

Med Ångbåt Uddevalla Lösen

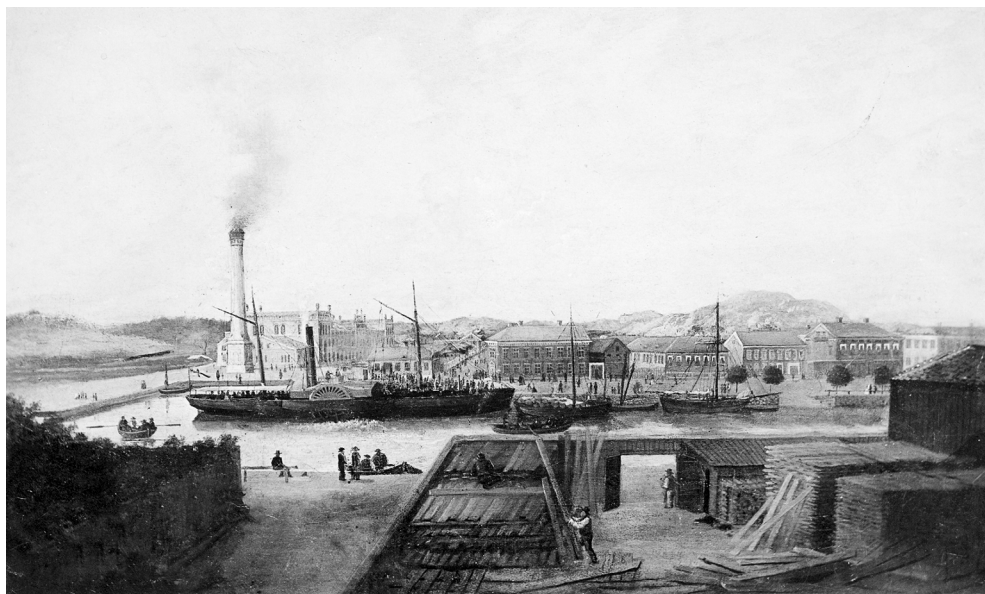
av Leif Johansson

Denna artikel handlar om postföringen på ångbåtslinjen Göteborg-Marstrand-Uddevalla under åren 1850-1860, och om de lösenstämplar som Uddevalla postkontor använde för att stämpla obetalda brev från ångbåtarnas brevlådor.

Syftet är att komplettera tidigare skrifter och redovisa nya forskningsrön. Stämpelavsnittet i artikeln utgår delvis från Curt Haijs "Svensk lösen", medan fartygsavsnittet har inspirerats av Wilhelm Hanssons bok "Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år". Artikeln förenar posthistoria med ett stycke kulturhistoria, med strävan att nå ökad kunskap och förståelse.

LEIF JOHANSSON är född 1960 och bor i Torslanda utanför Göteborg, han är sjöingenjör och fil. mag. i humanekologi. Ett intresse för Bohusläns kustlandskap och kulturhistoria har med åren fogats samman med posthistoria och filateli som funnits med sedan ungdomsåren. Samlarområden är ångbåtspost samt lösenstämplarna från Uddevalla.

Tillgång till originalhandlingar hos Landsarkivet i Göteborg har varit mycket betydelsefullt, och medfört att ny kunskap kan presenteras. Detsamma gäller olika tidningsarkiv. Att få tillgång till brev i privata samlingar har också varit mycket betydelsefullt, liksom samtal med idag aktiva samlare.



Kampenhofområdet i Uddevalla med ångskonerten *Uddewalla* 1858. Oljemålning av Carl Fredrik Richter, avfotograferad av Maria Lundbäck. Fotografiet ingår i Bohusläns museums samlingar.

Det är viktigt att påpeka att brev som befordrades av ångfartygen i brevlådor benämns ”ångbåtsbrev” i denna artikel, till skillnad från den post de befordrade i postväska, postpåse, paket eller postsäck, den senare postbefordran (postföringen) betraktades som ”post som fraktgods”.

Post per ångbåt, formalia och lösenstämplar

Under 1800-talet började industrialismen att komma igång längs Sveriges västkust. Ångmaskinen spelade en central roll i utvecklingen, inte minst för kommunikationerna. I Göteborgs hamn tuffade ångslupar redan på 1830-talet, Göta kanal öppnades 1832 och under 1840-talet började passagerarångare att synas sommartid i Bohuslän. 1850-talet är det årtionde när industrialismen tog fart i Uddevalla. År 1850 startar den första ångbåtslinjen med reguljära passagerarturer mellan Göteborg-Marstrand-Uddevalla. År 1851 skrivs det första tillståndet för postföring med ång-

fartyg på denna linje. Sammanfattningsvis innebar ångfartygen en väsentligt förbättrad postföring till Uddevalla.

Kungörelsen om sjöpost från år 1835

I sin närmast klassiska bok om svensk sjöpost beskriver Johannes Rudbeck att inrikes posttransporter med privata (enskilda) svenska ångfartyg inleddes med en kunglig kungörelse den 7/3 1835. Nedanstående citat från Rudbeck beskriver något av innehållet i kungörelsen,

”befälhavare å ångfartyg eller seglande fartyg, som gick mellan inrikes orter, där postkontor fanns, fick medföra brev, för vilka postporto erlagts av avsändaren eller som voro ämnade att lösas av brevmottagaren”.

Kungörelsen innehöll även föreskrifter om att en särskild låst brevlåda skulle finnas på ångfartyg som var i reguljär trafik med passagerare mellan bestämda orter i landet. Den 11/6 1835 utfärdades tillhörande bestämmelser, bland annat att endast obetalda brev fick läggas i brevlådan ombord.



Fotografi från 1860-talets Uddevalla. Åren 1859-1874 fanns postkontoret i huset på bilden som kallades Sannes hus. Till höger i bilden syns ingången till postkontoret, framför ingången står en postdiligens och på väggen till höger om dörren hänger en brevlåda. Foto: fotograf okänd, avfotograferad av Maria Lundbäck. Fotografiet ingår i Bohuslänns museums samlingar.

Postföring med ångbåt längs linjen Göteborg-Marstrand-Uddevalla startade våren 1850. Redan 1851 trafikerades linjen med upp till fyra turer per vecka, och under 1852 med sex turer per vecka. Fartygens seglations-säsong var normalt från april till och med november under 1850-talet, då hjulångarna var känsliga för isbildning vintertid. Utöver postföringen med ångbåt befordrades post från Göteborg via diligens, vanligen en gång per vecka, Uddevalla har haft postkontor sedan 1647.

Nycklar till ångfartygens brevlåda fanns hos postkontoren i Göteborg, Marstrand och Uddevalla. Enligt kungörelsen från 1835 skulle fartygets befälhavare lämna den låsta brevlådan till postkontoret då fartyget anlöpte staden. I en särskild skrivelse, ställd till postkontoret i Uddevalla och Marstrand, den 4/6 1850, meddelar dock generalpoststyrelsen att den låsta brevlådan skulle "... *transporteras till och från postkontoren genom fartygets kommissionärs försorg*". Kommissionären skulle även upprätta en förteckning över upptagna brev från brevlådan.

Ankommande brev stämplades

Enligt regelverket skulle breven från fartygens brevlåda stämplas samma dag som de ankom. I Marstrand och Göteborg användes en normalstämpel med stadens namn, men i Uddevalla hade postkontoret en särskild lösenstämpel med texten "Uddevalla lösen". Postkontoret i Uddevalla benämnde breven från ångfartygens brevlåda för "*ångbåtsbrev*", och endast sådana brev stämplades med Uddevalla lösenstämpel.

Fartygen kunde även medföra betalda brev (enligt kungörelsen från 1835), det vill säga brev där "*post-porto*" erlagts av avsändaren. Betalda brev befordrades i väska, påse eller säck, och de stämplades normalt inte vid ankomsten. För befordran av post i väska och säck tecknades kontrakt mellan rederierna och generalpoststyrelsen, i vilket rederiernas ersättning för postfrakten angavs.

Obetalda brev löstes av mottagaren

Under perioden 1835-1859 skulle mottagaren betala frakten för obetalda, eller ofran-kerade, brev från ångfartygens brevlådor. På filatelistiskt språk skulle breven "*lösas*" för att utlämnas från postkontoret. För sträckan mellan Göteborg och Uddevalla (och mellan Marstrand-Uddevalla) var lösenbeloppet 4 skilling för enkelt porto. Enligt generalpoststyrelsens skrivelse från 4/6 1850 skulle lösenbeloppen delas lika mellan postverket och fartygets rederi. Fram till 1855 hade tre ångfartyg, från två olika rederier, postföring på linjen Göteborg-Uddevalla.

Enligt generalpoststyrelsens skrivelse den 4/6 1850 skulle avsändaren skriva "avgångs-ortens namn" samt "obetal" på brevet, så att lösenavgiften kunde beräknas. Om sådan anteckning saknades beräknades lösenavgiften från den ort där fartygets resa påbörjades. Dock förekommer på denna sträcka endast ett fåtal brev med sådana anteckningar.

Större postkunder i Uddevalla hade en så kallad *postbok* som fördes av postkontoret. I postboken noterade posttjänstemannen bland annat ankommande ångbåtsbrev och deras lösenbelopp. Stora postkunder i Uddevalla, till exempel majoren M. Koch, hade under tidigt 1870-tal särskilda postväskor hos Uddevalla postkontor. En postbärare befordrade dagligen väskorna med post till adressaten. Systemet med postväskor var troligen igång redan under 1850-talet, och troligen befordrades även ångbåtsbreven hem till Koch på det viset.

Rutten Göteborg-Uddevalla

Under hela 1850-talet använde ångfartygen den "inre kustlinjen" mellan Göteborg och Uddevalla. Längs rutten anlöptes bryggorna Marstrand, Låka (Höviksnäs), Stenungsund och Svanesund. Gustafsberg, söder om Uddevalla, anlöptes periodvis. Ett av ångfartygen förlängde rutten till Lysekil. Det fanns även en "yttre kustlinje", mellan Göteborg och Strömstad, den rutten gick på utsidan av Tjörn och Orust, och inkluderade inte Uddevalla. (Se kartan på nästa sida.)

ångbåtsbrev inte mer än några stycken i veckan under perioden 1850-1859.

Fyrkantstämpeln (typ II) ersattes av en stor cirkelstämpel (typ III) våren-försommaren 1852. Till skillnad från fyrkantstämplarna användes cirkelstämpeln under många år. Senast kända stämpelavtryck av typ III är från den 24/11 1860.



Uddevalla Lösen typ III. Mått: 35 mm,
1852-06-10 - 1860-11-24.

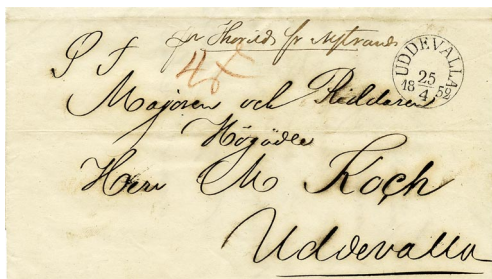
Det är viktigt att påpeka att lösenstämplarna användes till att stämpla breven från ångfartygens brevlådor - oavsett med vilket fartyg eller rederi breven befordrades.



Tidigast kända stämpelavtryck med typ III är från den 10/6 1852. Ägare: Göran Heijtz. Brevet ingår i "Early shipmail to, from and within Sweden".
Ex. Bertil I Larsson (Köhler 2017).

Perioden mellan stämplarna

Anders Lundgren, samlare av posthistoria från Bohuslän, misstänker att postkontoret i Uddevalla saknade lösenstämpel en period mellan stämpeletyp II och III. Hypotesen baseras på ett obetalt brev som stämplats i Uddevalla den 25/4 1852, det vill säga emellan kända stämpeldatum för typ II och typ III (bild överst i nästa spalt). Brevet har en lösenanteckning om 4 skilling.



Obetalt brev från Marstrand till Uddevalla utan lösenstämpel. Brevet har befordrats av ångfartyget *Thorild* (anteckning "pr Thorild fr Marstrand") och ankomststämpels plats i Uddevalla. Ägare: Anders Lundgren. Brevet ingår i "Postal History of Bohuslän". (Frimärkshuset 2015).

Det finns ett liknande brev som befordrades från Marstrand till Uddevalla 22/5 1851. Även det brevet är ankomststämplat Uddevalla och har lösenanteckning om 4 skilling. Stämpeldatum är några dagar tidigare än det första kända stämpelavtrycket med typ II, möjligen kan det ha funnits en period utan lösenstämpel även mellan fyrkantstämplarna.

Postböcker och räkning

Postkontoret i Uddevalla har i efterskott skickat räkning för portokostnader till företag och personer med större mängd post. Som underlag för debiteringen förde postkontoret en postbok, i vilken kostnaderna för kundens avgående brev och inkommande obetalda brev fördes in. Portokostnaderna fakturerades per kvartal. Ett exempel på räkning för "Post-Porto", till Rhedin i Göteborg, visas på nästa sida. Författaren har ännu inte hittat någon motsvarande räkning till företagen i Uddevalla.

Herr *M.W. Rhedin* till Göteborgs Post-Contoir

An Post-Porto <i>Andon</i>	Qvartalet År 1830	
för Afgångne Bref	Bco Rd.	37 1/2
Ankomne Dito		15 1/2
Dito Recommenderade Dito		2 1/2
Provision		2 1/2
<i>Exempt Memor</i>		
	Banco Rd.	66 1/2

(Anslutes till Räkningen genom tillägg bevilj.)
No *89*

Geatthas
Andersson

Räkning för Post-Porto från postkontoret i Göteborg till M.W. Rhedin år 1830. Räkningen avsåg 2:a kvartalet 1830. Ägare: Dan Andersson.

Curt Hajj skriver att han haft tillgång till den postbok som fördes av postkontoret i Uddevalla för Thorburns Söner, åren 1852-1856. Tyvärr har den postboken inte kunnat spåras, men på Landsarkivet i Göteborg finns postböckerna för bland annat åren 1856-1862, vilka Curt Hajj uppenbarligen inte känt till.

William Thorburns Söner
till Uddevalla Post Contoir Debet
Oktober Månad 1856

<i>Uddevalla post</i>		
<i>Sjöbo</i>	3	1 1/2
<i>Thorsby</i>	2	8

Postbok för företaget Thorburn Söner, förd av Postkontoret i Uddevalla. Period: Oktober 1856-juni 1858. Källa: Postboken i "Thorburnsarkivet" på Landsarkivet (Riksarkivet) i Göteborg.
Foto: Leif Johansson.

I postboken för Thorburns Söner noterade posttjänstemannen alla avgående brev för vilka företaget skulle betala porto. Därutöver noterades alla ankommande utrikes brev som var (helt eller delvis) obetalda, samt de obetalda brev som ankom via fartygens brevlådor.

Breven från fartygens brevlådor infördes i postböckerna som "ångbåtsbref" eller "ångbref", tillsammans med lösenbeloppet. I postboken noterades även datum då upp-

20 Angbåtsbref
Basjesen
4

Notering för ankommande (obetal) "ångbåtsbref" den 20/11 1856 i Thorburns Söners postbok, lösenbelopp 4 skilling. Foto: Leif Johansson.

gifterna skrevs in, vilket innebär att ett bevarat ångbåtsbrev kan letas upp i postböckerna. I postbokens högra marginal noterades brevens lösenbelopp i skilling, senare i öre.

Ångbåtsbreven var med få undantag inrikes brev. På framsidan av utrikes obetalda brev har posttjänstemannen noterat lösenbeloppet med penna. Endast två utrikes brev är kända som lösenstämplats, detta trots att antalet ankommande utrikes brev var mer än dubbelt så många som ångbåtsbreven. Därmed kan man konstatera att obetalda utrikes brev normalt inte lösenstämplades, istället befordrades de utrikes ankommande breven till Uddevalla via Göteborg i väska eller postsäck.

Mängden brev åren 1850-1860

Nästan samtliga kända brev som stämplats med Uddevalla lösen är adresserade till Thorburns Söner, William Thorburn och majoren M. Koch.

Om man utgår från antalet avgående brev i Thorburns Söners postböcker, och antar att motsvarande antal brev skickats till företaget, kan man uppskatta ångbåtsbreven till som mest 5% av den totala mängden brev under åren 1856-1859 (den tid på året då ångfartygen var i drift). Till exempel noterades totalt 79 ångbåtsbrev i postboken under hela 1858 (5/4 - 8/12), det innebär i genomsnitt 2 - 3 ångbåtsbrev per vecka.

Ovanstående matematik har stora brister, med referens till att vi inte med säkerhet vet hur många betalda brev som ankom till Thorburns Söner. Dock, uppskattningen av postmängden belyser ett mycket viktigt förhållande: att den helt övervägande mängden brev till Uddevalla befordrades via ångfartygen i väska, postpaket, påse eller postsäck, och inte via brevlådan. Det sagda gäller post-

föringen den del av året ångfartygen var igång. Vintertid ankom posten från Göteborg till Uddevalla via diligens, normalt en gång per vecka.

Med referens till postböckerna vet vi att antalet ångbåtsbrev ökar successivt åren 1856-1859. År 1860 är den totala mängden brev till Thorburns Söner mer än dubbelt så stor som 1856. Tyvärr saknas postböckerna för 1850-1855, men det står utom allt tvivel att antalet brev före 1855 varit väsentligt färre än åren därefter. Det sistnämnda med referens till antalet bevarade brev.

Antalet kända brev med stämpeltyp III

Curt Haij menade att de obetalda lösen-stämplade breven var som vanligast 1852-1855 och att de därefter successivt minskade. Med referens till postböckerna vet vi att så inte var fallet, men om man istället utgår från antalet bevarade brev blir bilden en annan.

Bohuslänssamlaren Lennart Ryberg har satt samman en statistik som baseras på auktionskataloger från sent 1970-tal och senare, samt på brev i privat ägo. Listan innehåller drygt 170 olika brev med typ III. Perioden 1852 - 1855 förekommer det speciellt många brev (undantaget 1854). Ryberg menar att det kan förklaras av att samlare framförallt varit intresserade av de vackra och fullständiga stämpelavtryck som nästan bara förekommer åren 1852 - 1855.

Mer om stämpeltyp III - ifyllda datum

År 1852 - 1855 förekommer det att stämpel-datumet är skrivet för hand. En trolig orsak är problem med att montera de utbytbara siffrorna på korrekt avstånd till brevpappret (de har monterats för lågt). Det kan förklara varför ett stämpelavtryck med tydliga siffror bara några dagar senare följs av ett avtryck där dag och månad skrivits för hand.

Det förekommer även stämpelavtryck där datumsiffrorna har starkare avtryck på brevpappret än resterande del av stampen, vilket med samma resonemang orsakats av



Typ III från 14/6 1853. Avtryck från stämpelns datumsiffror saknas, istället har datumsiffrorna skrivits med bläck. Skrivna datumsiffror förekommer för dag, månad och (sällsynt) år. (Förslitningsfas 1B, Facit Postal IX).

att siffrorna varit placerade närmare pappret än övriga delar av stampen.

I auktionsbeskrivningar och på utställningsblad har skrivna datumsiffror ibland beskrivits vara orsakade av att stämpelns siffror varit utslitna och därför urtagna för reparation, med referens till ovanstående är den förklaringen troligen felaktig.

Från augusti 1856 börjar stämpelavtryck från stämpelns datumsiffror att försvinna helt och hållet. Efter 1856 har postkontoret i princip slutat att skriva in datum för hand, skrivna datumsiffror förekommer endast sporadiskt efter 1856.



Obetalt brev som befordrats av ångfartyget Kungsbacka, daterat Gömme (nära Svanesund) den 28/7 1856. Datum saknas, årtal finns. Stämpelns bokstäver visar tecken på slitage. (Förslitningsfas 1D, Facit Postal IX).

Lösenstämpeln (typ III) förändras

Redan år 1856 börjar texten på stämpeltyp III bli sliten men stämpeln reparerades inte. Författare som tidigare behandlat lösenstämplarna har indelat typ III i så kallade "förslitningsfaser", dessa finns även katalogiserade i Facit Postal IX.



Stämpelavtryck från den 14/4 1858. Datum och årtal saknas, texten "Uddevalla" finns inte kvar. (Förslitningsfas II, Facit Postal IX).

På mycket goda grunder kan man dock ifrågasätta om en sådan beskrivning är korrekt. En successiv förslitning av stämpelns tecken och siffror är knappast orsaken till de stora förändringar stämpeln genomgår åren 1856-1859. Vid granskning av ett större stämpelunderlag blir det uppenbart att delar av stampen försvinner vid vissa tidpunkter:

"Uddevalla" och årtalet ("185x") försvinner helt omkring augusti 1857, utan att övriga textdelar förändrats märkbart.

4:an i "4 Sk" försvinner mellan juli och augusti 1858, vilket är samtida som vapenfrimärken i valören öre ersätter skillingperiodens frimärken (den 1/7 1858). I Thorburns Söners postbok ändras lösenbeloppen från skilling till öre exakt den 1/7 1858.

"Sk" (skilling) försvinner mellan augusti och november 1859.

Slutsatsen måste bli att nämnda förändringar i stämpelns utseende orsakats av människohand. Utöver dem sker en förslitning av stämpeltexten genom åren, vilket medför att bokstäverna successivt blir allt otydligare (1856-1860). Begreppet förslitningsfaser är därmed en mindre lämpad benämning som borde ersättas med till exempel "stadier" eller "faser", kanske stämpelstadier.

Enhetsportots införande 1 juli 1855

I artikeln "Privata ångfartyg i postverkets tjänst 1824-1869" beskriver skeppspostsamlaren Lennart Lundh förändringen som inträffade i samband med frimärkets införande i Sverige:

"Efter att frimärken från den 1 juli 1855 införts som betalningsmedel för brevbefordran blev brevlådorna ombord av större betydelse. Nu bestämdes att portobrev som lades i brevlåda skulle vara försedda med frimärke. Om frimärke saknades skulle likväl brevet expedieras ... på ort som anlöptes av fartyget".

Citatet ovan baseras på en kungörelse från 24/5 1855, reformen för enhetsporto och frimärkets införande. Reformen innebar inte förbud att lägga obetalda brev på fartygens brevlådor eftersom ångbåtsbrevens erhöjld undantag från regeln att breven skulle vara frimärkta. I Uddevalla fortsatte man att lösenstämpla ångbåtsbrev som vanligt.

Brevet nedan är det enda kända där valören på stämpelavtrycket skrivits in för hand, och ändrats till "öre". Även lösenbeloppet (24 öre) är skrivet för hand, "Sk" är överstruket.



Obetalt skeppsbrev, unikt, med lösenbelopp i öre (24 öre). Stämpelns "Sk" (skilling) har strukits över med penna och öre har skrivits till för hand. Brevet är lösenstäplat den 19/5 1859 för dubbelt porto (noteringen 2 och lösenbelopp 24 öre).

Årtalet 1859 anges vid brevets datering i brevinnehållet. (Förslitningsfas III, Facit Postal IX).
Ägare: Lennart Ryberg (Frimärkshuset 2015).

Reformen för enhetsporto medförde inte att de obetalda ångbåtsbrevens till Uddevalla minskade, tvärtom ökade de i takt med den totala mängden post. Enligt Rybergs stämpelstatistik är endast sex fri-

märkta ångbåtsbrev kända från åren 1855-1858, år 1859 är inga frimärkta ångbåtsbrev noterade.

I ett cirkulär från den 20/8 1855 manar generalpoststyrelsen postförvaltarna i riket till "noggrann efterlefnad" av kungörelsen från den 24/5 1855. I cirkuläret betonas att varje frimärkt brev skall stämplas med postanstaltens namn- och datumstämpel. Även frimärkta brev från ångfartygens brevlåda skulle således stämplas med Uddevalla normalstämpel. De bevarade frimärkta ångbåtsbreven från 1855-1858 är dock alla stämplade med Uddevalla lösenstämpel, trots att de var betalda (frimärkta).

Varför lösenstämplades frimärkta brev?

Den 19/4 1860, några dagar efter att ångbåtstrafiken till Uddevalla startat för säsongen, utfärdade generalpoststyrelsen ett cirkulär vars innebörd Curt Haij beskrivit i "Svensk lösen":

".... till inrikes orter adresserade och i brevlåda (på ångfartyg, diligens, järnvägsvagn, vid postanstalt eller postväg) nedlagda brev måste, för att till adressaterna 'fortskaffas', vara försedda med 'postfrimärken till det enligt brevets vikt erforderliga belopp'"

Inrikes brev från ångfartygens brevlåda skulle således bli liggande på postkontoret om de inte var frimärkta. Med referens till nämnda cirkulär skriver Curt Haij att det inte längre fanns något behov av en lösenstämpel (för ångbåtsbreven). Därmed var det slut med undantaget från den 24/5 1855, att obetalda brev kunde läggas på brevlådorna. Kungörelsen berörde inte obetalda brev från utrikes orter som fortsatt kunde skickas ofrankerade.

Med tanke på ovanstående borde det vara slutstämplat med Uddevalla lösenstämpel 1860, men Uddevalla postkontor fortsätter, i strid mot regelverket, att lösenstämpla både obetalda och frimärkta ångbåtsbrev under hela 1860. Dock finns ett känt frimärkt ångbåtsbrev från 1860 som ankomststämplats korrekt, det vill säga med Uddevalla normal-

stämpel. Det brevet skickades av Rapp i Göteborg, till majoren M. Koch i Uddevalla, den 4/9 1860, se bild nedan. Cirka en må-



Frimärkt brev från Rapp i Göteborg, till majoren M. Koch i Uddevalla. Brevet har lagts frimärkt i ångfartyget *Uddewallas* brevlåda och har ankomststämplats i Uddevalla vid ankomsten den 4/9 1860.

nad senare, den 11/10, skickar Rapp ett likadant frimärkt brev till M. Koch, vilket också befordrades i ångaren *Uddewallas* brevlåda, men det ankomststämplades (felaktigt) med Uddevalla lösenstämpel (bild nedan). Det normalstämplade brevet bekräftar dock att normalstämpeln var tillgänglig 1860, och frågan som kvarstår är varför inte normalstämpeln användes till alla frimärkta ångbåtsbrev 1860?



Frimärkt brev från Rapp i Göteborg, daterat 11/10 1860, till majoren M. Koch i Uddevalla. Brevet har lagts i ångfartyget *Uddewallas* brevlåda och har ankomststämplats med lösenstämpeln.

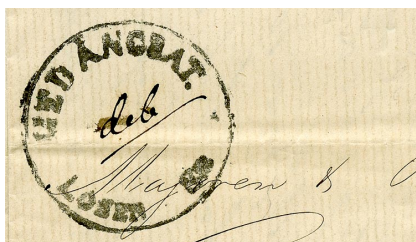
Varför postkontoret i Uddevalla inte efterlevde regelverken är inte känt, men man kan konstatera att lösenstämpeln var den stämpel som nästan alltid användes till

ångbåtsbrev, oavsett om breven var frimärkta eller ej.

Under 1860 sker dock ett trendbrott i linje med kungörelserna. De obetalda ångbåtsbrev minskar markant och de frimärkta ångbåtsbrev är i klar majoritet. Från 1860 finns det cirka 10 obetalda ångbåtsbrev bevarade och knappt 20 frimärkta.

Några märkligheter i posthanteringen

Det finns 5-6 kända brev, från 1858-1860, där posttjänstemannen skrivit ”deb” eller ”debit” i mitten på stämpelavtrycket. I auktionsbeskrivningar har noteringen ibland givits betydelsen debiteras, det vill säga att mottagaren skulle debiteras lösenbeloppet för brevet. Stämpelavtrycket nedan är från ett obetalt brev som skickades till M. Koch den 25/5 1859.



Obetalt brev från Hegardt i Göteborg den 25/5 1859, till majoren M. Koch i Uddevalla. Brevet ankom Koch den 26/5. I mitten är noterat ”deb”, orsaken till noteringen är inte klarlagd.

Mycket intressant har samme avsändare (Hegardt) skickat ett närmast identiskt brev till M. Koch en vecka tidigare (se nedan). Det



Obetalt brev från Hegardt i Göteborg den 19/5 1859, till majoren M. Koch i Uddevalla. Brevet saknar noteringen ”deb”. Brevet hade 24 öre i lösenavgift (dubbelt porto), stämpeldatum är handskrivet, liksom ”öre”.

brevet har befordrats på samma sätt och saknar noteringen ”deb”.

En alternativ förklaring till noteringen ”deb” har framförts av lösensamlaren Dan Andersson, som menar att lösenavgiften för breven (med ”deb”) kan ha betalats kontant på postkontoret i Uddevalla. Noteringen ”deb” skulle därmed betyda att lösenavgiften var betald, och att den inte skulle föras in postboken och faktureras i efterhand, som brukligt för stora postkunder. Tyvärr har ingen postbok från M. Koch hittats från 1859, men en sådan skulle kunna bekräfta eller förkasta Anderssons hypotes.

En annan märklighet kan noteras i postböckerna för Thorburns Söner. Av okänd anledning är 1859 det sista året postkontoret i Uddevalla förde in obetalda ångbåtsbrev i postböckerna. Under 1860 finns inte ett enda ångbåtsbrev noterat, trots att det finns flera obetalda och lösenstämplade ångbåtsbrev bevarade från 1860. Vidare saknas ankommande utrikes brev (helt eller delvis obetalda) i postboken under 1860.

Varför postkontoret i Uddevalla förändrat rutinerna är inte känt, möjligen har kungörelsen från den 19/4 1860 varit en påverkande faktor. Det har inte hittats några skrivelser som förklarar orsaken.

1860 - nya kungörelser för sjöposten

Den 26/10 1860 utkom en kungörelse som upphävde den gamla kungörelsen om sjöposten, eller ångbåtsposten, från år 1835. Den nya kungörelsen fick stor betydelse då rederiernas ekonomiska villkor förbättrades. Från den 26/10 1860 erhöll rederierna ett belopp per år (enligt överenskommelse i kontrakt) för postfrakten. Ersättningen baserades på rederiernas frakttaxa, plus 20% för ”postgodsets vårdande”. Även ersättningen för postbefordran via brevlåda ändrades. Ersättningsprincipen från 1835, att befälhavaren (eller rederiet) och postverket delade på brevens lösenbelopp, upphörde. Från den 26/10 1860 utgick en årlig ersättning för brevlådan som baserades på körd sträcka.

För fullständighetens skull presenteras nedan delar av den kungörelse som generalpoststyrelsen utfärdade den 13/12 1860. Kungörelsen innehöll närmare bestämmelser för nämnda kungörelser från den 1860. Bestämmelserna avsåg:

”... sättet och ordningen för begagnande av Postbefordring å järnväg, med ångfartyg och med diligenser”.

Två av paragraferna återges här:

§1

Bref, adresserat till inrikes ort, hvilket inlägges i breflåda å ångfartyg, diligens eller jernbansvagn, bör, för att till adressaten utlämnas, jemlikt Konungens kungörelse den 19 april 1860, ovillkorligen vara med portofrimärke försedt. Derföre tillhandahållas portofrimärken allmänheten till inköp icke allenast vid hvarje postkontor och postexpedition samt i Stockholm dessutom i Postkammarkontoret, utan även, i den mon överenskommelse derom kan träffas med vederbörande, vid järnvägsstationer, å ångbåtar och vid de ställen, hvarifrån diligenser afgå.

§3

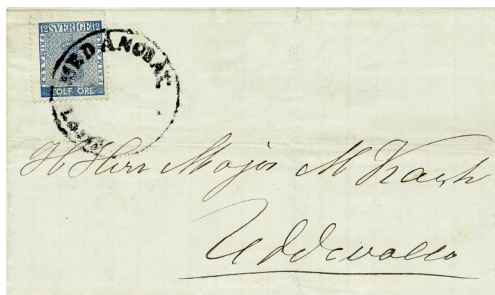
Bref som blifvit befordrat i järnvägs-, ångfartygs- eller diligens-låda skall, innan detsamma från vederbörande postkontor eller postexpedition utlemnas, vara försedt med dess poststämpel, hvilken jemväl bör utvisa dagen, då brefvet ankommit. Är i ångbåtslåda från utrikes ort inkommet ofrankerat brev, bör, för att detsamma skall till adressaten utlemnas, af denne erläggas lösen derför enligt gällande taxa.

Slutet för lösenstämpeln

Mot slutet av 1860 var Uddevalla lösenstämpeln i det närmaste helt utsliten och det tillverkades ingen ny stämpel. Med referens till kungörelserna från 1860, och generalpoststyrelsens ”närmare bestämmelser” från den 19/12 1860 (se ovan) fanns det heller inget bruk för en ny lösenstämpel till ångbåtsbrev, eftersom även ångbåtsbrev ”ovillkorligen” skulle vara frimärkta för att lämnas vidare till adressaten (§1). Därtill inskräptes det som redan stadgats med kungörelsen från den 24/5 1855, nämligen att brev från ”fartygs- eller diligenslåda” skulle förses med

postkontorets stämpel (det vill säga normalstämpeln) innan det utlämnades (se §3 ovan).

Med seglationssäsongen 1860 försvinner Uddevalla lösenstämpel ur historien. Senast kända stämpelavtryck från lösenstämpeln är från den 24/11 1860 på ett ångbåtsbrev som befordrades av propellerångaren *Elfkungen* som till skillnad de andra ångarna ännu inte hade avslutat säsongen. Sista turen till Uddevalla gjorde *Elfkungen* den 19/12.



Senast kända stämpelavtryck med Uddevalla lösen typ III, daterat Göteborg den 24/11 1860. Brevet är befordrat av propellerångaren *Elfkungen* och har, i strid mot regelverket, ankomststämpels plats med lösenstämpeln. Stämpelavtrycket är ovanligt tydligt för att vara så sent på året 1860. (Förlitningsfas IV, Facit Postal IX). Ägare: Dan Andersson. (Frimärkshuset 2015).

Något om åren efter 1860

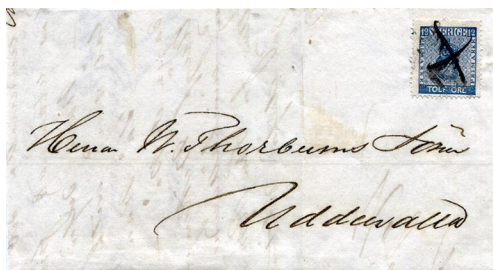
Som tidigare nämnts kom den helt övervägande mängden brev (sommartid) till Uddevalla via ångfartygen i postväskor, brev-



Frimärkt brev från Göteborg till Uddevalla. Brevet har stämpels plats på avgångsorten den 25/9 1861 och har medföljt *Uddevalla* ("pr Uddevalla") i en postväska eller postsäck. Ägare: Dan Andersson.

paket eller postsäck. Sådana brev skiljer sig från ångbåtsbrev då de är stämplade på avgångsorten. (Se bild på sida 121)

Från 1860-1861 förekommer bläckmakulerade brev från ångbåtslinjen Göteborg-Uddevalla, som adresserats till Marstrand eller Uddevalla. Varför breven bläckmakulerats är inte känt. Skeppspostsamlaren Lennart Lundh menar att postkontoret kan ha varit utan sin ordinarie stämpel och för att "nollställa frimärkets frankeringsvärde" satte man dit ett kryss. En annan möjlighet är att befälhavaren kanske hade frimärken till försäljning ombord, vilket var möjligt från juni 1860, och att kaptenen kryssmakularat frimärket.

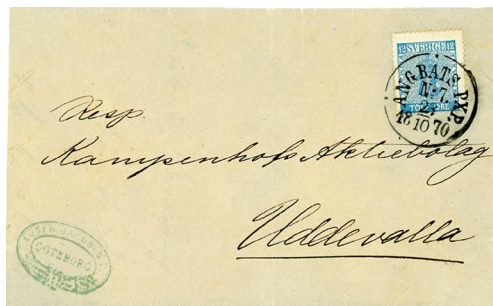


Skeppsbrev från Göteborg till Uddevalla, som befordrats av ångfartyget *Vikingen* och bläckmakulerats vid ankomsten (alternativt av kaptenen). Brevet är daterat i Göteborg den 2/7 1861.
Ågare: Lennart Ryberg.

Ångbåtsbrev som ankomststämplats med Uddevalla normalstämpel förekommer alltmer frekvent i stämpelstatik efter 1861, och blir under 1860-talet den stämpel som Uddevalla postkontor normalt använder till ångbåtsbrev.

Något om nästa epok inom sjöposten

Från 1870 hade ett flertal rederier i Bohuslän kontrakt med generalpoststyrelsen om att ha postexpedition ombord. Reglementet för de så kallade ångbåtspostexpeditionerna innebar att endast frimärkta brev fick läggas på brevlådan och att breven stämplades ombord. Frimärken och till exempel brevkort fanns till försäljning på fartygen.



Brev från Göteborg till Uddevalla som stämplats med "Ångbåtspost PXP No7" den 23/10 1870.
Ågare: Gunnar Lithén. Brevet ingår i "Cancellations from Swedish steam ships mail post offices from 1869 and up to 1951".

En ångbåtspostexpedition tilldelades en poststämpel med ett unikt nummer. Åren 1870 - 1871 fanns "Ångbåts PXP No7" ombord på hjulångaren *Uddevalla*, som fortfarande var i trafik på ångbåtslinjen Göteborg-Marstrand-Uddevalla.

För sommargäster och fastboende i Bohuslän innebar ångbåtspostexpeditionerna närmast en postal revolution. Både små och stora kustorter anlöptes och brev kunde läggas på fartygens brevlåda vid alla bryggor som anlöptes. Fartygen lämnade medföljande post till någon betrodd person på orten (till exempel en handlare) eller till en poststation om sådan fanns. Ångbåtspostexpeditionerna fanns kvar i Bohuslän till och med 1941.

Fartygen som befordrade "ångbåtsbrev" till Uddevalla.

Ångfartyget *Thorild*

Ångfartyget *Thorild* var en hjulångare om 32 hk, hon byggdes 1835 som *Daniel Thunberg* för verksamhet på Göta kanal. I januari 1850 övertogs fartyget av det nybildade rederiet Ångf. Thorild och döptes om till *Thorild*. Fartyget sattes i trafik på linjen Göteborg-Marstrand-Uddevalla i april 1850. Rederiet ombildades i november 1851 till Göteborgs och Uddevalla ångbåtsbolag. I styrelsen fanns flera av Uddevallas mest inflytelserika personer inklusive boragmästaren.

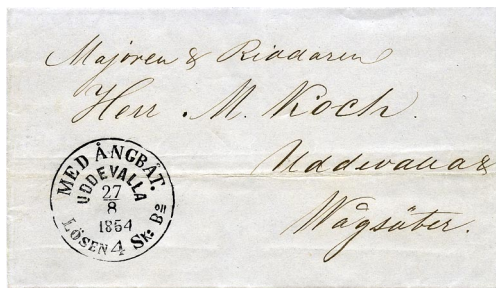
 Ångfartyget **Thorild** af 32 hästars kraft, fördt af Capten C. J. Hjerta kommer innevarande år att göra reguliera turer med passagerare och varor emellan Götheborg och Uddevalla, med anslöpande af Marstrand, Stenungssund på Inland och Svansund. Vid Låka och vid Grahen nära Öbbesnäs å Oroust, emottagas endast de som med håt ankomma, då fartyget passerar desse ställen.

Afgångstiderna blifva i likhet med förra åren; från Götheborg, Söndagar och Thorsdagar och från Uddevalla, Tisdagar och Fredagar kl. 7 om morgnarne.

Turlista för ångfartyget *Thorild*, införd i *Bohus Läns nya Tidning* den 1/4 1852.

Thorild var byggd som en kanalångare med skovlarna indragna midskepps för att få plats i Trollhättans smala slussar. I boken om skärgårdstrafiken i Bohuslän benämner Wilhelm Hansson sådana fartyg för "fiolbåtar". Konstruktionen var inte optimal för Bohusläns farvatten men rutten till Uddevalla gick framförallt inomskärs.

I den första turlistan för *Thorild*, i *Bohus Läns nya Tidning*, informerar rederiet att fartyget avgår från Göteborg den 22/4 1850. En typisk turlista visas ovan. Den vedeldade *Thorild* var inte ett snabbgående fartyg. I samtida dagstidningar kan man läsa att hon behövde tre timmar från Göteborg till Marstrand, och sex timmar mellan Uddevalla och Marstrand. En typisk säsong under 1850-talet startade i april och avslutades sent i november.



Obetalt brev som befordrats av ångaren *Thorild*, den 27/8 1854. Brevet är adresserat till M. Koch som bland annat var styrelseledamot i Göteborgs och Uddevalla ångbåtsbolag. Ägare: Leif Johansson. Ex. Bertil I Larsson, Ex. C. Haij. (Göta 2018).

I en skrivelse daterad den 4/6 1850, till postkontor i bland annat Uddevalla, informerar generalpoststyrelsen att

"tills vidare under innevarande års seglation kunna obetalde orekommenderade bref befordras med ångf. *Thorild* emellan Götheborg, Marstrand och Uddevalla"

Det tidigast kända brev som befordrats av *Thorild*, ett brev med lösenanteckning, är daterat den 27/6 1850, vilket är några månader innan det första kända stämpelavtrycket med Uddevalla lösenstämpel typ I.

I en skrivelse till postkontoret i Uddevalla den 9/5 1851 meddelar generalpoststyrelsen att postinspektören i Göteborg skyndsamt skall införskaffa brevlåda och tillhörande nycklar, då befälhavaren på *Thorild* önskat att "få begagna brevlåda vid fartygets resor innevarande år och framledes".



Obetalt brev stämplat med Uddevalla lösen typ III den 4/7 1852, nederst till vänster finns en skeppsanteckning "med ångfartyget *Thorild*". I detta stämpelavtryck har datumsiffran skrivits för hand.

Utrikes brev med ångfartyget *Thorild*

Från den 1/6 1852 hade Göteborgs och Uddevalla ångbåtsbolag även generalpoststyrelsens tillstånd för *Thorild* att befordra "utländska brev och tidningar" till Uddevalla, med referens till en skrivelse från generalpoststyrelsen till postmästaren i Uddevalla den 1/6 1852, se citat nedan. Tillståndet gavs med villkor att adressaten betalade fraktkostnaden mellan Göteborg och Uddevalla.

"Till en af åtskillige Correspondenter i Uddevalla gjord och utaf Postinspektoren i Göteborg anmäld och understödd anhållan, att de med ångfartyget Lübeck på Onsdagen ankommande utländska bref och tidningar, som till Uddevalla äro adresserade, måtte med det på Thorsdagsmorgonen från Göteborg till Uddevalla afgående ångfartyget *Thorild* befordras"

Två utrikes brev som stämplats med Uddevalla lösen är kända. ”Frankrikebrevet” nedan var betalt till Göteborg och för sträckan Göteborg-Uddevalla tillkom en lösenavgift om 4 skilling, därav stämpeln Uddevalla lösen. Det andra brevet är från London 1858, förutom Uddevalla lösenstämpel saknar brevet postala stämplatser och noteringar. ”Londonbrevet” kan ha tolkats som trycksak med fraktkostnad 4 skilling från England till Uddevalla.

Utrikes ankommande (obetalda eller delvis obetalda) brev stämplades normalt inte med Uddevalla lösenstämpel, sådana brev befordrades i regel i en postväska eller liknande (mellan Göteborg-Uddevalla). Troligen har de två nämnda utrikes breven lagts på fartygets brevlåda i Göteborg.

Ångfartyget *Thorild* trafikerade rutten Göteborg-Marstrand-Uddevalla fram till slutet av november 1855. Den 13/12 1855 annonserades att *Thorild* sålts till Kungsbacka.

Ångfartyget *Anders Knappe*

Från våren 1852 var *Thorild* inte längre det enda fartyg som befordrade ”ångbåtsbrev” till Uddevalla. Handlaren Grundell i Uddevalla köpte i november 1851 hjulångaren *Anders Knappe*, som var större och snabbare än *Thorild*. Det blev några turer i november innan vintern satte stopp. Trafiken mellan Göteborg och Uddevalla kom igång ordentligt först efter vinteruppehållet, i april 1852. *Knappe* gjorde 2-3 turer i veckan inklusive söndagsturen.

Den 10/5 1852 meddelade generalpoststyrelsen att *Anders Knappe* erhållit tillstånd för brevlåda ”under innevarande år och framgent”. Brev som befordrats med *Anders Knappe* är relativt ovanliga. Brevet på sidan 125 är det enda lösenstämplade med skeppsanteckningen ”pr *Knappe*” som författaren känner till.



Brev till Uddevalla, från Dunkerque i Frankrike. Mellan Göteborg och Uddevalla har brevet befordrats av *Thorild*. Brevet är adresserat både till Göteborg och Uddevalla, och Göteborg har strukits då adressaten var boende i Uddevalla (eller nära Uddevalla). Brevet lösenstämplades i Uddevalla 13/4 1854, för fraktkostnaden mellan Göteborg och Uddevalla. Ägare: Gustaf Douglas. Brevet ingår i The Golden Collection of Swedish Philately. Ex. Bertil I Larsson (Köhler 2017).



Obetalt brev från Marstrand till Uddevalla som befordrats med *Anders Knappe*, med skeppsanteckning "pr. Knappe fr Marstrand". Stämplat i Uddevalla den 5/10 1852. Ägare: Anders Lundgren. Brevet ingår i "Postal History of Bohuslän".

Ex. Bertil I Larsson (Köhler 2017).

Curt Haij menade att åtminstone ett brev befordrats av *Anders Knappe*, detta med referens till en notering i postboken som fördes mellan postkontoret i Uddevalla och företaget Thorburns Söner åren 1852-1856, Haij skriver:

"I ett fall har för ankommande obetalt ångbåtsbrev antecknats att det befordrats med *Knappe*. Detta tyder på att ångbåtsbrev till Thorburns Söner i allmänhet gick med *Thorild* eller *Uddewalla*".



Ångfartyget THORILD
Capt. C. J. Hjerta, afgår härifrån till Göteborg med anlöpande af Svansund, Stenungsund och Marstrand, Tisdagar & Fredagar kl. 7 om morgnarna, och medtager gods och passagerare. Fartyget återgår från Göteborg samma tid, Thursdagar och Söndagar.

Vidare underrättar **A. R. KULLMAN.**

Ångfartyget
ANDERS KNAPE
Capten Knut Bildt, afgår från Uddevalla till Göteborg hvarje Thursdag och Söndag kl. 7 f. m., samt från Göteborg till Uddevalla hvarje Tisdag kl. 7 och Fredag kl. 6 f. m.; om Fredagarne fortsättes resan till Lysekil och återgår hvarje Lördags morgon kl. 8 till Uddevalla. — Fartyget anlöper Svansund, Låka och Marstrand, samt medtager från alla ofvannämnde ställen gods och Passagerare.

P. E. GRUNDÉLL.

Turlistor för *Anders Knappe* och *Thorild*, införda i Bohus Läns nya Tidning den 21/4 1852.

Kanske ger Haij anteckningen något för stor betydelse. Att *Anders Knappe* antecknats i postboken behöver inte nödvändigtvis innebära att brev normalt befordrades av *Thorild* och *Uddewalla*.

Och det finns fler lösenstämplade brev till Thorburns Söner som befordrats av *Anders Knappe*, till exempel ett från Nordström som var företaget Thorburns Söners man på Marstrand. De breven är förvisso utan skeppsanteckning, men de vittnar om att brev då och då befordrades av *Anders Knappe*, mer ofta än vad som tidigare varit känt.



Betalt brev från Marstrand till Uddevalla som befordrats med *Anders Knappe*, med skeppsanteckning "pr. Knappe fr Marstrand". Brevet har karterats (2) och är stämplat på avgångsorten den 19/10 1852. Brevet var betalt och skulle inte lösas av mottagaren. Brevet har medföljt ångfartyget *Anders Knappe*, troligen i en sluten postväska som inkluderade en "karta" (förteckning) över i väskan medföljande brev. Ägare: Dan Andersson.

Endast *Anders Knappe* till Lysekil

Ett brev från Lysekil såldes på Frimärkshusets auktion 2015 och var då enligt uppgift okänt i vidare samlarkretsar. Brevet är det enda kända från Lysekil som stämplats med Uddevalla lösenstämpel, det har befordrats av *Anders Knappe*. Till skillnad från övriga postförande ångfartyg anlöpte *Anders Knappe* även Lysekil. Postkontoret i Lysekil hade dock ingen nyckel till brevlådan på *Knappe*, med referens till generalpoststyrelsens skrivelser.

"Lysekilsbrevet" är även unikt genom att vara det enda kända där lösenbeloppet ändrats med penna från 4 till 3 skilling. Lösenbeloppet för brev baserades före den 1 juli

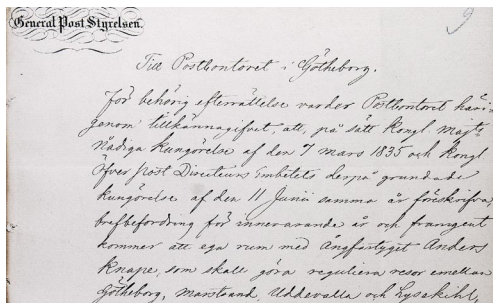
1855 på tillryggalagd sträcka, det innebar 4 skilling från Göteborg och Marstrand, men 3 skilling från Lysekil.

Förutom ”Lysekilsbrevet” finns fem-sex lösenstämplade brev som inte befordrats från Göteborg eller Marstrand. Minst tre brev har befordrats från Svanesund på Orust, två av dem har felaktigt beskrivits vara från Svinesund norr om Strömstad. Två brev har befordrats från Stenungsund (Kåkenäs).



Obetalt brev från Lysekil till Uddevalla som befordrats med *Anders Knappe*, stämplat i Uddevalla den 7/8 1852. Lösenbeloppet har justerats till 3 skilling då sträckan till Uddevalla var kort. Ägare: Dan Andersson. (Frimärkshuset 2015).

Senast kända brev som befordrats av *Knappe* är stämplat den 2/11 1852. Fartyget trafikerade dock Göteborg-Uddevalla fram till vinteruppehållet 1854. Innan säsongen 1855 startat hade *Knappe* blivit såld och lämnat de bohuslänska farvattnen.



Del av en skrivelse från generalpoststyrelsen till Göteborgs postkontor den 10/5 1852, i vilken generalpoststyrelsen tillkännager att ångfartyget *Anders Knappe* har tillstånd för postföring med brevlåda Göteborg-Marstrand-Uddevalla-Lysekil.

Källa: originalhandling från Landsarkivet i Göteborg.

Staden Uddevalla uppgraderar flottan

De konkurrerande fartygen *Thorild* och *Anders Knappe* betraktades som staden Uddevallas fartyg, även om bolaget som ägde *Thorild* också hade aktieägare i Göteborg. Mot slutet av 1851 ryktades att andra intressenter, med Alexander Keiller från Göteborg i spetsen, planerade en ångbåtslinje mellan Varberg och Strömstad. Sedan en tid hade Göteborgs och Uddevalla ångbåtsbolag haft planer på att skaffa ytterligare ett fartyg då *Thorild* var föråldrat. Rederiet hade också planer på att starta trafik på linjen Göteborg-Strömstad. Ryktena om Keillers eventuella ångbåtslinje skyndade på beställningen av en ny ångare. För de som vill fördjupa sig i ämnet rekommenderas Wilhelm Hanssons bok om skärgårdstrafiken i Bohuslän.

Det nya fartyget döptes till *Uddewalla* och var en ”jernångskonert”, det vill säga en hjulångare med segelmaster och järnskov. Fartyget byggdes av Motala Verkstad i Norrköping och i början av maj 1852 startade hon resan till Uddevalla.

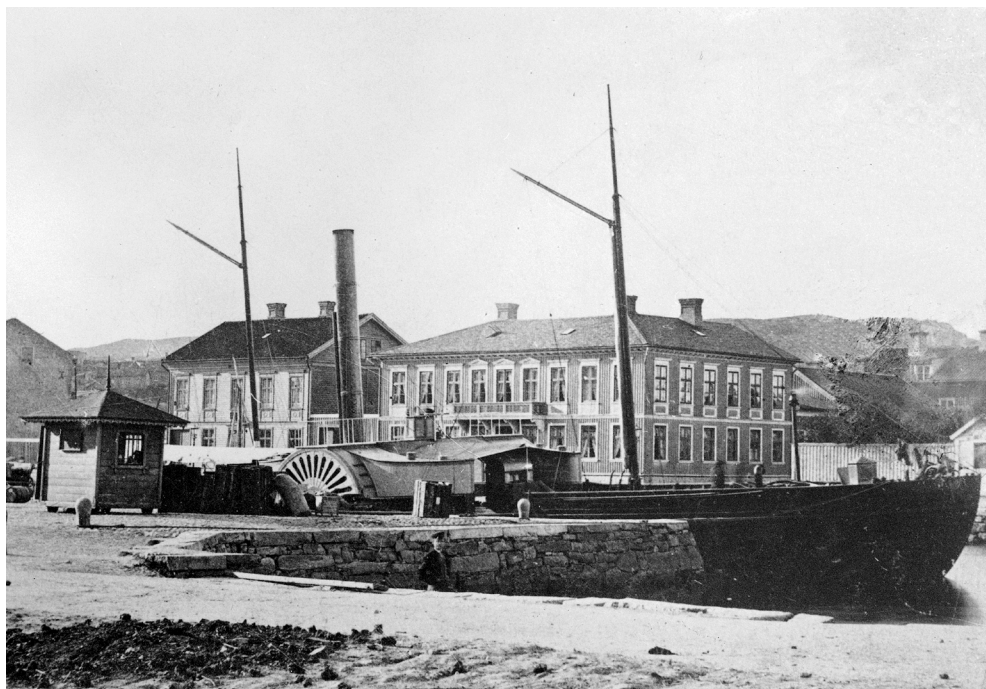
Omkring den 20:e oktober är *Uddewalla* igång med trafiken på ruten Göteborg-Uddevalla. Planen var att *Uddewalla* skulle trafikera både Göteborg-Uddevalla-Marstrand och den yttre kustlinjen Göteborg-Strömstad-Fredrikshald (i Norge). När *Uddewalla* levererades var det dock inte långt kvar av säsongen och trafiken på den yttre kustlinjen kom igång först i maj 1853.

Ångbåtsfart emellan Göteborg, & Uddevalla.	
med anlöpande af Marstrand, Stenungsund, Svansund & Gustafsberg.	
Ångf. Uddevalla , Kapt. Hjerta, afgår:	
från Göteborg, hvarje Tisdag, kl. 8 f. m.,	
„ Uddevalla, hvarje Onsdag, kl. 8 f. m.	
Ångf. Thorild , Kapt. Thorsell:	
från Göteborg, Söndagar och Thorsdagar, kl. 7 f. m.	
„ Uddevalla, Tisdagar och Fredagar, kl. 7 f. m.,	
vidare underrätta	F. & H. G. WESSBERG.

Turlista för ångfartyget *Thorild*, införd i Bohus Läns nya Tidning den 1/4 1852.

Frakt och frakthandlingar

Göteborgs och Uddevalla ångbåtsbolag hade för *Uddewalla* tillstånd att beförda obetalda och orekommenderade brev. Efter den 1/7



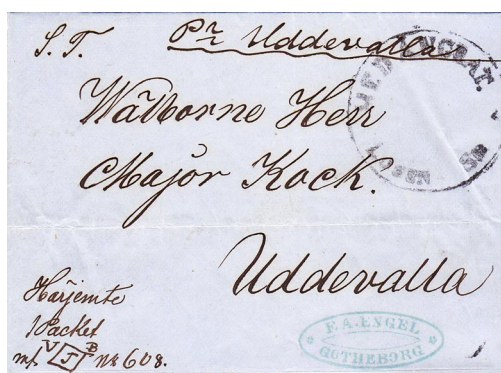
Hjulångaren *Uddewalla* vid kaj i Uddevalla på 1860-talet. Foto: troligen Josefina Rydholm, verksam i Uddevalla 1860-1877, avfotograferat av Maria Lundbäck. Fotografiet ingår i Bohusläns museums samlingar.

1855 befordrade *Uddewalla* både frimärkta och ofrankerade försändelser. Från den 3/7 1857 hade vissa ångfartyg (i Sverige) även tillstånd att befordra rekommenderade brev i låsta postväskor, dock inte *Uddewalla*.

Enligt Göran Heijtz, samlare av skeppspost, kom reguljär paketpost (i Postens regi) igång ordentligt år 1873, efter ett trevande försök 1835. Redan från start hade *Uddewalla* en omfattande verksamhet med att transportera paket och annat gods mellan Göteborg och Uddevalla.

Det förekommer lösenstämplade brev som har fraktanteckningar på framsidan. Brevet på denna sida har befordrats av *Uddewalla* och nere i vänstra hörnet är antecknat "Härjemte 1 packet", samt några andra noteringar. Vad bokstäverna "V, J, B" betyder är inte klarlagt. Noteringen "nr 608" bör vara numret på en frakthandling som var kopplad till paketet. Brevet har troligen

inte innehållit någon frakthandling, varför det istället har försetts med nämnda fraktnoteeringar.



Obetalt brev med fraktanteckningar. Brevet är daterat 16/10 1858 och befordrat av *Uddewalla*. Ägare: Göran Heijtz. Brevet ingår i Early shipmail to, from and within Sweden. Ex. Bertil I Larsson (Köhler 2017).

Ett konossement är en mer avancerad frakthandling som kan vara både transportdokument och värdehandling. Noteringen "CAR", till vänster i konossementet nedan, kan vara inlämnarens initialer. Noteringen "nr 334" är frakthandlingens nummer i en lig-gare. Ett konossement utfärdades normalt i tre "lika lydande" delar. Mottagaren behövde visa sin del för att styrka sin rätt till lasten.

Post i väska, brevlåda och kontrakt

Lennart Lundh, som forskat i postens arkiv med fokus på inrikes linjer för postbefordran, skriver i en skrift från SSPD:

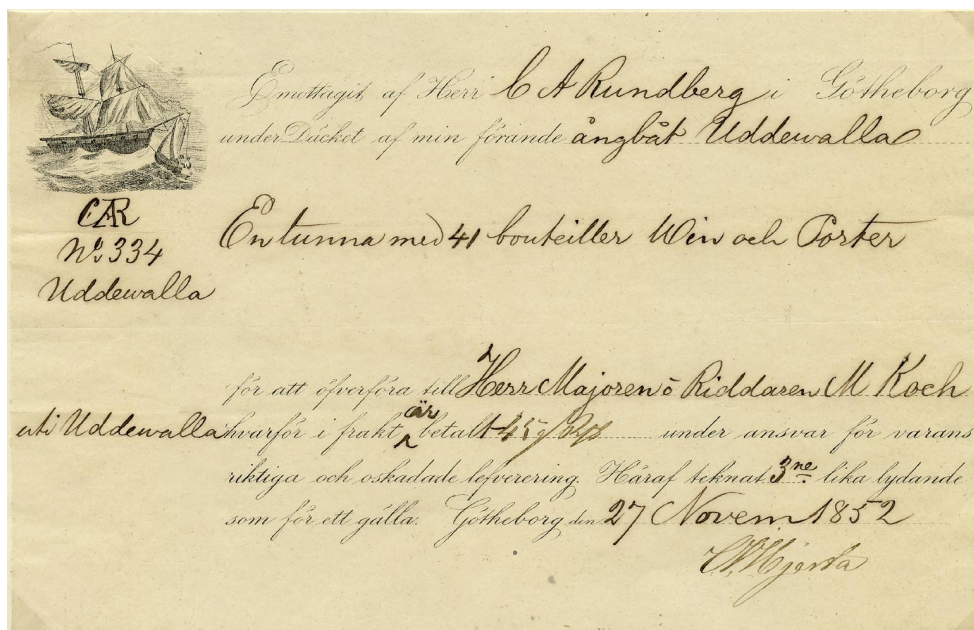
"Postverket upprättade speciella kontrakt med utvalda rederier, vars fartyg trafikerade linjer som lämpade sig för detta. Kontrakten utformades i enlighet med det som stadgats i kungörelserna".

Skeppspostsamlaren Göran Heijtz menar att kontrakten under perioden 1850-1860 oftast avsåg befordran av post i postsäck och postväska. För en samlare av Uddevalla lösenstämplar är det väsentliga dock om det fanns en brevlåda ombord, då det var breven från brevlådan som lösenstämplades.

Även ett fartyg utan kontrakt kunde ha brevlåda ombord. Enligt kungörelsen från 1835 skulle ett fartyg föra brevlåda om det var i inrikes passagerartrafik mellan bestämda orter i riket. Med andra ord är det som Lundh skriver i skriften från SSPD, nämligen att utöver den postbefordran som reglerades i kontrakten:

"finns alla de linjer, där endast postbefordran med brevlåda förekom. Information om detta är svårare att få, men kan sökas i dagstidningar från den aktuella tiden".

För att ta reda på vilka fartyg som kan ha befordrat obetalda brev behöver man undersöka vilka fartyg som haft reguljär passagerartrafik till Uddevalla. För den uppgiften är turlistorna i samtida dagstidningar den snabbaste och kanske bästa vägen att gå. En annan möjlighet är att söka i Riksarkivet, eller Landsarkivet, efter skrivelser från generalpoststyrelsen till berörda postkontor. Generalpoststyrelsen brukade informera berörda postkontor om ett fartyg givits tillstånd att föra brevlåda (se bild på sidan 129). Ångaren *Uddewalla* hade kontrakt för postföring



Konossement från den 27/11 1852. I konossementet garanterar kapten Hierta, befälhavaren på *Uddewalla*, att leverera en tunna med 41 buteljer vin och porter till M. Koch i Uddevalla. Lasten var betald. Ägare: Dan Andersson. Ex. C. Haij, ex. Sjöman. (Göta 2014).

Sin Postkontoret i Uddevalla.

Sedan Rederiet för ångfartyget "Uddevalla" förklarat sig villigt att beförda brevlådar, mot den ersättning, som fastställas i Kongl. Kungörelsen den 26:te sistlidna oktober, så förordnas härmed Kongl. Generalpoststyrelsen att dylik ladbrevsbefordran må på nämnda vilkor, äga rum med ofvannämnda ångfartyg på linien Göteborg-Uddevalla samt från och till alla på denna linie belägna postkontor och postexpeditioner.

Del av skrivelse från generalpoststyrelsen till postkontoret i Uddevalla den 27/5 1861. I skrivelsen refererar generalpoststyrelsen till ett kontrakt som tecknats med Göteborgs och Uddevalla ångbåtsaktiebolag, kontraktet avsåg att "beförda brevlådar", det vill säga att utföra postföring via brevlåda ombord. Källa: originalhandling från Landsarkivet i Göteborg.

som omfattade både postväska, postsäck och brevlåda.

Uddevalla blev en framgångssaga. Fartyget hade ett maskineri på 60 hk och var längre än konkurrenterna. Under delar av 1850-talet var hon det snabbaste ångfartyget i landet. År 1876 såldes *Uddevalla* till Danmark.

Hjulångaren *Necken* anlöper Uddevalla

Under våren 1854 hade Alexander Keiller kommit igång med ångbåtslinjen Varberg-Göteborg-Strömstad-Fredrikshald. På linjen använde Keiller sin nybyggda hjulångare *Necken*. Enligt Wilhelm Hansson var *Necken* en snabb och vacker liten ångare med litet djupgående, vilket innebar ökade möjligheter att anlöpa mindre bryggor. *Necken* byggdes 1853 på Keillers varv i Göteborg.

Den första turlistan som hittats för *Necken* publicerades i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* den 6/5 1854. Fartyget gick från Göteborg till Strömstad och Fredrikshald, anlöpande bland annat Marstrand, Mollösund, Lysekil och Smögen. Efter returren

till Göteborg sattes kursen söderut mot Varberg, via Särö och Onsala. Det blev en tur åt vardera hållet per vecka.

Våren 2017 dyker det upp ett brev på auktion med skeppsanteckning "per Necken", vilket var ett fartyg som inte var känt i samband med Uddevalla lösenstämplar. Brevet fanns i en brevpост och hade varit i en samlares ägo sedan slutet på 1980-talet. Inte heller auktionisterna hade givit skeppsanteckningen någon betydelse. Frågan var: kunde fartyget vara Keillers hjulångare *Necken*?

Ångf. Necken, Kapt. Elfversson, afgår tills vidare till Uddevalla, med anlöpande af Marstrand, Låka, Stenugssund och Svan-sund, hvarje Onsdags och Lördags morgon kl. 7, och återvänder från Uddevalla med anlöpande af ofvannämnde ställen hvarje Måndags och Thorsdags mor-gon kl. 7, medtagande passagerare och gods till alla under vägen varande stationer; vidare underrätta [11101.] F. & H. G. WESSBERG.
--

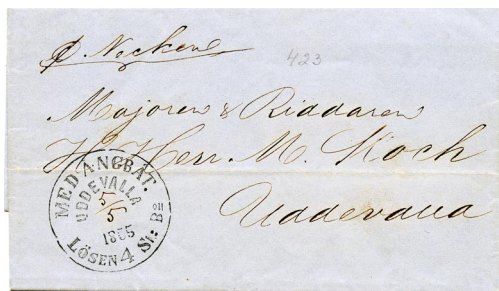
Turlista för hjulångaren *Necken*, publicerad i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* den 2/11 1854.

Wilhelm Hansson skriver i sin bok att *Necken* anlöpte Uddevalla vid ett fåtal tillfäl-len, vilket skapat stor uppståndelse i staden

då *Necken* tidigare enbart konkurrerat med *Uddewalla* på den yttre linjen till Strömstad.

Efter ett omfattande sökande efter turistor i samtida dagstidningar, kunde författaren konstatera att *Necken* anlöpt Uddevalla vid nio tillfällen mellan oktober 1854 och maj 1855. Den 13/10 1854 gick *Necken* in till Uddevalla (ett undantag) på sin ordinarie turen till Strömstad.

Den 28/10 1854 annonserades en ny turlista där trafiken mellan Varberg-Göteborg-Strömstad upphört, istället skulle *Necken* trafikera Göteborg-Uddevalla. Precis som övriga ångare tog *Necken* inomskärsleden till Uddevalla.



Brev från Göteborg till Uddevalla som befordrats med hjulångaren *Necken*. Brevet är daterat i Göteborg den 4/5 och lösenstämplat i Uddevalla den 5/5 1855. Brevet är det enda kända som befordrats av *Necken* och stämplat med Uddevalla lösen. Skeppsanteckning "p. *Necken*". Ågare: Leif Johansson. (Postiljonen 2017, Göta 1989).

Under november 1854 anlöpte *Necken* Uddevalla två gånger i veckan, den 1/11, 4/11, 8/11, 11/11, 22/11 och 25/11. Efter vintern startade trafiken den 27/4 1855, nästa tur sker den 5/5 och det blev *Neckens* sista resa till Uddevalla.

Necken var postförande med tillstånd av generalpoststyrelsen att "föra vanlig brevlåda" på den yttre kustlinjen mellan Halmstad och Strömstad (se bild på nästa sida). Tillståndet kom antagligen att inkludera även Uddevalla från slutet av 1854.

Att "Neckenbrevet" verkligen befordrats av hjulångaren *Necken* bekräftas av turlistorna, som anger att *Necken* anlöpte Uddevalla den 5/5 och att *Thorild* och *Uddewalla* inte anlöpte Uddevalla den dagen.

Under börsunderrättelser i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning*, den 12/5 1855, annonserades att *Necken* sålts till Tönsberg i Norge.

Ångbåts-kommunikationer. Ångf. Necken, Kapt. Elfverson, afgår härifrån till Uddevalla Lördagen den 5 Maj kl. 8 f. m., och återvänder Söndagen den 6 kl. 7 f. m., medtagande passagerare och gods till och från alla under vägen varande stationer.. [4342.] F. & H. G. WESSBERG Ångf. Necken, Kapt. Elfverson, afgår härifrån till Varberg med anlöpande af Särö och Onsala Måndagen den 7 Maj kl. 12 middag, och återvänder Tisdagen den 8 kl. 6 f. m., medtagande passagerare och gods på fram- och återresan. [4343.] F. & H. G. WESSBERG. Ångf. Necken, Kapt. Elfverson, afgår härifrån till Strömstad och Fredrickshall Onsdagen den 9 Maj kl. 6 f. m., och återvänder från Fredricksball Thursdags e. m. och från Strömstad Fredagen den 11 kl. 6 f. m., samt anlöper Marstrand, Mollösund, Lysekil, Smögen och Fjellbacka, medtagande passagerare och gods. [4344.] F. & H. G. WESSBERG.

Turlista för *Necken*, publicerad i *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* den 3/5 1855.

Passagerarfartyg i reguljär trafik mellan Göteborg och Uddevalla 1855-1860

År 1855 var ett år med stora förändringar på ångbåtslinjen Göteborg-Marstrand-Uddevalla. *Thorild* såldes till Kungsbacka vintern 1855 för trafik längs Hallandskusten. *Anders Knape* fanns ännu i slutet av november 1854 på traden Göteborg-Uddevalla, men efter vinteruppehållet ägdes *Knape* helt av personer i Göteborg, och på våren 1855 sattes hon in i trafik mellan Göteborg och Mariestad i Väneren. *Neckens* korta period till Uddevalla tog slut då hon såldes till Norge i mitten av maj 1855.

Efter 1855 började fler passagerarfartyg att trafikera linjen Göteborg-Uddevalla. Wilhelm Hansson skriver att efter att *Thorild* sålts 1855 kom olika "piratrederier" att konkurrera med ångaren *Uddewalla*, förvisso kortvarigt. Vid kontroll i samtida dagstidningar konstateras att Hanssons uppgifter är korrekta, ångarna *Kungsbacka*, *Lidköping* och *Vikingen* var med och konkurrerade kortvarigt, och ångaren *Elfkungen* något längre än så.

Till Postkontoret i Göteborg.

Kongl. General Post Styrelsen anbefaller härigenom Postkontoret att anskaffa och ägaren till Jernångfartyget Necken tillstålla en namlig brevlåda för att vid nämnde fartygs resor emellan Göteborg, Marstrand, Halmstad, Lysekil, Strömstad och Tvedestrand begagna; härjämte bifogade 2^{me} exemplar af Kongl. Skifte Nådiga Kungörelse den 7 Mars 1855 samt Post Styrelsens Kungörelse den 11 Juni samma år böna till fartygets ägare jinnväl aflemnas. Stockholm den 25 Juli 1854.

W. Stad Mödlin

Skrivelse från generalpoststyrelsen till Göteborgs postkontor den 25/7 1854, i vilken generalpoststyrelsen anbefaller postkontoret tillstålla ägaren till ångfartyget Necken en brevlåda, och tillhörande nycklar till orterna på ångbåtslinjen Halmstad-Göteborg-Strömstad.
Källa: originalhandling från Landsarkivet i Göteborg.

Det är förstås möjligt att fler fartyg än vad som hittills varit känt i samlarkretsar kan ha varit postförande och befordrat ångbåtsbrev till Uddevalla. Liksom "Lysekilsbrevet" och "Neckenbrevet" kan brev komma fram med tiden.

Turlistor för piratrederierna

Under perioden 1856-1860 hade fyra fartyg, utöver *Uddevalla*, reguljär passagerartrafik på linjen Göteborg-Marstrand-Uddevalla någon gång under perioden. Fartygen presenteras sammanfattande nedan, inklusive vilken period de trafikerade linjen. Angivna pe-

rioder har en felmarginal beroende på hur ofta turlistorna och tidningarna kom ut.

Redan sommaren 1856 återkom *Thorild* till Uddevalla, men nu med sitt nya namn *Kungsbacka*. Fartyget utgick från Göteborg och var i trafik till Kungsbacka i söder respektive Uddevalla i norr. Ångfartyget *Kungsbacka* var i trafik mellan Göteborg och Uddevalla 22/5-4/10 1856.

Det är inte känt om *Kungsbacka* hade kontrakt för postföring, men hon har haft brevlåda ombord, troligen den brevlåda hon hade redan som *Thorild*. Det finns ingen skrivelse om att *Thorild* lämnat tillbaka nycklarna till postkontoret.

Ångfartyget Kungsbacka,
f. d. Thorild, Kapt. C. M. Olsson, afgår härifrån
till Kungsbacka med anlöpande af Larö och Onsala,
hvarje Lördag kl. 7 f. m. och åter på e. m., med-
tagande gods och passagerare mot billig frakt.
Götheborg den 27 Maj 1856.
[5879.] J. A. & AUG. LEFFLER.

Ångfartyget Kungsbacka,
f. d. Thorild, Kapt. C. M. Olsson, kommer tills vi-
dare att göra följande turer, neml.,
Hvarje Måndag kl. 10 f. m. från Götheborg till Ud-
devalla.

„ Tisdag kl. 8 f. m. från Uddevalla till Gö-
theborg.

„ Thursdag kl. 6 f. m. från Götheborg till
Uddevalla.

„ Fredag kl. 6 f. m. från Uddevalla till Gö-
theborg.

På turerna till och ifrån Uddevalla anlöpes Mar-
strand, Låka, Stenungsund och Svansund.

Gods och passagerare medtagas mot billig frakt.

Obs. På fartyget finnas 8 rymliga hyttor.

Götheborg den 24 Maj 1856.

(5725.) J. A. & AUG. LEFFLER.

Till Marstrand

afgår ångf. Westergöthland, Kapt. Krusenstjerna, un-
der Badtiden, hvarje Söndags morgon kl. 8, och åter
på aftonen.

[6102.] F. & H. G. WESSBERG.

Turlista för ångaren *Kungsbacka* i Göteborgs
Handels- och Sjöfartstidning den 20/6 1856.

Två lösenstämplade brev, som befordrats
med *Kungsbacka* är kända, från den 24/4 1856
och den 17/7 1856. Breven har skepps-
anteckning ”p. Kungsbacka” och befordra-
des från Marstrand till Uddevalla. Därutö-
ver har ett brev från Svanesund befordrats
med *Kungsbacka* den 28/7 1856. Det brevet
saknar skeppsanteckning men datum på in-
sidan styrker att det befordrats av *Kungsbacka*.

Ångfartyget Lidköping,
afgår härifrån till Uddevalla sista resan i år Tis-
dagen d. 7 dennes kl. 9 f. m., och åter Onsdagen
den 8 dennes, medtagande gods och passagerare
äfven till alla mellanliggande stationer.
[10852] CORIN, LINDHULT & Co.

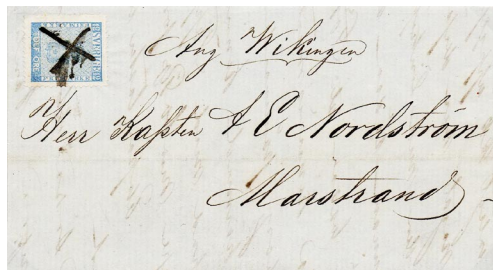
Turlista för ångaren *Lidköping* i Göteborgs Handels-
och Sjöfartstidning den 6/9 1858.

Ångfartyget *Lidköping* var i trafik till Ud-
devalla under cirka en månad sommaren
1858. Det är inte känt om *Lidköping* hade
tillstånd för brevlåda. Lösenstämplade brev
som befordrats av *Lidköping* är ej kända.
Trafik till Uddevalla: 10/8-7/9 1858.

Till Uddevalla,
med anlöpande af Marstrand, Stenungsund och
Svansund, afgår
Ångskonerten VIKINGEN,
Kapten G. Gyllsdorff,
från Göteborg Onsdagar och Lördagar kl. 11 för-
middagen, med början den 2 Maj;
„ Uddevalla Måndagar och Thursdagar kl. 9
förmiddagen, med början den 3 Maj.
Obs. Gods emottages Tisdagar och Fredagar. —
Vidare underrätta J. LILLJEQVIST & Son.
[4896] Skeppsbron n:o 1.

Turlista för ångaren *Vikingen* i Göteborgs Handels-
och Sjöfartstidning den 1/5 1860.

Ångskonerten *Vikingen* förekommer i
annonser med bokstaven V eller W. Enligt
Lennart Lundh hade rederiet för *Vikingen*
kontrakt med generalpoststyrelsen. Det fö-
rekommer ett fåtal bläckmakulerade brev
som befordrats med *Vikingen* 1860-1861,
men inga lösenstämplade brev. Trafik till Ud-
devalla 1/5-14/9 1860 (med upp till tre tu-
rer/vecka). *Vikingen* återkommer den 15/4
1861.



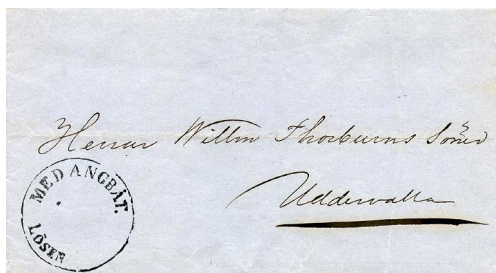
Skeppsbrev från Uddevalla till Marstrand. Brevet
har bläckmakulerats (troligen i Marstrand) och
befordrats av ångaren *Vikingen*. Brevet är daterat
den 18/6 1860. Ägare: Lennart Lundh.

Till Lilla Edet
afgår
ångfartyget Elfkungen,
Kapten F. Reutererona,
hvarje Tisdag och Fredag kl. 8 f. m., och åter från
Lilla Edet samma dagar kl. 2 e. m. [4012]
Till Uddevalla
afgår
Ångfartyget Elfkungen,
Kapten F. Reutererona,
hvarje Onsdag och Lördag kl. 8 f. m., och åter-
vänder från Uddevalla hvarje Thursdag och Mån-
dag kl. 8 f. m., medtagande passagerare och frakt-
gods. [4011]

Turlista för ångaren *Elfkungen* i Göteborgs Handels-
och Sjöfartstidning den 1/5 1860.

Elfkungen var en propellerångare som sjösattes 1859 på Keillers varv i Göteborg, hon var i trafik i Keillers regi. Utöver den vanliga inomskärsleden till Uddevalla hade *Elfkungen* periodvis trafik på rutten Göteborg-Lilla Edet (via Göta älv). Trafiken på Uddevalla startar i juni 1859 och avslutas när isen lagt sig i december. 1860 har *Elfkungen* trafik på Uddevalla en månad på våren, och mellan oktober och december (med tre turer/vecka).

Det har inte hittats något kontrakt eller skrivelse för postföring som är kopplat till *Elfkungen*, men då fartyget hade reguljära turer med passagerare bör hon åtminstone haft brevlåda ombord. I ett brev till Thorburns Söner den 24/9 1859 skriver Nordström på Marstrand att han mottagit ett brev, från Thorburns Söner den 21/9, och att det brevet befordrats "Med ångaren *Elfkungen*". Därmed vet vi att *Elfkungen* var postförande.



Lösenstämplat ångbåtsbrev från Marstrand till Uddevalla. Brevet är daterat i Marstrand den 24/9 1859. I brevinnehållet omtalas ett brev som befordrats med ångaren *Elfkungen*. Ägare: Leif Johansson. (Göta 2018).

Även brevet från Nordström kan ha befordrats med *Elfkungen*, förutsatt att det följde med ångbåten till Uddevalla samma dag det daterades. Men då stämpelavtrycket saknar datering kan man inte veta helt säkert vilket fartyg det var.

Men kunskapsläget kan ändras snabbt och bara dagarna innan denna artikel skulle skickas in fick författaren kännedom om ett brev som med säkerhet befordrats av *Elfkungen*. Brevet finns avbildat tidigare i denna artikel, det är stämplat med Uddevalla lösen den 24/11 1860, när alla andra

fartyg avslutat säsongen. Därmed vet vi att *Elfkungen* hade brevlåda ombord.

Elfkungen var i trafik till Uddevalla 1/6 - 8/12 1859, 11/4 - 8/5 1860 samt 29/9 - 18/12 1860. Under vinteruppehållet i början av 1861 säljs *Elfkungen* till Stockholm.

Metod för forskning - vilket fartyg?

Även om ett brev saknar skeppsanteckning kan man i många fall, via rederierns turlistor, ta reda på vilket fartyg som befordrat brevet. I ett tidningsarkiv letar man upp annonser för möjliga fartyg. Smidigast är kanske att använda Kungliga bibliotekets tidningsdatabas som går att komma åt från vilken dator som helst. Mycket glädjande är det mesta av *Göteborgs Handels och Sjöfartstidning* för perioden 1850-60 digitaliserat, men tyvärr ännu inte *Bobus Läns nya Tidning*. Ett alternativ är mikrofilmade dagstidningar som finns på de större universitetsorterna.

Hur man kan gå till väga beskrivs med nedanstående exempel, som var lite svårare och mer tidskrävande än det brukar vara.



Obetalt brev från Marstrand som befordrats med *Anders Knappe*. Brevet är stämplat i Uddevalla den 2/11 1852. Ägare: Leif Johansson. (Frimärkshuset 2017).

Brevet ovan är från Nordström på Marstrand och det har lösenstämplats den 2/11 1852, det är samma dag som brevet är daterat. Att stämpelns datumsiffror har skrivits för hand minskar inte datumets trovärdighet. För att gå händelserna i förväg har brevet befordrats med *Anders Knappe*.

Man kan med fördel använda med Kungliga bibliotekets digitala tidningsdatabas. *Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning* brukar vara givande till att börja med, i detta fall för den 20/10 - 4/11.

1. Först tar man reda på vilken veckodag brevet är stämplat, den 2/11 var en tisdag.

2. Man letar upp turlistorna för *Anders Knappe*, *Thorild* och *Uddewalla* och kontrollerar att inte några andra passagerarfartyg anläppt Uddevalla. Turlistorna brukar finnas på sidan 4.

Nästa steg blir att notera vilka veckodagar fartygen anläpte Marstrand och Uddevalla.

Uddewallas turlista hittas snabbt och hon anläper inte Uddevalla tisdagar, därmed faller hon bort. För säkerhets skull kontrolleras dagarna precis innan den 2/11 så att inga förändringar i turlistan inträffat de senaste dagarna.

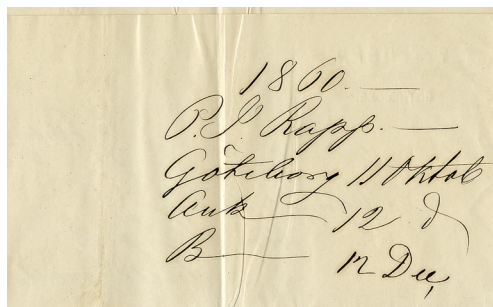
För *Anders Knappe* finns flera turlistor per vecka och det konstateras att hon trafikerar Göteborg-Marstrand-Uddevalla tisdagar (och fredagar). Med andra ord är *Knappe* en stark kandidat att ha befordrat brevet då det stämplades en tisdag.

För *Thorild* hittas endast en turlista på 14 dagar, den är från den 20/10. I turlistan anges att *Thorild* anläper Uddevalla söndagar och torsdagar, vilket är fel dagar. Men en osäkerhet kvarstår då turlistan för *Thorild* kan ha ändrats närmre den 2/11.

I den digitala tidningsdatabasen kan man även använda sökord, vilket är utmärkt då det ibland kan finnas notiser om fartygen på andra platser i tidningen. Men inte i någon digitaliserad tidning hittas uppgifter om *Thorild* efter den 26/10.

Nu är det dags att undersöka *Bohus Län nya Tidning* som endast finns på mikrofilm, därmed kan den innehålla uppgifter som inte finns i den digitala tidningsdatabasen. Till slut hittas en notis i vilken rederiet informerar att *Thorilds* sista tur för året på linjen Göteborg-Uddevalla sker den 22/10. Årets sista resa gick till Trollhättan den 26/10, med retur till Göteborg. Därmed kan också *Thorild* avslutas. Slutsatsen blir således att fartyget som befordrat brevet måste vara *Anders Knappe*.

Många gånger går det snabbt och lätt att bestämma vilket fartyg som befordrat ett brev, andra gånger går det inte. Ibland är man hjälpt av de olika datumuppgifter som mottagaren oftast noterat på brevets insida, se bild nedan.



Del av insidan på ett brev som sänts till majoren M. Koch 1860. Uppifrån och ned är noterat: avsändare, när/var brevet daterades, när det ankom till mottagaren samt när det besvarades.

KÄLLFÖRTECKNING

Arkivinstitutioner och databaser

Bohusläns museum,

Koch, släkten, Uddevalla (1700-1900).

Digitalt Museum,

Bohusläns museum, Uddevalla.

Postmuseum, Stockholm.

Kungliga biblioteket,

Digitala dagstidningar, www.tidningar.kb.se

Landsarkivet, Göteborg,

Flera olika arkiv, bland annat:

Thorburn och Söner AB:s arkiv (1809-1972)

Göteborgs Universitet,

Samhällsvetenskapliga biblioteket.

Riksarkivet, Stockholm,

Generalpoststyrelsens huvudarkiv (1850 – 1964)

Tryckta källor

Bidrag till Sveriges officiella statistik,
M, Postverket. Generalpoststyrelsens berättelse om Postverkets förvaltning under förutgångne år.
Stockholm 1866 (digitaliserad av SCB 2008)

Bohus Läns nya Tidning
1849-1853.

Bohus Läns Tidning, 1854.

Facit Postal IX,
Ortsstämplar och Posthistoria.
Malmö 2015.

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning,
1849-1861.

Göteborgsposten,
1859-1861.

Eliasson och Rasmussen,
Uddevallas Postala Historia,
Skrifter utgivna av Bohusläns museum och Bohusläns hembygdsförbund, Nr 24.
Uddevalla 1986.

Haij, Curt,
Svensk lösen. *SFF specialhandbok*, Nr: 1.
Stockholm 1973.

Hansson, Wilhelm,
Skärgårdstrafiken i Bohuslän under 100 år.
Uddevalla 1968.

Historisk statistik för Sverige,
Del 1. Befolkning. 1720-1967.
Statistiska centralbyrån (SCB).
Stockholm 1969.

Ivarsson, Ulf,
En studie av de svenska lösenstämplarna
1843-1874. *SFF specialhandbok*, Nr: 4.
Stockholm 1973.

Lundgren, Anders
Poststämplar och posthistoria från Bohuslän
1658-2000.
Göteborg 2002, 2:a upplagan.

Lundh, Lennart,
Tidig svensk ångbåtspost 1824-1869.
SSPD Aktuellt om posthistoria, Nr 7.
Huddinge 2000.

Olsson, Carl-Gunnar,
Svensk kustsjöfart 1840-1940.
Stockholm 1997, 2:a upplagan.

Post- Och Inrikes Tidningar,
1853-1861.

Rudbeck, Johannes,
Svenska Postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under tre hundra år.
Stockholm 1933.

Otryckta källor

Intervju med Andersson, Dan
Göteborg 2017-2018.

Intervju med Heijtz, Göran,
Göteborg och Stockholm 2017-2018.

Intervju med Lithén, Gunnar
Stockholm 2017.

Intervju med Lundgren, Anders
Göteborg 2017-2018.

Intervju med Lundh, Lennart
Stockholm 2018

Intervju med Ryberg, Lennart
Uddevalla 2018.

