättning för mistad fiskerätt. År 1934.

Kammarkollegium har icke till prövning upptagit en framställning från hr Carl Samuelsson om ersättning vid hemmanen Sämstad och Barkedal i Brastad socken.

Ersättningsanspråken ha nämligen icke framställts i laga tid.

All jakt År 1945, 15/9

All jakt förbjuden å nedstående ägares marker på en tid av 5 år fr.o.m. 15/9 1945.

I Bro socken Orndal: Å. Sjöberg, Häller: J. Hansson, Ingalsröd: Kollin,
Skutebacken: E. Blomstrand och samtliga gårdar Kärr, Groröd, Norr, Öster och Väster i Brastad socken.

50:- kr erhåller den, som kan bevisa tjuvskytte.

10821b Ägare, jakträttsinnehavare.

Vägen Sämstad – Kärr År 1938

Brastad kommun har fått statsbidrag med högst 17,910 kr. till väganläggningen Sämstad – Kärr.

Extra vägarbete i Brastad.

Brastad arbetslöshetskomité anholder att K.B. måtte medgiva Brastad kommun rätt att utföra en del till anläggningen av väg från Sämstad till Kärr i Brastad socken tillkommande extra arbeten, som ej äro upptagna i kostnadsförslaget.

Statsbidrag till vägföretaget är beviljat med 19,910 kronor. (G).

Nytt rekord i Sämstadsloppet Året är 1934.

Det årliga återkommande Sämstadsloppet gick i går kväll från Lysekil.

Banan mäter en längd av 65 km. Allan Lundgrens fjolårsrekord på 1,45 underskred nu en hel del.

Av juniorerna blev Kurt Varm etta, med tiden 1,37,19 och

Åke Blomdahl tvåa på tiden 1,38,25.

Även tre seniorer underskredo det gamla rekordet. Gösta Andersson blev etta med 1,41,47,

medan resultat i övrigt blevo: 2) Helge Larsson, 1,43,5; 3) Egil Hallbäck, 1,44,46; 4)

Melker Olsson, 1,46,32; 5) Gunnar Berglund, 1,52,33.

Tidningsklipp – Sämstad med omnejd

Sämstad ofta hotad

En extra kommunalstämma i Brastad den 22 maj 1881 beslöt att begära en poststation vid ångbåtsstationen Sämstad. Utredningen var omständlig men gick ändå snabbt och den 1 maj 1882 inrättades poststationen på villkor att socknen tog på sig kostnaden för avlöning till poststationsföreståndaren.

Handlanden Alexander Christensson fick uppdraget och svarade även för transporten mellan ångbåtarna och poststationen, som bara hölls öppen under seglationsperioden.

När Alexander Christensson efter fem år begärde att få ersättning från postverket för sitt arbete måste han av andra orsaker lämna sitt värv. Handlanden C A Petersson övertog poststationen och tillerkändes 75 kronor i årsarvode, trots att postmästare J A Jonsson i Lysekil framhöll att poststationen kunde dras in utan olägenhet för kunderna.

När Petersson avled i januari följande år överläts kontraktet 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 och landskansliet hade i ett brev till poststyrelsen den 18 april 1888 uttalat "att stationen bör kunna indragas".

Men poststationen fick 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.

Begråde indragning

Nu begärde emellertid häradskrivaren i Sunnervikens fögderi L T de Verdier vid ett sammanträffande med postmästare Jonsson i Lysekil i april 1889 att poststationen skulle dras in och lantbrevbäring inrättas mellan Brodalen och Sämstad.

Häradskrivaren 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 förätledda till vidare åtgärd. Som skäl anfördes att frimärksförsäljningen vid poststationen översteg kostna-

derna för densamma och att det var bättre för korrespondenterna med daglig postgång än med den föreslagna lantbrevbäringen två gånger i veckan. Ångbåtarna anlöpte bryggan varje dag och posten hämtades regelbundet till poststationens nya läge i Groröd.

Vid nästa flyttning av poststationen fördes en eventuell indragning inte ens på tal. Det var år 1905 som Amanda Petersson anmälde att hon skulle flytta från hemmanet Groröd till hemmanet Kärr, omkring 800 meter från Groröd och ungefär lika långt från Sämstads ångbåtsbrygga. Med bibehållet namn flyttades poststationen i Sämstad således ännu en gång under Amandas tid som föreståndare.

Flera ändringar skulle det bli innan den moderna tiden bröt in och poststationen slutligen kunde avvecklas den 30 september 1953.

ERIK LINDGREN

Vilka byggde vägen till Sämstad?

det var
en gång

Verktygen var spade, korp, hacka och skottkärra. Kraften kom från de många män som arbetade med att bygga de vägar där dagens bilar kör.

Curth Hermansson i Lysekil kan visa fram en handling från den 8 september 1928 där Konungens befallningshavande ålade de väghållningskyldiga i Stångenäs härads väghållningsdistrikt att förbättra och omlägga allmänna vägen mellan Brobergs bro och Sämstad.

Strax innan jul fyra år senare var vägarbetet klart och vederbörligen avsynat. En bit in på 1933 kom folk från staten och godkände arbetet slutgiltigt.

Curth Hermansson vill gärna veta namnet på fyra av männen på bilden och hans adress är Slättevallsgatan 29, 453 34 Lysekil.



Johan Andersson heter mannen till höger som 1928–1932 var med och byggde vägen mellan Brobergs bro och Sämstad. Men vilka var de fyra övriga? Fotoarkiv: Curth Hermansson, Lysekil.

Det var en gång ...



Bilden från stenbrott är tagen i Svartsjö, Rixö, men vilket år? Folket på bilden är både stenhuggare och dagsverkare. Övre raden: fr.v. Arne Svenberg, Konrad Karlsson, Karl Hjalmar Andersson, Hugo Leänder, Arvid Olsson, Olof Pettersson. Andra raden fr.v. Franzén, okänd, Herman Andersson, Verner Lindberg, Arnold Jansson, Valter och Nils Lagerkvist, Axel Lundin, Karl Gullbrandsson, Arvid Ny, Hellberg, Vilhelm Karlsson. Tredje raden: fr.v. Frans Jakobsson, Eijström, Sven Samuelsson, Bengtsson, Karl Ny, Vincent Lundin, John Almqvist, Karl Sjöberg. Fjärde raden: fr.v. Sven Andersson, Albert Olsson, Oskar Olsson, Alf Olofsson, Gustaf Ny, Verner Höglund, Nils Karlsson, Erik Ny, Karlsson, Vilhelm Jansson, Herman Karlsson, Karl Andersson. Främre raden: Herbert Andersson, John Andersson, Sigge Jansson, Assar Olsson, Bengtsson och Rudolf Sandsten.

På ångbåtarnas tid

De gamla fina ångbåtarna från Uddevalla är för många år sedan borta. De gick ut med gods och passagerare från Uddevalla och trafikerade en rad bryggor i huvudsak längs mellersta Bohuslän och i fjordarna.

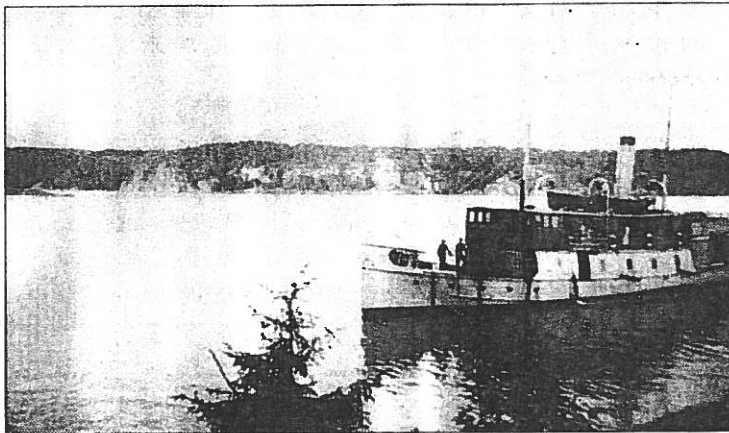
Varje brygga hade på 20-talet ett eget magasin. Där lagrades gods som kom eller skulle sändas iväg med båtarna. Från magasinen kördes godset vidare med hästskjuts. Båtarnas ankomst var den stora händelsen på mindre platser.

De flesta godsmagasinen är borta. Ett undantag är Sämstads småbåtshamn där ett magasin från 1917 fortfarande är intakt och förvaltas av Sämstads båtklubb. Märkligt nog har ingen byggnadsskyddande myndighet sett till att magasinet definitivt bevaras för framtiden.

Terje W Fredh

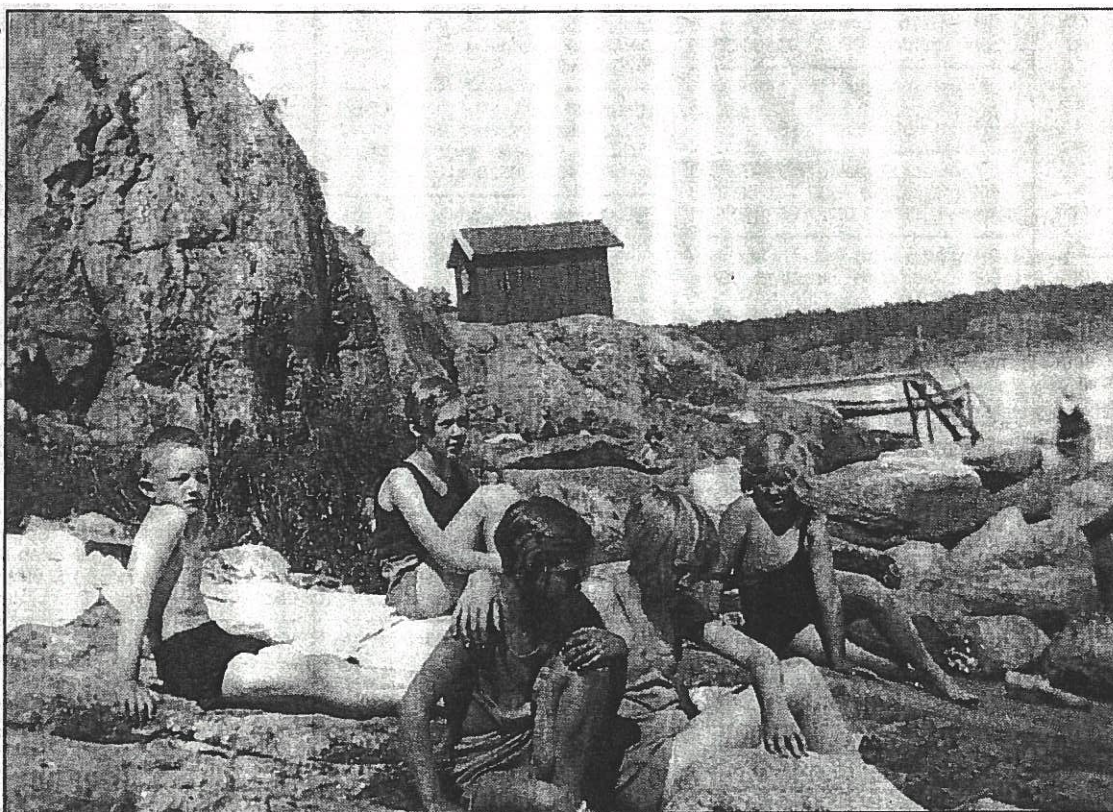
Övre bilden: Uddevallaångaren Robert Thorburn är på väg till Sämstads brygga i Gullmarsfjorden. Bilden är från 30-talet.

Undre bilden: Magasinet i Sämstad byggdes för ångbåtstrafiken.



Fotoarkiv: MELKER LUNDQVIST





Badliv på 30-talet. Ungdomar lärde sig simma i havet. Detta var ett faktum i många år tills simhallarna blev ett faktum. Bilden är från Sämstads lilla badplats vid Gullmarsfjorden den varma sommaren 1933. Huset på klippan är ett privatägt badhus. Pojken till vänster heter Melkér Lundqvist, men vad heter de andra ungdomarna, undrar Lysekilsredaktionen.

Ringar i berget minner om kriget

BRASTAD

För att undgå att sänkas eller tas i beslag av Tyskland gömde sig under andra världskriget 17 handelsfartyg, fyra seglare och 12 norska bogserbåtar i Gullmarsfjorden. 300 sjömän från 11 nationer bemannade båtarna. Än i dag finns en del av fartygens förtöjningsringar kvar i berget vid Sämstad.

Båtarna kom från Norge, Danmark, Finland och Estland.

Tyskt flyg patrullerade ofta över fjorden och de flesta båtarna fick ligga kvar tills freden kom.

Sverige var neutralt och båtarna sattes under bevakningen både av polis och vakter.

Jag vandrar längs stranden i Sämstad där Melker Lundqvist pekar ut var båtarna ankrade. En del med aktern mot land och förtöjda i två tum tjocka järnkrokar som borrades in i berget.

- På danska Lalandia byggde besättningen av linor och block en förbindelse där de kunde hala sig iland, minns Melker.

I Melkers hus bodde en norsk styrman.

- När han skrev hem använde han en kod eftersom alla brev till Norge censurerades av tyskarna, säger Melker. När styrmannen skrev "att grisen var besvärlig", betydde det något helt annat.

Ingen telefonförbindelse fanns på båtarna. Telefonsamtal gick istället till några hus i Sämstad. När någon båt söktes hissade familjen båtens rederiflagga och en man rodde i land och tog samtalet.

Fést välkommet avbrott

Ovissheten det innebar att vara ombord i ett upplagt fartygs lilla värld tärde på många. För att lätta upp tillvaron ordnades fester som kunde bli nog så livliga. En fest skedde i land där landsfiskalen fick ta hand om en alltför påverkad norrmann som roddes till sitt fartyg varefter han med lastbommen hissades ombord. Efter en stund kastade sig norrmannen i vattnet och simmade i land för att fortsätta festen. Först efter tredje återfärden låstes norrmannen in i en madrasserad hytt på MS Tai Shan.

Gav jobb i land

Fartygens uppläggning fick oväntade positiva konsekvenser för ortsbefolkningen. Många fick jobb som vakter, andra länsumpade finska seglarna, proviant köptes av skeppsfourneringen i Lysekil. Byns affär ökade omsättningen och taxiresorna till Lysekil och Brastad var många.

- Båtarna hade dessutom stora lager med färg, berättade Sven Kjellgren, polis. Många hus i Sämstadstrakten blev målade dessa år.

Alla bohuslänska fjordar hade upplagda fartyg. Stora moderna linjebåtar låg kring Uddevalla och vid Stenung-

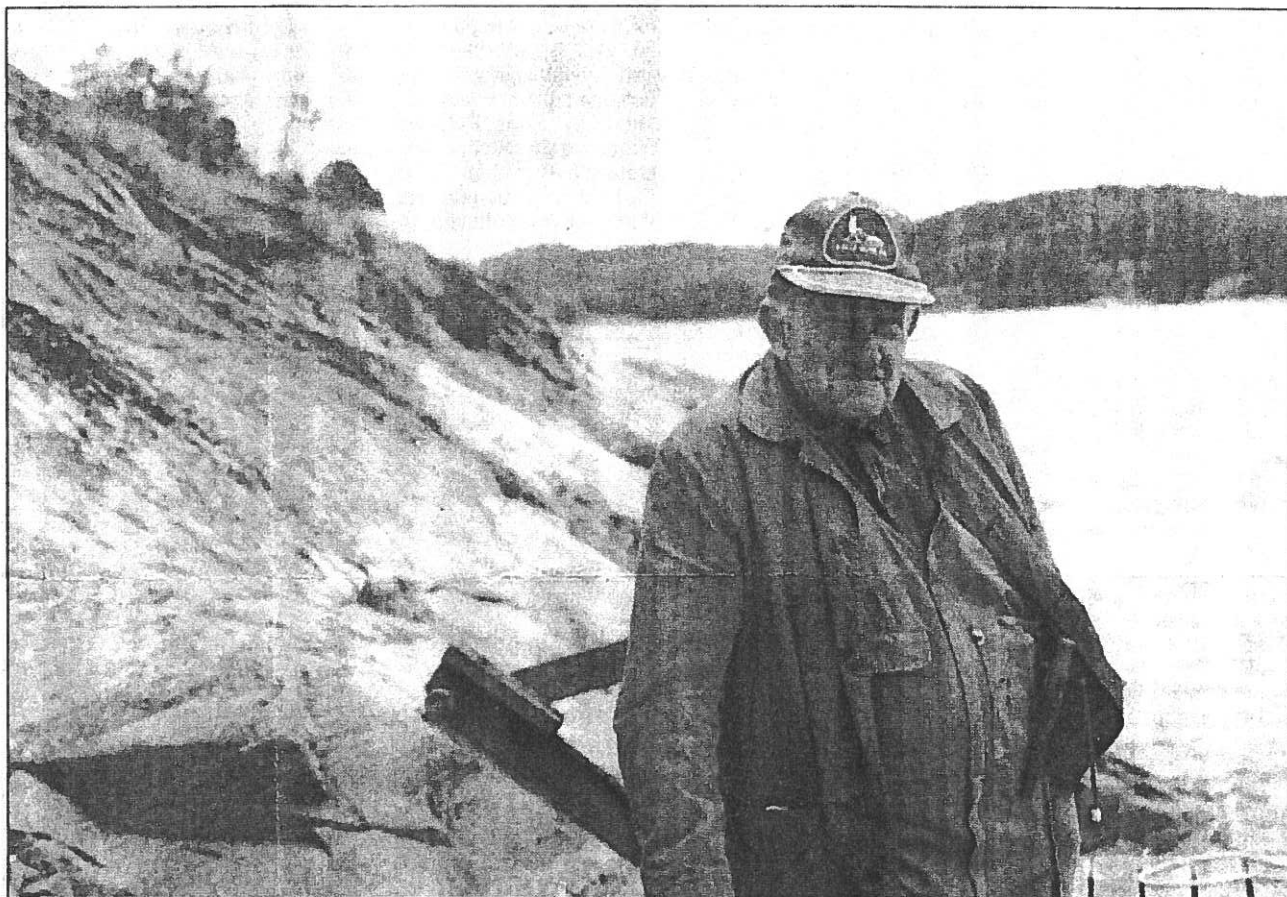


Foto: TERJE W FREDH

Många minnen. Melker Lundqvist kan berätta om de nordiska fartygen som under andra världskriget gömde sig i fjorden kring Sämstad.

sund låg några av de stora amerikabåtarna.

Sjökapten Carl-Olof Hansson, Göteborg, var med och hämtade ångaren Ingeren som låg vid Sämstad. Da gick inte maskinen att starta varför båten fick bogseras till Eriksbergs varv. Ingeren hyrdes av svenska staten som inte ville ha några extra utgifter. Därför malades den gamla ångaren med koltjära på utsidan. En färg som försvann när ångaren vart i fart en tid.

Kapade bogserbåtar

När kriget började lida mot sitt slut i februari 1945 genomförde norska hemmafronten en berömd kapning. Mitt framför ögonen på tyskarna tog norrmännen hela Östfolds bogserbåtsflotta till Strömstad.

Tyskarna hade hotat att sänka båtarna. Hemmafronten gick ombord och med pistolhot gav de bogserbåtarnas besättningar order gå mot Sverige.

Efter några dagar i Ström-

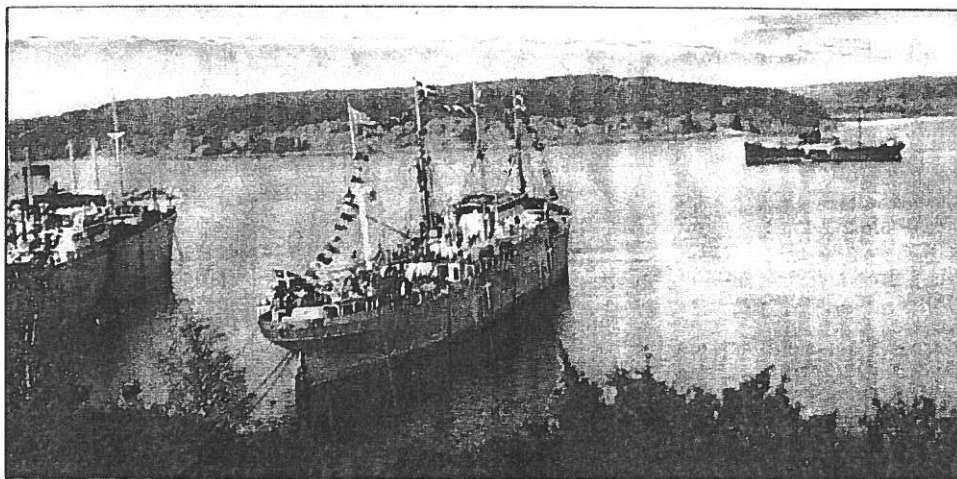


Foto: MELKER LUNDQVIST

Bild från Gullmarsfjorden 1940. Ute på redan ligger norska SS Hilda som hela kriget seglade för Sverige. Det tremastade fartyget är danska Lalandia och den intill norska Dicto.

stad, med risk för att tyskarna skulle bomba båtarna, ställdes resan mot Sämstad. 52 sjömän fanns ombord dessutom en del norrmän som ville komma till Sverige.

Fran Lysekil sandes mer-

parten med tag till ett läger i Vingåker.

Hemfärd i islossning

När alla båtarna på våren 1945 lämnade Sämstad låg isen och ortsborna som vin-

terfiskade fick se den märkliga fartygsparaden gå mot fria vatten. I april var alla bohuslänska fjordar tömda på sin tillfälliga gäster.

Terje W Fredh
0523-611780

Tidtabeller mm. från Sämstad.

Sommarturer 1935

Göteborg—Stenungsund—Henån—Fiskebäckskil—
Lysekil—Gullmarsfjorden.

Tabell 2.				Tabell 2 a.						
		Tisd.	Torsd.	Lörd.			Sönd	Månd	Onsd.	Fred.
		Ang.:	R-T	R-T	R-T	Angf.:	Bga	R-T	R-T	R-T
Från	GÖTEBORIG	8,00	8,00	8,00	Från	MUNKEDALS				
»	Stenungsund	11,15	11,15	11,15	»	HAMN	---	---	---	6,30
»	Svanesund	11,45	---	11,15	»	sämstad	---	---	---	7,00
»	Stillingsön	12,15	---	12,15	»	Holma	---	---	---	7,15
»	Allmag	12,30	12,00	---	Ank.	LYSEKIL	---	---	---	8,15
»	Buvenäs	12,45	12,15	12,45	Från	LYSEKIL	10,00	9,00	9,00	9,00
»	Sundsandvik	13,30	13,00	13,30	»	Fiskebäckskil	10,15	9,15	9,15	9,15
»	Sörgraven	13,45	13,35	13,45	»	Källviken	---	9,30	9,30	9,30
»	Kavianda	14,30	13,30	14,00	»	Ellös	11,00	10,00	10,00	10,00
»	HENAN	14,15	13,45	14,15	»	Morlanda	11,30	10,30	10,30	10,30
»	Orrevik	---	---	14,30	»	Eriksberg	12,00	11,00	11,00	11,00
»	Eriksberg	14,30	14,00	14,45	»	HENAN	12,30	11,30	11,30	11,30
»	Morlanda	15,15	14,45	15,15	»	Kavianda	---	11,45	11,45	11,45
»	Matön	15,30	---	---	»	Sörgraven	---	---	12,00	12,00
»	Ellös	15,45	15,3	15,45	»	Sundsandvik	13,00	12,00	12,15	12,15
»	Källviken	16,30	16,00	16,30	»	Slussen	13,30	---	---	---
»	Fiskebäckskil	17,00	16,30	17,00	»	Buvenäs	---	12,45	13,00	13,00
Ank.	LYSEKIL	17,15	16,45	17,15	»	Allmag	---	---	---	13,15
Från	LYSEKIL	---	17,30	17,30	»	Stillingsön	14,15	---	13,30	13,30
»	Holma	---	*	18,30	»	Svanesund	14,45	---	14,00	14,00
»	Sämstad	---	*	18,45	»	Stenungsund	---	---	14,30	---
»	Torreby	---	---	19,00	»	Lilla Brattön	15,30	---	---	---
»	Cederslund	---	18,30	---	»	Höviksnäs	15,45	---	---	---
Ank.	Munkedals hamn	---	19,00	---	Ank.	GÖTEBORIG	19,30	17,00	17,45	17,45

* Holma och Sämstad anlöpes påföljande morgon, se tab. 2 a.

För mellanstationer se även tabell 1 och 1 a.

För linjen Göteborg—Lysekil direkt se linjen Göteborg—Oslo här nedan.

VINTERTURER 1935

för ång. BOHUSLÄN, MARSTRAND, ALBREKTSUND, S:T ERIK och VESTKUSTEN.

Tab. I.

GÖTEBORG—Lysekil— Strömstad—OSLO och åter.

(inomskärs, skyddad för sjögång)

anlöpande Lysekil, Gravarne, Hunnebostrand, Bovallstrand, Fjällbacka, Grebbestad och Strömstad.

Vid Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Gåsö och Skaftö-Stockevik stoppas för båt.

Stationerna:	Angarna	
	"Göteborg"	"Oslo"
	Kapt. A. J. Olsson	Kapt. P. Ehrlander
Nordgående:	Söndag	Onsdag
Från Göteborg	Kl. 7,00	Kl. 7,00
> Lysekil	> 11,30	> 11,30
Ank. Strömstad	> 19,00	> 19,30
	Måndag	Torsdag
Från Strömstad	Kl. 7,00	Kl. 7,00
Ank. Oslo	> 13,00	> 13,00
Sydgående:	Onsdag	Lördag
Ank. Oslo	Kl. 6,30	Kl. 6,30
> Strömstad	> 13,30	> 13,30
Ank. Fjällbacka	> 16,30	> 16,30
	Torsdag	Söndag
Från Fjällbacka	Kl. 7,00	Kl. 7,00
> Lysekil	> 11,00	> 12,00
Ank. Göteborg	> 15,30	> 16,30

Fullständig och förstklassig restauration i ång. »Göteborg» och »Oslo».

Göteborg—Munkedals hamn.

Från Göteborg Sönd. kl. 9,00 RT med ankomst till Holma, Sämstad, Torreby, Cederslund och Munkedals hamn Månd. em.

Från Munkedals hamn tisd. kl. 6,00 till Lysekil och Göteborg.

Frakt för gods till Holma, Torreby och Munkedals hamn betalas av avsändaren.

Reservation för naturhinder och oförutsedda omständigheter. Eventuellt uthyrt av båtar. Vidare meddelar

OTTO ZELL, Göteborg, tel. 24682 & 14932.

Ångbåtsaktiebolaget BOHUSLÄNSKA KUSTEN,

Uddevalle. Tel. 164 & 830.

Göteborg—Uddevalle—Lysekil—Strömstad—Idefjorden, event. Halden.

Angf. »BOHUS»

anlöpande Höviksnäs, Svanesund, Uddevalla, Sundsandvik, Henån, Morlanda, Ellös, Lysekil, Malmön, Fisketången, Gravarne, Smögen, Hunnebostrand, Bovallstrand, Hamburgsund, Fjällbacka, Grebbestad, Havstensund och Strömstad.

Dessutom anlöpas Flskebäckskil, Gerlesborg och Idefjordsstationerna Saltbacken, Hälle, Boråsgården och Krokstrand på nordgående samt Henån och Sundsandvik på sydgående.

Nordgående:

Från Göteborg Fredag kl. 6.00
> Uddevalla Fredag kl. 14.00
Ank. Lysekil Fredag kväll.
Från Lysekil Lördag kl. 6.00
Ank. Strömstad Lördag kväll.

Från Strömstad Söndag morgon till Idefjordsstationerna Saltbacken, Hälle, Boråsgården och Krokstrand, varifrån åter till Strömstad.

Sydgående:

Från Strömstad Måndag kl. 6.00
> Lysekil Måndag kl. 14.00
Ank. Uddevalla Måndag kl. 18.00
Från Uddevalla Onsdag kl. 6.00
Ank. Göteborg Onsdag kl. 12.00

Göteborg—Lysekil— Gravarne.

Direkt, c:a 3 1/2 tim. till Lysekil, c:a 6 tim. till Gravarne.

Från Göteborg:
Söndag .. kl. 7,00 G
Onsdag .. > 7,00 O

Vid Kyrkesund, Mollösund, Gullholmen, Gåsö o. Skaftö—Stockevik stoppas för båt.

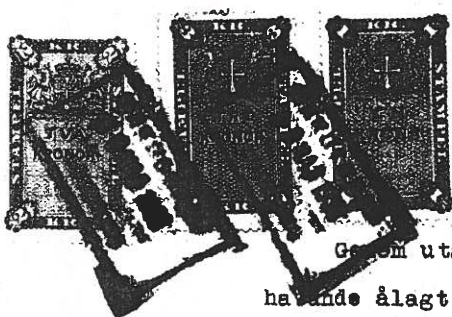
Till Göteborg.
Från Gravarne:
Söndag.. kl. 10,00 O
Torsdag. > 10,00 G

Från Lysekil:
Söndag.. kl. 12,00 O
Torsdag. > 11,00 G

N:o 1 fol. 119

E. D. 1933

N:o 209



Kungl. Maj:ts Befallnings- havandes i Göteborgs och Bohus än utslag i nedan omförmälda vägmål;

Gåvet Göteborg, i landskansliet, den 11 mars 1933.

Gemensamt utslag den 8 september 1928 hade Kungl. Maj:ts Befallningshavande ålagt de väghållningsskyldige i Stångenäs härads väghållningsdistrikt att förbättra och omlägga allmänna vägen mellan Broberge bro och Sämstad samt anlägga förbindelseväg vid Tveten i enlighet med ett av vägkonsulenten, civilingenjören Gustaf Akmar den 3 januari 1927 uppgjort förslag.

Den 17 december 1932 har vägomläggningen blivit vederbörligen avsynad samt den 14 januari 1933 av Kungl. Maj:ts Befallningshavande godkänd.

Amandus Johansson, Henning Skoglund och Carl Skoglund i Önna, Gunnar Johansson, Frans Sundberg, Maria Olsson, Karl E. Jakobsson, Johan Andersson, Carl Andersson, Hilmer Hermansson, Axel Johansson och Severin Gustavsson i Groröd, Bror Frans Hansson, Joh. Ernst Nielsson, Wiktor Karlsson, Hildemar Carlsson, Klas Kristensson och Gustaf Niklasson i Säm, A. Alfred Olsson och Herman Andersson i Stackhallen, Anders Skoglund och Axel Skoglund i Orndal, Erik Hansson i Lid, A. Th. Olsson, Alexius Lorensen och Erik Sellberg i Sämstad samt O. A. Cronsjö och Oscar Mellander i Kärr hava nu hos Kungl. Maj:ts Befallningshavande hemställt, att Kungl. Maj:ts Befallningshavande måtte ålägga de väghållningsskyldige i nämnda väghållningsdistrikt att fortfarande på allmän bekostnad underhålla den gamla vägen Broberg - Sämstad från Wiktor Karlssons gård i Säm till Sämstad i den mån denna sträckning icke berördes av den nybyggda vägen till Sämstad.

I ärendet hava de väghållningsskyldige samt landsfiskalen avgivit infortrade yttranden.

Kungl. Maj:ts Befallningshavande har tagit målet i övervägande; och, enär den från allmänt underhåll indragna vägen från Wiktor Karle-

Stämpel 50X kronor.

Amanda Johansson m. fl.

sons gård i Säm till Sämstad genom omläggningen av allmänna vägen Brobergs bro - Sämstad icke längre kan anses vara för den allmänna samfärdseln nödig och nyttig, finner Kungl.Maj:ts Befallningshavande framställningen icke föranleda till någon Kungl.Maj:ts Befallningshavandes vidare åtgärd.

Den, som med detta utslag icke åtnöjes, äger att däröver hos Kungl. Maj:ten anföra underdåniga besvär, vilka böra till Kungl. Kommunikationsdepartementet ingivas, eller må, på klagandens eget äventyr, i betalt brev med allmänna posten insändas; och bör därvid iakttagas: att besvären inkomma till nämnda departement, om enskild part är klagande, innan klockan tolv å trettionde dagen och om klagan förs av menighet, innan klockan tolv å fyrattiofemte dagen från delgåendet härav, delgivningsdagen oräknad, eller i båda fallen, om besvärstiden till ändagår på helgdag, å nästföljande söckendag före klockan tolv; att besvären skola åtföljas av behörigen styrkt bevis, vilken dag klaganden undfått del av beslutet, att besvären, därest de icke äro av klaganden egenhändigt undertecknade, böra av behörig fullmakt för ingivandet eller insändandet åtföljas; samt att besvären, när klaganden icke själv kan skriva, böra av författaren, med utsättande av namn, syssla och boningsort underskrivas; men försummas något av vad sålunda är föreskrivet, har den klagande förlorat sin talan och beslutet kommer att emot honom för laga kraft vunnit anses.

Waldemar

Therese

LÄNSSTYRELSEN
Göteborgs och Bohus län
Planeringsavdelningen

BESLUT

1974-12-13

11.082-333-72

Kommunfullmäktige i
Lysekils kommun

Fastställelse av förslag till byggnadsplan över delar av Sämstad 1:6 och Öna 1:1 m fl i Brastads socken, Lysekils kommun.

Rubricerade planförslag upprättades åren 1969 - 70 och reviderades 1973-09-12 av lantmätare Claes Mattson. Förslaget, som även innehåller byggnadsplanebestämmelser, är angivet på karta med beskrivning.

1971-12-18 beslutade kommunfullmäktige i Lysekils kommun att antaga planförslaget samt att översända detsamma till länsstyrelsen för fastställelseprövning. Efter återremiss till byggnadsnämnden antogs förslaget ånyo 1973-11-15 sedan byggnadsplanebestämmelserna reviderats.

Länsstyrelsen fastställer jämlikt 108 § byggnadslagen ifrågasvarande byggnadsplaneförslag.

Länsstyrelsen förordnar med stöd av 113 § byggnadslagen, att ägare av fastigheterna Sämstad 1:6 och Öna 1:30 skall utan ersättning upplåta viss inom samma fastigheter belägen mark som på byggnadsplanen upptagits som väg eller annan allmän plats och som angivits med röd färg på en till ärendet hörande kopia av byggnadsplanekartan.

Länsstyrelsen meddelar tillika med stöd av 110 § andra stycket byggnadslagen förbud att utan särskilt tillstånd verkställa nybyggnad inom byggnadsplaneområdet, innan vägar innefattande även anslutningar till allmänna vägen nr 819, vattenförsörjning och avlopp för området anordnats i erforderlig mån och länsstyrelsen med anledning därav upphävt förbudet.

Besvär över fastställelsebeslutet kan anföras genom skrivelse till Konungen. Skrivelsen skall ställas till bostadsdepartementet, Fack, 103 20 Stockholm, och skall ha inkommit dit inom tre veckor från beslutsdatum. Besvär får dock anföras endast av sakägare, som i ärendet framställt yrkande vilket helt eller delvis lämnats utan bifall.

LÄNSSTYRELSEN
Göteborgs och Bohus län

BESLUT

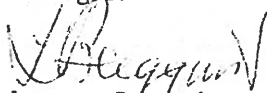
2

11.082-333-72

Över meddelat förordnande enligt 113 § byggnadslagen samt förbud enligt 110 § andra stycket samma lag kan besvär anföras genom skrivelse till Konungen i samma departement. Skrivelsen skall ha inkommit till departementet inom tre veckor från den dag klaganden fått del av beslutet. Vid besvär över beslutet om förbud enligt 110 § andra stycket byggnadslagen räknas besvärstiden från den dag beslutet blivit kungjort.

I besvärsskrivelsen skall tydligt anges det beslut som överklagas och vad som yrkas. Vidare bör klaganden meddela sin fullständiga adress.

Vid den slutliga handläggningen av detta ärende, i vilket biträdande länsarkitekten Lennart Bergquist beslutat och biträdande länsarkitekten Staffan Nordström varit föredragande, har även länsassessorn Carl Wellander, byrådirektören Herman Karlson och överlantmätaren Sven Bergentz deltagit.


Lennart Bergquist


Staffan Nordström

Ark. N Halla
Stadshuset
Lysekil



Ang.: Vägen ANGÅRD - SÄMSTAD brygga.

Vägen Angård - Sämstad brygga är ett samtalsämne, som vida övergår det vanligaste - vädret - för folk, som bebor eller eljest nyttjar trakten. Inne på ämnet kommer som regel sträckan Mon - Angård - Brodalen också in i bilden. Gemensamt för båda sträckorna är en underbyggnad, som inte svarar mot dagens och morgondagens både tunga och tidvis ettriga trafik.

Underhållet är av sådan beskaffenhet, att inte Norrlands glesare trafikerade motsvarigheter till vägar skulle accepteras ens av deras egna luttrade invånare. Enskilda framställningar till kommunens direkt ansvariga tycks ibland ha väckt dåligt samvete, men mycket mer än så har det inte blivit.

Uppgifter om att 200 m³ grus årligen tillförts vägen, 3 km, måtte vara en ren bokföringssak, men mister hur som helst mycket av betydelse, då pålagt grus inte tagits tillvara genom att rivas in i vägbanan och därpå vältras, för att inte merparten av gruset, som hittills, snart befinner sig i dikena. Det fåtaliga antalet hyvlingar till trots, har vid vissa anslutningsvägar sådana nivåförskjutningar orsakats, att svårigheter skapats för vanlig personbil, att ta av vägen, med husvagn har det ibland inte gått. Skymmande höggräs och buskage i kurvor är ett farligt krux, inte minst om man försöker väja för de värsta hålorna i vägbanan, något som lätt och billigt borde kunna åtgärdas.

Vägsträckor inom kommunen, med långt mindre ock lättare trafik har, nyligt, fått " permanent " beläggning med asfalt eller oljegrus. Om detta skett, som i fallet Håbäck - Råvik, med privata insatser känner vi inte till. Anläggningen och asfalteringen av 500 m² för båtklubben i Sämstad var mycket lovvärd, men borde inte allmänna vägen dit ha fått prioritet. Vi vill inte ha någon autöstrada, inte uppmana till ökad trafikintensitet, men vi vill ha en väg, som skapar mindre risker och slippa kraftigt ökade underhållskostnader på våra och allmänna fordon. Något måste hända snart och vi förväntar oss ett klart besked i frågan:

HUR SKALL DET BLI med Mon - ANGÅRD - SÄMSTAD - Brodalen - vägarna.

Vår kontaktman: *Wilhelm Skoglund*
 Pl. 6904
 45030 Brastad
 tel. 0523-44134

Undertecknat:

Namn

Adress och/eller tel.

Wilhelm Skoglund Pl. 6904 Brastad
 0523-44130

Märta Johansson 6700 Brastad

Torga Olsson 6705 "

Lisa Karlsson 6730 "

Gunnar Karlsson 6730 "

Gunnar Samuelsson 6733 "

Helma Larsson 6064

Bilagor: Nr. 1, 2, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 5

Berättelsen om August Severin Hansson

Från Sämstad till Liverpool för 13 kronor

På gården Groröd med dåvarande postadress Gåseberg i Brastads socken föddes den 21e februari 1847 en gosse som fick namnet August Severin Hansson. Hans levnadsbild avviker mycket från den man kan förvänta från en yngling under liknande omständigheter. Severin kom först till världen och blev med tiden begåvad med fem syskon. Namnen på föräldrar och syskon finns bevarade i en dagbok som Severin förde. Detta dokument äger sin begränsning då det endast gäller den tid Hansson seglade på jordens alla hav. Tiden före och efter de aktuella seglatserna är styvmoderligt behandlade.

Födelsegården Hamn Groröd ligger i bekväm närhet av vår enda fjord värd namnet, Gullmarn och med hänsyn till detta kan vår profil ha blivit smittad av sjöluften redan i unga år. Många ynglingar provade säkerligen på livet till sjöss, i de flesta fallen handlar det om lokal seglation. I Severins fall gäller inte den regeln, från mjukstart i ankdammen kom hans resor att bli globala. Australien och Antarktis saknas som rese mål i den efterlämnade dagboken. Denna loggbok avslöjar att man i ett fall miste man däckslasten i ett annat rymmer han från fartyget utan att ange skäl, ett tredje missöde beror på sjukdom. Hansson blir sjukavmönstrad i en hamn som är svår att tolka i de förövrigt tydliga anteckningarna. I ett annat fall bryter han ena benet men är i stort förskonad från olyckor som den riskfyllda miljön i segelfartygen.

Från den tidiga ungdomen finns som sagt inget nedskrivet. Från 1874 löper anteckningarna som uteslutande handlar om vår profils resor till sjöss. I initialskedet var det i första hand Nord - Östersjöfart som var aktuell. Fartygen var norska och seglade under unionsflagg. Ett foto av bedagad kvalitet är bevarat. Det visar en bark med namnet Jason som på förmasten för Union Jack. Stormasten prydes av en vimpel med namnet Jason. I unionsflaggan akterut är den av normmännen förhatliga "sillsalladen" inkilad.

1876 gör man en långresa till Kanada, från London till Quebec och denna sträcker sig över sex veckor, returlasten är destinerad till London. Senare på hösten gör man en ny Kanadatripp. Denna blir dramatisk då man på återvägen till UK förlorar hela däckslasten som säkerligen bestod av skogsprodukter.

Den 14e mars 1880 skriver Severin i sitt diarium. "Den 14e mars 1880 reste jag från Sämstad till Liverpool och passerade Lysekil, Tönsberg, Christiania och Hull och ankom till Liverpool den 30e i samma månad och betalade för resan kronor 13 och 50 öre."



Familjeporträtt. Severin och Maria Hansson med de två äldsta barnen Erik och Alise.

Denna notis förklaras närmare i följande utlägg som äger fler detaljer. "1880 den 25e mars mönstra jag i Tönsberg, nu i Skeppet Henriette från Christiania kaptan C. Bull och avreste från Tönsberg med Stimbåt den 26e mars och kom ombord i Liverpool den 30e och avgick därifrån den 13e april och ankom till Caraqueette den 22e maj och avgick därifrån den 25e juni och ankom Liverpool den 27e juli och avgick därifrån den 17e augusti". Avsnittet är längre och bevisar med ledning av den långa resan att nu är det inte lokal trafik som gäller utan man befinner sig i global seglation.

Severin specificerar platser men inte länder i sina anteckningar. Caraquette är ett exempel på detta. Orten är en motsats till en metropol och är geografiskt belägen i New Brunswick Kanada. På kartan har man stavat namnet Caraquet. Om vad fartygen fraktad får vi gissa oss till. Att gissa på skogsprodukter är nog inte helt fel. Området var och är känt för omfattande export av plank och bräder. Om pappersmasseindustrin hunnit etablera sig i Kanada är obekant men Dalhousie nästgårds är ett världsentra för just massa.

Fartyget gör diverse andra resor och anländer slutligen Liverpool den 22e november och Hansson mönstrar av några dagar senare. Sammanlagt har Severin tillbringat åtta månader och sex dagar i S. Henriette, för sina vedermödor har vår profil belönats med 34 kronor i månaden och fått ut 279 kr vid avmönstring.

Från denna summa avgår 61 riksdaler som täcker inköp av kläder och stövlar. Denna post är obligatorisk och återkommer efter varje Avmönstring!

Severin nämner inget om sin ställning ombord, en fri spekulation är kanske på plats? I det här fallet skulle valet bli båtsman eller den engelska benämningen - Quarter - master.

En annan angelägen fråga är, hur klarade han språket, hur var kosthållet, drack man teblask och spisade konserver och kex som Evert Taube gjorde i Eldarevalsen? Hade man dessutom sex pund i hyra blir Everts text än mera trovärdig. Säkert bodde besättningen i skansar men som Petty officer lär inkvarteringen ha varit av något klass.

Fortfarande seglade windjammers på haven men Severin har som han skriver förkärlek för stimbåtar eller ångfartyg. Från 1880 lyder en rapport som i sin korthet förtäljer följande.

"Den 14e december mönstra jag i Liverpool nu i SS Chancellor och avgick därifrån den 16e och ankom till Calcutta den 21e januari och avgick därifrån den 8e feb. och ankom till London den 21e april." Turen tar som synes över fyra månader, att ödsla ord på ovidkommande ting var inget som ligger för vår indiefarare!

Som vanligt är Liverpool hemmahamn och Severin avmönstrar den 29e april. Lönen har stigit till 49,50 i månaden och resorna har inbringat ett netto på 168kr och 50 öre. Nästa notering i dagboken äger rum ett stycke in på 1881. I april är han tillbaka i SS Chancellor som tydligen är ett linjefartyg och har just Indien som bas för sina resor. I flera omgångar har han samma fartyg

som arbetsplats, för varje sejour stiger lönen något, ett inpass i dokumentet ger vid handen att övertidsersättning utgick och är formulerat. "För övertid i SS Chancellor 15 kr." Den sammanlagda inkomsten i fartyget är 839kr och 45 öre.

Vid den aktuella tidpunkten hade Suezkanalen varit öppen i runda tal ett decennium, resorna till Indien blev därmed förkortade till om inte ett minimum utan näst intill detta tillstånd. Om Chancellor förde passagerare kanske dessa fick resa i vad man kallade "Poshsystemet". Förkortningen betyder Port Out, Starboard Home och på svenska Babord ut, Styrbord hem. Den mest infernaliska hettan möter man i Röda Havet, babordssidan låg i det skedet i skugga och när fartyget gick åt andra hållet dvs. hem kunde man avnjuta skuggspelet på styrbordssidan. Detta privilegium gynnade inte på något vis besättningen utan var ett förbehåll åt de högre tjänstemän som skötte ruljansen i Indien.

Under 1882 tar Severin det lite lugnare och reser som passagerare från Liverpool med SS Herman till Göteborg. På resan angör man Glasgow där inga sensationer inträffade. I april, närmare bestämt den 5e är det fosterlandets jord som möter i Göteborg. Hansson har bråttom hem och redan dagen efter kliver han som välbeställd och välbefaren djuphavsseglare iland i Sämstad.

Den ekonomiska sidan av Severins leverne är bäst redovisad. Under vistelsen i hemorten som varar i två månader betalar han 30 kronor för kost och logi. Den 17e april har han spenderbyxorna på och skänker en summa av 60: - till föräldrarna. System Augusta går inte heller lottlös denna dag, hon mottager tacksamt får man förmoda tjugo kronor en för tiden ansenligt stor summa.

I slutet av maj gör Severin en resa till Norge, kanske som turist eller är han på friarstråt? Inga fakta i frågan föreligger men resan kostade 25 kronor och på klädkontot ligger summan 27 kr inbakad.

Före midsommar är det slut på sötebrödsdagarna. 3e juni sker avsked i Sämstad och kosan går den här gången till London där han fick vänta en månad på nästa hyra som kom att bli av ännu mera vidsträckt natur.

Att leva i London var inget för en fattiglapp eller vad sägs om följande? "Betalte jag för Stimbåtsfrakt Ljus pänengar

(sjutspenningar) kåst och Löske (logi) med kr 130."

17e juli 1882 mönstrade Hansson på SS Glenfruin från Glasgow en skotte m.a.o. Dessa hade rykte om sig att föra ett magert kosthåll men inga klagomål förekommer. Resans mål var Shanghai i Kina och distansen avklarades på något över en månad. 5e november är man tillbaka i London, avmönstring sker med sedvanlig redovisning av debet och kredit. Några dagar senare är vår vän tillbaka i samma fartyg som stävar mot New Orleans Louisiana (Nola) i USA. Resan är osedvanligt kort och i januari är man åter på sin mammas gata dvs. Liverpool där många kanske hade ett ärende till Lime Street ett klassiskt stråk i Merseyside.

Under tiden i Liverpool jobbade Severin ombord i samma fartyg och förtjänade fyra kronor och fem öre om dagen!

Den 19e januari bär det av med samma fartyg men resorna inskränker sig till kustfart inom UK. I februari ångar Glenfruin mot fjärran Östern till de förut nämnda platserna.. Japan är inte representerat som handelspartner i vår väns memoarer, kunde detta bero på att England inte lyckats infiltrera önationen i samma omfattning som man gjort i Kina?

I andra halvan av 1883 är det dags att åka hem till Sämstad och Groröd i Brastad, resan betingar det facila priset av 37,85!

De ekonomiska rapporterna är alltid redovisade i kronor och ören, den engelska valutan är tydligen tabu, inflationen är ett okänt begrepp även om det ihopseglade kapitalet stiger en aning för varje resa.

Nästa fartyg är ångaren Glenouven och traden är likartad dvs. Fjärran Östern med allt vad det hade att bjuda. Under 1884 har man långt om länge gjort en resa till Japan. Akesaki är en okänd plats medan förhållandet är det rakt motsatta i nästa hamn, det inte mindre orientaliska Yokohama. I två veckor ligger man kvar, hade man chanser att gå iland? Närheten till Tokyo är påtaglig och att besöka denna metropol borde ligga inom möjligheternas gräns. De verkliga omständigheterna får vi aldrig veta men att stora chanser att göra en utflykt till huvudstaden är helt klart.

1885 mönstrar Severin Hansson i ett belgiskt fartyg SS Galileo som gör resor på Sydamerika med Montevideo och Buenos Aires som mest kända hamnar, på hemvägen anlöper man Rio de Janeiro. kanske fyller man lastrummen med kaffe? En annan tänkbar last kan vara socker och kolonialvaror av allehanda slag.

Beskrivningen av resorna upphör 1886. Ett decennium är mörklagt. Fram till 1896 saknas information om Severins liv och leverne. Antagligen har han under tiden ordnat upp sina mellanhavanden inom olika områden. Att sadla om från djuphavsseglation till en stationär tillvaro som jordbrukare kunde vålla problem. Ett antagande är att Severin under sina många och långa resor haft ett mål eller kanske drömmar om en fast grund att stå på, att som brukligt var bli självägande bonde i sin hembygd.

Under den aktuella tiden levde Severin på föräldragården Groröd. År 1896 skingras dimmorna något. Severin seglar igen! I det skedet är ruten helt väsensskild från tidigare äventyrligheter. Det gäller en resa in i äktenskapets hamn. 49 år gammal knyter han hymens band med den betydligt yngre Maria Hansson född 1866. Jag antar att de i den vevan förvärvat egendomen Lid som var en gård av anseelig storlek.

Paret begåvades med tre barn. Signe hette den yngsta flickan, som gift Matsson, Signe har två barn som lever i högönsklig välmåga - Ingvar Karlsson i Brastad och Majlis Ottoson i Vänersborg.

Severin var väl inte boksynt i ordets bemärkelse men hade förmåga att uttrycka sig klart och redigt i skrift. Hur det muntliga framförandet fungerade har inte kunnat spåras. På sin tid sjöng sjömännen work - songs eller Shantis i akt och mening för att förhöja de gemensamma ansträngningarna vid de tyngre arbetsmomenten ombord, Sångerna krävde inga storsångare utan var ett hjälpmedel att hålla takten när intensiv kraftutövning var ett tvång.

Huruvida han ägnade sig åt kommunala uppdrag är ovisst. En titel som idag förknippas med större jordbruk är rättaren. Vid den här tidpunkten betydde det också fjärdingsman. I nästa tidsskede fick man en mera kontinental titel, man blev rätt och slätt polis! Denna tjänst axlade Severin under sin återstående levnad.

Den huvudsakliga uppgiften tycks ha varit att driva in skattskattmas m.a.o. Uniform av samtida snitt och fason kunde komma till bruk vid viktiga förrättningar, en pistol krönte beväringssidan liksom en sabel av anseelig längd.

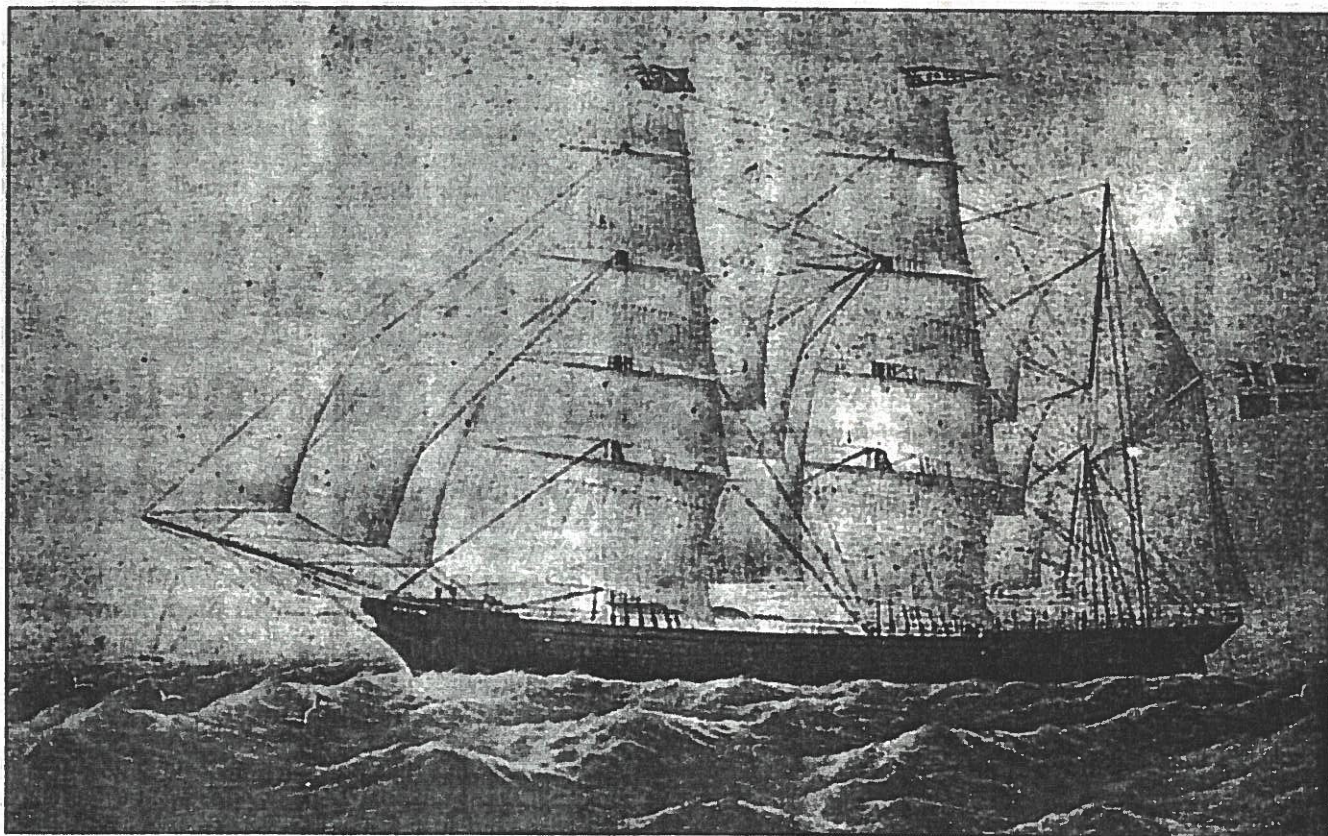
Severin gick en våldsam död till mötes. Under arbete i skogen ändade ett fallande träd hans liv, detta hände i november månad 1920.

En person som följde i Severins spår som fjärdingsman och senare polis och nått status som legend är Herman Johansson. I

slutet av sin karriär utövade Herman sina tjänsteresor och även privat med ett praktiskt fordon - lättviktaren. Även hans äkta hälft var ägare till en 98 kubikare. Ibland kunde de ses i bygden på gemensam utfärd. Fru Johansson hade tjänst som kantor och organist. Fordonet kom väl till pass när man höll gudstjänst i avlägsna Angårds skola. På Severins tid hade man inte lättviktare eller andra motorfordon, resorna gick med häst och vagn, även dessa transporter fungerade. En uttryckning kunde kanske ta en dag i anspråk. En sjöman till häst lär vara en styggelse enligt hävderna. Trots detta klarade nog Severin sin tjänst med bravur, inget finns bevarat som bevisar motsatsen.

Dessa händelser är som mycket annat historia, mera fakta vore önskvärt för att därmed presentera en fylligare redogörelse, i brist på dylik information avslutar jag berättelsen om August Severin Hansson från Lid nära Gullmarsfjorden.

John Blad



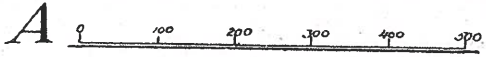
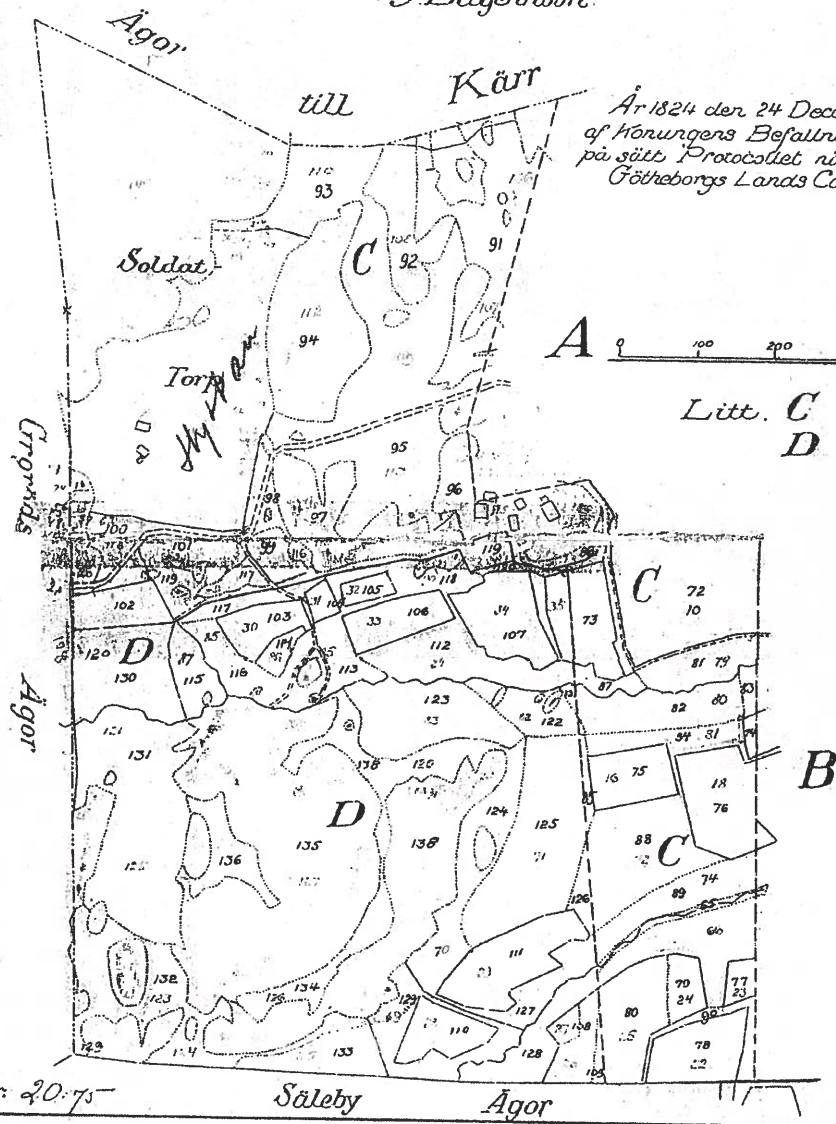
Barken Jason till sjöss i full segelskrud. Fartygets namn nämnes inte i dagboken. Observera unionsflaggan med sillsalladen inbakad.

Gamla kartor över Sämstad med omnejd



Uttåg av
Carta
 öfver alla Ågora till
SÄMSTAD
 i
 Bohus Län, Stångenäs Härad
 och Brasta Söcker
 Afmätte, Utråkade och Beskrifne samt
 efter Vederbörligt Förordnade i
 Enskifte Delade år 1823 Af
 J. Bågenholm.

År 1824 den 24 December är detta Enskifte
 af Koningens Befallningshafvande fastställt,
 på sätt Protocollat närmare visar; betyggar
 Göteborgs Lands Canzlie Ut Supra
 Exc officio
 E. Engström

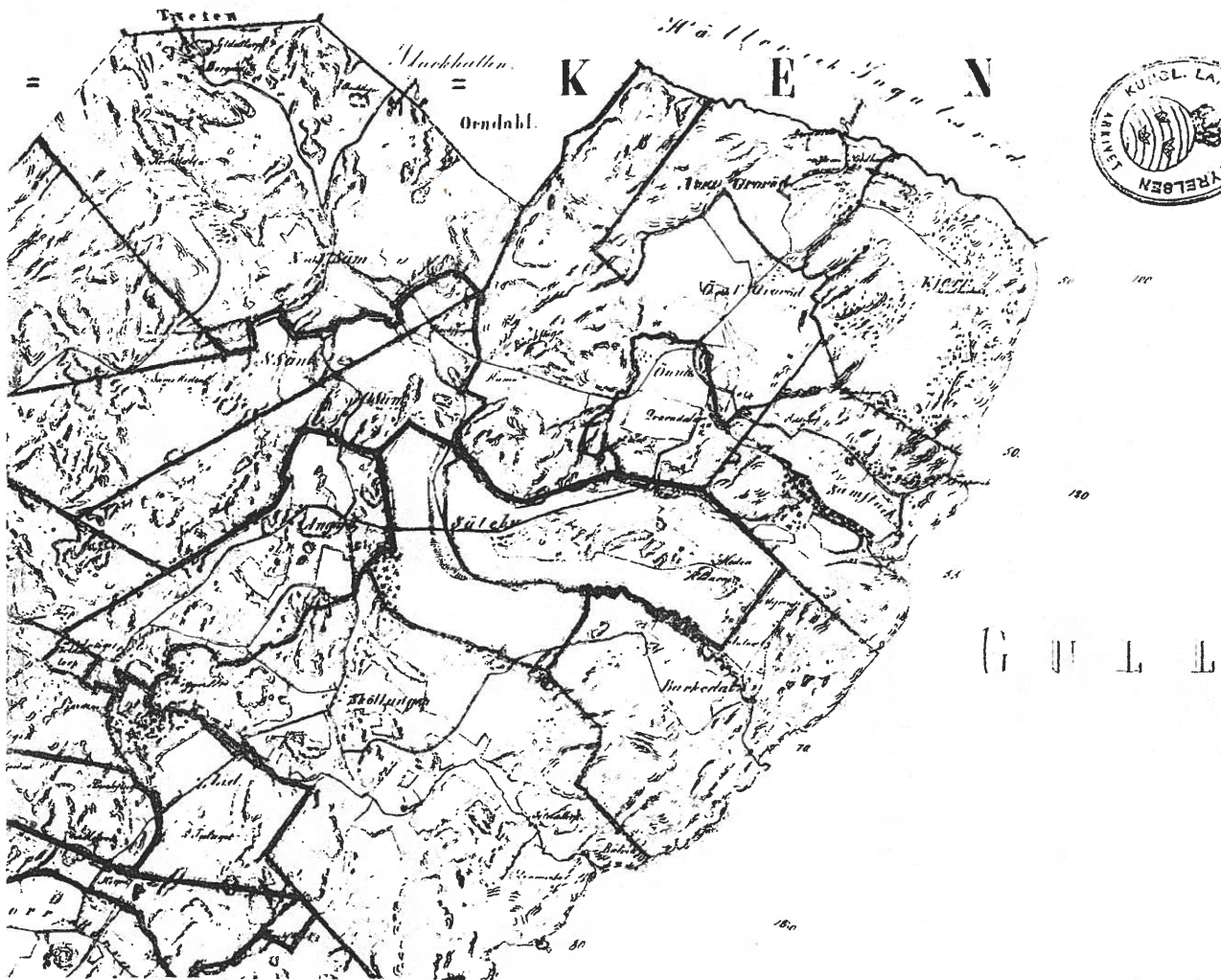


Litt. C R.N.F. 14
 D 15

Från Kartan
 Brasta
 Betygar, Göthen. i. J. 1824. 192.

Plämpel Nr. 20.75





Karta

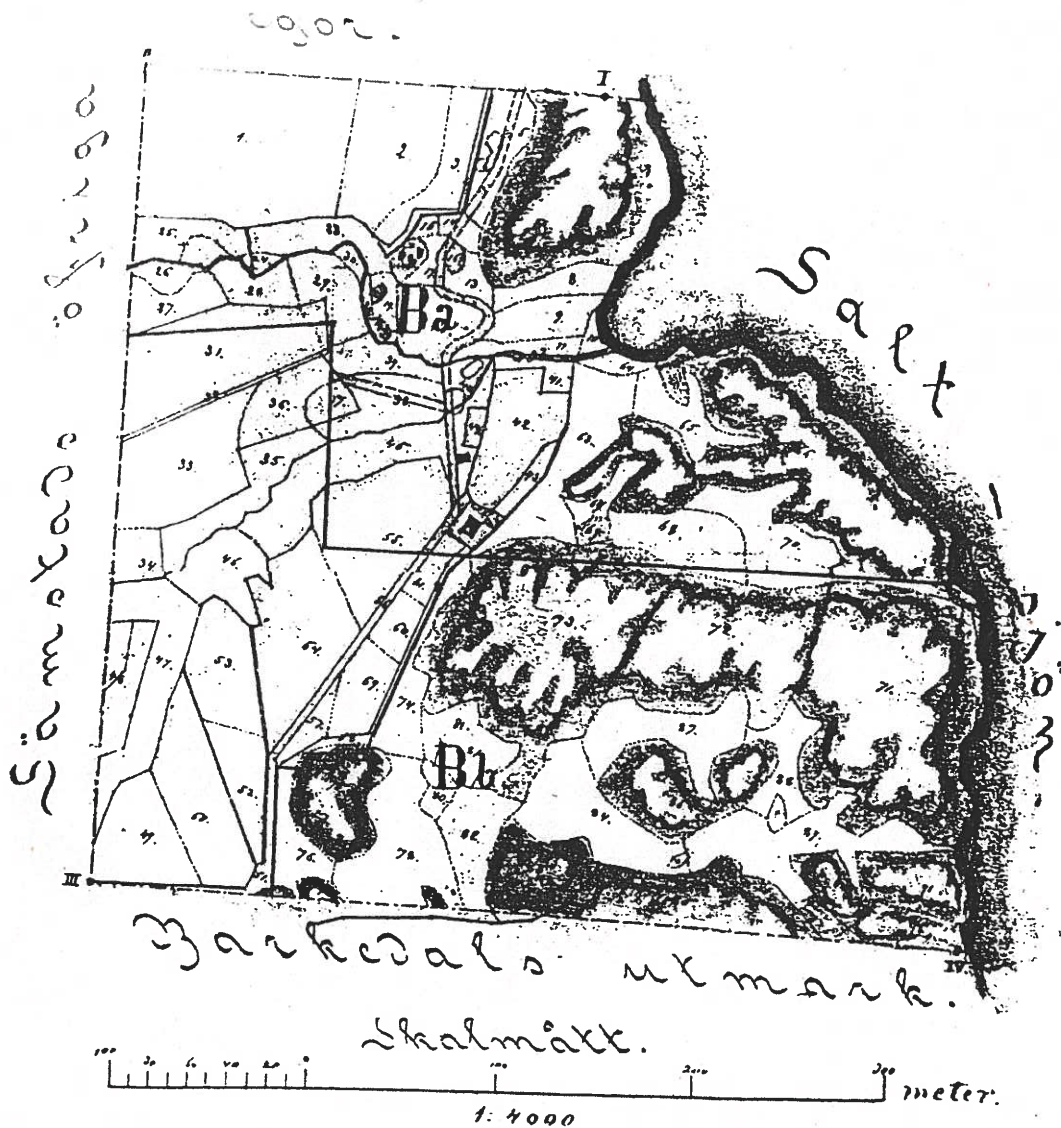
öfver alla egorna till
1/4 mantal skatte

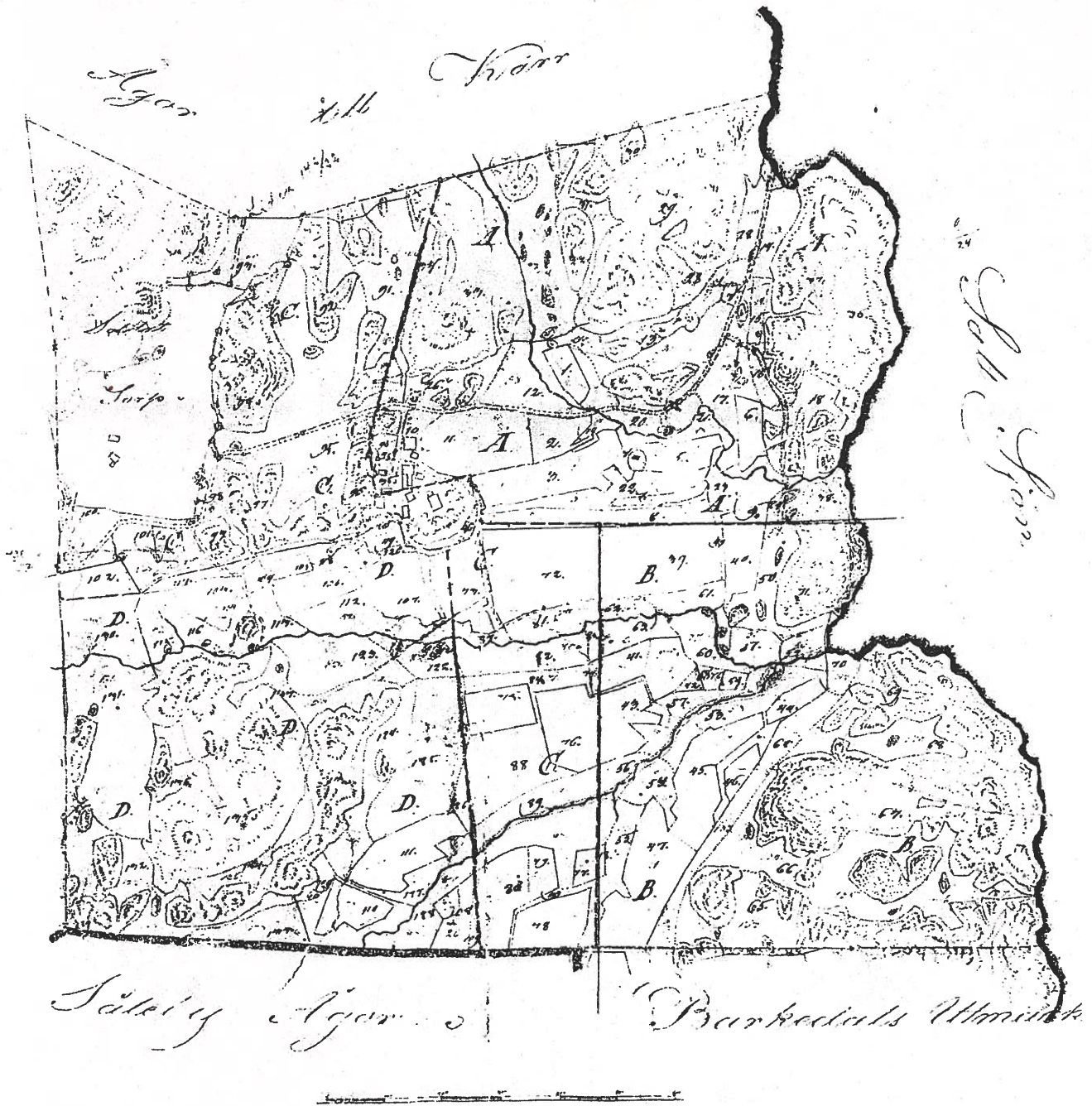
Sämstad

uti Brastads socken, Stångenäskärad
och Bohus län;

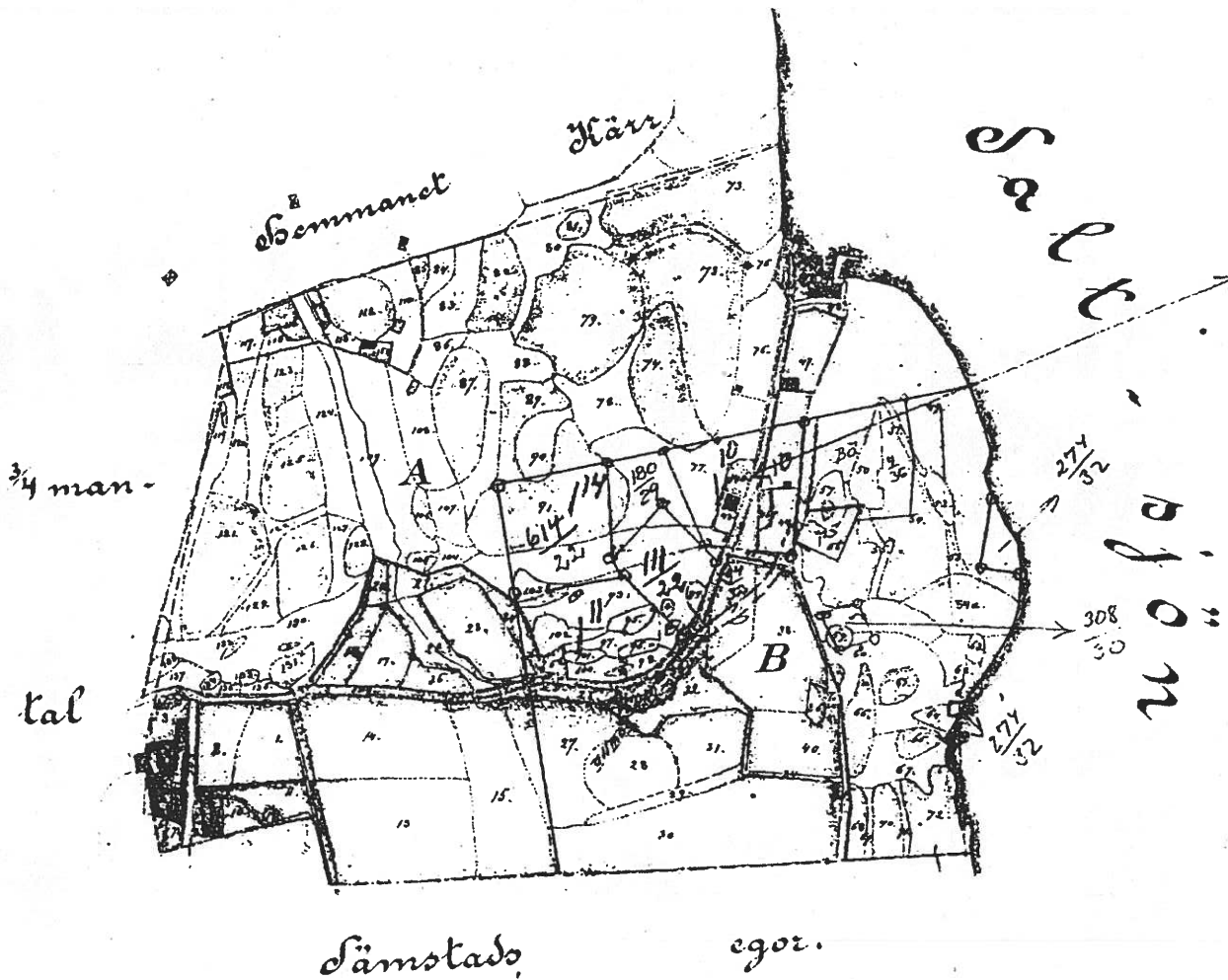
Upprättad år 1892 af:

Svan Hedén
v. kommissionärskontoret

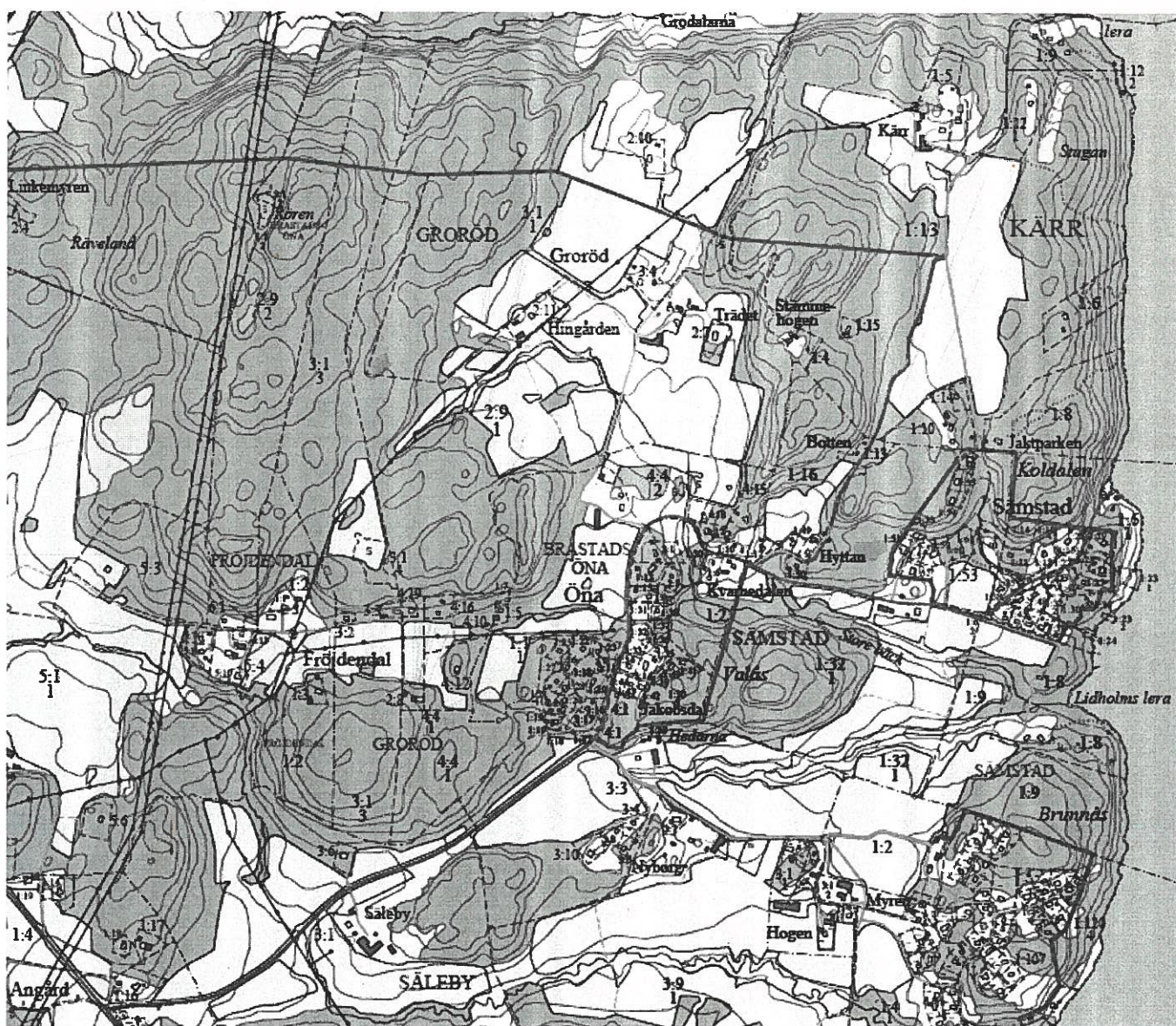




Karta
öfver alla egorna till $\frac{3}{4}$ mantal skatte
Sämstad
uti Brastad socken Stångenäs härad och
Bohus län
Upprättad år 1891 af:
Ivan Hedén
v. kommissionärslandmätare



Ny karta över Sämstad med omnejd.



Karta Torpinventering

