

Erik Lindgren

Något om posten vid Bohuslänska längdbanan

Innehåll

	sid		sid
Inledning	3	Grohed	24
Skee	13	Svenshögen	25
Överby	14	Stenungsund	26
Kragenäs	15	Jörlanda	26
Tanum	16	Ytterby	27
Orrekläpp	17	Säve	29
Rabbalshede	18	Tingstad	29
Hällevadsholm	19		
Dingle	20		
Sandklef och Gläborg	20		
Munkedal	22		
Hogstorp	24		

Copyright Erik Lindgren

Posthistorisk skrift 339

När jag lyckats få fram namn på poststationernas föreståndare och uppgifter om vid vilka tidsperioder de arbetat, har jag förmedlat dessa uppgifter. I enstaka fall saknas poststationsföreståndares namn helt. På grund av svårtolkade handstilar kan i andra fall något namn vara felstavat.

Jag redovisar hur länge de berörda postanstalterna existerade och i de fall de ännu finns, nämner jag något om deras nuvarande status. För järnvägspoststationerna lämnas namn på dem som formellt hade ansvaret för postservice, även om själva sysslan kanske i flertalet fall överläts på annan i järnvägens tjänst.

Vissa uppgifter har jag hämtat ur Svenska Järnvägsklubbens "Järnvägsdata" (ISBN 91- 85098-71-X). I citat har jag moderniserat stavningen men inte gjort några ingrepp i texten. Även orternas namn återges i modern stavning. De olika stationerna återges i den ordning som de skulle komma vid en tänkt resa med järnvägen från Strömstad till Göteborg.

Växjö i mars 1998

Erik Lindgren

Inledning

Den första formella kontakten mellan Järnvägs- och Poststyrelserna angående planering för den järnväg som berörs i detta häfte förefaller ha gjorts genom ett brev från Järnvägsbyggnadsavdelningen den 13 november 1899. I detta anmäls avsikten att till Kungl. Maj:t avge ett *"underdånigt förslag till stationer å berörda sträcka och i sådant avseende tänkt sig stationer med nedanstående benämningar - - - på angivna avstånd från Uddevalla, nämligen Hogstorp, 12 kilometer, Qviström 21 kilometer, Dingle 30,5 kilometer, Hällevadsholm 37,5 kilometer, Rabbalshede 43 kilometer, Orrekläpp 55,5 kilometer, Tanum 59,5 kilometer, Kragenäs 69,5 kilometer, Öfverby 75,5 kilometer och Skee 85 kilometer"*.

Järnvägsbyggnadsavdelningen anmälde också att vid kontakt med länsstyrelsen denna *"förklarat sig icke hava något att härutinnan erinra"*.

I den följande skriftväxlingen berördes bl a namnfrågan för stationerna. Den enda invändning som därvid gjordes framgår av avbildningen på nästa sida av Järnvägsbyggnadsavdelningens skrivelse den 11 april 1900 till Poststyrelsen i fråga om namnet Qviström.

Av flera skäl kom denna namnfråga att medföra en omorganisation på så sätt att de båda då befintliga lantpoststationerna Munkedal och Qviström kom att slås samman till **en** poststation med namnet Munkedal. Denna poststation kom att med ökat trafikunderlag höjas till postkontors klass redan från den 1 maj 1905. Här bör också nämnas att poststationen med det ursprungliga namnet Qvistrum hade haft postkontors status från oktober 1874 till och med oktober 1896. I skriftväxling under sekelskiftet förekommer såväl stavning Qviström som Qvistrum.

I ett brev till poststyrelsen den 2 maj 1903 redovisade postinspektör Otto Schütz i Göteborg huvuddragen för den nya organisation som nödvändiggjordes på grund av järnvägen. Beslutet om en poststation med namnet Munkedal hade då redan fattats, men därutöver föreslog Schütz *"att poststation av första klassen skall jämväl inrättas i förening med en var av de blivande trafikstationerna Hogstorp, Dingle, Hällevadsholm, Rabbalshede, Orrekläpp, Tanum, Öfverby och Skee"*. Samtidigt föreslogs indragning av de dåvarande lantpoststationerna med namnen Qvistrum, Munkedal, Sandklef, Lågum, Rabbalshede, Kragenäs och Skee.

JERNVÄGSSTYRELSEN

Jernvägsbyggnadsafdelningen.

D.-nr

1900 April 17 April anm. i Kyrö ut. exp. skrift
Kongl. Generalpoststyrelsen

Kongl. Generalpoststyrelsen.

Bil. M^o 5981
906 03.

Genom nådigt bref den 30 December 1899 har Kongl. Maj:t på af Kongl. Jernvägsstyrelsen den 6 i samma månad afgifvet underdånigt förslag bestämt, att vid den beslutade längdbanan genom Bohuslän skall anläggas en station i närheten af Nedre Munkedals station å Munkedals - Skree jernväg, samt att denna station skall benämnas Qviström.

Sedan emellertid styrelsen för Munkedals Aktiebolag genom i afskrift härmed bifogade skrifvelse den 21 December 1899 hos Kongl. Jernvägsstyrelsen anhållit, att ifrågavarande station måtte af angifna orsaker benämnas Munkedal och Kongl. Maj:ts Befallningshafvande i Göteborgs och Bohus län, på af Kongl. Jernvägsstyrelsen gjord hemställan om yttrande i frågan, afgifvit det svar, som närlagda afskrift af dess till Kongl. Jernvägsstyrelsen den 9 innevarande månad aflätna skrifvelse innehåller, får Kongl. Jernvägsstyrelsen härigenom utbedja sig Kongl. Generalpoststyrelsens yttrande, huruvida något från postal synpunkt är att erinra mot den af Munkedals Aktiebolag begärda namnförändringen å stationen ifråga. Stockholm den 11 April

1900.

Under Generaldirektörens frånvaro:

L. L. L.

C. A. Svedens
Förordnande

C. A. Svedens

Förslaget att bibehålla vissa andra lantpoststationer i den blivande järnvägens relativa närhet, motiverades med följande text: "Nuvarande poststationerna i Svarteborg och Tanum, centralt belägna i rikt befolkade orter, Svarteborg 4 och Tanum 6 kilometer från närmaste järnvägsstation, synas icke utan avsevärda olägenheter för vederbörande korrespondenter kunna indragas, varemellertid den sistnämnda anses böra namnförändras".

Namnändringen av lantpoststationen Tanum till Tanumshede kom att genomföras redan från den 1 juli 1903, d v s nära ett halvår innan järnvägen öppnades för allmän trafik och medförde att den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Tanum inrättades den 16 december 1903.

Omorganisationen medförde också omreglering av ett antal landsvägspostföringar. Det var för tidigt att överblicka dem när Schütz avgav sitt sammanfattande förslag den 2 maj. Han nämnde då blott att han i fråga om dem skulle tillåta sig att längre fram avgiva förslag.

Jernvägsstyrelsen bekräftade i ett brev till poststyrelsen den 27 maj 1900 att postinspektörens förslag om nya järnvägspoststationer hade accepterats och meddelade vilka årsarvoden som skulle utgå för själva postsysslorna till föreståndarna för de blivande järnvägsstationerna. Dessa varierade mellan 600 och 240 kr.

Postinspektionens förutnämnda redovisning av förslag till omläggning av landsvägsposterna redovisades i grova drag i ett brev till poststyrelsen den 4 augusti 1903. Däri utbad sig postinspektören poststyrelsens beslut att dra in landsvägsposterna

Uddevalla-Qvistrum-Munkedal,
Uddevalla-Qvistrum-Sandklef,
Strömstad-Sandklef och Strömstad-Prestebacka

med underrättelse till vederbörande postförare att deras då gällande kontrakt skulle upphöra att gälla vid tågstarten utan föregående uppsägning. Vidare önskades beslut om postföring med häst och vagn sex gånger i veckan på en 4 kilometer lång linje mellan Hällevadsholm och Svarteborg. I särskilda skrivelser skulle postinspektionen senare avge förslag beträffande omreglering av sidoposter som utgick från linjerna mellan Uddevalla och Sandklef respektive Strömstad och Sandklef.

Sådana förslag kom i ett antal brev från postinspektionen i första hand under september 1903. Däri uppgavs inte bara ökning av färdsträckor från järnvägspoststationer som skulle ersätta indragna lantpoststationer utan också namn på postförare med hemställan om poststyrelsens godkännande av erforderliga nya kontrakt.

81.

*Kungörelse,**angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.*

Den 16 innevarande månad öppnas poststation vid en hvar af de å järnvägslinjen Uddevalla—Strömstad belägna trafikstationerna *Hogstorp, Munkedal, Dingle, Hällevadsholm, Rabbatshede, Orrskläpp, Tanum, Kragenäs, Öfverby* och *Skee* inom Göteborgs och Bohus län äfvensom i *Gläborg* inom samma län.

Däremot indragas samtidigt de nuvarande, inom förenämnda län belägna poststationerna *Qvistrum, Munkedal, Sandklef, Lågum, Rabbatshede, Kragenäs* och *Skee*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 12 december 1903.

E. VON KRUSENSTJERNA.

*Victor Melander.***Planering för södra delen av längdbanan**

Redan ett halvt år innan norra delen av den blivande längdbanan kunde öppnas för allmän trafik den 16 december 1903 fördes dess södra del på tal i ett brev från Järnvägsbyggnadsafdelningen den 2 juni 1903 till generalpoststyrelsen. I detta uppgavs att 1903 års riksdag hade beslutat att linjen skulle "å dess södra del framdragas över *Ytterby, Stenungsund, Bua* och *Svenshögen*".

Järnvägsstyrelsen hade därför "tänkt sig anordnandet å berörda omkring 86 kilometer långa sträckning av 5 stationer - - - på nedan angivna ungefärliga avstånd från *Olskroken*, nämligen *Säve 13 kilometer, Ytterby 19 kilometer, Jörlanda 35 kilometer, Stenungsund 45 kilometer* och *Svenshögen 57 kilometer*". Järnvägsstyrelsen ville genom sin anmälan om detta till generalpoststyrelsen veta om de föreslagna stationsnamnen var antagliga. Vid detta tillfälle fanns ingen anledning att föreslå någon ändring.

Man var då ute i mycket god tid, eftersom det skulle dröja fyra år tills den södra delen av järnvägen blev klar för allmän trafik. Den närmare planläggningen för postal omorganisation påbörjades på sommaren 1906, sedan postinspektionen i ett brev från järnvägens distriktschef i Göteborg fått viss komplettering av de ovan nämnda då tre år gamla uppgifterna om stationer på den södra delsträckan. I detta brev uppgavs stationerna mellan Göteborg och Uddevalla bli *Säve, Ytterby, Skårby (mötesplats), Jörlanda, Stenungsund, Svenshögen, Ljungskile* och *Grohed*.

Med detta aktuella besked som bakgrund hemställde postinspektionen i ett brev till poststyrelsen den 4 september 1906 om beslut att poststationer skulle inrättas i förening med trafikstationerna i *Säve, Ytterby, Jörlanda, Svenshögen* och *Grohed* samt att de dåvarande lantpoststationerna i *Säve, Jörlanda* och *Grohed* skulle dras in. I *Ljungskile* var trafikrörelsen så omfattande att postinspektionen inte ansåg att post och järnväg skulle förenas. Om hållplatsen i *Skårby* uppgav postinspektören att "oaktat jag anser poststation jämväl där vara av behovet, kan jag för närvarande icke förorda att en sådan därstädes inrättas". Detta berodde på att den blivande hållplatsföreståndaren inte ansågs vara kompetent att förestå en poststation. Postinspektören uppgav sig emellertid vilja återkomma om det skulle visa sig att en fullständig trafikstation skulle komma att ersätta hållplatsen.

En följd av postinspektionens anmälan till poststyrelsen blev anmodan till berörda instanser att verkställa erforderliga uppsägningar av avtalsanställd personal vars kontrakt skulle påverkas av den blivande postala trafikomläggningen. Sålunda sände postdirektören i Göteborg det intyg som speglas i brevet den 1 oktober 1906 från denne till poststyrelsen, återgivet i förminskad reproduktion på nästa sida, som ett exempel på flera likartade handlingar.

Ett motsvarande intyg inkom den 12 oktober 1906 till poststyrelsen från postmästaren i Uddevalla om att gästgivaren *J A Persson* medgett "att det mellan *Kungl. Styrelsen* och honom den 15 februari 1898 avslutade kontrakt om poststationens i *Grohed* handhavande, må, utan föregående uppsägning, upphöra att gälla samtidigt med poststations öppnande vid *Groheds* blivande järnvägsstation".

Planeringen följde samma mönster som angetts för den norra delen av järnvägslinjen. Det skulle dock visa sig att sträckan *Ljungskile - Tingstad* (i Göteborg) skulle komma att öppnas något tidigare än sträckan *Ljungskile - Uddevalla*. I avsaknad av bro över Göta älv blev det vissa komplikationer för den lokala befordringen i Göteborg. Järnvägens distriktschef i Göteborg meddelade bl a följande till postinspektören i Göteborg den 18 maj 1907:

"Intet hinder finnes för postens befordran från *Göteborg Lilla Bommen till Tingstad* med den av järnvägen förhyrda ångaren och har *Kungl. Järnvägsstyrelsen* i skrivelse den 4 dennes bestämt, att avgiften för ifrågavarande posttransport icke finge understiga 2 kronor för varje tur".

Frågan om postbefordran över vattnet och kostnaden därför kom av besparingsskäl att avhandlas mellan poststyrelsen och ett enskilt båtbolag intill dess tågen kunde dras på en bro över älven.

N: 12187
POSTDIRÄKTÖREN

GÖTEBORG.

N:r 409, 18.

V. Amundson

10 skrift 339

Kungl. Generalpoststyrelsen
Lb. den 2 OKT. 1906

på sid 19 endast ett brev från pd Öbg till Pen

skrift 339 11

Till Kungl. Generalpoststyrelsen.

Från Kungl. Generalpoststyrelsen
m. fl.

I anledning af Kungl. Generalpoststyrelsens
skrifvelse den 11 sistlidna september (nr 12.187)
får jag härmed öfversända ett af pastorn Anders
Ivarsson afgifvit intyg att han blifvit genom mig
underrättad därom, att det mellan Kungl. Styrel-
sen och honom den 14 maj 1904 afslutade kon-
traktet om bestridande af befattningen såsom
föreståndare för poststationen i Säffe kommer,
på grund af dess ordalydelse, att utan föregående
uppsägning upphöra samtidigt med poststations
öppnande vid Säffe blifvande järnvägsstation.
Göteborg den 1 oktober 1906.

Från Amundson

Det skulle emellertid visa sig att postverket inte samordnade sin omläggning med tågstarten. Orsaken till detta finner man i postinspektionens brev till poststyrelsen den 21 maj 1907, i vilket inledningsvis uppges att delsträckan Tingstad - Ljungskile skulle öppnas för allmän trafik den 1 juni 1907 och sträckan Ljungskile - Uddevalla något senare. Postinspektören tillade bl a:

"Då det emellertid torde vara svårt att i Ljungskile erhålla erforderliga överligningslokaler för postpersonal, och det även av andra orsaker kan anses olämpligt, att postbefordran anordnas å endast en del av sagda järnvägslinje, får jag vördsammast hemställa, det Kungl. Styrelsen tacktes besluta, att postbefordran å ifrågavarande linje icke skall taga sin början förr än densamma i sin helhet öppnas för allmän trafik efter fastställd tidtabell".

Följden blev att den postala omorganisationen uppsköts till den 17 juni 1907, sedan postinspektionen fått ett muntligt besked från järnvägens distriktchef, att trafiken på bandelen Uddevalla-Tingstad hade tagit sin början den 9 juni. Poststyrelsen godkände detta startdatum sedan dit insänts postinspektionens tidtabellsförslag för posttågen. Detta fick efter tryckning nedan återgivna utseende. Med början på sid 13 lämnas uppgifter för var och en av de poststationer utmed järnvägen som under någon tid varit förenade med järnväg. Även några andra berörs helt kortfattat.

1907. BIHANG TILL KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS CIRKULÄR.

B. JÄRNVÄGSPOSTER M. M.

NR 13.

109.

Uddevalla—Göteborg.

(Från och med den 17 juni 1907.)

Pik. 382	Tän. Skd.	Pkxp. 40.						
Tåg 709.	Tåg 711.	Tåg 713.	Km.					
C 618	9 ⁵	C 530	—	Uddevalla (Södra)	11 ²⁰	5 ¹⁵	10 ³⁸	
				{ 107, 108				
631	9 ¹⁸	545	7	Groved	11 ⁵	5 ²	—	
646	9 ³⁴	61	17	Ljungskile (ej f.)	10 ⁵³	4 ⁴⁷	—	
74	9 ⁵²	612	27	Svenshögen	10 ³⁸	4 ³²	—	
724	10 ¹¹	640	39	Stenungsund	10 ¹⁴	4 ⁹	9 ²¹	
740		658	49	Jörlanda	9 ⁵⁸	3 ⁵³	—	
86		725	65	Ytterby	9 ³⁶	3 ²¹	—	Tåg 714.
816		738	72	Säffe	9 ²²	3 ¹⁷	—	Fk.
832		752	83	Göteborg-Tingstad	9 ⁵	3 ⁰	—	
				(Häremellan med ångbåt)				
847		87		Göteborg 4, 101, 102, 103, 104, 111..	8 ²⁰	2 ³⁰	—	
					C	C		

Tåg 712. Tåg 710.
Pkxp. 40. Pik. 382



En blick på 1939 års post- och järnvägskarta ger anledning att göra några kommentarer till texten i denna skrift. Några av kartans namn saknas bland de i häftet redovisade stationerna. Vid färd norrifrån är det först **Sannäs**. Där fanns en lantpoststation under tiden 1885-1965, vars föreståndare inte tycks ha haft arbetet förenat med järnvägstjänst.

I **Resteröd**, närmast söder om Grohed var någon station inte planerad, när järnvägsstyrelsen informerade poststyrelsen i ett brev den 17 maj 1907, men så småningom kom en hållplats till stånd. Efter ansökan från kommunen förlades från den 1 juli 1910 en poststation i husägaren Carl Olof Isbergs hem i närheten av järnvägens hållplats. Den drogs in med maj månads utgång 1969. Vid

Lyckorna sydväst om Ljungskile fanns, främst för badgästers skull en poststation under perioden juni 1902 - augusti 1970 utan något samröre med järnvägen. Däremot var det banvakten

Carl Oskar Karlsson som fick svara för posten i **Ödsmål** från den 1 november 1909, då en poststation öppnades i stationens närhet. Den

flyttades till järnvägsstationen med 1917 års ingång men skildes från järnvägen redan den 1 december 1919.

Järnvägsstationen i

Stora Höga förenades däremot med post redan när beslut om en poststation på

platsen hade fattats för tillämpning från mars 1935. Trafikbiträdet Emil Kjellgren hade ansvaret, följt 1936 av Isak Albert

Svensson. Innan poststationen skildes från järnvägen den 1 juni 1963, var också Erik Torsten Johansson ansvarig (1954-1960) och Olov Gustav Andgaard (1960-1963). Den 1 februari 1919 öppnades en poststation i **Skårby**. SJ distriktsförvaltning gick inte med på att den skulle ligga i hållplatsen och poststationen blev inte förenad med järnvägstjänst.

Skee

En lantpoststation med namnet Skee öppnades med 1875 års ingång i Kallekind. Den flyttades till olika platser ett flertal gånger och var under en tid förlagd till kronfogdebostället Wettlanda men flyttades till Elfhem utmed den ordinarie postvägen på våren 1890. När järnvägssträckan Uddevalla - Skee började användas för postföring från den 16 december 1903, flyttades poststationen till järnvägsstationen.

Stinsen Carl Erik Atterling fick överta ansvaret för posten i den nu förenade post- och järnvägsstationen. När han flyttade till Habo i maj 1909, tog August Hellstrand över. Omsättningen ökade så mycket, att post och järnväg måste skiljas åt, något som August Hellstrand fick uppleva den 10 juni 1922.

Poststationen flyttades då till Vettelanda 600 meter från järnvägsstationen. Skogspraktikanten Carl Ludvig Jansson blev föreståndare. Posttrafiken utvecklades så gynnsamt att poststationen höjdes till postexpedition den 1 mars 1948. Jansson fick titeln stationsmästare. Hans biträde Elsa Haggren tog över chefskapet, när han pensionerades. Senare ledde en oförklarlig prestigehunger hos centralbyråkraterna i Stockholm i samband med rationaliseringssträvanden till att poststationen fick heta Strömstad 2 från och med maj 1971. Den på grund av bokstavsknapphet lättskötta stämpeln försvann ur floran till hembygdsfilatelisters saknad och till förvåning för befolkningen i övrigt. Efter påtryckning från olika håll återinfördes postnamnet Skee den 1 oktober 1991.

Över Skee expedierades post till postombudet i Vallbacken under tiden 1 juli 1934 - 30 september 1949. I dess datumstämpel fanns gravyren SKEE POB 1. Samma gravyr fanns också i den datumstämpel som användes för postombudet i Krokstrand under perioden 1 juni 1964 - 30 april 1971.

Överby

Det var ofta självklart att öppna poststationer i de järnvägsstationer, som i takt med järnvägsnätets utbredning kom att ligga ganska tätt. På så sätt utökades beståndet av förenade post- och järnvägsstationer med nio, när bandelen mellan Uddevalla och Skee togs i bruk för posttrafik den 16 december 1903. På några ställen, som i Skee i föregående avsnitt, innebar det samtidig indragning av i närheten befintliga lantpoststationer. I fallet Överby påverkades inte det befintliga nätet av lantpoststationer utan postanstaltsförteckningen tillfördes ett helt nytt namn.

Anders August Lindgren blev ansvarig för både post och järnväg i Överby från den 16 december 1903. Som vikarie anlätades C A Hydén, innan Erhard Hilmer Steiner tog över 1910. Hans efterträdare blev Per Adolf Andersson med 1917 års ingång. Denne blev avlöst redan den 1 oktober 1919 av T F Hedberg, som fick avsked med pension 18 år senare. På nyåret 1938 tillträdde Gustaf Samuel Kling. Efter honom ansvarade följande järnvägsmän för posten i Överby: Vendel Torvald Petersson (1941-1945), Karl Sigurd Gustafsson (1945-1948), Arnold Ebbe Viktor Carlsson (1948-1955) och Stig Rydberg (1955-1969). Poststationens sista verksamhetsdag var lördagen den 31 maj 1969. Samtidigt blev järnvägsstationen obemannad. Lantbrevbärare Kurt Adolfsson fick nu börja sin tur i Strömstad och hans sju mil långa linje utökades med drygt 50 hushåll, som sedan järnvägens tillkomst hade haft postadress Överby.

Kragenäs

En lantpoststation med namnet Lur hade öppnats i samband med kronobrevbäringsreformen 1875. Den döptes om till Kragenäs den 1 juli 1892. Sara Andersson var då dess föreståndare sedan april 1891 och fick således vid halvårsskiftet 1892 byta ut sin luriga datumstämpel mot en med namnet Kragenäs.

I hennes kontrakt fanns en klausul om att hon kunde få sluta utan föregående uppsägning, om en järnvägsanläggning kom till i poststationens närhet. Därför blev den 15 december 1903 hennes sista tjänstgöringsdag. Hon fick följande dag lämna över datumstämpel, sigill och en del andra inventarier till föreståndaren för den nyöppnade järnvägsstationen. Där blev stationsmästaren A F Johansson ansvarig för postservice, följd i oktober 1910 av Johan Edvin G:son Eklund.

Därefter har följande järnvägsanställda antecknats som ansvariga för postarbetet, vilket mycket väl kan ha utförts av deras eventuella biträden: J A Hermansson (1913), Ernst Fredrik Wingård (1913-1916), Bror Malkom Gullbrand Sjönvall (1917-1924), Alfred Palmblad (1925-1941), Oskar Hjalmar Rosén (1941-1946), Folke Evald Syrén (1946-1950), Karl Erik Holger Palm (1950-1955), Oskar Mikael Valdemar Ulmefors (1955-1964) och Inga Valborg Mathilda Ulmefors (1964-1966). Poststationen drogs in den 1 november 1966.

Över Kragenäs expedierades posten till postombudet på Galtö. Där användes under perioden från den 1 juli 1934 fram till postombudets indragning den 31 oktober 1956 en datumstämpel med gravyren KRAGENÄS POSTOMB 1.

Tanum

Som framgår av inledningstexten fick den befintliga lantpoststationen med namnet Tanum efterleden **hede** från den 1 juli 1903. Därmed var namnet Tanum fritt för användning utan risk för förväxling. Det valdes som beteckning på den förenade post- och järnvägsstation, som öppnades den 16 december 1903.

Nathanael Skärlén blev ansvarig för posten i stationssamhället. Han avled den 4 maj 1904 och följdes av Johan Alfred Johansson Flodin (1904-1910). Därefter ansvarade bl a följande järnvägsmän för postservice under tiden fram till och med augusti 1918: Axel Henrik Öfverström, Bror Malcolm Sjönvall och Oskar Staaf.

Bytena blev väl så täta i fortsättningen och intill poststationens indragning med oktober månads utgång 1966 har följande antecknats som postansvariga i tillgängliga poststationskort: Carl Johan Wendelen (1918-1922), Anton Emanuel Stein (1922-1925), Carl Konstantin Karlsson (1925-1926), Oskar Edvin Vitalis Hernqvist (1926-1930), Anders Johan Edgren (1930-1941), Reinhold Theodor Lindh (1941-1946), Karl Oscar Edvin Åkerlind (1946-1950), Nils Ferdinand Nilsson (1950-1953), Harald Robert Fagerstedt (1953-1958), Ernst Osvald Jonsson (1958-1961 och Bror Lars Hanzon (1961-1966).

Med järnvägens tillkomst blev postföringen ändrad inom stora områden. Den postlinje som funnits mellan Tanumshede och Grebbestad stympades så att en linje gick från järnvägsstationen i Tanum till Tanumshede och en från Tanum till Grebbestad. Efter hand ökades frekvensen. När Statens Järnvägar i början av 1911 planerade att anordna automobiltrafik på den 4 km långa linjen västerut från Tanums järnvägsstation till Grebbestad, hade åkaren Nils Alander i Grebbestad kontrakt för postföringen på denna linje med häst och vagn två gånger om dagen fram och åter. Hans ersättning var kr 1:50 per tur och han hade enligt kontraktet rätt att medföra passagerare och deras effekter när han forslade post.

Alander erbjöds att bli chaufför åt SJ och skulle, om han accepterade, kunna frånträda sitt kontrakt med postverket utan att formell uppsägningstid iaktogs. Geografiska problem ställde svårigheter i vägen. Alanders häst klarade transporten hela vägen, må så vara med någon hjälp uppför den 300 meter långa Gislerödsbacken i Grebbestad. Den började vid länsmansbostället Anneberg.

För SJ:s automobiler väntades det bli svårt att forcera hindret och enligt planerna skulle bilarna ha slutstation vid Anneberg. Därför skulle postverket behöva vidkännas kostnader för transporten däremellan och poststationen i Grebbestad.

Med Alander som chaufför startade SJ biltrafiken den 23 juni 1911. Formella hinder gjorde att postverkets kontrakt med SJ tecknades för tillämpning först en månad senare. Då hade det redan hunnit visa sig att trafiken flöt jämnt och att bilarna var starka nog att forcera backen i Grebbestad.

Detta fungerade mycket bättre än försöksanordningen i Trosa, varom jag har berättat i boken "Posten i samhället" (ISBN 91-970657-2-2, finns på alla större bibliotek). Av olika skäl återgick postverket ändå till postföring med häst och vagn mellan Tanum och Grebbestad den 1 oktober 1915.

Orrekläpp

Visserligen var det flera lantpoststationer i närheten av järnvägen som drogs in när bohuslänska längdbanan öppnades för trafik och poststationer öppnades i de nya järnvägsstationerna. Men det kom också till en och annan poststation utan att det skedde på bekostnad av en närliggande lantpoststation. Så var t ex fallet med poststationen i Orrekläpp.

Den öppnades den 16 december 1903 med Fritz Alexander Svensson som ansvarig. Hans ersättning för själva postarbetet blev 240 kr. Redan den 21 april 1904 ersattes han av Gustav Oscar Adolf Eriksson, som blev kvar under nio år. Därefter har följande järnvägsmän ansvarat för postservice i Orrekläpp: O F Lindström (1913), Karl Elis Fermstam (1914-1916), Ludvig Lindström (1917-1923), Jean Sven Herman Johansson (1923), Otto Julius Pettersson (1923-1933), Gunnar Leander Roos (1933-1941), Arnold Ebbe Victor Carlsson (1941-1945), Carl Valdemar Levin (1945-1948), Nils Emil Bäckman (1948-1949), Sven Artur Claesson (1949-1954), Sylve Alborg Ryberg (1954-1960), Hans Olof Sigfrid Lindström (1960-1963) och Asta Maria Lindström (1963-1965). Poststationen drogs in den 1 juni 1965.

Över poststationen i Orrekläpp expedierades posten till postombudet i Kämpersvik under tiden 16 mars 1935 - 30 juni 1948.

Rabbalshede

Efter Orrekläpp passerar tåget gränsen mellan Tanums och Kville härad och kommer inom det sistnämnda området till Rabbalshede. Där fanns en lantpoststationen sedan 1885 års ingång med gästgivaren August Kjell Dahl som föreståndare.

Denne fick från januari 1903 sitt årsarvode från posten höjt från 520 till 600 kr. Åt detta kunde han inte glädja sig åt så värst lång tid. Nu var nämligen järnvägen mellan Uddevalla och Strömstad under byggnad och poststationen flyttades den 16 december 1903 från gästgivaregården till järnvägsstationen i Rabbalshede. Det innebar, att den kom att ligga tre kilometer längre från poststationen i Kville än tidigare. Detta medförde bland annat att lantbrevbäraren Johan Adolf Larsson i Söbbskind, som gick mellan Rabbalshede och Åbrott, inte längre ansåg sig kunna fullgöra sin uppgift. Kontraktet överläts i stället på hemmansägaren Martin Adriansson från Backa i Kville församling.

I Rabbalshede järnvägsstation fick stinsen C J T Rudenberg ansvaret för posten med 360 kr i årsersättning för denna del av sitt arbete. Efter hans död ansvarade följande järnvägsmän för posten i Rabbalshede: G F Ahlberg (1910-1911), Petrus J:son Rhodiner (1911-1914), Gustaf Julius Sjöström (1915-1916) och Hjalmar Leonard Svensson (1917-1920).

Post och järnväg skildes åt den 1 juli 1920 (diarienummer I b 787/1920) och på omkring 200 meters avstånd från järnvägsstationen etablerade sig fru Syster Bertha Svensson som poststationsföreståndare. Hon bosatte sig i oktober 1923 i Ottebol och Alma Nicolina Johansson tog över, från 1924 års ingång som ordinarie föreståndare. Den 1 juni 1956 blev Gulli Valborg Irene Karlsson föreståndare.

I 1970-talets fortlöpande omorganisation blev det ett postställe i Rabbalshede, från 1986 med termen postkontor, och den 7 januari 1991 tog Sparbanken över postservicen på entreprenad.

Hällevadsholm

Postinspektör Otto Schütz föreslog i sin preliminära redovisning den 2 maj 1903 till poststyrelsen över planerad omorganisation av postgången i anslutning till järnvägens tillkomst, att en poststation också skulle öppnas i den blivande trafikstationen Hällevadsholm. Något bevis för att dess förste föreståndare vid öppnandet av poststationen den 16 december 1903, Per Johan Dahlin med 300 kr i årsarvode, verkligen var järnvägsanställd har jag inte funnit, men det är sannolikt så. Dess andre föreståndare, stationskarlen Adolf Fredrik Leopold Holm, tog över poststationen den 25 november 1915 för en kort period, uppenbarligen för att täcka uppkommen vakans. Fritz Valdemar Larsson tog över den 1 mars 1916 och efter ytterligare fyra månader flyttades poststationen till handlanden Axel Charles Arvidssons affär. Därmed var det slut på järnvägseran för posten i Hällevadsholm.

Larsson ansvarade för posten under mer än 30 år och den 1 mars 1947 blev Harry Alexis Falk föreståndare. Denne fick uppleva att poststationen organiserades som postexpedition från den 1 oktober 1951. Han fick därmed titeln stationsmästare. I sin oförklarliga strävan att minska antalet adressenheter beslöt poststyrelsen att postexpeditionen skulle döpas om till **Dingle 2** den 1 mars 1973. Detta årtiondes omvälvande medförde att postexpeditionen fick termen postkontor 1977. Under knappt 15 år levde beteckningen Dingle 2 kvar trots de protester som uttalades redan från början. I november 1986 uppvaktade kommunledningen generaldirektör Bertil Zachrisson i namnfrågan och till sist gav poststyrelsen efter.

Den 1 februari 1988 återinfördes namnet Hällevadsholm för postkontoret. Enligt tidningen Bohusläningen firades beslutet om postadressen Hällevadsholm med stort kalas.

Dingle

Stationsmästaren Herman Göthberg blev ansvarig för posten i Dingle, när poststationen öppnades den 16 december 1903. Han flyttade till Fåglavik 1909 och efterträddes av Oscar Emanuel Andrée. Efter honom tog Carl Albert Svensk över med 1922 års ingång. Han hade varit poststationsföreståndare i Kättilstorp sedan maj 1918. Han behövde bara ansvara för både post och järnväg under kort tid, för den 15 maj 1922 skildes de båda åt.

I en fastighet ca 300 meter från järnvägsstationen inrättade handlanden Rudolf Heribert Siwersson nu en poststation. Den 1 juli 1926 flyttades posten åter till järnvägsstationen, där Thyra Eugenia Svensk blev poststationsföreståndare utan samröre med järnvägs-tjänst. Genom giftermål fick hon efternamnet Tjäder. Trafikökning ledde till att poststationen höjdes till postexpedition med februari månads ingång 1946. Hon fick därmed titeln stationsmästare, vilken för hennes efterträdare ändrades till postmästare på grund av ny terminologi 1977. Efter ytterligare omorganisationer har postmästare Gunnel Dahlqvist fått ta över ansvaret för postservice till de drygt 1800 hushåll i de nya lokaler som invigdes i april 1986. I hushållsantalet ingår de med postadress Hällevadsholm.

Över Dingle har posten bl a expedierats till postombuden i Hultby (1 februari 1944 - 31 juli 1952), Gunnarsbo (1 februari 1944 - 30 augusti 1951) och Humlekärr (1 maj 1944 - 30 november 1963).

Sandklef och Gläborg

Det kan sägas vara anledning att lämna järnvägsspåret för en stund och på de två följande sidorna beröra två lantpoststationer som bl a på grund av närheten till järnvägen kom att påverkas av den nya organisationen i december 1903.

Det tämligen glesa poststationsnät, som byggdes upp i anslutning till att postverket tog över kronobrevbäringen, kompletterades efter hand som framställningar gjordes om ytterligare poststationer. Inom Tunge härad, som vi nu passerar på vår tänkta resa, skulle det dock dröja nära nog två decennier innan någon poststation inrättades utöver de två som hade inrättats 1875. Enligt poststyrelsens beslut den 18 april 1893 öppnades sålunda en poststation i **Sandklet** i Håby socken vid det följande halvårsskiftet.

Där blev apoteksföreståndaren A Ericsson postansvarig. Han fick 150 kr i årsarvode. Redan den 1 april 1896 lämnades poststationen över till handlanden Gustaf Artur Hansson, som kunde glädja sig åt att få 400 kr i årsarvode.

När bohuslänska längdbanan byggdes, blev det allmänt känt att poststationen i Sandklef var i farozonen. Postens representanter hade nämligen fört en lantbrevbäringslinje på tal, vilken skulle ersätta poststationen. Den extra kommunalstämman i Håby skolhus den 8 juni 1903 behandlade postfrågan och beslöt att *"ingå till Kungl. Generalpoststyrelsen med begäran om bibehållande av Sandklefs poststation och uppdrogs åt stämmans ordförande att nämnde ansökan ingiva"*.

Under diskussionen framhölls *"det orimliga uti att kommunen, som vid längdbanan icke erhållit någon station, även skulle berövas tillgången till snabb post; även anser stämman att en lantbrevbäringslinje icke bör anordnas, såsom icke i någon mån ersättande en fast postanstalt, vilken senare ej torde fordra avsevärda kostnader om posten till Lysekil utgick från längdbanestationen Munkedal"*.

Tillfrågad av postinspektionen i Göteborg anförde kronolänsman- nen i Tunge bl a följande den 17 juli 1903: *"Nekas kan ej att Håby kommun har nytta av att poststationen bibehålles och i regel är ju svårt avvara en invand bekvämlighet, men för flertalet skulle en lantbrevbäringslinje, som utginge från Dingle järnvägsstation, avlämnande brev å vid och i närheten av vägen liggande platser, mera tillgodose korrespondenters i orten bekvämlighet och säkerligen bliva betydligt billigare för postverket än om stationen skall bibehållas och särskild postskjuts igångsättas från Munkedals eller Dingle järnvägsstationer till Sandklefs poststation"*.

När tågen började gå regelbundet den 16 december 1903, var sålunda sagan all för poststationen i Sandklef, vars kunder började få lantbrevbärbetjäning. Kompensationen blev förutom en lantbrevbäring till de direktberörda också en ny poststation i Elfbacken. Den fick namnet **Gläborg**.

Med ett 20-tal namnunderskrifter hade invånare i Sandklef och Gläborg i ett särskilt brev till poststyrelsen den 23 juni protesterat mot planerad indragning av poststationen i Sandklef och anhållit 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, Sälby, Smedberg och Skådene.

Kronofogden i Sunnervikens fögderi tillstyrkte framställningen om en poststation i Elfsbacken. 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 sålunda 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 efterträdaren 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 Elov Eliasson vid och fick uppleva poststationens indragning den 30 juni 1966. Han fick själv bli lantbrevbärare på linjen Munkedal - Gläborg.

Munkedal

I texten under tidtabellen på omslagets insida anges att med undantag av Munkedal är de med fetstil markerade orterna av angivna skäl inte medtagna i den löpande texten. Några ord ägnas här åt Munkedal. Den där sedan december 1896 befintliga poststationen i brukets lokaler drogs in vid tågstarten och en förenad post- och järnvägsstation öppnades i dess ställe.

I Munkedal blev stationsföreståndaren C H Larsson ansvarig för postgöromålen. Han hade ett biträde, för vilket utgick ett anslag på 900 kr. Detta skulle enligt poststyrelsens beslut betalas till Anna Berta Nilsson, som alltså fick sin försörjning även efter att poststationen hade 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 i det efter hand allt tätare poststationsnätet. 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 mellan Umeå och Skellefteå upphörde.

Därmed var järnvägseran för posten i Munkedal slut, men dess förste chef, postmästaren Johan Emil Wallqvist fick liksom de sex följande ordinarie cheferna bli planera för de lokala transporter till och från tågen. I en första rationaliseringsvåg på 1960-talets början degraderades postkontoret till en postexpedition och förlorade sitt förvaltningsområde.

Skilsmässan mellan post och järnväg kom på tal tidigt och det fanns dessutom behov av ett nytt förvaltningspostkontor i det efter hand allt tätare poststationsnätet. 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 mellan Umeå och Skellefteå upphörde.

Därmed var järnvägseran för posten i Munkedal slut, men dess förste chef, postmästaren Johan Emil Wallqvist fick liksom de sex följande ordinarie cheferna bli planera för de lokala transporter till och från tågen. I en första rationaliseringsvåg på 1960-talets början degraderades postkontoret till en postexpedition och förlorade sitt förvaltningsområde.

Åke Selkenström

Poststationen i Gläborg kan sägas ha blivit en ersättning för poststationen i Sandklef utmed lantbrevbärningen från Dingle till hållplatsen Skådene vid järnvägen. Detta är en kopia av en av de många skrivelser som finns i akten angående planering av omorganisationen inför järnvägens tillkomst.

Hogstorp

Ungefär mitt på den ca två mil långa tågsträckan mellan Munkedal och Uddevalla anlades en järnvägsstation med namnet Hogstorp, där en poststation öppnades den 16 december 1893. Valter Andersson Bergholtz blev ansvarig för både post- och järnvägs-göromål, följd den 22 april 1904 av Petter Anton Pettersson Wennerbärg. Sedan denne slutat 1910, ansvarade följande järnvägsanställda för postgöromålen i Hogstorp: Johan August Hägg, (1910-1916), Johan Abraham Winquist (1917-1922), Carl Gustaf P:son Sonneberg (1923-1930), Ernst Birger Rudengård (1930-1948), Oskar Arthur Rutger Carlberg (1948-1964) samt som vakansvikarie Alf Lennart Arnold Holmström (1964-1967). Poststationen drogs in den 1 november 1967.

Under en övergångsperiod lindrades indragningen genom att det fanns ett postombud i Hogstorp till januari månads slut 1976. I datumstämpeln fanns gravyren UDDEVALLA 1 POSTOMB 1.

I enlighet med texten till illustrationen på den första inre omslags-sidan lämnar jag nästa station, Uddevalla därhän. Någon förening av post- och järnvägstjänst förekom inte där. För dem som intresserar sig för lokal posthistoria i Uddevalla hänvisar jag till **Uddevallas postala historia** av *Lennart Eliasson och Leif Rasmussen*.

Grohed

På vår fortsatta färd söderut kommer vi efter Uddevalla till Grohed. Där fanns en lantpoststation sedan den 1 april 1898. Den kompletterades med ett par lantbrevbäringslinjer redan efter ett år. Under de följande åtta åren fick de sockenbor i Forshälla, som inte kunde betjänas av lantbrevbärarna, besöka Groheds gästgivaregård för sina postärenden. Järnvägsstationen vid bohuslänska längdbanan ansågs vara en bättre plats för poststationen. Dit flyttades den med järnvägens Per Olof Molin formellt som föreståndare från den 1 juli 1907.

Kombinationen post- och järnvägs-göromål passade honom inte helt bra och från den 12 september 1909 fick kontorsbiträdet Gustaf Emil Friedler rycka in tills tjänsten besattes med en ny chef den 1 april 1910, Carl Frithjof Johnsson, följd efter tre år av stationsföreståndaren Sven August Andersson. Denne blev kvar i Grohed till 1931 års utgång. Den fortsatta chefslängden visar Lars Oskar Johansson (1932-1935) och Gustaf Edvard Jacobsson från oktober 1935 till den 17 mars 1943, då denne drabbades av samma öde som Per Olof Molin och också visade sig ha valt fel bana. Efter en lång vakans blev Fritz Emil Ernfrid Nilsson ordinarie chef från och med november 1944, följd av Carl Waldemar Levin i april 1948. Erik Gunnar Ekholm trädde till den 1 december 1959. När han förflyttades till Åled efter knappt två år, blev Nils Edgar Rudin föreståndare. Han fick uppleva poststationens indragning med maj månads utgång 1966.

Svenshögen

Som framgår av den inledande texten på sid 9 om södra delen av bohuslänska längdbanan, hemställde postinspektionen i ett brev till poststyrelsen den 4 september 1906 om beslut att poststationer skulle inrättas i förening med trafikstationerna i Säve, Ytterby, Jörlanda, Svenshögen och Grohed samt att de dåvarande lantpoststationerna i Säve, Jörlanda och Grohed skulle dras in. I Ljungskile var trafikrörelsen så omfattande att postinspektionen inte ansåg att post och järnväg skulle förenas. Att det blev så, framgår bl a av den på inre omslagssidan i häftets början angivna beteckningen (ej f.) efter ortnamnet *Ljungskile* i tidtabellen.

På vår tänkta tågfärd kommer vi sålunda närmast efter Ljungskile vidare till Svenshögen i Inlands Nordre härad. Där öppnades den 17 juni 1907 en förenad post- och järnvägsstation med stationsmästaren Thure Ferdinand Helander som ansvarig för både järnväg och post. Han ersattes den 1 juni 1912 av C F Johnsson som tidigare varit föreståndare för poststationen i Grohed. Den sistnämnde förflyttades till Ytterby den 1 november 1914 och efterträddes, vars namn jag inte kunnat utröna, ansvarade för posten till och med mars 1919. Därefter skildes post och järnväg och lägenhetsinnehavaren Johan Petter Nygren blev föreståndare för den ersättande lantpoststationen. Med termen postställe från den 1 maj 1975 avvecklades denna in den 4 juli 1988.

Stenungsund

Ett starkt ökat antal poststationer i omgivningen motiverade att lantpoststationen i Stenungsund organiserades som ett förvaltningspostkontor den 1 november 1906. I Stenungsund har sålunda inte förekommit någon förening av post- och järnvägstjänst

Jörlanda

Den lantpoststation som öppnades med 1875 års ingång i Håby vid postlinjen Göteborg-Kårehogen var i händerna på flera föreståndare innan fröken Karin Almegren tog över 1903. Med järnvägens tillkomst upphörde fröken Almegrens förordnande och järnvägens stationsmästare Eskil Rickard Mosesson tog ansvar också för posten 1907. När han förflyttades till Norsesund 1915, vikarierade ett par kontorsbiträden tills Carl Bernhard Liljenberg tog över rulljangsen från den 1 oktober 1915.

Redan den 1 april 1919 skildes post och järnväg åt och i en affär på 500 meters avstånd från järnvägsstationen inreddes den nya lantpoststationen med handlanden Gustaf Verner Gustafsson som föreståndare. Den andra av hans efterträdare fick uppleva poststationens indragning den 1 oktober 1971. Poststationen ersattes då med ett postombud. I dess datumstämpel fanns gravyren STENUNGSUND 1 POB 1. I ett starkt föränderligt skede för det moderniserade postverket organiserades postombudet som ett postställe den 3 april 1980, som fick en ny datumstämpel, nu med dubbelnamnen STENUNGSUND 1 JÖRLANDA.

Förändringarna fortsatte och den formella beteckningen för postanstalten blev med 1986 års ingång postkontor och sedan den 1 oktober 1990 stod det åter bara JÖRLANDA i datumstämpeln. Den glädjen varade inte så länge. Såsom olönsamt drogs postkontoret in för gott ned april månads utgång 1992.

Ytterby

Tidiga försök att få en lantpoststation i Ytterby hade misslyckats och det var först med järnvägens tillkomst som trakten fick en fast postanstalt. Den 17 juni 1907 inrättades en förenad post- och järnvägsstation i Ytterby.

Vilhelm Amandus Grahn fick ansvar för både post- och järnvägs- trafik. Han förflyttades till Eksund i november 1912 och följdes efter en tids vakans av Per Albert Thelander, som avled redan nio månader efter tillträdet. Nästa ordinarie postchef i Ytterby blev Carl Johnsson från november 1914 och med 1917 års ingång tog Anders Jönsson över.

Poststationen skildes från järnvägen den 1 januari 1922 och Bertha Olivia Jönsson blev föreståndare, följd den 1 juli 1923 av Dagmar Anita Jönsson i en lokal på 160 meters avstånd från stationshuset.

Skiftande öden följde lantpoststationen, vars namn ändrades den 15 maj 1939 till Kungälv's Ytterby. Denna förändring skedde under starkt motstånd. En särskild revision av ortnamn genomfördes i anslutning till utgivning av andra upplagan av Svensk Ortförteckning. Man strävade efter att post-, telefon- och järnvägsstationer skulle ha samma namn.

Telefon- och järnvägsstationens namn var Kungälv's Ytterby. Att det fanns många orter som hade namnet Ytterby eller Ytterbyn, motiverade den föreslagna längre beteckningen för Ytterby vid Kungälv. Kommunalnämnden behandlade namnfrågan vid sammanträde den 20 juni 1938 och uppdrog åt dess ordförande Olof Christianson att motivera nämndens uttalade önskemål att få behålla namnet Ytterby oförändrat. I ett brev till överpostmästare Karl Martinell i Göteborg den 28 juni 1938 anförde han bl a följande:

"Den berörda namnförändringen infördes på sin tid av Statens Järnvägar. Orsaken härtill har, såvitt känt är, icke offentliggjorts. Huruvida något bärande skäl legat bakom, undandraget sig vårt bedömande. Denna namnförändring synes oss så mycket mindre påkallad, som namnet 'Ytterby' varit järnvägsstationens namn ända från järnvägens tillkomst och någon olägenhet därav aldrig försports. Namnförändringen, som företogs utan att de kommunala myndigheterna blevo satta i tillfälle yttra sig däröver, har inom kommunen framkallat ett allmänt missnöje. Icke nog med att den givit upphov till en allmän villervalla, den har även utåt satt en viss mindervärdighetsprägel på kommunen, som vi icke kan tolerera.

Vi anse det som en förödmjukelse för kommunen att offentligt bli utpekad såsom stående under annans herravälde eller beskydd. Då telefonväxeln vid sin tillkomst antog samma officiella namn har givetvis den ofördelaktiga verkan härav ytterligare förstärkts.

Beträffande så frågan om poststationens namn kan vi icke finna någon omständighet som kan göra en namnförändring önskvärd eller nödvändig. Ytterby kan icke förväxlas med något annat namn i postanstaltsförteckningen. Det är ett namn med gamla anor, lätt att skriva och lätt att uttala".

Överpostmästaren avstyrkte i sitt eget yttrande ändring av poststationens namn, en uppfattning till vilken postdirektionen anslöt sig. Mot detta vände sig poststyrelsen och beslöt att poststationens namn skulle vara *Kungälv's Ytterby*. En återgång till namnet *Ytterby* gjordes den 1 oktober 1953, men i poststyrelsens strävan att minska antalet adressenheter ändrades namnet till *Kungälv 2* den 1 april 1972. Inte minst hembygdsrörelsens kamp över hela landet mot en sådan namndöd ledde till poststyrelsens beslut att med kvotering och efter vissa förutsättningar t ex återinföra postnamn som hade försvunnit vid centralisering av postdistributionen. Från den 1 oktober 1990 fick postanstalten sålunda åter heta *Ytterby*.

KUNGL. GENERALPOSTSTYRELSENS

1907. CIRKULÄR. NR XXI.

29.

Kungörelse,

angående dels öppnande, dels indragning af poststationer.

Den 17 innevarande månad öppnas poststation vid en hvar af de å statsbanelinjen Uddevalla—Göteborg-Tingstad belägna trafikstationerna *Grohed*, *Svenshögen*, *Jörlanda*, *Ytterby* och *Säve* inom Göteborgs och Bohus län.

Samtidigt indragas nuvarande poststationerna *Grohed*, *Jörlanda* och *Säve*. Stockholm, af Kungl. Generalpoststyrelsen, den 11 juni 1907.

RICHARD OSSBAHR.

o. f.

*Gustaf Kihlmark.***Säve**

Komna till Säve närmar vi oss slutet på vår tänkta färd. Där fanns sedan 1875 års ingång en lantpoststation. Från oktober 1896 var läraren Anders Ivarsson ansvarig för denna. Han blev uppsagd "för tillämpning från den tidpunkt, då bohuslänska längdbanan kunde tas i bruk för posttrafik".

Detta inträffade den 16 juni 1907. Då flyttades poststationen till järnvägsstationen, där Carl Alfred Svensson blev ansvarig för både post- och järnvägsgöromål. Han efterträddes den 1 april 1910 av järnvägens stationsmästare Otto William Åkerman. När denne förflyttades till Hasselfors den 1 augusti 1914, uppehölls befattningen på vakans av Arvid Leonard Svensson tills nästa ordinarie stationsmästare Per Gustaf Robert Henricsson kunde tillträda från december 1914. Därefter hade följande järnvägsanställda ansvar för posten i Säve enligt tillgängliga personalkort: Carl Bernhard Liljeberg (1920-1926), Gustaf Ivar Ohlin (1926-1933), David Natanael Persson (1933-1942), Gustaf Edvin Berg (1943-1948), Ernst Wilhelm Örn (1948-1950), John Axel Harald Ström (1950-1956), Axel Gustaf Ragnar Sandgren (1956-1958) och Thure Valdemar Lyngstam (1958-1970).

Samarbetet mellan post och järnväg i Säve upphörde och från den 1 maj 1970 höjdes poststationen till postexpedition (diarienummer D 183/70). Utvecklingen gick vidare enligt de senaste decenniernas mönster med bl a ändrad terminologi. Postutdelningen till Säve har centraliserats till Torslanda.

Tingstad

Före den direkta förbindelsen med Olskroken på andra sidan Göta älv anlätades tidvis Tingstads ångbåtsaktiebolag för posttransporter till och från tågen. Enligt ett av poststyrelsen godkänt kontrakt den 31 maj 1907 förband sig detta bolag att för en ersättning av 150 kr per månad "ombesörja fortskaffande så väl av posten som ock av den postpersonal, vilken är avsedd att handlägga postgöromålen å järnvägslinjen Uddevalla - Tingstad två gånger om dagen, i vardera riktningen, antingen medelst ångfartyget "Tingstad" eller ock, då detta av en eller annan anledning ej kan användas, medelst annat därtill lämpligt fortskaffningsmedel".

Detta förfaringssätt upphörde den 1 mars 1909, då den fasta förbindelsen över Göta älv kunde öppnas för trafik.