

Den svenska posten på 1850-talet

Av Jan Billgren

Postens utveckling fram till 1850-talet

Det svenska postverket startade sin verksamhet den 20 februari 1636, då drottning Kristinas förmyndarregering utfärdade "Förordning om Post-bådhen". Under de närmaste 200 åren utvecklades postverket i snabb takt och posttransporterna förbättrades efterhand.

För att säkerställa en stabil och pålitlig postdistribution infördes postbondeinrättningen 1636. På varannan eller var tredje mil förordnades en postbonde som i sin tjänst skulle ha två postdrängar. Dessa skulle till fots transportera posten till närmaste postbonde. Denna organisation av posttransporterna genom s.k. posthemman bibehölls ända fram till 1860-talet; så sent som i början av detta decennium fanns ca. 400 postbönder kvar. År 1859 uppgick de till 746. Indragningen skedde snabbast i Kristianstads och Hallands län där alla hade dragits in till 1860.

Från 1645 började man också utnyttja ridande bud; sådana blev obligatoriska vid transport längs postvägarna till utlandet, speciellt Stockholm-Halmstad. Då kunde postens befodringshastighet förbättras: från en mil på två timmar med postbönder till en mil på 1¼ timme.

Från 1830 blev det vanligt med gästgivar-skjuts med häst och vagn för posttransporterna. Sådana användes också för snällposten, framför allt för posten till utlandet men även för en del inrikes brev upp till 2 lods vikt. Snällposten fick inte ta i anspråk mer än en timme per mil i genomsnitt.

Hästanspända postdiligenser tillkom på

JAN BILLGREN är född 1936 i Tollarp i Skåne. Han har ett förflutet som universitetslektor i företagsekonomi i Lund. Han har författat många artiklar om filateli och posthistoria, varav ett 10-tal i *Poststryttaren*. Dessutom är han författare till flera böcker, både i företagsekonomi och posthistoria. Han medverkar också i Nationalencyklopedin och Bra Böckers lexikon i ämnena posthistoria och filateli. Sedan 1999 är han medlem av styrelsen i Postmusei Vänner och från 2000 också dess ordförande.

försök redan 1830 men infördes reguljärt med början år 1850. Diligenserna medförde också passagerare. Antalet diligenslinjer utökades under de kommande tio åren. År 1856 öppnades de första järnvägslinjerna och därmed fick posten nya transportmöjligheter. Redan efter några år användes tågen både för transport och sortering av post, då särskilda postkupéexpeditioner sattes in med början 1863. Nu fick diligenserna konkurrens men den sista postdiligenslinjen drogs dock in först 1888.

Den svenska samhällsutvecklingen

Sverige var ett i högsta grad agrart samhälle under årtiondena kring 1850. 90 procent av befolkningen bodde på landsbygden; antalet invånare uppgick år 1850 till 3,5 miljoner.

Under dessa år skedde samhällsutvecklingen i Sverige i snabb takt. Ett stort antal reformer genomfördes:

- 1840 introducerades departementsreformen, som innebar att varje minister fick ett eget departement.
- 1842 infördes folkskolestadgan, vilken innebar att alla barn fick skolplikt.
- 1845 infördes lika arvsrätt för kvinnor och män.
- 1846 avskaffades skråväsendet genom införande av 1846 års fabriks- och hantverksordning.
- 1849 genomfördes en läroverksreform (naturvetenskap och moderna språk) som innebar en anpassning till näringslivets behov.
- 1853 fattades riksdagsbeslut om järnvägar; de första öppnades 1856.
- 1853 började anläggningen av statliga telegraflinjer med första linjen Stockholm-Uppsala.
- 1854 fattade riksdagen beslut om enhetsporto och införande av frimärken.
- 1855 genomfördes en myntreform som innebar att en riksdaler riksmünt blev lika med 100 öre. De gamla myntsorterna, dvs. riksdaler banco (=48 skilling banco) förblev gällande och först den 1 juli 1858 infördes brevporto i öre. Fastän det ursprungliga enhetsportot var 4 skilling banco eller i riksmünt 12^{1/2} öre blev brevportot justerat till 12 öre.
- 1855 infördes enhetsportot i samband med att frimärken introducerades den 1 juli.

Svensk och norsk kung var Oscar I som regerade mellan 1844 och 1859. Av någon anledning kom han inte att avbildas på svenska frimärken. Hans porträtt återfinns däremot på den andra emissionen av Norges frimärken, vilka gavs ut 1856.



Johan August Gripenstedt was the Minister in charge when stamps were introduced in Sweden.

Johan August Gripenstedt var ansvarigt statsråd då frimärkena kom ut i Sverige.

Postens ledning 1840-1860

I början av 1840-talet genomfördes en departementsreform som bl.a. innebar att postverket förlades under finansdepartementet. Som minister och ansvarigt statsråd utsågs 1848 den liberale politikern Johan August Gripenstedt (1813-1874). Han innehade flera ministerposter under sin tid i regeringen 1848-1866. Han tog bl.a. initiativ till inrättandet av järnvägspostföringen, delvis i strid med poststyrelsen.

Beteckningen på postverket ändrades 1849 från Överpostdirektörsämbetet till Generalpoststyrelsen och postchefen fick titeln generalpostdirektör. Detta meddelades till postmästarna i ett cirkulär, daterat den 8 januari 1850.

Den förste postchefen med den nya titeln var Hugo Adolf Hamilton (1845-1850). Han efterträddes 1850 av Otto Wilhelm Staël von Holstein som innehade ämbetet ända till 1867. Denne var alltså generalpostdirektör under den period då frågorna kring

frimärkenas införande behandlades.

Generalpoststyrelsen hade sitt säte i Stockholm. Den bestod, utöver chefen, av en sekreterare och en kamrer. Sekreteraren var samtidigt kanslichef. Vid Kansliet fanns också en registrator, en aktuarie, en kanslist och en ombudsman. Den senare tillkom 1848 för att handlägga juridiska frågor inom verket. Han hade också hand om ärenden som rörde missbruk av tjänstebevisrätten.

Som sekreterare efter A.W. Grundelstier-na (1842-1854) utsågs 1855 Georg Fredrik Ameen, en reformvänlig f.d. tidningsman. När han avgick 1860, efterträddes han av Adolf Wilhelm Roos som vunnit Gripenstedts förtroende under sin tid i finansdepartementet där han anställdes 1851, därpå i Kammarkollegium från 1853 och Telegrafverket från 1856. Roos blev Staël von Holsteins efterträdare, utvecklades till en erkänt skicklig chef och innehade sedan ämbetet ända fram till 1889.

Kamrern var chef för Kammarkontoret vid vilket fanns en bokhållare, två revisorer, tre kammarskrivare och tre "vaktbetjente". Kamrer var under hela tiden 1844-1863 Pontus T. F. Winroth. Han svarade för den statistiska undersökningen och författade poststyrelsens utlåtande 1853 om effekter av enhetsportots införande.

De sammanlagda årliga lönerna för dessa personer uppgick år 1856 till 20.513 riksdaler banco. Av dessa erhöll generalpostdirektören 4.000 riksdaler, sekreteraren och kamrern 1.600 riksdaler vardera. Kamrern och generalpostdirektören åtnjöt "boställsrum" i posthuset, medan sekreteraren hade provision på prenumerationer av utländska tidningar upp till 3.000 riksdaler. Därutöver delades dessa prenumerationsavgifter lika mellan sekreterare och kamrer.

Det kan tilläggas att postkontoret i Gamla stan, som var det enda i hela Stockholm 1855, även inhyste Generalpoststyrelsen och dess tjänstemän. Här fanns man fram till augusti 1875 då det nya centralposthuset vid Rödbodtorget stod färdigt.

Posttjänstemännens ekonomiska villkor

Posttjänstemännens löner var under många år relativt låga. Detta komparerades i någon mån med att de åtnjöt sportler, dvs. kontantbetalning av vissa posttjänster, direkt till posttjänstemannen. En sådan avgift var rekommendationsavgiften som fram till 1849 erlades till postmästaren. Då den drogs in komparerades den med en löneförhöjning.

Den främsta sportelinkomsten för postmästarna var portoräkningarna som man på begäran utfärdade till kunder med stor korrespondens. Andra var arvodet för lösväskor och ersättning för tidningsdistribution. Dessutom fick postmästarna vid de större postkontoren före enhetsportots införande betalt för fackavläggning, dvs. för att de samlade brev åt adressater med mycket post, så att dessa inte behövde se efter om de fått post på de brevkartor som anslogs i postkontorets förstuga.

En särskild extrainkomst för postanställda var ersättningen för hanteringen av frimärkena. Denna uppgick till en och trekvarts procent av det nominella värdet. Andra sportler som utgick till postmästarna var avgiften för lösbreven med 1 skilling banco per styck. Brevbärarna uppbar den s.k. brevbarerskillingen vid utdelning av brev till adressaterna.

Nedanstående citat ur Svenskt Postarkiv 1893 visar vilka konsekvenser dessa förhållanden fick vid Stockholms postkontor år 1854:

"Tjänstemännens aflöning var mest ställd på sportler. Lönen var så liten och den pension, som vid afskedstagandet kunde fås, var så klen, att kontorsskrifvarne måste kvarstå vid sina befattningar så länge de hade lifhanken i behåll. När de blefvo sjuka och orkeslösa, bortackorderade de sina platser, och både de sjelfva och vikarierna kunde lefva på inkomsterna ..."

Antalet anställda uppgick 1865 till 1.161 personer, samtliga män. Den första kvinnan anställdes inte förrän 1864. Denna siffra inkluderar generalpoststyrelsens personal, postkontorspersonal, postiljoner och personal som användes vid sjöpostföringen. Om

man vill jämföra med dagens postanställda (ca. 35.000 år 2005) måste även antalet postbönder och deras drängar tas med i beräkningen. Eftersom antalet posthemman var mindre än 900 vid mitten av 1850-talet bör det totala antalet postanställda ha uppgått till ungefär 3.500 personer.

Postanstalterna

Under många år var antalet postkontor i Sverige ganska begränsat. Således uppgick antalet år 1645 till 28 stycken. År 1815 hade antalet ökat till 109, för att vid mitten av 1830-talet uppgå till 124. Efter hand påbörjades en försiktig expansion vilken ledde till att antalet postkontor steg till 150 det år då frimärkena utkom.

Det har inte varit möjligt att få fram en karta över den geografiska spridningen av postkontoren för år 1855, varför vi får nöja oss med den på nästa sida. Den avser förhållandena år 1836; efter detta år hade alltså 26 postkontor och postexpeditioner tillkommit.

Antal postanstalter 1850-1860

	post- kontor	post expedi- tioner	post- uppsynings- mansplatser
1850	122	13	20
1855	122	28	19
1860	127	48	21

Postexpeditioner var beteckningen på sådana postanstalter som från och med 1849 inrättades på orter med mindre postmängd. Avsikten var att de sedan skulle kunna uppgraderas till postkontor.

I de nordligaste länen anställde posten från 1830 postuppsyningsmän på platser med postgång bara en à två gånger per månad. Dessa platsansvariga fick ta emot och lämna ut brev men tog inte upp portoavgifter. Däremot fick de ta ut en avgift på 1 skilling banco per brev, en avgift som de själva fick behålla. Deras verksamhet upphörde 1864.

Poststationer inrättades efter hand längs

järnvägslinjerna med början år 1861. År 1864 uppgick de till 137 stycken.

Postmängden

När frågan om enhetsportots införande diskuterades i riksdagen i början på 1850-talet var det åtskilliga som befarade en nedgång i antalet brev. Det föreslagna enhetsportot, till en början fem skilling banco, senare fyra skilling banco, var högre än flera av de portosatser som gällde för inrikes brev mellan mera närbelägna orter. Samtidigt innebar de en rejäl sänkning av de högsta inrikes portosatserna, 11 och 12 skilling banco. I boken redogör Egon Jonsson i sin artikel för hur riksdagen behandlade frågan om enhetsportot.

Den befarade nedgången i postmängden, beroende på något höjt porto för brev mellan närbelägna orter, kom på skam. Detta kan lätt utläsas av siffrorna i poststatistiken.

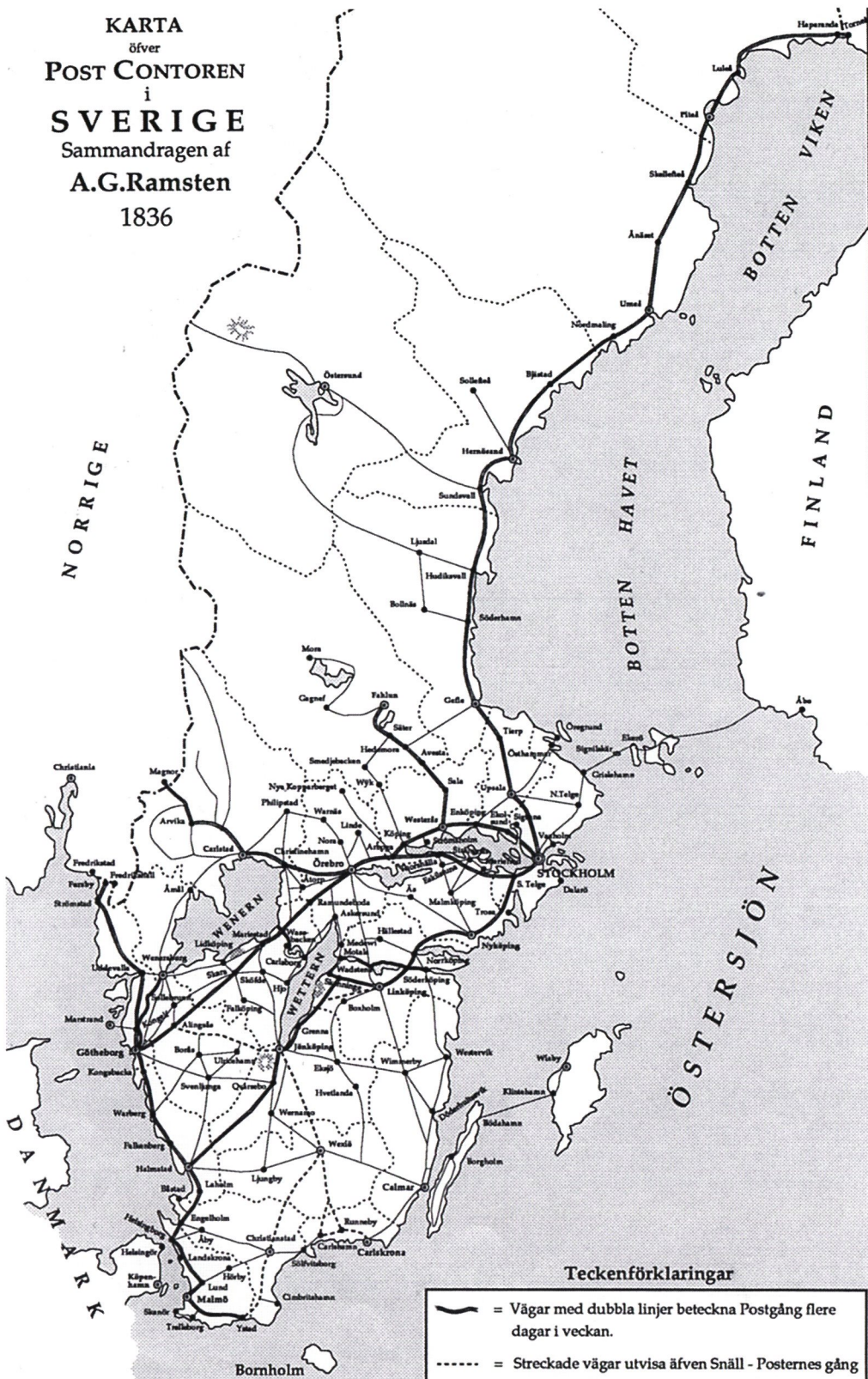
Antalet inrikes brev 1850-1860

	1850	3.520.000
	1851	3.615.200
	1852	3.691.300
	1853	3.976.300
	1854	4.263.500
	1855	4.428.600
1:a halvåret	1855	2.176.200
2:a halvåret	1855	2.252.400
	1856	4.897.800
	1857	5.313.200
	1858	5.401.800
	1859	5.673.500
	1860	5.903.600
I medeltal	1850-1854	3.813.260
I medeltal	1855-1859	5.142.980
I medeltal	1860-1864	6.626.400

This map shows Sweden's post offices in 1836.

Denna karta visar postkontoren i Sverige år 1836 (Eliz Lundin).

KARTA
 öfver
POST CONTOREN
 i
SVERIGE
 Sammandragen af
A.G.Ramsten
 1836



Teckenförklaringar

- = Vägar med dubbla linjer beteckna Postgång flere dagar i veckan.
- = Streckade vägar utvisa äfven Snäll - Posternes gång

Siffrorna innebär att postmängden i genomsnitt steg med ca. 7 procent årligen under dessa år.

Det har tyvärr inte varit möjligt att få fram statistik över hur många brev som icke frimärktes under respektive år. Denna möjlighet fanns fram till 1865 års slut och innebär inte någon fördyring för adressaten, även om en sådan först hade diskuterats vid 1853/1854 års riksdag.

Av siffror för årliga leveranser av frimärken till olika postanstalter att döma förekom stora skillnader mellan olika delar av landet. Det finns således exempel på att leveranser till postkontor inte alls varierade med folkmängden i respektive stad, vilket får tolkas som att andelen icke frimärkta brev varierade över landet.

Försäljningen av frimärken det andra halvåret 1855 uppgick enligt poststatistiken till 144.416 riksdaler; under året därpå mer än fördubblades detta belopp till 345.346. Även i fortsättningen ökade frimärksförsäljningen markant.

Dessa siffror är baserade på uppgifter i den s.k. kontrollboken, vilken fördes av Kammarkontorets frimärksförråd. Siffrorna är summan av de till olika postkontor utlevererade frimärkena.

Kontrollbokens uppgifter vad avser leveransdatum till de olika postkontoren har under senare år ifrågasatts av filatelister. Genom studier av material i postens arkiv har Tomas Olsson kunnat konstatera att datum för leveranserna införts i kontrollboken först sedan det reversal som medföljt leveransen i undertecknat skick återkommit till frimärksförrådet. Leveranserna till postkontor som försummade att underteckna reversalet är dock bokförda på den dag då leveransen faktiskt skedde.

I poststatistiken anges också värdet av de under samma år sålda respektive använda frimärkena. Eftersom dessa uppgifter avviker något från varandra, får detta tolkas som att alla frimärkena inte användes samma år som de inköptes.

Värdet av sålda frimärken 1855-1864

(avrundat till hela 100-tal riksdaler riksmünt)

2:a halvåret 1855	144.400
1856	345.300
1857	434.600
1858	527.700
1859	642.900
1860	892.800
1861	998.200
1862	1.120.500
1863	1.243.600
1864	1.428.200

Värdet av använda frimärken 1855-1864

(avrundat till hela 100-tal riksdaler riksmünt)

2:a halvåret 1855	123.900
1856	347.800
1857	443.500
1858	529.000
1859	637.500
1860	876.400
1861	994.900
1862	1.086.400
1863	1.222.600
1864	1.410.100

Posttransport med diligenser

Som inledningsvis konstaterats skedde mycket av posttransporterna vid mitten av 1800-talet med gästgivarskjutsar och postdiligenser. De senare övertog efter hand mer och mer av transporten av post mellan postanstalterna. De medförde också passagerare.

De första statliga hästdiligenserna infördes på försök mellan Stockholm och Helsingborg 1831-34. Det dröjde sedan till 1850 innan den första reguljära diligenslinjen tillkom, den mellan Malmö och Ystad. Postverket tog över verksamheten 1860 och erhöll ett årligt anslag på 70.000 riksdaler från staten. De närmaste fem åren tillkom sammanlagt ett 40-tal diligenslinjer, varav den nordligaste var Sundsvall-Östersund och den sydligaste Lund-Helsingborg. Som mest uppgick diligenslinjerna, mätt i avstånd, till 400 mil. Den längsta sammanhängande



Horse-drawn stagecoach from the 1850's with a collapsible hood for the passengers.
Hästdragen postdiligens från 1850-talet med uppfällbar sufflett för resenärerna. Foto: Sven Tideman.

sträckan var Stockholm-Göteborg-Helsingborg-Ystad, vilken invigdes 1859.

Efter hand som järnvägarna byggdes ut minskade diligenstrafiken. Den upphörde dock först år 1888, då linjen Göteborg-Varberg drogs in på grund av Västra stambanans färdigställande.

Avgiften för att åka med postdiligenserna uppgick till en början till 12 skilling banco per mil men höjdes redan 1832 till 20 skilling banco per mil för täckt och 16 skilling banco per mil för öppen plats. När Malmö-Ystad inrättades 1850 blev avgiften 1 riksdaler banco per mil, justerad till 1 riksdaler 20 öre per mil med början 1859. Platsbokningen skedde på postkontoren genom köp av en s.k. förbudssedel. Denna kostade 3 skilling banco.

Posttransport med järnvägar

Den första järnvägslinjen i Sverige öppnades i mars 1856 mellan Ervalla och Nora. Den första sträckan på Västra stambanan, Göteborg-Jonsered och den första på Södra stambanan, Malmö-Lund var bägge klara för trafik den 1 december 1856. Med den senare tågförbindelsen fick även post transporteras.

Posten transporterades inledningsvis i lösa trälådor som ställdes in i järnvägvagnarna. Den var osorterad från Malmö och sorterades först vid ankomsten till Lund. Detta förfaringsätt användes även sedan järnvägslinjen förlängts till Örtofta i december 1857.

År 1858 förordnades att all postbeford-



This letter was transported by train Malmö – Lund – Örtofta in January 1858. It was posted in Malmö (there is a postmark on the back) but was sorted again in Lund for further transportation by rail to Örtofta (approx. 1 km from the village of Hästad).

Detta brev skickades med tåget Malmö-Lund-Örtofta i januari 1858. Det postades i Malmö (det finns en poststämpel på baksidan) men omsorterades i Lund för vidare befordran med järnvägen till Örtofta (byn Hästad är belägen någon kilometer bort).

ring skulle överflyttas till järnvägen, om inga olägenheter uppstod. Redan nästa år fick post medfölja mellan Arboga och Örebro samt mellan Töreboda och Göteborg. På den sistnämnda linjen inrättades en särskild postkupé som en resepostexpeditör ansvarade för. Samtidigt ställdes diligens- trafikerna in mellan dessa orter. Post medföljde även på Gävle-Dalabanan med början i juli 1860.

När Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg blev klar 1862, inrättades den första egentliga järnvägspostkupén i mitten av detta år. Nu fick denna delvis tjäna som ett postkontor med ansvar även för stämpling av post som allmänheten kunde lägga i den brevlåda som fanns monterad på postvagnen. Från 1863 började man också sortera den post som medföljde. I december

1863 tillkom postkupén vid Södra stambanan, till en början mellan Falköping, Nässjö och Malmö. Även vid de enskilda järnvägarna Arboga-Örebro och Nora-Ervalla skedde postbefordran från 1863.

Posttransport med båtar

Inrikes fanns en reguljär sjöpostförbindelse mellan Stockholm och Gotland från 1716. Från 1836 sändes posten till Gotland med ett privat ångfartyg, som trafikerade linjen Stockholm-Västervik-Visby. Från 1841 sändes posten mellan Västervik och Visby en gång per vecka. 1864 utökades turtätheten till två gånger per vecka på linjen Stockholm-Visby-Kalmar. Den första ångbåtspostexpeditionen tillkom inte förrän 1869 på Dalslands kanal.

Den första utrikes postångbåtstrafiken öppnades 1824 mellan Ystad och Stralsund. Den hade föregåtts av postjaktstrafik från 1683. År 1864 ersattes denna linje med en daglig förbindelse mellan Malmö och Stralsund.

Varje år fanns i postcirkulären information om när trafiken med postångbåtarna inleddes och avslutades. Detta skedde vanli-

gen i slutet av april resp. i slutet av november. Det angavs också när den utrikes posten kunde avgå från Stockholm tidigast resp. senast för att hinna med postångbåtarna. Trafiken innebar avgång från Ystad varje måndag och fredag, medan trafiken i den motsatta riktningen avgick varje söndag och torsdag.

Under vinterhalvåret skedde posttrafiken med seglande postjakt, från Ystad varje torsdag och från Stralsund varje måndag om vädret så tillät. Däremot fick postkontoren inte mottaga någon post till utrikes orter via Ystad-Stralsund under 1850-talet.

År 1853 inrättades en särskild postlinje med ångfartyg mellan Stockholm, Kalmar, Swinemünde och Stettin. Även för denna fanns i postcirkulären uppgift om när den öppnades och avslutades för året, i regel i maj och november. Två båtar trafikerade linjen med gemensam avgång på tisdagar från Stockholm resp. Stettin och ankomst torsdagar.

Posten till Finland och Ryssland befordrades med båt över Ålands hav från Grisslehamn till Eckerö. Vid otjänlig väderlek kunde posten sändas via Haparanda eller den södra vägen via Ystad genom Preussen.

Införande av brevlådor

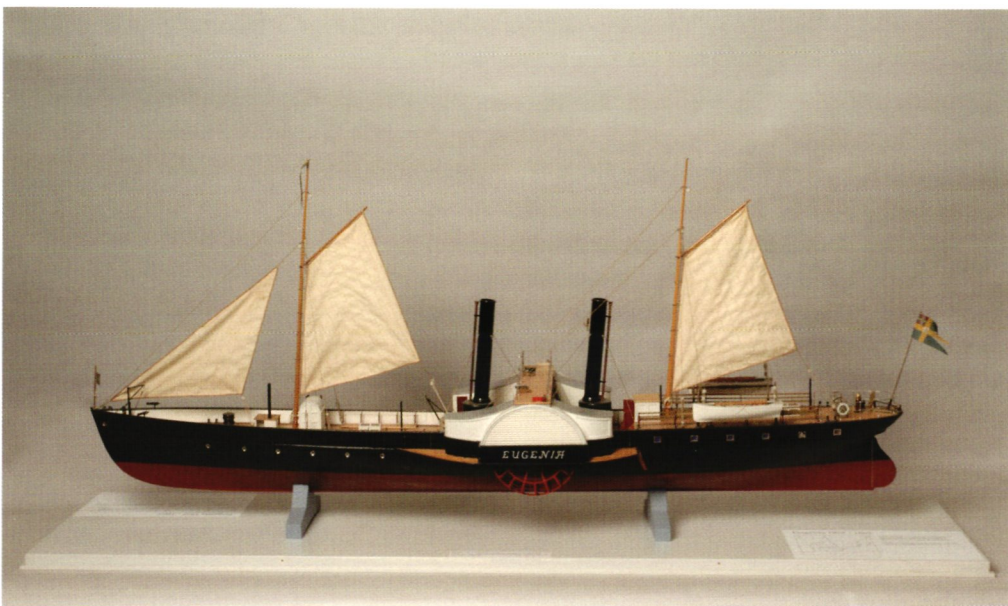
De första svenska brevlådorna infördes 1835. Enligt en kungörelse av den 7 mars 1835 angående postbefordran med ångfartyg, seglande fartyg och diligenser skulle det finnas en låst brevlåda ombord. Nycklar skulle förvaras i postkontoret på ankomstorten.

Brevlådor kunde beställas hos Postverkets persedelförråd. Dessa första brevlådor var sannolikt tillverkade av bleckplåt och har därför inte bevarats till eftervärlden. År 1835 beställdes endast sex stycken. År 1850 hade antalet ökat till 50 stycken.

De första brevlådorna för uppsättning vid postkontor eller längs postvägar infördes 1855 i samband med utgivningen av våra första frimärken. I cirkuläret, daterat den 12 april 1855, anges att brevlådor bör anbringas på Postverkets bekostnad vid "postanstalter och å lämpliga ställen i städer". Det specificeras särskilt att "[...] lämpligaste beskaften i de flesta fall måste vara beroende af

Model of the steam packet 'Eugenia'; construction of the vessel started in 1855 and she operated on the Ystad - Stralsund route 1857-1865.

Modell av postångfartyget *Eugenia* som började byggas 1855 och som trafikerade linjen Ystad-Stralsund åren 1857-1865. Foto: Sven Tideman.



lokalen, där de skola anbringas, samt ändamålsenligast och för Postförvaltaren beqvämligast torde blifva, om lådan, eller annan däremot svarande inrättning, såsom hål på vägg, dörr eller fönster, med däröfver tydligt anbragt tillkännagifvande af ändamålet, och uppsamlingsrum för brefven därinnanför, [...]” Varje kontor fick själv anskaffa ”tjenlig låda eller annan däremot svarande inrättning” och anmodades att inkomma med förslag till hur lösningen kunde se ut på billigast möjliga sätt.

Postförvaltarna i städerna ombads att om möjligt låta tillverka brevlådorna lokalt. Samtidigt fick de reda på att det inte skulle utgå särskilda medel för att bekosta lådornas tömning och postens transport till postkontoret.

I ett särskilt postcirkulär, daterat den 18 juni 1855, angavs hur stor ersättning den postförvaltaren erhöll som anskaffade brevlådor i sin stad. Om han rekvirerade brevlå-

This is the only preserved black post-box of the Danish type, which came into use in Stockholm in 1855. These post-boxes were made locally.

Det enda bevarade exemplaret av den typ av svarta brevlådor efter dansk förebild som började användas i Stockholm 1855. Dessa brevlådor tillverkades lokalt.



dor från Generalpoststyrelsen erhöll han 10 riksdaler banco årligen för tillsyn och underhåll av lådan. Om han däremot själv hade anskaffat brevlådan utgick en ersättning av 8 riksdaler. Med brevlådorna från Postverket följde ett antal nummer som efter behov skulle anbringas för att visa antalet gånger om dagen som brevlådan tömdes.

I Stockholm fanns i slutet av 1855 sju brevlådor i Gamla stan, två på Kungsholmen, två på Östermalm (Ladugårdslandet), 19 på Norrmalm, sex på Södermalm och en på Djurgården, dvs. sammanlagt 37 stycken. Brevlådorna tömdes tre gånger på vardagar (kl. 10, 15 och 19) och två gånger på sön- och helgdagar (kl. 9 och 19).

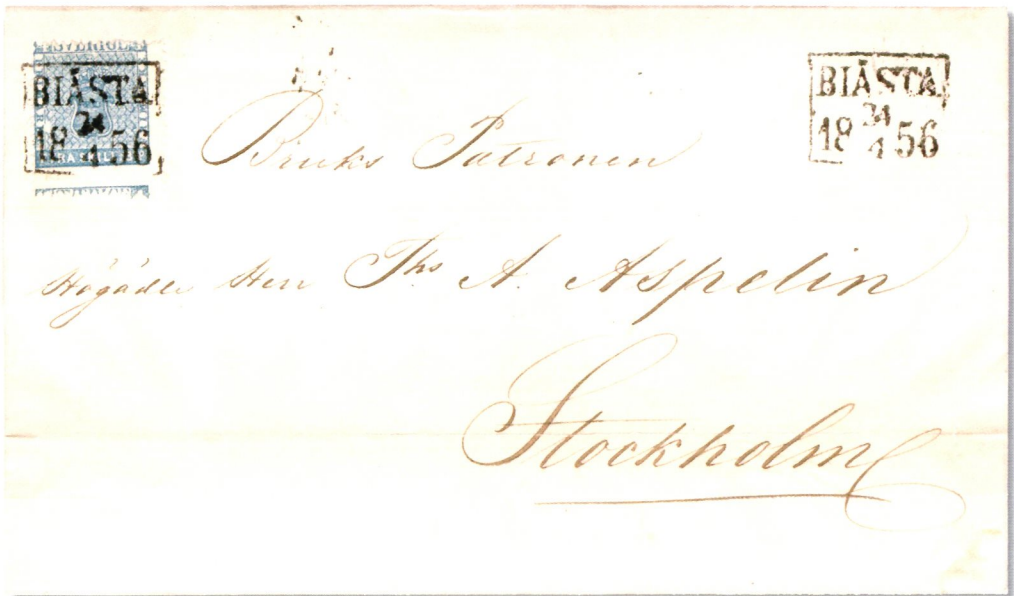
Att brevlådorna inte blev någon omedelbar succé framgår av uppgifter i Postverkets årsberättelser. Således fanns det ute i landet längs postvägarna i mitten av 1860-talet endast 32 brevlådor. Tillsammans med de i Stockholm och de vid de olika postkontoren i landet i övrigt kan antalet då inte ha varit mer än drygt 200.

Förhållanden vid frimärkenas tillkomst

Kungl. Maj:ts förordning om införandet av enhetsporto och utgivning av frimärken är daterad den 9 mars 1855. Den 24 maj utkom sedan cirkuläret om att Sverige skulle ge ut frimärken. Enligt detta skulle till varje postkontor under juni månad levereras frimärken till ett värde, motsvarande ungefär ett kvartals portouppbörd. Redan den 12 april hade dock information om frimärken lämnats i ett cirkulär som främst avsåg "lådor för brefs emottagande" vid postanstalter och på lämpliga platser i städerna.

Frimärken levererades till postkontoren första gången utan rekvisition. Därefter kunde rekvisition ske när som helst, men dock endast i jämna 100-tal (ett helt ark innehöll 100 frimärken).

Sparres första leverans skedde den 12 juni 1855. Samma dag skickades de första frimärkena från förrådet till 10 postkontor, däribland Stockholm. Till övriga postkontor levererades frimärken två dagar senare, med undantag för Hjo och Tierp vars frimärksle-



A domestic letter from Biästa 1856 with the stamp in the top left-hand corner, as specified in the regulations. The stamp is perforated in such a way that the top of the stamp below in the sheet is visible.

Ett inrikes brev från Biästa 1856 med frimärket reglements enligt placerat i övre vänstra hörnet. Frammärket är perforerat så att en del av frimärket under i arket har kommit med.

veranser dröjde till den 21 juni. Vi kan alltså konstatera att samtliga postkontor bör ha fått sina frimärken i någorlunda god tid före det officiella utgivningsdatumet, söndagen den 1 juli 1855.

I och med införandet av frimärken upphörde karteringen av vanliga brev. Denna hade inneburit att alla brev uppfördes på en karta som anslogs i postkontorets förstuga. Där kunde var och en se om det fanns brev att hämta eftersom mottagarens namn var angivet. Vid denna tid var det endast de två största städerna som hade lokalbrevbäring. På övriga orter fick försändelserna hämtas på postkontoret.

Från den 1 juli 1855 upphörde alltså namnkarteringen och den som även i fortsättningen önskade sådan fick skriva "registreras" på sitt brev och erlægga 4 skilling banco kontant till postförvaltaren. Även denna form av kartering upphörde dock med utgången av 1872.

Enligt de första anvisningarna skulle frimärket placeras i det övre vänstra hörnet på brevet framsida, en bestämmelse som i

många fall inte följdes. Det rekommenderades också att ett extra stämpelavtryck placerades på brevet bredvid frimärket.

Postens tjänster vid denna tid

På posten kunde man år 1855 endast lämna in brev och paket till postbefordring. Lägre porto för t.ex. trycksaker infördes inte förrän 1864.

Rekommendation kunde begäras på brev. Man skilde mellan öppen och sluten rekommendation. Öppen rekommendation motsvarade våra dagars assurans; innehållets värde skulle anges på omslaget. En uppräknings av innehållet (oftast kontanter) bifogades inlämningskvittot. Sluten rekommendation motsvarade våra dagars rekommendation. Särskilda kvitton för öppna resp. slutna rekommenderade brev infördes den 1 april 1850. Därefter fick postmästarna rekvidrera sådana hos Kammarkontoret och kunde alltså inte längre utfärda kvitton som skrivits för hand eller sådana som tryckts lokalt, vilket varit brukligt tidigare.



Registered letter with 16 skilling banco postage (letter postage 4 skilling banco + cost of registration 12 skilling banco), postmarked Gefle on 18/8 1856. The letter is tied with string (so-called 'tränsning'), as specified in the regulations at the time.

Rekommenderat brev med portot 16 skilling banco (brevporto 4 plus rekavgift 12 skilling banco), stämplat Gefle den 17/8 1856. Brevet är reglementsenligt omslaget med snöre, s.k. tränsning.

De rekommenderade breven skulle till en början "tränsas", dvs. bindas om med snöre och förses med lacksigill. De första bestämmelserna om detta utfärdades 1856. Postmästarna uppmanades att se till att omslaget utgjordes av ett s.k. korskuvert, vars fyra hörn skulle förses med avsändarens lacksigill. Innan brevet skickades iväg skulle det på postkontoret slås om med segelgarn och förses med postkontorets egna lacksigill. Kravet på tränsning upphörde inte förrän 1871.

Avgifterna för sluten rekommendation fick erläggas med frimärken. Däremot skulle den särskilda assurancesavgiften för öppet rekommenderade brev erläggas kontant med 1 skilling banco per 100 riksdaler. Eftersom avgiften för sådana brev även inkluderade rekommendationsavgift (12 skilling banco), frankerades dessa brev med frimärken för

samma belopp som de slutet rekommenderade av samma vikt.

Mottagningsbevis kunde begäras för rekommenderade brev till utlandet, dock endast till vissa länder. Avgiften var 4 skilling banco, vilken erlades kontant till postmästaren. Särskilda tryckta blanketter för mottagningsbevis infördes inte förrän 1876.

Eftersändning av brev till en person som vistades tillfälligt på en annan ort än adressorten medgavs enligt ett cirkulär från den 9 mars 1849. Sådana brev skulle förses med beteckningen "retour" och kostnadsfritt eftersändas till den nya adressorten, såvida det rörde sig om fri brev (tjänstebrev) eller betalda privatbrev.

Posttaxor före enhetsportot

Före frimärkenas tillkomst hade Sverige inrikes porton som varierade både med vikt och avstånd. Dessa zontaxor hade införts redan på 1600-talet enligt 1643 års förordning om brevtaxan och innebar att posttaxor utfärdades för varje postkontor, i vilka angavs portot till alla andra postkontor. De hade efterhand modifierats till att omfatta 11 avståndsklasser. Den lägsta (upp till 3 mil) uppgick till 2 skilling banco och den högsta (över 150 mil) till 12 skilling banco.

Den 11-skaliga tariffen infördes den 1 januari 1831. Ett särskilt sjöporto på fyra skilling banco infördes samtidigt för brev till Gotland. Redan den 1 januari 1835 ändrades avståndsindelningen, bl.a. så att högsta portot utgick för avstånd över 130 mil. Portot till Gotland sänktes till 2 skilling banco.

Det fanns också ett särskilt porto för lös-brev, varmed man förstod brev som antingen inlämnades på postkontoret för utdelning längs postvägen till närmaste postanstalt eller mottogs av postföraren på vägen mellan två närbelägna postkontor för utdelning genom postkontorets försorg. Så tidigt som 1812 hade det fastställts att sådana brev skulle kosta 1 skilling banco, oavsett vikt. Beloppet skulle tillfalla postförvaltaren, dvs. postmästaren. År 1855 infördes en högsta vikt av 8 lod (ca. 106 gram) för dessa brev som till en början fick betalas kontant men från 1856 kunde betalas genom frankering med det enskillingsfrimärke som då utkom.

År 1849 infördes möjligheten att skicka lokalbrev till ett lägre porto än för riksbrev. Portot var 1 skilling banco eller hälften av lägsta riksbrevsporto enligt zontaxan. Till en början gällde lokalposttaxan endast i Stockholm och Göteborg men den infördes efter hand på större orter. 1862 förekom lokalbrevbäring på ytterligare 46 orter.

Portot för lokalbrev uppgick till 1 skilling banco eller från och med den 1 juli 1858 till 3 öre. Sådana brev fick väga högst 4 lod (= ca. 53 gram) eller från 1863 12 ort (= 51 gram). Till detta kom att mottagaren fick betala lika mycket i brevbärarskillning på de orter som hade lokalbrevbäring. (Denna avgift kunde också erläggas av avsändaren).

Enhetstaxan

Den 1 juli 1855 infördes enhetstaxan, vilket innebar att portot för ett inrikes brev skulle utgå med ett enhetligt porto på 4 skilling banco upp till en vikt av 1¼ lod (=ca. 16,6 gram), oavsett avstånd. För högre vikt ökades portot med 4 skilling banco för varje lod (=ca. 13,3 gram) upp till 7¼ lod, men nästa viktklass omfattade upp till 12 lods vikt, varefter varje viktklass omfattade 4 lod

upp till 48 lod. Därutöver ökade portot med 4 skilling banco per lod. Någon maxivikt fanns inte. En portotabell för inrikes brev kom därför att se ut på följande vis:

Portot för inrikes brev

Upp till 1 ¼ lod	4 skilling banco
1 ¼ lod – 2 ¼ lod	8
2 ¼ lod – 3 ¼ lod	12
[...]	
7 ¼ lod – 12 lod	32
Över 12 lod t.o.m 16 lod	36
Över 16 lod t.o.m 20 lod	40
[...]	
Över 44 lod t.o.m 48 lod	68
Över 48 lod	4 skilling banco per lod

Utrikes posttaxor

I ett cirkulär från den 11 augusti 1853 angavs att en ny utrikes portotaxa hade utkommit och bifogades cirkuläret i två exemplar. Det ena skulle anslås i postkontorets förstuga till ”den corresponderande allmänhetens kännedom”. Taxan skulle gälla från den 1 september och kom att vara i kraft till den 1 januari 1859, med de tillägg som infördes efter hand.

Brevportot när det gällde brev till utlandet bestämdes av de bilaterala avtal som Sverige hade med olika länder i omvärlden. De länder det rörde sig om under 1850-talet var Danmark, Norge, Finland/Ryssland, Preussen, Frankrike och England. Portot beräknades per lod eller senare 15 gram till de flesta länder; undantaget var Frankrike som hade ½ lod eller 7,5 gram som viktenhet. En genomgång av dessa olika avtal återfinns i Bertil Larssons artikel.

För postmästarna måste beräkandet av korrekt brevporto för brev till utlandet vara en verklig prövosten. Även om det fanns en gällande portotaxa att utgå ifrån tillkom det varje månad flera portoändringar som dock alltid redovisades i postcirkulären. Att ge en

aktuell och korrekt uppgift krävde alltså en noggrann genomgång av alla cirkulär efter taxans utgivningsdatum såvida inte postmästaren – att döma av flitiga noteringar i bevarade portotaxor – kontinuerligt införde ändringarna i postkontorets egna taxa.

Ett annat problem som kunde uppstå var att t.ex. dubbel vikt inte alltid medförde dubbelt porto. För brev som passerade via dels Preussen, dels Frankrike, beräknades portot per olika viktenheter, vilket medförde oregelbunden progression. Då det ibland endast fanns beräkningar i portotaxan upp till fjärde viktclassen måste postmästaren vara matematiskt bevandrad för att kunna räkna ut portot för brev av högre vikt. Det kan tilläggas att till vissa länder gällde dubbel progression, dvs. att brev av tredje viktclassen kostade fyra gånger grundportot. Nedan ges två exempel på beräkningar av portot till sådana länder.

Till många länder var dock portoberäkningen enkel: portot angavs per lod, varvid portot upp till två lod blev det dubbla, för upp till tre lod det tredubbla, etc. Detta kallades enkel progression. Till Frankrike förändrades portot för varje $\frac{1}{2}$ lod men även hit gällde enkel progression.

Om däremot ett brev från Sverige till Frankrike skulle skickas styckevis genom Preussen blev portouträkningen mer besvärlig. För de fyra första viktclasserna var portot:

$\frac{1}{2}$ lod	32	skilling banco
$\frac{1}{2} - 1$ lod	39	skilling banco
$1 - 1\frac{1}{2}$ lod	71	skilling banco
$1\frac{1}{2} - 2$ lod	78	skilling banco

Detta kallades oregelbunden progression. Portot var alltså sammansatt av 7 skilling banco per $\frac{1}{2}$ lod plus 25 skilling banco per 1 lod.

En annan komplikation vid portouträkningen uppstod vid s.k. dubbel progression. Detta gällde t.ex. brev till England via Danmark eller Preussen. Upp till 1 lod var portot 36 skilling banco, upp till två lod det dubbla, men över två lod upp till fyra lod det fyrdubbla, etc.

Om ett brev skulle sändas till USA via Preussen blev det nödvändigt att kombinera enkel progression med dubbel sådan. I portotaxan fanns de första fyra viktclasserna angivna:

- 1 lod	54	skilling banco
1 - 2 lod	108	skilling banco
2 - 3 lod	201	skilling banco
3 - 4 lod	216	skilling banco

I detta fall var således portot sammansatt av $15 + 39$ skilling banco per lod upp till två lod men därutöver blev portot $3 \times 15 + 4 \times 39$ skilling banco upp till 3 lod, $4 \times 15 + 4 \times 39$ skilling banco upp till 4 lod, etc.

Slutligen kan nämnas att till några länder i utomeuropa, t.ex. Indien, förekom kombinationer mellan oregelbunden och dubbel progression, varför postmästarna kunde drabbas av ännu större räkneproblem än de nu nämnda om bara de första fyra viktclasserna var angivna.

En fullständig genomgång av de många utländska brevportosatserna skulle ta för stort utrymme i denna artikel varför vi får hänvisa till "Swedish Letter Rates to Foreign Destinations 1855-1895". I denna handbok återfinns samtliga portosatser som var i kraft från Sverige till alla länder i världen under 40 år.

Postkontoret i allmänhetens ögon

År 1854 hade Stockholm endast ett postkontor. Det var inrymt i Postmuseums nuvarande byggnad på Lilla Nygatan 6 i Gamla stan. Det fanns trots allt ytterligare en möjlighet att få lämna sin post utan att bege sig dit, nämligen genom den Mallénska gångposten som existerade mellan 1838 och 1856. Denna tog emot brev genom att ett antal budkarlar som gick längs Stockholms gator innanför tullarna och mot betalning transporterade posten till postkontoret i Gamla stan.

Gångposten hade konkurrens från kryddbodar som tog emot post och skickade den vidare till postkontoret med egna bud. Den starkaste konkurrensen kom i och med

införandet av brevlådor när frimärkena kom ut den 1 juli 1855, varför verksamheten upphörde 1856.

Postkontoret i Gamla stan var ett av de sammanlagt 150 postkontor som fanns i Sverige vid denna tid. Posten skickades härifrån på måndagar och torsdagar till västra Sverige, på tisdagar och fredagar till norra och södra Sverige. På lördagar sändes snällpost (som alltså transporterades dubbelt så fort) till Helsingborg, Malmö och större orter längs denna postlinje. Snällposten hade införts 1827 för att påskynda postföringen till kontinenten över Ystad, från 1830 mellan Stockholm och Göteborg samt från 1835 mellan Stockholm och Helsingborg. Snällpost upprättades 1830 även mellan Stockholm och den norska gränsen.

Under första hälften av 1850-talet hade postkontoret öppet till kl. 19. Då kunde man lämna in brev genom luckan i förstugan. Här kunde man också studera de anslagna brevkartorna där namn på personer som hade brev att hämta fanns anslagna. Kom man för sent gällde det att genom

kontantbetalning inne på kontoret förhandla sig till att få iväg brevet med dagens post. Detta kostade i så fall i regel mer än under ordinarie tid.

Vid Stockholms postkontor fanns sedan 1825 två avdelningar: en avdelning för den ankommande och en för den avgående posten. År 1854 bestod personalen vid den senare av en postmästare och sammanlagt nio kontorsskrivare samt två vaktmästare. Vid avdelningen för ankommande post fanns, förutom postmästaren, två kontorsskrivare, två vaktmästare, fem ordinarie brevbärare och sex extra. Därutöver fanns en kontrollavdelning som sysselsatte två kontrollörer och en vaktmästare medan avdelningen för postinspektionen bestod av postinspektören och en vaktmästare. Från 1855 inrättades en särskild lådbrevsexpedition, med åtta extra brevbärare, s.k. brevdragare, vilka tömde brevlådorna tre gånger per dag.

Sammanlagt fanns det 33 personer anställda vid Stockholms postkontor år 1854. Deras löner uppgick till 33.343 riksdaler banco per år. De två postmästarna hade 1.000

Stockholm's only post office (today's Post Museum) on Lilla Nygatan in 1842. Lithograph by Ferdinand Tollin.

Stockholms enda postkontor (nuvarande Postmuseum) vid Lilla Nygatan år 1842. Litografi av Ferdinand Tollin.





The letter bills were displayed in the post office lobby.
Lithograph by Fritz von Dardel in 1842.

Brevkartorna anslogs i postkontorets förstuga.
Litografi av Fritz von Dardel 1842.

riksdaler banco i lön per år. Postmästaren för avgående post åtnjöt dessutom fri bostad.

Postkontoren ute i landet var indelade i tre klasser, allt efter storlek. Vid de största kontoren hade postmästarna en årlig inkomst av 600 riksdaler och uppbar därutöver för hyra och expenser 400 riksdaler. Vid andra klassens postkontor, sammanlagt 30 stycken, var postmästarnas lön 400 riksdaler; de fick dessutom 300 riksdaler för att täcka hyra och expenser. Slutligen kan nämnas att postmästarna vid de 70 postkontoren av tredje klassen hade 300 riksdaler i lön samt 166 $\frac{2}{3}$ riksdaler för hyra och expenser.

I en artikel i "Svenskt Postarkiv" från 1893 beskrivs inredningen i Stockholms postkontor under 1850-talet på följande sätt:

"Åt gränden till var rummets ena sida afdelad i sex pulpeter med arbetsplats för fyra personer i hvardera. Belysningen utgjordes af tagljus, hvilka behöfde oupphörigen snoppas, och öfver stängslet

mellan hvarje pulpet hängde en oljelampa, som ofta osade, men alltid dröp. Kallt var det så att det förslog, hvadan tjocka arbetskläder voro af behöfvet påkallade. Å rummets andra sida, vid fönstret åt gården, hade kontrollören, som äfven expedierade den utländska posten, sin plats, och det tillhörde honom att efter sitt eget protokoll samt uppgifter från de olika pulpeterna utröna, huruvida det i kassan influtna portot stämde med det, som för försändelserna bort erläggas, men aldrig kan jag påminna mig att det så gjorde utan betydligare jemkningar. Mellan kontrollören och pulpeterna hade brefsorterarne sina platser, [...]"

[...] "Postkontoret var itudeladt med en postmästare för hvardera av dess afdelningar: den för afgående och den för ankommande poster; och den förre var äfven förvaltare af postkassan. Dessutom fans der en postinspektör, som hade uppsigt öfver postbefordringen inom länet och tillsyn öfver postverkets åkdon.

Några ordinarie brefbärarturer funnos naturligtvis ej; brefven utsändes allt som posterna anlände, och så fick allmänheten mot lösen af i skill. banco emottaga de lifligt efterlångtade nyheterna från vänner och fränder. [...] Värdebrefven skulle af mottagarne personligen eller genom befullmäktigadt ombud uttagas, och brefbärarne hade ej skyldighet att sådana hembära. Därföre lemnades dem fullmakter från de korrespondenter, som hade betydligare post, och skaffade de sig rätt bra inkomster på detta sitt tillmötesgående. Allt, i smått som stort, var bygd på sportler och handtryckningar; tjensten blef en bisak och biinkomsterna hufvudsaken [...]"

Det som ovan redovisats gäller främst för brev. För paket var det mera komplicerat eftersom det inte var möjligt att skicka sådana till mer än ett fåtal orter. Dessutom var paketportot mycket dyrt eftersom det byggde på brevportot.

Det har omvitnats att det på 1850-talet var så dyrt att anlita posten vid försändning av paket till Uppsala och orter längre norrut att man istället använde sig av norrländska bönder. Dessa kontaktades på Hötorget och kunde mot betalning ta med sig paket till handlare i städerna. Hos dem fick sedan paketen hämtas av adressaterna.

Konsekvenser av enhetsportot

Införandet av frimärken och därmed också enhetsporto innebar stora konsekvenser för många i det svenska samhället. Här ska särskilt beröras hur postledning, postanställda och postkunder berördes av reformen.

För Generalpoststyrelsen innebar reformen framförallt att verket fick större inkomster av frimärksförsäljningen eftersom brevväxlingen ökade. Den ökande postmängden medförde dock större krav på sortering och på högre hastighet i posttransporterna.

För posttjänstemännen blev enhetsportoreformen till att börja med ett märkbart inkomstbortfall genom att flera slag av sportler avskaffades. Samtidigt tillkom en förhandlingsmöjlighet att få sin lön höjd och därmed inte vara beroende av sådana inkomstförstärkningar som den utbredda sportelförekomsten medförde.

För den svenska allmänheten blev det nu möjligt att skicka brev till mera avlägsna orter utan att det kostade lika mycket som tidigare. För sträckor över 10 mil sänktes portot när enhetsportot infördes och det reducerades med inte mindre än två tredjedelar till de mest avlägsna orterna.

Timlönen för en arbetare motsvarade vid mitten av 1850-talet ungefär 4 skilling banco (de första statistiska uppgifterna är från 1860, då timlönen var högst 12 öre). En annan intressant uppgift är att *Aftonbladet* år 1855 hade ett lösnummerpris av tre skilling banco. Att skicka brev vid denna tid var således betydligt dyrare än idag.

Leaves from a cash-book, where a student from Uppsala records his purchases of stamps once every month as early as the autumn of 1855.

Uppslag ur en kassabok, förd av en uppsalastuderande, Johan Victor Tegnér, född 1839, hösten 1855. Observera att han redan då köpte frimärken (postporto) en gång i månaden.

Utgifter Höstterminen 1855.							
September.			Rgd.	Oktober Tpt -			
d. 1.	1/2 pipa, 1 bad, 4 cigarrer.	1	18.	d. 2	En grint	24	
d. 1.	Hyran, 2 ark papper	8	18.	d. 4	2 kopp applen	12	
d. 1.	1 bad, blankmorg	"	40.	d. 6	hårborste	30	
d. 2	Theatern	"	36.	d. 10	Medeltidens historia	1	
d. 3	1 spegel, tobak, bläck	2	32.	d. 15	postporto, 2 koppar the	24	
d. 4.	Hartmans flore	1	36.	d. 16	Locker	18	
d. 5	Concert, Campolja	"	44.	d. 18	Ameleons Virgilus	1 24	
d. 6	2 ^{de} skrifböcker	"	24.	d. 20	en bundt linens	12	
d. 8	Cicero	"	18.	d. 21	Theatern (Theatrum mundi)	36	
d. 9	1 kopp kaffe, postporto	"	20.	d. 22	Sked	2 12	
d. 10	Amherst botanik	3	36.	d. 23	Tankaker	12	
d. 15	Harax, soiree af Metcherst.	1	12.	d. 24	mjölk, vedhuggning	36	
d. 18	Terminsaftiften	6	—	d. 27	Menageri	18	
d. 20	Inträdesafgift till förening	"	24.	d. 28	1 kopp the	8	
d. 20	1 ^{de} kaffe, 1 ^{de} Locker	"	44.	November			
d. 21	3 bundter Högskåpor	"	3.	d. 5	Lmod, et bref	33	
d. 22	1 kopp the	"	8.	d. 12	2 ^{de} ljus	1 19	
Oktober				d. 12	postporto, Theatern (Ok.)	1 12	
d. 1	Campolja	"	20.	d. 14	1 kopp the, Jemmy Lind	21	
d. 2	en potte	"	16.	d. 15	Locker	26	
Transport			30	Transport			44 22

En annan lättnad för många människor var att det nu blev möjligt att posta sina brev i brevlådor och inte nödvändigtvis bege sig till ett postkontor. Till en början var det mest de som bodde i städerna som kunde dra fördel av detta, men efterhand fick även landsortsbefolkningen sådana möjligheter. Detta berodde framförallt på den snabba utbyggnaden av järnvägslinjerna och tillkomsten av postkupéer. Längs järnvägslinjerna inrättades efterhand också mindre postanstalter, s.k. poststationer, med början 1861.

Källor och litteratur

Bo Andersson,

Brevlådor i Postmusei samlingar.
Postryttaren 1993.

Billgren, Jan & Andersson, Sören,

Svensk posthistoria 1855-1925.
Boden 1995.

Billgren, Jan, Bjäringer, Tomas & Stone, Lauson H.,

Swedish Letter Rates to
Foreign Destinations 1855-1895.
Trelleborg 1986.

Blomquist, Uno,

West: St: Banan
– den första järnvägspoststämpeln.
Postryttaren 1996.

Carlin, Sven,

Vad kostade brevet?
Stockholm 1975.

Facit Postal VII.

Stockholm 2004.

Ferlin, P.R.,

Stockholms stad i juridiskt, administrativt,
statistiskt och borgerligt hänseende, 2.
Stockholm 1858.

Forssell, Nils,

Svenska postverkets historia, 1.
Stockholm 1936.

Generalpoststyrelsens berättelse om Postverkets förvaltning under förutgångne år.

Stockholm 1866.

Grape, Ernst,

Svensk posthistoria, berättad för postens
folk.
Stockholm 1941.

Grape, Ernst,

Enhetsportot och frimärket.
Stockholm 1955.

Grape, Ernst,

Svenska postverkets central- och distriktsför-
valtningar.
Stockholm 1961.

Kungl. Generalpoststyrelsens cirkulär.

1842-1869.

Lundin, Eliz,

Postvägar.
Meddelanden från Postmuseum nr. 43.

Nylander, Yngve,

Sveriges fasta postanstalter genom tiderna.
Stockholm 1963.

Olsson, Tomas,

Underligheter i kontrollboken.
Frimärkssamlaren nr. 1 2002.

Rismark, Eugén,

Poststyrelsens omvändelse i reformvänlig
inriktning 1860.
Postryttaren 1974.

Svenskt postarkiv.

Organ för posttjänstemännens förening.
15 febr. 1893.

Ydell, Fredrik,

När järnvägsposten kom till Sverige.
SFT augusti 2003.

The Swedish Postal Service in the 1850's

Development of the Postal Service up to the 1850's

The Swedish postal service was founded in 1636 when the caretaker government during Queen Kristina's minority reign issued the first regulations about "Post-bådhen" (postal messengers). The most important part of these regulations was the introduction of farmer postmen: approximately every 20 or 30 km, a farmer postman was employed; he was to have two farm-hand postmen in his service and was responsible for the transportation of mail to the next farmer postman. The farmer postmen were allowed two hours to transport mail 10 km.

As early as 1645, postmen on horseback were also introduced, particularly along the post routes to foreign countries. The speed of transportation then increased to 8 km/hour. From 1830, so-called innkeepers' coaches, with horse and cart, were in common use. This kind of transportation was also used for express mail, mainly to foreign countries.

Horse-drawn stage-coaches were introduced on a trial basis from 1830 and became more commonly used during the 1850's. These also carried passengers. In addition, the railways started to carry mail in 1856 and soon had special post office carriages in which, from 1863, the mail was both sorted and transported.

Management of the Postal Service 1840–1860

At the beginning of the 1840's, there was a government departmental reform which i.a. placed the postal system under the Ministry of Finance. The post office management, under the Postmaster General, was housed in the present Post Museum building in Gamla stan (the Old town) in Stockholm. The building also housed Stockholm's only post office.

Generalpoststyrelsen (the General Post Office) was split into two units, Kansliet and Kassakontoret (the general office and the accounts office). The former was headed by a secretary, the latter by an accountant, in all approximately 15 people.

Remuneration of Postal Workers

During this period, the salaries of postal workers were relatively low. Post office employees received additional remuneration in the form of so-called "sportler", i.e. cash payments received from the public for various services. Such opportunities for additional income for postmasters were calculating postage at the request of customers with extensive correspondence, payments for newspaper distribution and for "fackavläggning", i.e. for collection and storage of mail for important customers. Postmen received the so-called "postman's skilling" (1 skilling banco) for each letter they delivered.

Post Offices

The number of post offices in Sweden was quite small. From only 28 in 1645, the number had increased to 109 in 1815 and to 150 in 1855. In addition, there were post commissioners in approximately 20 places in the north of Sweden. From 1861, smaller post offices, so-called post stations, were introduced, mainly along railway lines.

Volume of Mail

Parliament had feared that the volume of mail would decrease when the postage was increased to 4 skilling banco, from 2 or 3 skilling banco, which had been the normal postage between neighbouring post offices. However, this was not the case, as can be seen from the table in the Swedish language version of this article. As early as the second half of 1855, when stamps and uniform postage had been introduced, the volume of mail rose by 3.5%; it then increased by an average of about 7% during the following five years.

The sale of stamps also rose considerably during this period and had more than doubled by 1860. All stamps sold were, however, not used immediately as can be seen from the tables in the Swedish language text.

Transportation of Mail

As mentioned earlier, there was an increase in the transportation of mail by innkeepers' coaches and stage-coaches mainly in the 1860's. In the middle of the 1860's, there were around 40 stage-coach routes in existence. From 1862, there are statistics available over the number of passengers carried by the stage-coaches. In 1862, the number was 6,500 and during the next few years this increased to approx. 15,000 passengers per year.

Interior of a railway mail compartment (1870's). The first mail compartments were introduced in 1863 but mail was transported by rail as early as 1856.

Interiör från en järnvägspostkupé (1870-talet). De första kupéerna infördes 1863 men redan 1856 skedde den första posttransporten med järnväg.



Transportation by rail was insignificant during the 1850's. Compared to transportation by innkeepers' coaches and stage-coaches, the volume of mail transported by rail did not become significant until the 1860's, when railway mail carriages were introduced.

Mail was transported by ship both in Sweden and abroad. The first steamship route to a foreign country was Ystad–Stralsund, which opened in 1824. In 1864, this was replaced by the Malmö–Stralsund route. Another route was Stockholm–Stettin, which opened in 1841, with its routing partly changed in 1853. Finally, there was the shipping route across the Åland Sea, between Grisslehamn in Sweden (approx. 80 km north of Stockholm) and Eckerö in Åland.

Post Boxes

The first Swedish post boxes were introduced in 1835; these were on board ships transporting mail. At the same time as stamps were introduced, post boxes began to appear at post offices and along post routes. However, there was not a great number, probably amounting to max. 100 in 1855. There were a total of 23 post boxes in Stockholm in the middle of 1855.

First Stamps Issued on 1 July 1855

Post offices did not have to place an order to receive their first delivery of stamps. The number delivered was based on postage income received at the post office in question during the previous quarter.

The first stamps left Kassakontoret (the Post Office accounts office) on 12 June and were despatched to about 10 post offices, including Stockholm. Two days later, stamps were delivered to all other post offices, except two. The delivery to the last two was made on 21 June. All post offices should therefore have received their stamps well in time for the date of issue, which was a Sunday. This may explain why there are so few stamps remaining dated 1 July 1855.

The original instructions stated that the stamp should be placed in the top left hand corner, a recommendation that was rarely followed. Postal workers were instructed to cancel the stamp by applying a clear cancellation postmark to the stamp itself and also an extra postmark beside it.

At this time, in addition to ordinary letters, it was possible to send registered and insured letters; the former service was referred to as 'closed' and the latter as 'open' registration. The fee was the same, i.e. letter postage plus registration fee, 12 skilling banco, which should be paid in stamps. For open registered letters, there was also an insurance fee of 1 skilling banco per riksdaler, which should be paid in cash to the postmaster.

Postage Rates

Before the uniform postage was introduced on 1 July 1855, Sweden had zone rates for domestic mail, in the same way as many other countries. The postage therefore varied with the distance, from 2 skilling per lod (13.3 g) between neighbouring post offices to up to 12 skilling banco per lod to the most remote destinations. A special rate of 1 skilling banco for local letters was introduced in 1849. To begin with, local delivery was only available in Stockholm and Gothenburg but was gradually introduced in larger towns; in 1862, there were local letter deliveries in 46 towns in Sweden.

When the uniform postage was introduced, the rate was 4 skilling banco for up to 1¼ lod (= approx. 16.6 g). The rate tables in the Swedish text show how the postage increased; it should be noted, however, that there was no maximum weight.

The postage to foreign countries was regulated in a number of bilateral agreements with our neighbouring countries, such as Norway, Denmark, Prussia, France, England and Russia/Finland.

The various postage rates were shown in rate tables that covered both the above-mentioned countries and other foreign countries. Letters to these countries passed



through at least one of the above countries.

The postage rates at the time of the introduction of stamps were in force from 1 September 1853 until 1 January 1859. Minor supplements with rate changes or additional destinations were published in circulars issued by the Postmaster General at irregular intervals.

To many countries, the postage was given per 1 lod, with the postage up to 2 lod twice as much, up to 3 lod three times as much, etc. This was referred to as simple rate progression. To France, the postage was increased per 1/2 lod but here, too, simple rate progression applied.

However, if a letter from Sweden to France was to be sent 'item by item' through Prussia, it was more complicated to calculate the postage. For the first four weight classes, the postage was:

1/2 lod	32	skilling banco
1/2 – 1 lod	39	skilling banco
1 – 1 1/2 lod	71	skilling banco
1 1/2 – 2 lod	78	skilling banco

A letter to France with 24 skilling banco postage, from 1857. This was the correct postage for letters sent in a sealed postbag; if the letter had been sent at the item-by-item rate via Prussia (Ystad – Stralsund) the postage would have been 32 skilling banco.

Ett brev till Frankrike med 24 skillings porto från 1857. Detta porto gällde för brev skickat i sluten postsäck; hade det skickats styckvis via Preussen (Ystad-Stralsund) hade det kostat 32 skilling banco.

This was referred to as irregular rate progression. The postage consisted of 7 skilling banco per 1/2 lod plus 25 skilling banco per 1 lod.

Another complication when calculating the postage occurred in the event of so-called double rate progression. This applied e.g. to letters to England via Denmark and Prussia. Up to 1 lod, the postage was 36 skilling banco, up to 2 lod twice as much, but over 2 and up to 4 lod four times as much, etc.

If a letter was to be sent to the USA via Prussia, it became necessary to combine simple and double rate progression. However, the postage rate tables only showed the first four weight classes:

- 1 lod	54	skilling banco
1 - 2 lod	108	skilling banco
2 - 3 lod	201	skilling banco
3 - 4 lod	216	skilling banco

In this case, the postage consisted of 15 + 39 skilling banco per lod up to 2 lod, and after that $3 \times 15 + 4 \times 39$ skilling banco up to 3 lod, $4 \times 15 + 4 \times 39$ skilling banco up to 4 lod, etc.

Finally, it should be mentioned that to some counties outside Europe, e.g. India, there were combinations of irregular and double rate progression postage, which meant the postmaster might face even more complicated calculations than those mentioned here.

A complete study of the many letter rates to foreign countries would take up too much space in this article and I must therefore refer readers to "Swedish Letter Rates to Foreign Destinations 1855-1895". This manual contains all postage rates in force from Sweden to all foreign countries during this 40 year period.

The Postal Service seen through the Eyes of the Public

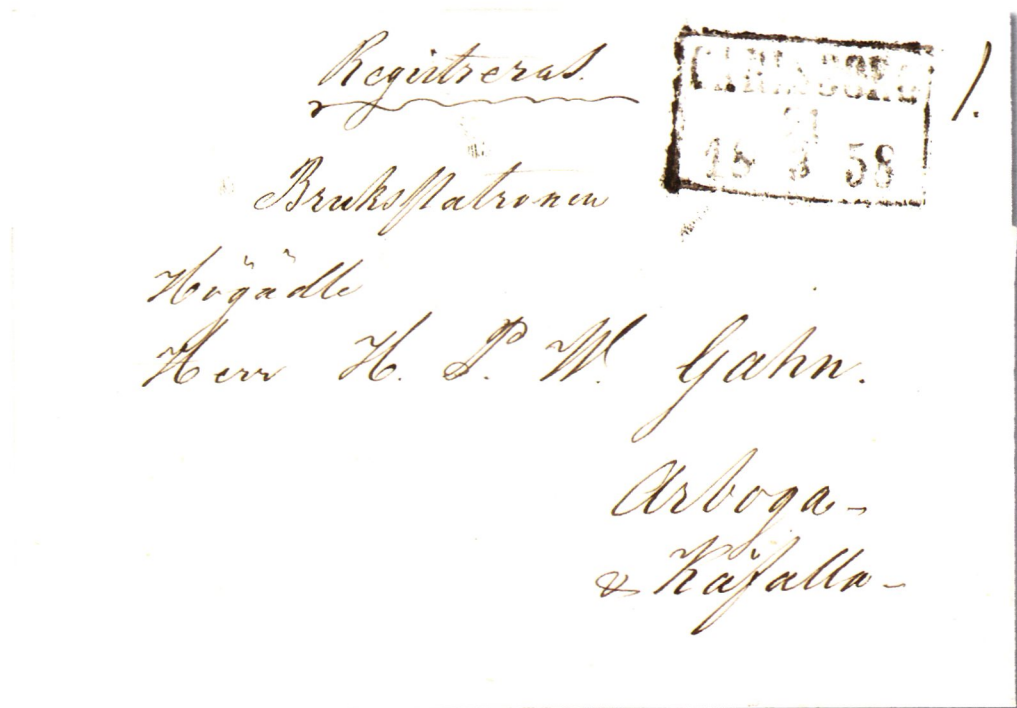
As previously mentioned, there was only one post office in Stockholm in 1855. The same building also housed the offices of the Postmaster General.

Thanks to a lively testimony by an employee in this post office, we can today describe what went on there. A total of 33 people worked in the two departments which were set up as early as 1825, one for incoming and one for outgoing mail. From 1855 a separate postmen's department was introduced, with five permanent and six extra postmen. In addition, there was an audit department and a post inspector.

Many customers had to make their own way to the post office to deliver and collect mail. As soon as someone entered the post office lobby, he could see from a letter bill

A domestic, recorded, pre-paid letter (without stamp), postmarked Carlsborg 21/3 1858.

Ett inrikes registrerat kontantbetalt brev (utan frimärke), stämplat Carlsborg 21/3 1858.



whether he had letters to collect. This letter bill listed the names of the addressees as well as a consecutive number (in Swedish "karteringsnummer"). This letter number was also written in the upper right hand corner of the letter itself.

Letter bills were discontinued when the uniform postage was introduced on 1 July 1855. Those who still wanted their letters listed on a letter bill at the destination post office had to pay 4 skilling banco to the postmaster when posting the letter. The letter was then marked or stamped "Registreras" (to be recorded).

Between 1838 and 1856, Stockholm also had the so-called 'Mallénska gångposten'. This private postal service had a number of postmen who walked the streets of Stockholm, inside the city walls, collected mail and delivered it to the post office in Gamla stan (the Old town) against payment. It was also possible to hand in mail in some grocery stores, for delivery to the post office by the store's own messenger. Gradually, post boxes were introduced; the year after the reform, there were 37 post boxes in Stockholm.

Consequences of the Uniform Postage

For the general public, the uniform postage had great advantages. For most domestic letters, the postage was reduced by up to 8 skilling banco. This meant that noticeably more letters were sent; the volume went up by 7% per year during the first five years and even more later on. The volume had approximately doubled after only ten years.

Another consequence was that people did not have to go to the post office to hand in their letters since post boxes were introduced at the same time as the reform. To begin with, this favoured mainly the people in the larger towns but gradually, as the railway network was extended in the 1860's, many new post stations were opened along the railway lines. The railway mail carriages also had post boxes for the benefit of those living along these lines.