



Erik Lindgren

Posten i samhället

Skildringar från fyra sekel

ERIK LINDGREN

Posten i samhället

Skildringar från fyra sekler

Postens huvudkontor
1986

Grafisk form: Tommy Säflund
Teckningar: Björn Gidstam
Fotografier: Postmuseum
Grafisk produktion: Postens Tryckeri
Distribution: Postens Inköpscentral

ISBN 91-970657-2-2

Innehållsförteckning

Förord	7	Diligenstrafik	
Postbönder och kunskapare		<i>En blygsam början</i>	69
<i>Bot mot våldgästning</i>	9	<i>Äventyrliga diligensfärder</i>	72
<i>Bönder blev postförare</i>	10	Postrån	78
<i>Problem med rekrytering, lokaler och inventarier</i>	11	Enhetsportot	82
<i>Kunskapare och tidningar</i>	12	Brevlådor	85
<i>Resursbrist stoppar reform</i>	12	Poststationer på landsbygden	88
Postvisitationer	15	<i>Anpassning till utvecklingen</i>	89
Tvistigheter mellan Sverige och Danmark	18	<i>Utebliven entusiasm</i>	91
Mjölko åt staten eller service till allmänheten	23	<i>Missbelåtna blekingar</i>	93
Postbondens brott (Tidsbild 1781)	26	Tågen tar över	
Nätet växer	30	<i>Järnvägarna kommer men Posten avvaktar</i>	95
Postkontor utan kunder	33	<i>Förenade poststationer</i>	96
Postuppsyningsmän	37	<i>Järnvägsbolag med olika synpunkter</i>	99
<i>Länsman berättar</i>	38	<i>Besvikelser och glädje</i>	101
Lösväskor och lösbrev	39	<i>Lokalproblem</i>	103
<i>Trafiken ökar</i>	41	<i>Framgång med eller utan ansträngning</i>	105
<i>Uppländska postförare fick rätt</i>	42	<i>Kastpost eller tåguppehåll</i>	106
<i>Lösväskor i stället för poststationer</i>	43	<i>Lönefrågor</i>	109
<i>Pressens vakande öga</i>	44	Roos blickar bakåt — och verkar framåt	111
<i>Näpsta postförare</i>	45	Ett distributionsnät utanför Postverket	
Försenade poster	47	<i>Två postföringsnät</i>	113
<i>Konstiga omvägar</i>	47	<i>Kronobrevbäringen i Konga härad</i>	116
<i>Gränsridarens klagan</i>	48	<i>Poststyrelsen redovisar</i>	118
<i>Strykande post</i>	49	Poststationernas lägen	120
Esaias Tegnér och Posten	51	Besvikelser på landsbygden	126
Apostlahästar och posthästar	54	Militärer som postmästare	132
Anbud och underbud	60	Tjänsteandar	135
Ångbåtspost	64	<i>Postfolks glädje och sorg</i>	138
<i>Viktorias entré och sorti</i>	66	Spöland, Äs och Täxan	141

Lantbrevbäring	
<i>Revision av kronobrevbäringsreformen</i> . . .	149
<i>Den statliga lokalförvaltningens</i> <i>betydelse</i>	152
<i>Besparingsmålet nått</i>	153
<i>Utvecklingen till modern tid</i>	157
Kvinnan i Posten	160
Postfolk från alla samhällsskikt	165
Arbetsvandring	168
<i>Flyttbara poststationer</i>	170
Småspararnas bank.	171
Sparsamhet	174
Bilen slår ut posthästen (Tidsbild 1905) .	177
Postflyg (Tidsbild 1934)	181
Sortimentet breddas	
<i>Brevbäring</i>	186
<i>Tidningsprenumeration</i>	186
<i>Paket med posten</i>	187
<i>Korsband</i>	187
<i>Lokalbrev</i>	188
<i>Rekommendation</i>	188
<i>På överblivna kartan</i>	188
<i>Postanvisningar</i>	189
<i>Radiolicenser</i>	190
<i>Några övriga uppgifter för Postverket</i> . . .	190
Postverkets chefer	191
Ordförklaringar	195
Källförteckning	196
Ortregister	197

Förord

POSTVERKETS HISTORIA har skildrats i ett flertal böcker. Huvudverket är Nils Forsells »Svenska Postverkets historia». Det utgavs i två band 1936 vid Postverkets 300-årsjubileum. I samband med en världspostkongress i Stockholm 1924 publicerades »Svenskt Postväsen» med uppsatser av tolv olika författare.

»Minnesskrift vid invigningen af Posthuset i Stockholm år 1903» är också ett samlingsverk.

Mest med tanke på Postverkets egen personal utkom år 1941 Ernst Grapes »Svensk Posthistoria». En omfattande skildring av den postala utvecklingen fram till 1718 har kommit ut i nio band med Teodor Holm som författare. Därutöver har postal historia skildrats fortlöpande i Postmusei Vänners årsbok »Postryttaren» samt med lokal eller regional fokusering i åtskilliga böcker och uppsatser i hembygdslitteratur och tidskrifter.

Avsikten med det nu föreliggande arbetet, som utges som ett led i firandet av Postens 350-årsjubileum, är att skildra skeden med genomgripande förändringar i Postens verksamhet i förhållande till kunderna. Till stor del handlar boken om hur de enskilda människorna och samhällets mindre enheter, tex socknarna, upplevt förändringarna och också påverkat de slutliga lösningarna. Utgångspunkten för skildringarna är i allmänhet de beslut på central nivå som föranlett de speglade förändringarna. Hänsyn har även tagits

till frimärkssamlarnas intressen, framför allt de som samlar hembygdsamlande filatelisterna.

Framställningen gör inte anspråk på att vara någon fullständig kartläggning av utvecklingen inom något enda av alla de områden som berörs. Urvalet har gjorts med utgångspunkt från att skildrade händelser skall ha intresse för en så bred läsekrets som möjligt. Därför har också en strävan varit att åstadkomma en geografisk spridning, så att varje län finns representerat i åtminstone något kapitel.

Arbetet med boken har bedrivits i samarbete med professor Lars-Olof Larsson vid Högskolan i Växjö och Egon Jonsson vid Postens huvudkontor. Björn Gidstam har medverkat med de tecknade illustrationerna.

Posttekniska eller svårförståeliga ord och uttryck, i allmänhet utmärkta med en asterisk (*), förklaras på sid 195–196.

Postbönder och kunskapare

Bot mot våldgästning

»GÅNGANDE POSTER OCH BUD skola över hela riket hållas, vilka dagligen postera till fots landstråten åter och fram, bärandes så våre och våra officerares brev till och från oss och vårt hov, såsom ock alla privatpersoners, vare sig av vad stånd de äro.»

Dessa rader återfinns i ett förslag om gästning och skjutsfärder, som utarbetades år 1624. Det berör även »en särdeles ordning» för postmästare och poster över hela riket. Även ett två år yngre förslag till kansliordning avslöjar planerna på ett postverk, men de realiserades inte förrän Axel Oxenstierna skickat postmästaren i Leipzig Andreas Wachel till Stockholm.

Det förslag som förelades 1624 års riksdag har sitt intresse också därför att det innehöll ett verkligen radikalt portoförslag. För 2 öre skulle man få skicka ett brev vad det än vägde och vilken väglängd det än skulle färdas. För 4 öre skulle man få skicka »ett knippe brev». Det handlade således om ett enhetsporto.

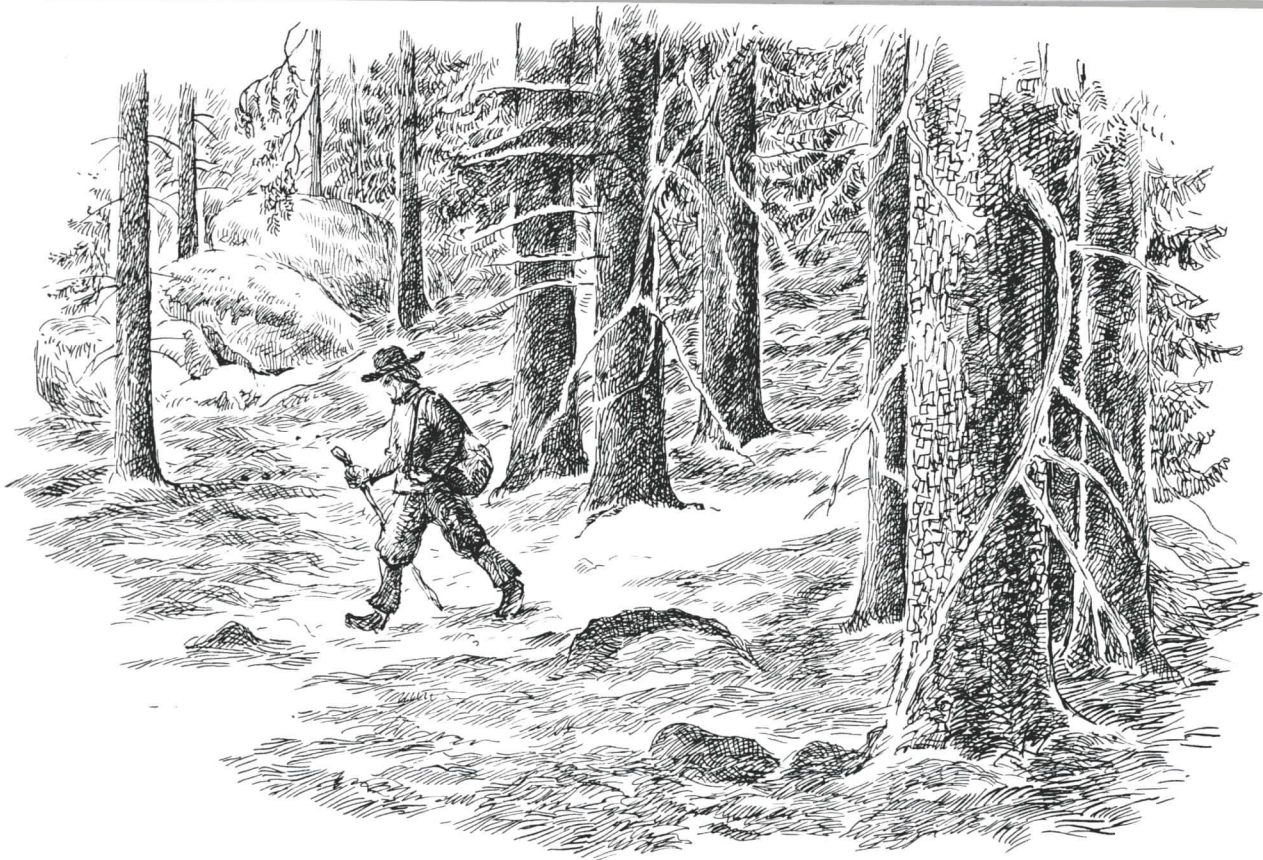
Postmästaren som tog emot brevet skulle få hälften av portot och postföraren den andra hälften. På brevets adressort skulle postföraren få lika stor andel och postmästaren på den orten skulle ta ut samma porto från brevets mottagare. Sammanlagt blev således portot 4 öre. Det är inte utrett varför förslaget inte gick igenom.

Bakgrunden till att inrätta ett postverk var inte enbart behovet att få till stånd en god befodringskedja för meddelanden. Starkt

bidrog nödvändigheten att få bukt med våldgästning. Den efter hand växande förvaltningsapparaten krävde allt fler kurirer. Andra resande uppgav ofta falskt att de var stadda i konungens ärenden och pockade på fri skjuts och fritt härbärge av bönderna, detta trots att Magnus Ladulås' förbud mot våldgästning ännu gällde.

Upprepade försök hade gjorts att minska böndernas bekymmer med gästning och skjutsning. Kurirerna försågs med legitimation i form av »postvapen», men dessa blev ibland förfalskade. Det bestämdes då att även kungliga kurirer och tjänare skulle betala bönderna för gästning och skjutsning. Men även detta system övergavs. Många bud stoppade de pengar som de blivit utrustade med för betalning av böndernas tjänster i egen ficka. Ändå krävde de fri gästning och skjutsning. Reformen att kurirer skulle betala hade inte blivit känd överallt.

En organisation för regelbunden befördran genom vidtalade bud skulle medverka till att våldgästningsproblemet upphörde. Redan 1620 utsåg ståthållarna unga bonddrängar som skulle löpa med de månatliga rapporterna till regeringen. Dessa fick inte begära skjuts av bönderna. Det var också sådana kurirer som sattes in på den samma år inrättade linjen mellan Hamburg och Stockholm. Denna linje användes även för »köpmansbrev». Huvudändamålet var att fylla ett statsbehov och någon inrikes postgång för privatpersoner anordnades inte förrän ge-



Postbonden skulle använda genvägar. Använde han mer än två timmar per mil riskerade han bestraffning.

nom reformen år 1636. Det var för denna reform som Andreas Wechel fick ansvaret. Han hade erfarenhet av postal organisation. Efter slaget vid Breitenfelt hade han byggt upp ett fungerande postverk i Leipzig och till och med slagit ut den mäktiga postinrättningen Thurn und Taxis, verksam i stora delar av Europa. Han fick fullmakt att vara postmästare, när den kungliga förordningen om postbåden utfärdades den 20 februari 1636. Samtidigt fick Oluff Jönsson uppdraget att resa runt i landet och tillsätta postförvaltare och postbönder.

Bönder blev postförare

Edsvurna bönder skulle utses på ett avstånd av två eller högst tre mil från varandra utmed postvägarna. De borde kunna läsa och skriva

och de skulle ha två drängar till hjälp. Så snart den ankommande postdrängen hördes blåsa i hornet skulle en av drängarna vara beredd att ta emot breven och »därmed igenom natt och dag vidare löpa». Två timmar per mil hade han på sig med risk att postbonden vid långsammare färd skulle straffas med avsättning och åtta dagars fängelse på vatten och bröd. Gång- och genvägar skulle användas, och om postdrängarna mötte varandra under vägen skulle de byta brevsäckar och vända tillbaka samma väg.

I varje stad skulle en edsvuren person utses till postmästare. Han skulle öppna och åter tillsluta brevsäcken sedan han tagit ut de brev som skulle till adressater inom hans område och lagt in sådana som lämnats till honom för att skickas vidare (se vidare kapitlet »Lös- väskor och lösbrev»).

De något diffusa bestämmelserna kompletterades med mera konkreta två år senare. Då meddelades att postgång skulle inrättas i alla landsändar och på allmänna vägar. Efter hand reglerades postgången genom nya förordningar. Den anpassades till samhällets behov så gott det gick under en orolig tidsepok med krigets åskor rullande. Genom freden i Brömsebro 1645 vann Sverige Halland »på 30 år». Den nya version av »postbåden» som utfärdades den 20 augusti 1646 bär rubriken »K M:ts ordinantie över postväsendet här i Sverige och Halland».

Den ringa postmängden gjorde det möjligt att befordra försändelserna med gångbud. I 1646 års förordning heter det dock att häst alltid borde tillhandahållas, särskilt på »den stora landstråten Stockholm—Halmstad, där posterna befordras till och från utlandet».

På grund av milens olika längd i olika delar av riket och den stora bristen på klockor upphävdes bestämmelsen om att posten skulle befordras en mil på två timmar. Nu hette det i stället att postbönderna skulle skynda genom natt och dag med postsäcken »så mycket möjligt vore». År 1682 slog man fast att postföringen inte skulle få ta mer än 1 1/4 timma för varje mil, »när goda vägar äro».

Utrikesposten gick via Halland sedan detta landskap införlivats med det svenska riket. Den hade dessförinnan tagit vägen över Markaryd. Där hade länsmannen och gästgivaren Brodde Jacobsson ansvarat för utväxlingen av posten redan två decennier före postbådens utfärdande.

Kraven på att postbönderna skulle vara läs- och skrivkunniga blev inte alltid uppfyllda. De som inte hade den förmågan kunde »förse sig med pålitliga personer» som klarade denna del av uppgiften. Gjorde de inte det skulle fogdarna enligt order säga upp dem och skaffa andra i deras ställe. Hur det förhöll sig med postböndernas skrivkunnighet finns det exempel på i kapitlet »Postvisitationer».

Problem med rekrytering, lokaler och inventarier

Tillsättningen av postmästare i städerna gick i den takt som Oluff Jönsson hann utföra sitt uppdrag. Både postmästare och postbönder lydde till en början direkt under postmästaren i Stockholm.

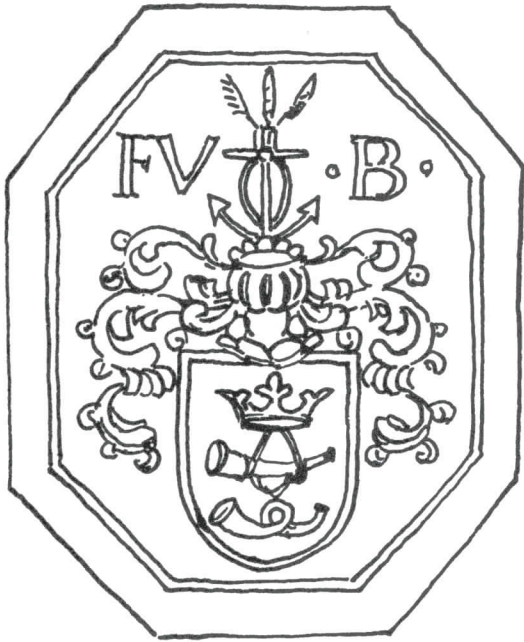
Landshövdingar, fogdar och borgmästare skulle hjälpa Oluff Jönsson med den troligen ganska svåra rekryteringen.

Den utlovade lönen i form av befrielse från skatt och utskrivning och för postmästarnas del de portoavgifter som betalades på orten var inte alltid tillräckligt lockande. Å andra sidan ledde systemet med skattebefrielse till orimligheter på sina håll i städerna. Skatten till staten var fixerad till ett visst belopp som måste tillskjutas solidariskt av skattepliktiga invånare. När nu postmästaren blev befriad från skatt, fick de andra borgarna bära större börd.

Detta slog särskilt illa, om den tillsatte postmästaren var förmögen och betalade stor skatt före utnämningen. Så blev tex fallet i Nyköping, där den år 1636 tillsatte postmästaren Joachim Dankwardt, en framgångsrik handelsman, ersattes med Zacharias Olofsson efter två år. Skattetyngden för borgarna i Nyköping hade nämligen blivit alltför stor utan Dankwardts bidrag.

Andra postmästare kunde ha svårt att klara sitt uppehälle på den lilla inkomst som brevportona gav. Tjänstebrev var inte portopliktiga. Både löften och hotelser kunde användas för att förmå postmästarna att bli kvar vid den mer eller mindre frivilligt antagna befattningen. Mot tredskande postbönder visade man ännu hårdare tag.

Bortsett från postkontoret i Stockholm skulle det dröja länge innan några särskilda postlokaler anordnades. Postexpedieringen skedde i postmästarens bostad. Trafiken och intäkterna var för ringa för att motivera särskilda utrymmen. Även inventariefrågan fick lösas efter hand som Postverket utvecklades. Postväskorna och vapen i form av



Postsigillen har haft olika utformning under sekulernas lopp. Posthornet kom med i bilden redan under 1600-talet.

identifikationsbrickor torde länge ha varit de enda inventarierna förutom våg och vikter. Postmästarna har sannolikt själva bekostat de sistnämnda. Postmästarna skulle också ha »timmeklåcka eller åtminstone timmesten eller timmeglas».

Hur det var med de första postväskorna förlorar sig i historiens dunkel. Att postbönderna själva fick köpa de nödvändiga posthornen framgår av många visitationsprotokoll från postförvaltare i länshuvudstäderna. Det äldsta kända postsigillet, som finns i Riksarkivet, har anbragts på en handling från Jönköping 1675.

Kunskapare och tidningar

Överhetens behov av information om utveckling och händelser landet runt bidrog till att regelbunden postgång inrättades. Tidigare hade särskilda kunskapare anlåtats men efter hand övertog postmästarna deras uppgif-

ter, särskilt postmästarna i gränsorterna. Enligt en instruktion år 1643 hade postmästarna formell plikt att varje vecka meddela till postmästaren i Stockholm »vad tänk- och skrivvärdigt på den ort de äro». Försumlighet straffades som tjänstefel.

Postmästaren i Stockholm fick information även från andra källor, t ex från korrespondenter i olika europeiska länder. Den information som därigenom samlades centralt var inte bara av intresse för regeringen och Postverkets ledning. Postmästaren i Stockholm fick därför i uppdrag att »förmera och trycka korta extrakter».

Han blev därigenom redaktör för vår första officiella tidning, som skickades till postförvaltarna runt om i landet. De första extrakten utgavs under åren 1643–1644. Från och med år 1645 kom de ut mera regelbundet som en tidning under namnet Ordinari Post Tjändender. Den existerar alltså, nu under beteckningen »Post och Inrikes Tidningar».

Ett exempel på vilka lokala nyheter som rapporterades till postmästaren i Stockholm är följande notis från Jönköping i januari 1650:

»I förliden tisdag, som var den 8 januari, händde här i Jönköping, så väl som på landet häromkring, strax efter middagen upp i luften ett mäktigt dån, likaså som hele carthauer bleve avskjutne, så att fönsterna uti husen skallrade så väl som jorden därav darrade, vad det vill betyda är den högste Gud bekant.»

Resursbrist stoppar reform

Vid Postverkets tillkomst inrättades ett 30-tal postkontor och antalet ökade efter hand så att det år 1668 utgjorde 78. Nästan alla städerna inom det egentliga Sverige hade då ett postkontor. Dessutom fanns det några på landsbygden. Enligt en i riksregistraturet förvarad förteckning fanns det 98 städer år 1664, av vilka 18 var belägna i Finland. De sju främsta städerna uppges ha varit Stock-

Ordinari Post Tidender/ Anno 1645. N. 6.

Ifrån Wstede den 22. Jan.

General Major Wachtmester logerar ännu medh sitt Ryterijt icke långt ifrån Malmö / och hafwer ächskilttige gånger sendt hüt til Of några Sångar / Fourrage och annat Byte. Mediatorerne til Fredz Traktaterne äre nu alle skadde på theas Reesor til Christianopol. The Hollenske Gesanterne äre öfwerkomne den 16. hujus til Helsingborg / och den 17. dito om Morgonen bittidha therifrån widare vpryckt / hafwa bekommit aff wår Commendant i Helsingborg 30. Wagnar til theas bagage. Den Fransösiske Abassadeuren är i går ankommen i Helsingborg och får the 40. Wagnar til sitt bagage. I Morgon förwentas the Danske Commissarier i bemelte Helsingborg / hwilke hafwa låtit begära / at man skal förstafsa them i förråd 100. Wagnar til theas bagage. Och hafwa the altsammans årnat sig at gå den närmaste wägen ifrån Helsingborg til Christianstadh / mån effter then Broen wedh Sunderflo / hwilken är then förste som the hafwa meent passera här i Skåne / rätt den Tatten tilförenne / nemligen then 16. hujus är blifwin aff Ijen sunderlagen / altså mosts the nu alla draga några Mjlar omkring / och hafwa för elact före skal een beswerligh Reesa.

Medh Sal. S. Johan Krusens Lijck hafwer man och så fördrögt här til / I förhopning / at thet skulle blifwa bättre före / Mån effter thet til är ännu liten apparentz, Altså skal thet entligen föras här ifrån i Morgon / om Gudh wil / och comiteras aff hans Excel. Feldtm., sielff i Person på två Mjlar.

Ifrån

Ordinari Post Tidender/ Anno 1645. N. 6.

Ifrån Ofte den 22. Jan.

General Major Wachtmester logerar ännu medh sitt Ryterüt icke långt ifrån Malmö/ och hafwer ärbstilla ge gånger sendt hüt til Of några Sångar/ Fourrage och annat Byte. Mediatorerne til Fredz Tractaterne äre nu alle stadde på theas Reesor til Christianopol. The Hollenske Gesanterne äre öfwerkomne den 16. hujus til Helsingborg/ och den 17. dito om Morgonen bittidha therifrån widare vpryct/ hafwa bekommit aff wår Commendant i Helsingborg 30. Wagnar til theas bagage. Den Fransöfiske Abassadeuren är i går ankommen i Helsingborg och får the 40. Wagnar til sitt bagage. I Morgon förwentas the Danste Commissarier i bemelte Helsingborg/ hwilke hafwa låtit begära/ at man skal förskaffa them i förråd 100. Wagnar til theas bagage. Och hafwa the altsammans ärat sigh at gå den närmaste wägen ifrån Helsingborg til Christianstads/ mån effter then Broen wedh Sunderflo/ hwilken är then förste som the hafwa meent passera här i Skåne/ rätt den Tatten til förenne/ nemligen then 16. hujus är blifwin aff Isen sunderlagen/ altså moste the nu alla draga några Målar omkring / och hafwa för elact före skal een beswerligh Reesa.

Medh Sal. h. Johan Krusens Ljuf hafwer man och så fördrögt här til/ I förhopning/ at thet skulle blifwa bättre före/ Mån effter thet til år ännu liten apparentz. Altså skal thet entligen föras här ifrån i Morgon/ om Gudh wil/ och comitras aff hans Excel. Seldm. sielstt Person på två Målar.

Ifrån

holm, Uppsala, Norrköping, Göteborg, Landskrona, Malmö och Kalmar i nu nämnd ordning.

Alla städer var förbundna med varandra genom postlinjer med befordran i allmänhet en gång i veckan. »Dubbel postgång», dvs två gånger fram och åter i veckan, förekom bara mellan Stockholm och »de södra orterna».

Det finansiella läget framtvängde ett förslag att även den sydliga postgången skulle begränsas till en tur i veckan. Det är osäkert om förslaget blev förverkligat. I stället blev det tal om utsträckning till två postdagar per vecka även på andra linjer, t ex mellan Stockholm och Göteborg och mellan Stockholm och Uppsala.

År 1718 gjordes en genomgripande förändring av postväsendet, men av mycket kort varaktighet. I en kunglig förordning den 20 februari 1718 påbjöds sammanslagning av post- och skjutsväsendet. Alla gästgivaregårdar skulle bli posthåll. De delades in i tre olika grupper, kallade »ombyten, skiften och landskiften».

Detaljerade bestämmelser utfärdades om organisationen. Man planerade ett omfattande nät med frekventa rese möjligheter och regelbunden, snabb postbefordran. Men organisationen visade sig bli alltför betungande för det då utarmade Sverige. Det fanns inte resurser, varken i fråga om vagnar, hästar eller folk.

Professor Pehr Erik Bergfalk gav sitt inträdestal den 14 augusti 1839 i Kungl. Vitterhets-, Historie- och Antikvitetsakademien följande titel: »Om Svenska Postinrättningens uppkomst och utbildning från 1636 till Konung Carl den XII:s död 1718». Han berörde förändringen med bl a dessa ord:

»Om lämpligheten av en sådan förening av person- och brevtransport, som år 1718 i Sverige infördes, äro meningarna delade; men till vilken mening man i detta hänseende än må bekänna sig, skall man, med kännedom om detta Carl XII:s försök, ej däri kunna misskänna en stor andas verk. Med den fullständighet i reselägenheter, som

ryttare-, rid- och extraposterna, jämte paketposten, erbjödo, och med den hastighet, som av rännposten fordrades, kunde den tidens tyska mönster ej mäta sig. Men försöket var för det utmattade Sverige allt för stort. Även om Carl XII:s livstid blivit längre, hade inrättningen väl icke kunnat upprätthållas utan ganska betydliga jämkningar.»

Efter Karl XII:s död bestämdes att allt som rörde post- och skjutsväsendet skulle återställas i sitt gamla skick. J A Thurgren, som år 1858 gav ut handboken »Stadgar rörande postväsendet i Sverige» ansåg att bristen på resurser omintetgjorde en bland de nyttigaste och vackraste inrättningar som svensk organisationsförmåga har att uppvisa.

Postvisitationer

»ANNO 1721 DEN 26 SEPTEMBER anlände jag till yttersta posthemmanet uti mitt i nåder anförtrodde inspektionsdistrikt och gjorde en begynnelse efter den vanliga visitationsmetoden, sedan jag förut notificerat vederbörande postförare över hela Jurisdictionen och befanns som följer.»

Så inledde postinspektör Eric Sjöberg i Falun en rapport till överpostdirektörsämbetet. Ett av hans åligganden som residensstadens postförvaltare – med postinspektörstitel – var att årligen företa »visitationer och postrannsakingar». Rikligt med protokoll finns i den omfattande samling av excerpter från bla Riksarkivet, som postmästare Teodor Holm* gjorde på sin tid. De lämnar oss goda upplysningar om postföringen och förhållandena för postbönderna inom de olika länen.

Postinspektör Eric Sjöberg konstaterade att Brovallens posthemman var lämpligt beläget utmed stora landsvägen mellan Falun och Sala. Postbönderna hade vid chefens besök fått kvittera till sig hela sin årslön, 18 daler 22 öre silvermynt. De var inte skrivkunniga men fick ge postinspektorn »med deras namn och bomärken, jämte kyrkoherdens underattesterande, kvittens på sin postförarelön, att därpå ingen klagomål kan åkomma».

Men klagomål blev det i alla fall, för de hade en fordran för postföring under postinspektör Jacob Brandbergs tid. De uppgav sig nämligen inte ha fått betalt för den postföring de gjorde mellan Avesta och Broddbo

under juli 1718. För detta begärde de enligt den avtalade ersättningen 1 daler 28 öre silvermynt »nu som förr ödmjukligen, att få denna ledsamma fordran en gång betalt».

Genom att postförarna namngavs vet vi att de som delvis fått arbeta utan ersättning var »Anders Anderssons änkas son Matz Andersson om 18 år, Lars Ersson om 42 år, Lars Matson 42 år, och Matz Ersson 32 år, dessutom Lars Erssons son Erich om 14 år och Matz Erssons broder Anders Ersson om 20 år». Postinspektorn konstaterar, att »här finnas 6 duglige postridare».

Protokollet berättar vidare om vilka posthästar som fanns till hands, i detta fall »tillhoppa vid detta posthemman 8 hästar och således över men inte under». Alla postförarna hade brukbara lädersadlar, betsel och klövjeadlar. Däremot saknade de skydd i regnväder för postväskan. Men det problemet löstes genom att de använde »sina hästetäcken, jämväl stora vallmarsrockar, som betäcka såväl postkarlen som postväskan uti hårdt väder».

Nästa plats för visitationen var postkontoret i Avesta, där den 28 år gamle postmästaren Carl Avelin själv hade avtal om postföringen, som han lät fullgöra med sitt eget folk.

Här var det fråga om en avvikelse från huvudpostlinjen, något som beskrevs på följande sätt i rapporten:

»Avesta kronobruk ligger i framresan emellan Sala och Hedemorå på högra hand från stora



Postkontoret i Falun var på 1700-talet inrymt i denna byggnad. Här kan postinspektör Eric Sjöberg ha skrivit sin rapport.

landsvägen, dock för kronbrukets skull går posten därigenom, varför detta postkontor är inrättat, men ej längre än högst 1/4 mil ifrån stora landsvägen avlägset. Vägen emellan Brovallen och Avesta är av ler och sand, höst och vår mycket djup och svår, jämväl väg emellan Avesta och Hedemora av lika beskaffenhet; därtill skall posten i framresan 1/4 mil från Avesta över en flottbro, sammanledes 1/2 mil när Hedemora andra gången över en flottbro på Stora Dalälven, och således tvänne gånger i återresan över älven.»

Ansvar för postföringen hade den som tilldelats uppdraget. Men oftast satte han andra karlar i sin tjänst. För Avesta berättar protokollet: »Postmästaren Carl Avelin plägar under tiden själv föra posten efter han är en ung karl, haver dock en dräng Anders Johansson vid namn, om 18 år; berättade sig ock hava tre landbönder, som äro för hand».

Postinspektorn kunde därför konstatera »så felar ingen postridare vid Avesta». Men Avelin hade ingen fullmakt på postföringen utan blott på sin »postmästarebeställning», som var utfärdad den 12 maj 1719 på fadern Olof Avelins begäran. Denne hade då under 30 år innehaft ämbetet som postmästare i

Avesta vid sidan av befattningen som kronovägare vid Avesta kopparväg.

Vid inspektionstillfället förevisades postmästarens egna hästar, den ena 4 år och den andra 7, »men de trenne landböndernas hästar voro ej tillstädes».

Även vid nästa posthåll var det en postmästare som ansvarade för postföringen. Geografiskt beskrevs platsen på följande sätt:

»Kopparbergs hövdingedöme, Nääs gårds län, Hedemora stad, varest postmästaren välbetrodde Jacob Hilfert äger egen gård och jordägor så i staden som på landet. Dess gård och jordägor under stadens jurisdiction är underkastad båtsmanshåll och utskylder till staden, men å landet egen skattegård och betalar räntan därav till kronobefallningsmannen. Postmästarens gård i Hedemora är belägen vid stora landsvägen, som kommer från Västerås, Sala och Avesta och går till Säter och vidare till Falun.»

Citatet anger stavningen Hilfert men enligt andra handlingar stavades Hedemora-postmästarens namn Hülphers. På den sträcka där han ansvarade för postföringen uppgavs vägen vara »av djup lera och sand, mycket elak, särdeles vår och höst». Det var svårt

att »rida fort». Postmästarna i Avesta och Hedemora uppgav sig båda ha fordringar för postföring under tidigare år, eftersom betalning hade uteblivit.

Efter en avstickare österut längs vägen till Gävle fortsatte postinspektör Sjöberg visitationen »vid stora landsvägen och Sätters stadspostkontor, varest postmästaren även låter föra posten». Postkontoret låg vid borgmästaren Abraham Groths egen gård vid torget. Han var även jordägare utanför staden och representerade en av de många borgmästare som dessutom var postmästare. Han lät föra posten med eget folk och egna hästar.

Nästa postgård var Naglarby, dit vägen var »bekvämlig, undantagandes trenne mycket djupa och svåra dälдер, den första vid Nordalsån, den andra vid Justeboån och den tredje vid Enebacka Cappel, Stäkbrobacken». Vid Naglarby i Stora Tuna socken kallades postgården av ålder Isaks hemman.

Två postbönder svarade för postridningen en gång i veckan till Wastebotorget i riktning mot Falun. En halv mil från Naglarby skulle posten föras på pråm över Dalälven vid Torsångs kyrka. När vårfloden kom och på vintern när vägen mot Torsång inte var öppen, fick postridarna ta vägen över Tuna kyrka och ta sig över älven på en pråm vid Nyckelby, varigenom postvägen blev en halv mil längre.

Även dessa bönder klagade över den ringa ersättning de fick för allt besvär och postinspektorn begärde hos överpostdirektören att ta i betraktande vad han i detta avseende hade anfört i ett tidigare visitationsprotokoll så att »en gång ändskap på deras jämmer, gråt och låt må ske, ty det synes omöjligt, dem för så ringa få föra posten och den uppvakta».

Postböndernas rätt att vara fria från utskrivning respekterades inte alltid – särskilt inte under den tid då Karl XII skaffade fram manskaper till sitt norska äventyr. Naglarby postbönder hade således måst finna sig i att en tredje postbonde kom med bland de uttagna soldaterna i början av år 1718. Denne

»blev död i Norge och änkan sitter efter med tvenne små barn uti stor fattigdom».

Postböndernas läs- och skrivkunnighet varierade. Om dem i Naglarby skrev Sjöberg att båda kunde läsa i bok och att den ene därtill kunde skriva och läsa brev.

Nästa posthemman som besöktes låg i Kyna by intill Falun. Där fanns postbönderna Pär Larson, Erik Olofson, Anders Olson och Johan Andersson, vardera med 1/4 dels hemman. Kyna by låg »på högra handen i framresan vid Ornäs en god 1/4 mil ifrån stora landsvägen». Dit var det en »mycket elak väg, ont att kunna rida fram, mycket mindre komma med vagn eller kärra, och som svårare är höst och vår när floden uppstiger över vägen som utmed sjön ligger, måste Kyna postbönder ännu rida mycket längre ikring, inpå ängarne i krok, att då väl kan bli 1/2 mil fram och tillbaka, att detta posthåll är mycket olägligt och kan posten inte komma till byn utan om vinter, då sjön Rund bär och är uppvägader, men eljest måste dessa postbönder den dagen ordinarie posten väntas, ligga vid stora vägen och Wastebotorget, därest är förordnat om byte emellan dessa Kyna postbönder och Naglarby. Merendels ligga de halva dygnet och vänta postens ankomst, men när extra poster komma, måste Naglarby postbönderna föra posten ända fram till Falun och ävenså jag föra extra posterna till Naglarby, för den långa och mycket elaka vägen i krok, så att jag alldeles finner detta Kyna posthåll obekvämligt och för dem mycket svårt att hålla, utan om posten bliver inrättad att gå åt Tuna kyrka, vore då mycket bekvämligare posthemmanen att utsetta i Dalsjöbyen».

Postinspektör Sjöberg talade således avslutningsvis i egen sak, eftersom han mot särskild betalning ansvarade för en del av postföringen inom länet. Inspektionsresan företogs under tiden 26 september–5 oktober 1721. Hans inspektionsskyldighet omfattade nio posthåll utöver det som sammanföll med hans eget postkontor i Falun.

Tvistigheter mellan Sverige och Danmark

HAMBURG BLEV PÅ 1600-TALET en betydelsefull knutpunkt för internationell handel och därmed också för internationell postgång. I staden hade ett 25-tal länder egna postkontor, däribland Sverige. Postbefordringen skedde i allmänhet med gående bud. Först efter freden i Brömsebro gick Sverige över till att använda åkande post. Samtidigt flyttades den tidigare utrikes postlinjen från Markaryd så att den efter Jönköping tog vägen längs Nissastigen till Halmstad. Halland kom därigenom att under en lång period spela en stor roll i den internationella postgången.

När postgången för Sveriges del omkring 1620 öppnades även för privat post var det viktigt att de svenska postförarna tog till sig så mycket post som möjligt. Det gällde att förhindra att post som var avsedd för Sverige sändes med danska postbud. I senare fallet skulle portointäkterna tillfalla Danmark. Men konkurrensen var hård. Under mer än ett århundrade gjorde man från danskt håll stora svårigheter för de passerande svenska postförarna. Under krigen fungerade postföringen nästan inte alls genom fiendeland. Också under fredsperioder försvårades den av den misstro som arvfienterna Danmark och Sverige hyste mot varandra.

I ett avtal mellan Sverige och Danmark som träffades i Ulvsbäck den 12 oktober 1580 hette det att svenska och danska medborgare hade rätt att utan hinder resa genom varandras länder. Men de som reste genom

Danmark skulle ge sig till känna i Köpenhamn och där få ett pass som visade att de utan hinder fick passera färjställen. Denna plikt att uppsöka en passgivande myndighet vållade mycken förtret.

När det danska postverket grundades 1624 fastställde Christian IV två rutter genom de dåvarande danska provinserna i Sverige. Den ena avsåg de blekingska buden till Kristianopol och den andra de halländska buden som skulle färdas över Helsingör, Laholm, Halmstad och Falkenberg till Varberg. Märkligt nog sörjde man inte för en fortsatt förbindelse norrut till det egna norska riket och inte heller för en postal anknytning med Sverige. Således hade danskarna inte någon postföring norr om Varberg och inga bud som skulle passera det svenska territoriet omkring Göta älv, det enda område där Sverige då nådde ut till Västerhavet.

Freden i Brömsebro har betecknats som det tillfälle då Danmark övergav sin stormaktsställning i Norden till svensk förmån. I fredsunderhandlingarna krävde Sverige rätt till fri passage för postbuden till och från Hamburg. Avtalet gav Sverige formell rätt att ha en postförvaltare i Helsingör och bekräftade 1580 års avtal om rättighet att färdas genom Danmark med pass. Det är ovisst varför Danmark inte fick motsvarande bekräftelse i fråga om postgången till Norge.

Under den 12-åriga fredsperioden efter Brömsebroavtalet tycks postförbindelserna ha fungerat. Det norska postverket inrätta-

des i periodens början, den 17 januari 1647. En postlinje ordnades mellan Kristiania och Köpenhamn.

Den 1 juni 1657 förklarade Danmark Sverige krig. Två dagar därefter anhölls det svenska postbudet i Roskilde och postsäcken öppnades, liksom inläggande brev. Här fick Danmark goda upplysningar om svenska förhållanden. Karl X Gustafs snabba ingripande söderifrån gjorde slut på kriget efter tågen över bälten. Den 26 februari 1658 måste Fredrik III genom freden i Roskilde avstå Halland för gott till Sverige, liksom Skåne, Blekinge och Bohuslän. Bornholm och Trondheims län övergick också till Sverige men förlorades igen efter två år. I fredsavtalet 1658 nämns inte postförhållandena men en passus angav att alla tidigare avtal som inte nämndes särskilt skulle gälla för framtiden.

Postens gång nämns inte heller särskilt i fredstraktaten från Köpenhamn 1660 efter Sveriges förlust av de nyförvärvade Bornholm och Trondheims län. Däremot står det i 1660 års uppgörelse att tidigare bestämmelser (Stettin-, Knäred-, Brömsebro- och Roskildefrederna) skulle förbli i kraft med undantag av en artikel om främmande krigsfartygs passage i Öresund och de danska bälten.

Sveriges önskemål om en ridande post genom Danmark uttalades officiellt 1660. De återkom sedan oupphörligt utan att danskarna ville gå med på dem. Danskarna hävdade konsekvent att ordet »löpande» i den svenska versionen av Brömsebrotraktaten skulle tolkas ordagrant. Vid förhandlingar i juli 1661 var Danmark berett att låta Sverige få en ridande post genom Danmark. Villkoret var att den körande posten avskaffades och att den ridande posten framfördes av danska medborgare, samt att Danmark när som helst skulle få inrätta en ridande post genom Skåne, Halland och Bohuslän till Norge. Sverige accepterade inte dessa villkor.

Danskarna började ändå med en ridande post genom Bohuslän 1662. Det är förvånande att Sverige nöjde sig med att konstatera

detta och inte ens försökte göra hinder, när det anmäldes 1668 att den danske ryttaren varje torsdag passerade på ett mycket kort avstånd från Göteborg och lämnade och tog emot post till och från stadens invånare. Den svenska posten passerade tre dagar senare och gick därmed miste om en del brevinträcker.

Postinspektör Johan Thelin i Göteborg föreslog i maj 1682 att den svenska postföringen genom Bohuslän och Halland skulle ske två gånger i veckan. Det var förställigt att svenska korrespondenter försökte använda sig av den danska posten genom västkustlandskapen. Genom att befordras med den ridande danska posten i stället för den körande svenska kom breven fram till Hamburg på fem dagar kortare tid. Detta underlättades genom att Danmark hade anställt egna post-



Svenskarna kämpade länge för rätten att få rida med posten genom Danmark.

mästare i Halmstad, Varberg, Kungälv och Uddevalla. Till de svenska postkontoren lämnades nästan inga brev med adress Tyskland.

Dubbel postgång (dvs två turer i veckan) inom Sverige skulle knappast råda bot på detta, eftersom den svenskbefordrade posten ändå fördes över till den långsamma körposten från Helsingör. Postinspektör Johan Thelin träffade emellertid ett avtal med den danske postmästaren i Helsingör om att låta skicka breven med den danske postryttaren till Hamburg. Varken Thelin eller korrespondenterna hade glädje så värst länge av detta avtal, för på sommaren 1682 byttes postbefordringen genom Halland ut. Den ursprungliga postlinjen ersattes av etappvis befordran med postbönder. Dessa behövde mellan sex och sju timmar för delsträckan mellan Göteborg och Kungsbacka.

För att bättra på förhållandena och framför allt för att göra sig oberoende av danskarna öppnade Sverige efter flera års undersökningar och förberedelser på sommaren 1683 en sjöpostförbindelse mellan Ystad och Stralsund. Mellan Stralsund och Hamburg inrättades en vagnförbindelse som uppehölls en gång i veckan för post till, från och via Stockholm. Den brevpost som sändes denna väg gick fortfarande via Jönköping och Halmstad. Troligen var de ansvariga medvetna om att förbindelsen genom Danmark var den snabbaste och säkraste trots den nya sjöpostlinjen via Ystad och trots de besvärigheter som danskarna ställde till för de svenska postiljonerna.

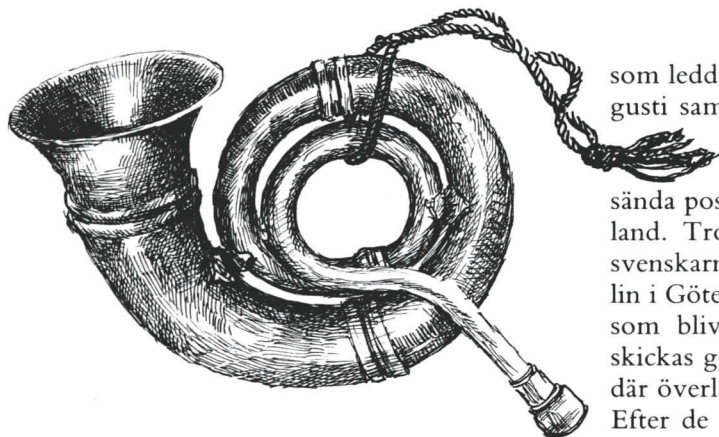
På sommaren 1687 började Sverige låta postbudena *rida* mellan Hamburg och Årösund, det danska färjstället på Jylland vid överfarten till Fyn. Efter någon tid fick förvaltningarna i de sydjylländska städerna skrivelser från den danska regeringen om att det som svenskarna under de senaste månaderna hade understått sig var i strid med avtalen. Städernas magistrater beordrades att undersöka vem som försåg postiljonerna med ridhästar och förbjuda detta med hot om

stränga straff. Därefter var det omöjligt för Sverige att fortsätta med postryttare på denna del av rutten.

Då svenskarna inte med fredliga medel lyckades nå sin strävan att åstadkomma en snabbare befordran med Danmark tog man till repressalier. Söndagen den 23 december 1688 stoppade svenskarna den dansk-norska posten, när den kom till Helsingborg från Köpenhamn.

Läget var då mycket spänt. De båda länderna stod åter på randen av ett krig, som dock undveks denna gång. I Danmark tycktes man tro att svenskarnas åtgärd att stoppa posten var ett tecken på att kriget redan hade börjat. Vintern lade samtidigt hinder i vägen för Danmark att använda sig av sjöförbindelsen mellan Fladstrand och Norge. Men den stoppade postförbindelsen eller ishindren innebar inte att danskarna var utan förbindelse med sitt broderland i norr, åtminstone inte så länge formell fred varade. Folk reste alltjämt mellan Norge och Danmark och de tog med sig viktigare brev, eftersom det inte förekom någon kroppsvisitation vid gränserna. Dessutom tog kylan i så pass att det blev is på Öresund och det blev lätt att ta sig över mellan Skåne och Själland.

De diplomatiska aktiviteterna var omfattande under denna period. Som förut nämnts tolkade danskarna ordet »löpande» i tidigare avtal efter bokstaven och tillät därför inte ridande svensk post genom Danmark. Ett annat exempel kan nämnas på hur försiktig man måste vara med ordvalet. Under de diplomatiska kontakterna övervägde man nya avtalstexter och man hade tänkt acceptera en text enligt vilken det stod att svenskarna fick använda ridande bud »här i landet». Det var inte bra. Ordet »landet» kunde med mindre god vilja tolkas efter dåtidens språkbruk som landsdelen och tex innebära att den danska regeringen därmed menade provinsen Själland och ingen annan del av det danska riket. »Här i riket» borde det alltså stå, och vidare skulle uttrycket »få rida» inte användas eftersom det inte visade på en absolut rätt för



Det har funnits många olika slags posthorn. Genom att blåsa i hornet när han kom till staden kungjorde postiljonen att post kunde finnas att hämta vid postkontoret. Även på landsbygden påkallade postiljonen uppmärksamhet genom att signalera i posthornet. Danskarna ville av konkurrensskäl inte låta svenska postiljoner använda sina posthorn under färd genom Danmark.

Sverige att använda hästar. Det skulle heta »åga rätt att rida». Språkliga missförstånd kunde också uppstå. Avtalstexterna utformades därför på båda språken, och senare på franska.

I detta spända läge, skärpt av att svenskarna stoppat dansk post genom Halland, lyckades svenskarna äntligen få till stånd ett avtal med danskarna. Christian V undertecknade den 15 februari 1689 ett beslut som bland annat innebar att Sverige fick rätt att inrätta och underhålla en ridande post till Hamburg genom Själland, Fyn och furstendömena Slesvig och Holstein. Därmed släpptes den svenska spärren och den dansk-norska posten passerade åter genom Halland.

Det tog dock tid för svenskarna att organisera den ridande posten på ett effektivt sätt och upprätta nödvändiga kontrakt med dem som skulle hålla med hästar. I slutet av november 1689 torde den ridande posten ha börjat fungera, och de båda länderna levde i fred med varandra.

Den 1 april 1700 började emellertid det kortvariga krig mellan Danmark och Sverige

som ledde till freden i Traventhal den 18 augusti samma år. Danmark hade vid krigets början själv upphört med postföringen genom Halland och valt att sända posten båtledes mellan Norge och Jylland. Trots det redan påbörjade kriget var svenskarna välvilliga och postinspektör Thelin i Göteborg fick order att den norska post som blivit liggande i Bohus skulle orörd skickas genom Halland till Helsingör för att där överlämnas till det danska postkontoret. Efter de engelska och holländska flottornas bombardemang av Köpenhamn i juli gick Karl XII i land på Själland i augusti 1700 och hans närvaro bidrog till det snabba krigsslutet. Fredsavtalet påverkade inte postförbindelserna. Men klagomål hördes ofta på att tidtabellen inte kunde hållas för Hamburgs-posten. Anslutningarna från sidolinjerna fungerade inte. I Halmstad skulle t ex den norrifrån kommande posten gå vidare tillsammans med huvudstadens post som kom med förbindelsen från Jönköping.

Gnabbet mellan svenskar och danskar i konkurrensen om breven till och från utlandet fortsatte och tog ibland egendomliga former. Danskarna gillade t ex inte att svenska postiljoner blåste i hornet på sin passage genom danska städer. Tutandet väckte invånarnas uppmärksamhet och kunde lätt locka dem att skicka brev med den svenska i stället för den danska postgången. Danskarnas irritation var så mycket mer begriplig eftersom de danska posthornen inte fick användas under postens gång genom Halland och Bohuslän. Vid en diskussion om detta försvarade sig den svenska delegaten med att den svenska posten genom Danmark baserades på särskilda avtal men att den dansk-norska posten genom Halland och Bohuslän passerade »par grace». Den hade en gång beviljats av den svenske kungen i hans strävan att medverka till fredligt umgänge mellan de nordiska länderna men den hade aldrig blivit officiellt avtalad.

Den 12 november 1709 sattes danska trupper i land vid Råå och därmed hade Danmark

inlett sitt deltagande i »det stora nordiska kriget». Det medförde ett långt avbräck i postgången och inte förrän Karl XII stupade på vallarna vid Fredrikstens fästning i december 1718 kunde man börja ana ett slut på kriget. Freden slöts i Fredriksborg den 3 juli 1720 efter förhandlingar i Stockholm. Under kriget hade det danska postverket förstärkts. Sverige hade under det långvariga kriget förlorat sin roll som stormakt. Handeln hade avtagit och därmed hade man inte längre så mycket utlandsförbindelser att man ens försökte förändra den formulering i den på franska avfattade fredstraktaten som bland annat fastställde fri passage för svensk post genom Danmark *en* gång i veckan. Härtill torde också ha bidragit att utrikesposten mellan Stockholm och Helsingör via Jönköping—Halmstad hade ändrats att gå bara en gång i veckan. Svenska postiljoner red åter genom Danmark och den norska posten färdades genom Halland ostörd och utan att svenskarna skänkte den någon uppmärksamhet.

Den dubbla postgång genom Danmark som Sverige hade fått göra avkall på vid fredsslutet 1720 försökte man få återupprättad elva år senare. I ett betänkande gjorde man en rekapitulation över de tidigare förhållandena. I tidigare fredsavtal hade Sverige haft rätt till fri postgång genom Danmark, först gående, sedan åkande och till sist ridande två gånger i veckan. Danmark å andra sidan hade aldrig haft någon formell rätt att föra post genom Sverige. För grannsämjans skull hade Karl XII tillåtit Danmark att sända post till och från Norge genom Sverige. Vid det senaste fredsslutet hade Danmark inte velat gå med på att låta Sverige få postföring genom Danmark mer än en gång i veckan och det med förseglad postsäck och utan användning av posthorn.

Alltför stor skada hade inte drabbat vårt land genom avbräcket, eftersom det fanns en postförbindelse också över Ystad. Men att danskarna bara hade post en gång i veckan till Norge spelade Sverige i händerna vid de

fortsatta förhandlingarna. Christian VI som var på resa i Norge 1733 hade problem med kontakterna med Köpenhamn genom att han bara kunde få och sända post en gång i veckan. Detta i förening med en vänskapstraktat mellan Danmark och Sverige 1734 bröt isen. En överenskommelse i februari 1735 innebar äntligen ett postalt fredsslut mellan de båda länderna. Sverige fick åter rätt att befordra post genom Danmark två gånger i veckan och Danmark fick en formell rätt till postförbindelsen genom Sverige mellan Norge och Danmark.

Förbundstraktaten mellan Danmark och Sverige av 1734 förnyades efter 15 år och 1735 års postkonvention likaså. Efter en ytterligare 15-årsperiod blev det inte tal om någon förnyelse, men posterna fortsatte som förut. Denna fortsättning bekräftades genom freden i Jönköping 1809 efter tvåårskriget. Genom att Danmark och Norge skildes åt 1814 hade de båda länderna inte längre behov av egen postgång genom Halland och de danska postiljonerna försvann från landskapet. Ett avtal tecknades med Danmark 1814 om befordran av svensk post genom Danmark. Det danska postverket övertog då befordran av vår post mot betalning. Därigenom infördes ett transitporto för svensk post genom Danmark och grunden kan sägas vara lagd för den beräkningsform som än i dag används för att reglera varierande kostnader mellan olika länder för deras bestyr med varandras poster.

Mjölkkö åt staten eller service till allmänheten

»I MANGEL AV LÖST MYNT har jag all denna tiden måst påtagit mig att hålla räkning med herrskaperna här omkring så väl som borgerskapet och andra ståndspersoner här i staden, all denstund jag inte fördristat mig myntetecken att neka.»

Postmästare Johan Östwall i Strängnäs var brydd när han fattade pennan den 25 augusti 1717 och skrev ett långt brev till överpostdirektören.

Bakgrunden var nödmynten, som möttes med stor misstro av allmänheten. Genom en förordning den 25 mars 1715 hade »myntetecken» med en daler silvermynts värde påbjudits. De var slagna i koppar och i verkligheten av ringa värde. De vållade mycket besvär och obehag för postmästarna.

Johan Östwall var en av de många, vars klagomål bevarats åt eftervärlden. Postens kunder var finurliga nog att med nödmynt som gällde en daler betala för brev, vars porto var några ören. Någon annan växel än »reda penningar» fanns inte i lägre valörer och med sådant »gott mynt» måste postmästarna ge tillbaka. Följden blev brist på växel pengar. Brevavsändarna fick således mera förtroendeingivande mynt i handen när de betalade med nödmynt.

Bristen på växel pengar blev så akut att en postinspektör i oktober 1717 fick beskedet att »när inga lösa penningar finnas uti postkassan, då är han inte förpliktad att skaffa något löst mynt tillbaka». En komplicerad bokföring av kundernas korrespondens blev då

nödvändig, eftersom de fick pengar till godo till dess att de skickat så många brev att portona för dessa motsvarade nödmyntets fiktiva värde. Nödmyntens bakgrund var den ekonomiska situationen. Den hade försvårats av missväxt 1705–1706 och 1708–1709. Därtill kom peståren 1710–1711. Den ekonomiska krisen påverkade också brevportot. När posttaxan utfärdades år 1710 höjde man brevportot med en tredjedel. Det beloppet skulle redovisas för sig och tillföras statskassan direkt vid postmästarnas avräkning. Detta är ett tecken på att Postverket kunde användas som mjölkkö.

I augusti 1712 tillfördes emellertid tredjedelsförhöjningen postkassan i stället för att gå direkt till statskassan. Höjningen upphörde dock med utgången av samma år men följdes av en ny portohöjning den 1 mars 1718. Postverket slogs då samman med gästgiverirörelsen och postmästarna fick inte längre någon lön från statsverket. De skulle klara sig på inkomsterna som gästgivare.

Det sista tredjedelstillägget upphävdes 1719 samtidigt som Postverket återgick »i sitt förra stånd». Men dessförinnan hade brevportot hunnit fördubblas genom att Karl XII dikterade denna drastiska ändring i ett brev från Lund i februari 1718. Det var en nödvändig åtgärd som en följd av att postmästarlönerna drogs in den 1 april 1718. Postmästarna skulle i stället få behålla de porton som betalades vid respektive postkontor.

Återgången till den gamla organisationen under första halvåret 1719 innebar att portohöjningen upphörde och portot blev detsamma som före höjningen den 1 mars 1718. Bakom beslutet om tilläggsavgiften på en tredjedel av portot under åren 1710–1712 fanns till skillnad från 1718 års åtgärd inte något kungligt direktiv. Karl XII upphävde omedelbart 1710 års rena krigsbeskattning på portot jämte andra »extra ordinarie kontributioner» när han fick reda på dem i Bender.

Det var inte ständerna utan Kungl. Maj:t som under större delen av 1700-talet beslöt om ändringar i brevtaxan. Men för 1767 års höjning av brevportot med ett öre silvermynt var riksdagen medbeslutande. En formell bekräftelse på att postmedlen räknades till bevillningen fick man i 1809 års regeringsform.

Detta innebar dock inte att postavgifterna skulle få användas till att förstärka statens inkomster. Snarare skulle man tack vare riksdagens ställningstaganden inför varje ändring av inrikesportot kunna komma ifrån den länge hysta uppfattningen att Postverket var en mjölkko åt staten.

Den 7 oktober 1818 skrev Kungl. Maj:t till generalpoststyrelsen att rikets ständer hade bestämt att inrikes portot skulle förhöjas med 25 %. Man kan förmoda att detta var vad som behövdes vid en mycket avrundad uppskattning av kommande kostnadsökningar för den fortsatta utbyggnaden av postnätet, en utbyggnad som tog verklig fart efter 1830 (se kapitlet »Nätet växer»). 1818 års beslut harmonierar dåligt med ett kungligt brev tre år senare, i vilket det heter att ett »förminskat porto bidrog till brevväxlingens tillväxt, då ett högt verkade densammes avtagande».

I det följande berörs några handlingar som speglar hur olika parter har uppfattat frågan om portot skulle vara en bevillning eller inte.

I en resolution på ständernas besvär år 1660 lovade Kungl. Maj:t att »brevens pris» skulle anpassas efter »konjunkturen och beskaffenheten av orten och tiden».

Enligt ett kungligt patent den 29 december 1662 och förordningen den 10 juni 1673 var »avsikten med postportobetalningarna från början att därmedelst jämte ersättningen för Postverkets underhållskostnad, inbringa för Kungl. Maj:t och Kronan en skälig intrade».

Under en period var Postverket bortarrenderat till Johan Beijer. Då skulle samtliga portoinkomster tillfalla honom. Om höjningar i portot gjordes under kontraktstiden skulle skillnaden mellan förut gällande porto och det nya portot tillfalla Kungl. Maj:t.

Ridderskapet och adeln besvärade sig år 1672 över höga porton och begärde nedsättning. Denna kunde inte beviljas »efter Posten går nu dubbelt och taxan är billig, så är skäligt att det bliver vid det förra». Att posten gick dubbelt innebar att den fördes två gånger i veckan.

I kanslikollegiets protokoll den 8 juli 1685 omtalas att postmästare medgav nedsättning i portot för tyngre försändelser för att köpmännen inte skulle »söka andra lägenheter». Bristen på en fullständig och enhetlig taxa gjorde att postmästarna tolkade den tillgängliga taxan efter eget gottfinnande på den ort de verkade. Ett förslag till reglering av portot städerna emellan skulle granskas av kanslikollegiet för att utröna om man kunde stimulera till ökad brevskrivning genom att sänka en del taxor »och alltså det som avgår i taxan ersättas igenom brevens myckenhet». Det skulle dröja innan ett sådant affärsmässigt tänkande slog igenom. Det skedde under den kraftiga expansionen mot slutet av 1800-talet.

Postverket lämnade under perioden 1725–1734 ett sammanlagt överskott på 11 927 daler silvermynt. Enligt beslut av riksdagens sekreta utskott i februari 1739 skulle 9 000 daler av denna summa »anslås Statsverket». Postverket fortsatte således att vara en mjölkko åt staten. Om man var mån om att inkomsterna fördes till statskassan måste man också måna om att utgifterna begränsades. Detta kom bl a till uttryck i ett kungligt brev till generalpoststyrelsen den 5

november 1756, vari det hette att Postverkets medel var »pure» statsmedel som skulle stå under statskontorets disposition. Denna princip återspeglas i ett kungligt brev den 4 april 1797, som bl a föreskrev att statskontoret skulle ha uppgift på alla bestämda årliga utgifter och att de medel som behövdes till postföring m m skulle rekvireras från statskontoret.

Denna kontrollåtgärd ansågs nödvändig av flera skäl. År 1765 hade t ex sekreta utskottet infortrat yttrande från överpostdirektören över anledningen till att 1760 års överskott i Postverket inte levererades till räntekammaren förrän 1763.

Kungabrevet i april 1797 antyder en form av budgetstyrning. Ännu mera markant blev detta år 1830 då det bestämdes att överpostdirektören med början år 1831 före januari månads utgång varje år skulle lämna förslag till Kungl. Maj:t om »reglering av Postverkets stat för avlöningar och pensioner samt ordinarie och extra ordinarie omkostnader under det löpande året». Summan uppfördes på riksstatens andra huvudtitel som ett förslag. Postverkets alla utgifter skulle »directe påföras inkomsten».

Vid riksdagen 1853–1854 bestämdes att överskott på Postverkets inkomster fick disponeras av Kungl. Maj:t till »postanstalternas utvidgande och förbättrande». Revisorerna tyckte dock att ständerna ändå hade rätt att »pröva och bestämma Postverkets olika utgifter, särdeles posttjänstemännens avlöningsförmåner i särskilda grader, till vilka förmånens förbättrande överskottet å Postverkets inkomster ej synes vara avsett».

Så länge beteckningen »bevillning» kvarstod för postavgifterna var det riksdagen som hade rätt att bestämma deras storlek. För Postverket som affärsdrivande var vinstsynpunkten sekundär. Rörelsen skulle bära sig och lämna ett sådant överskott att det kunde möta eventuella utgiftsökningar och lämna skälig förräntning på insatt statskapital.

Man kan säga att samma synsätt gäller alltjämt. Men allteftersom Postens verksamhet breddats och blivit alltmera konkurrensutsatt har det blivit nödvändigt för Posten att konsolidera sin ekonomi, dvs bygga upp tillräckliga resurser för att kunna möta en allt osäkrare framtid.

Statsmakternas syn på hur affärsverken bör styras har ändrats gradvis de senaste 10–15 åren. Det finns en tydlig trend mot att överlåta alltmer av de egentliga verksamhetsbesluten till Posten – beslut om investeringar, verkets organisation, avgifter för olika tjänster osv. Den huvudsakliga styrningen från regering och riksdag inriktas nu dels mot att fastlägga servicemål för Posten, dvs mål för brevbefordrans snabbhet och kvalitet, för servicenätets omfattning och tillgänglighet m m och dels att fastlägga avkastningskrav, som innebär att Posten skall drivas så att en skälig avkastning kan lämnas till ägaren – staten.

Härigenom kommer Posten och de andra affärsverken att i allt större utsträckning fungera ungefär som statliga bolag, men grunden för verksamheten och inriktningen skall alltjämt vara – precis som när Postverket inrättades år 1636 – att tjäna samhället och försörja det med kommunikation.

Postbondens brott

Tidsbild 1781

DET VAR GRÅKALLT och ett lätt duggregn föll morgonen den 27 november 1781, när postförvaltaren Gustaf Wallgren blickade ut från sitt fönster vid den öppna platsen, där vägen västerifrån mötte vägen mot Kronoberg. Skattefrälsebonden Jon Månsson i Skir hade just ställt ifrån sig häst och kärra och gjorde fast tömmen med en knop i järnringen utanför det wallgrenska huset.

Från västra gatan närmade sig en ung kvinna vars ljusa hårlockar trängde fram under hucket. När hon var några meter från det fönster där Gustaf Wallgren tagit plats kunde denne inte undgå att lägga märke till det vackra ansiktet med den undrande blicken. Karin Svensdotter var nykomling i staden och hade fått plats som piga hos Sven Lundeen, matematiklektorn vid det kungliga gymnasiet i Växjö.

Hon var bördig från Skir och kände igen Jon Månsson som just var på väg att gå in i det wallgrenska huset.

– Jon, Jon, ropade hon och bonden hejdade sig i dörröppningen, stängde dörren utifrån och gick Karin till mötes. De växlade några ord och Karin framförde sitt ärende. Hon hade av sin herre blivit ombedd att gå till posten med två brev. Men hon var ovan vid de nya förhållandena och visste inte vad som var brukligt.

Jon, som inte kunde läsa, frågade Karin vart breven skulle hän.

– Det vet jag icke, svarade Karin, som inte heller var läskunnig.



Varken Jon eller Karin var läskunniga. De visste bara att breven skulle söderut.

– Min husbonde bad mig gå till postkontoret med dem. Eftersom du kör med posten, vore det skönt, om jag blev hulpen med ärendet av dig.

– Jag kör bara emellan postkontoret i Växjö och postgården i Sjöbol men kan föra dem dit om du så önskar.

– Det bliver bra. Min herre sade de skulle söderöver.

Jon tog emot de båda breven och stoppade in dem under sin kappa innan han ånyo öppnade dörren och gick in till postförvaltare Wallgren för att hämta postväskan och paketsäckarna till Karlshamn och Ronneby. Inte anade han att han blivit iakttagen av länets postchef, när Karin lämnade över de båda breven.

Och inte kände Karin eller Jon så väl till lagar och förordningar. Och inte visste de att varje postförvaltare var noga med att alla brev som befordrades med någon postbonde skulle finnas inskrivna i den brevkarta som följde med i väskan. Det var det papper som efter ankomsten till adresspostkontoret blev upphängt i postkontorets förstuga för att allmänheten skulle kunna se om det fanns brev att hämta.

Visserligen hade de sett papper med både skrivet och tryckt på i förstugan till det wallgrenska huset, som hade varit postkontor i Växjö under de tre sistförflutna åren. Och Jon hade sett sådana papper också i förstugan i det duseska huset en bit därifrån. Det var under de år då postbönderna fick hålla till där med sina kärror och Eric Duse var postförvaltare i Växjö.

Men varken Karin eller Jon förstod mycket av vad dessa papper betydde och vad de tjänade till. Det där med skrift, det var bara för fint folk. Pigor och drängar och bönder hade oftast inte någon möjlighet att hänga med på sådant. Det var slit nog att göra skäl för brödfödan.

Men Gustaf Wallgren, han visste. Han var en sträng man och väl medveten om den makt och myndighet han kunde utöva tack vare den kungliga fullmakt han hade begå-

vats med. Han hade till skillnad från sin företrädare Eric Duse fått gå igenom postal ämbetsmannautbildning och bibringats konsten att visa sina postbönder i hela Kronobergs län att det var efter hans pipa de skulle dansa. De tretton goda åren under Eric Duse hade följts av en period av osäkerhet och glädjelöshet i kronobergska posthemman.

Nu låtsade Gustaf Wallgren inte om att han sett transaktionen med de båda breven genom sitt fönster. Han lät Jon Månsson som vanligt ta hand om paketsäckarna och bära ut dem till det väntande åkdonet. Bläsen riste litet på sig, när Jon slängde upp dem på kärran och vände huvudet efter sin herre när denne åter gick in för att också hämta väskan.

Det var den invanda rutinen. Först ut med det tunga godset och sedan in till postförvaltaren för att högtidligt få postväskan som innehöll både vanliga och sigillförsedda brev. Gustaf Wallgren var just i färd med att värma upp förseglingsvaxet för att på övligt sätt stänga och förse väskan med fastställd plombering.

– Då var det väl intet mera, frågade postförvaltaren.

– Nej, hur så, herr postinspektör, svarade Jon, som inte fäst något avseende vid Karins båda brev.

– Det var bra det. Nu sluter vi väskan, som bär alla de brev som få skickas med den allmänna posten.

Jon Månsson tog emot väskan, bockade sig och gick mot dörren. När han lagt handen på dörrhandtaget, frågade Gustaf Wallgren honom:

– Var det intet mera?

Då svaret blev nekande befallde postförvaltaren honom att åter träda fram till arbetsbordet.

– Vad har Jon under rockskörtet?

Postbonden erinrade sig de båda breven och lämnade fram dem till den mäktige mannen.

– Jaså, Jon försöker undandra staten vad den tillhör! Skulle Jon smugla dessa brev

vidare? Vilka medlöpare har han i Sjöbol?
Detta måste undersökas.

Postförvaltaren behöll de båda breven och sade åt Jon att ge sig i väg med posten.

—
Samma dag gjorde Gustaf Wallgren ett besök hos matematiklektorn Sven Lundeen.

— Bror har opålitligt tjänstefolk.

— Hur så, undrade denne.

— Den nya pigan lämnade tvenne brev direkt till den satans postbonden. Har Bror något med detta att beställa?

Sven Lundeen bekräftade att han skrivit två brev till Karlshamn föregående kväll och lämnat dem till pigan för att gå till posten med dem. Han hade förbisett att pigan var ny och inte kände till förhållandena och dessutom glömt att lämna skillingar med till portot.

— Lagen måste ha sin gång, svarade Gustaf Wallgren och lämnade lektorn.

Det var inte första gången Gustaf Wallgren låtit yxan gå. Men själv behövde han inte hålla i skaftet. Det räckte med hans anmälan enligt postmästareordningens tjugonde paragraf och sedan fick posträtten avgöra målet. Och resultatet kunde bara bli ett, för postförvaltaren hade själv rätt att utse de två magistratsmedlemmarna i posträtten.

Den 11 december hördes pigan Karin Svendsdotter från Skir av den i hast tillsatta posträtten och två dagar senare blev det Jon Månssons tur. Förfärad åhörde han domslutet, fyra riksdalers böter för försök till undanhållande av Kongl Postvärdet tillkommande portoavgifter om tillsammans åtta skillingar.

Det betydde katastrof för Jon Månsson. Han hade några månader tidigare skuldsatt sig för att kunna köpa en ny posthäst och inte mycket hade han kunnat betala av skulden, för legoersättningen från arbetsgivaren var låg.

Förtvivlad lämnade Jon rättssalen. Det störde inte Gustaf Wallgrens sinnesro, däremot Sven Lundeens, som också varit närvarande under rättegången. Han gick Jon till

mötes och tog honom med sig till sin bostad.

Även Karin tillkallades och efter ett samtal med dem hade Sven Lundeen hela bilden klar för sig. Han skulle verkligen hjälpa bonden.

Lektorn tog god tid på sig. Nu gällde det att välja orden. Tre veckor senare hade han funderat färdigt och den 4 januari 1782 präntade han ett brev till överpostdirektören i Stockholm med följande lydelse.

»Hos Eder höga nåde, som från längre tid tillbakas fört överpostdirektion i Svea Rike med allmänt känt nit för Kongl. Maj:ts och Kronans rätt samt rättvisa och mildhet emot underhavandena, vågar jag, rörd av medlidande och anmodad av skattefrälsebonden Jon Månsson i Skir Norregård, som tillika är postbonde, att i djupaste ödmjukhet insinuera denna böneskrift.

Bemälte postbonde, den menlösaste och jag tör säga, den enfalldigaste människa här finns i Växjö stad och socken, skild från allt bedrägeri, kan varken skriva eller läsa skrivet, har vid det han skulle föra posten härifrån den 27 sistlidne november på gatan, innan han gick in på postkontoret att avhämta väskan, emottagit tvenne brev adresserade till Karlshamn, utan att han eller pigan, som till honom lämnade dessa brev, visste vart de skulle hän mer än till nästa postgård. Han har därför blivit av den härstädes den 11 och 13 december sistlidne hållne posträtt, enligt 20 § postmästareordningen eller instruktion, dömd till fyra riksdalers böter, som rannsakingen och domen utvisa, vilka med denna post lära uppgå till Eder höga nådes vidare rättvisa prövning.

Om förskoning för dessa böters utkrävande är det varom jag allerödmjukast anhåller. Hade jag, såsom under hela rannsakingen närvarande, funnit ringaste spår, att han med vett, vilja och uppsåt tänkt medelst dessa brevs emottagande försnilla Kongl. Maj:ts och kronans rätt, så skulle jag icke något bedja för honom utan låtit kon tagas ut ur bäset till böternas gäldande, ty annan tillgång är där knappast.

Frälseräntan för sistlidne år har han ej

mäktat betala, ty i höstas måste han köpa sig en duktig posthäst, för vilken han till största delen ännu står i skuld.

Postbönderna i Skir äro så mycket mer medömkan värde, som de mest alla år om våren bliva fodertrutne och måste köpa foder dyrt. Det står nu därhän, om de i närvarande foderbrist äro i stånd att skaffa sig så mycket att de i vår kunna underhålla posthästarna och fullgöra sina skyldigheter.

Under hopp om nådig bönhörelse framlever med djupaste vördnad Eder höga nådes djupt tillgivne Sven Lundeen, mathematicum Lector vid Kongl. Gymnasiet i Wexiö».

Innan Sven Lundeen ingav nådeansökan hade han besökt Gustaf Wallgren och bett om underrättelse om vilka möjligheter det skulle finnas för Jon Månsson att få straffet lindrat. Men han hade mötts av likgiltighet. Dessutom hade Gustaf Wallgren upplyst honom om att posträtten varit ovanligt mild i sitt straff genom att nedsätta det till hälften av vad som vore praxis. I postförarbeställningen stod det att om en postförare transporterade brev förbi det postkontor, dit de hörde, skulle han pliktat med fyra daler för varje lods vikt.

Sven Lundeens antydning om att det inte var fråga om att med vett och vilja ta med breven utanför postväskan mötte ingen förståelse. I stället förklarade Gustaf Wallgren att postförvaltarna kunde ådömas ett bötesbelopp på en hel månadslön, om de inte anmälde förseelser. Han tillade att om Jon Månsson inte mäktade betala det rättviseligen ådömda bötesbeloppet, kunde han efter särskild ansökan få det utbytt mot tre par spö.

Domslutet och nådeansökan nådde överpostdirektörsämbetet samtidigt. Den något liberala anda gentemot postbönderna som överpostdirektör Benzelstierna medverkat till, hade olyckligtvis blivit störd av kungabrevet den 7 mars 1780, enligt vilket postböndernas skyldigheter också omfattade brobyggnad och vägröjning. Men frågan var hur de höga ämbetsmännen i Stockholm skulle se på de enskilda postböndernas före-

havanden. Klart var emellertid att någon behaglighet för bönderna sannerligen inte låg i tiden.

Jon Månsson slet som vanligt för brödfödan i väntan på resultatet av den form av överklagning som matematiklektorns nådeansökan innebar. Men han sov oroligt om nätterna.

Det blev därför en glädjens dag, när Sven Lundeen kunde tala om för Jon Månsson att överpostdirektören sett välvilligt på ärendet och bedömt förseelsen som obetydlig. Han gav Jon åtta skilling att lämna till postförvaltaren, det belopp som denne hade förskotterat när han dagen efter den olyckliga händelsen hade stämplat och inskrivit de båda breven i postkontorets avgående brevkarta.

Gustaf Wallgren tog emot beloppet och mumlade något om att postbönderna skulle akta sig för att ta hjälp av andra. Postförvaltaren började redan ruva på hämnd. Och den som var i blickfånget för hämnden, det var matematiklektorn Sven Lundeen. Men det är en annan historia.

Nätet växer

»KUNDE JAG ÄNDÅ LITET oftare få brev, ty denna mångdagiga ovisshet är dock alltför plågsam. Ett sådant rackarehål som Landskrona, som har postgång som om det låge i Lappland eller i djupaste EtterSmåland! Bed Rappe flytta så fort som möjligt från styggelsen.»

Detta citat ur ett brev från Esaias Tegnér på Östrabo i Växjö en septemberdag 1839 är ett exempel på hur den tidens människor kunde vara otillfreds med postgången. Ändå hade postförhållandena i landet förbättrats avsevärt under 1830-talet.

Bakgrunden var att posttrafiken ökat markant sedan början av 1800-talet. Långt före tillkomsten av 1842 års folkskolestadga fanns skolor på många håll. Därigenom ökade läs- och skrivkunnsigheten. Den begynnande industrialiseringen ökade också behovet av fler postlinjer och tätare postturer.

Efter ett regeringsbeslut den 27 mars 1830 skapades åtskilliga nya postgångar samtidigt som fler postkontor inrättades. Under perioden 1826–1850 tillkom 30 nya postkontor, medan ökningen under hela 1700-talet stannade vid ett 20-tal.

Vid de nya postlinjerna utsågs inga nya posthemman. I stället ordnades skjutsningen genom att hemmansägare utmed berörda vägar fick tävla om att bli antagna till skjutsentreprenörer. Om inga anbud kom som motsvarade lägre eller samma betalning som utgick för gästgivareskjuts, skulle denna möjlighet i stället anlitas och gästgivarens hästar användas.

I många fall innebar den år 1830 beslutade utbyggnaden av postnätet att s k enkel postföreling gjordes dubbel. Frekvensen ökade från en till två turer per vecka. I allmänhet ålades redan befintliga posthemman att svara även för den andra veckoturen. För detta fick de samma betalning som utgick för gästgivareskjuts, även om de hade sämre ersättning för den skjuts som de redan utförde en gång i veckan. Om det inte gick att ålägga ett posthemman även den andra veckoturen skulle denna organiseras på samma sätt som man löste transportfrågan vid de nyinrättade linjerna.

Samtidigt strävade man efter att göra postförelingen snabbare. Under årens lopp hade åtskilliga posthemman hamnat vid sidan av de allmänna landsvägarna. Andra posthemman bedömdes ligga på alltför stort avstånd från varandra. Nu beordrades landshövdingarna att se till att postförelingsskyldigheten flyttades till hemman som låg närmare landsvägen. Nya posthemman skulle utses där så behövdes.

I detta sammanhang försökte man också motverka en vanlig anledning till försening av postgången. Överpostdirektörsämbetet, som den centrala postledningen då kallades, fick nämligen en kunglig befallning att se till att postförelarna inte gjorde avvikelser från allmänna landsvägen när de skulle lämna eller ta emot lösväskor. Det var väskinnehavarnas skyldighet att möta upp vid vägen. Men genom smärre vederlag till postförelarna hade

många blivit bortskämda med att få postväskan fram till huset.

Genom regeringsbeslutet den 27 mars 1830 godkändes de ändringar som överpostdirektörsämbetet föreslagit i sin skrivelse till Kungl Maj:t ett år tidigare.

Län för län räknades förändringarna upp i kungabrevet med början längst i norr, där en ny postgång inrättades mellan Haparanda och Pajala via Övertorneå. På de båda sistnämnda orterna skulle »tjenlige personer med Eder wettskap af Vår Befallningshafvande utses och förordnas för att i Öfver Torneå och Pajala afsända, emottaga och utdela bref mot åtnjutande af Tjugufem Riksdaler i årligt arfvode på hvarterda stället». Denna nya linje inrättades i juli 1832 och därmed inrättades också postuppsyningsmansplatser i Pajala och Övertorneå.

Tre månader tidigare startade en ny postgång från Luleå över Hedensbyn och Jokkmokk till Gällivare med postuppsyningsmän på de båda sistnämnda platserna.

Västerbottens län fick sin del av kakan genom att ett postkontor inrättades i Ånäset den 1 maj 1832. Samtidigt ändrades den dubbla postgången. Postföraren skulle »turvis ena postdagen taga den hittills vanliga vägen, samt den andra postdagen gå genom Burträsk». Någon postuppsyningsman tillsattes dock inte i Burträsk. Där inrättades 37 år senare en poststation.

Västernorrlands län fick ett nytt postkontor i Sollefteå den 1 mars 1831 och i Gävleborgs län inrättades dubbel postgång i stället för enkel från Gävle till Dalarna. Viss ändring av postföringslinjen motiverade att postkontoret i Delsbo flyttades till Ljusdal den 1 januari 1831.

I Jämtlands län gjordes vid detta tillfälle ingen ändring av postgången. Men Kammarkollegiet fick i uppdrag att uttala sig om eventuell befrielse för allmogen från betalning av en postföringskostnad som den fått vidkännas sedan 1756. Då hade en postgång inrättats genom Härjedalen för befordran av kronobrev, en uppgift som skulle ha ålegat

allmogen om den inte valt att betala för den i stället för att utföra den.

I Uppsala län utökades turantalet för postgången mellan Uppsala och Enköping från en till två turer i veckan. Postkontoret i Älvkarleby, som var beläget en kvarts mil från stora landsvägen, försakade försening av postgången och ansågs inte nödvändigt för ortens invånare. Det drogs därför in och korrespondenterna hänvisades till att hålla postväskor med postkontoren i Gävle eller Tierp.

I Kopparbergs län inrättades en åkande post mellan Falun och Mora. Nya postkontor inrättades i Gagnef och Mora den 1 januari 1831. Postmästarnas årslöner på dessa orter bestämdes till 75 riksdaler i ett för allt.

För att uppnå en snabbare kommunikation mellan städerna i Södermanland samt mellan Nyköping och Västerås inrättades en ny postgång med två turer i veckan från Nyköping till Mariefred och Strängnäs över Malmköping, där den anslöts till postlinjen mot Eskilstuna. Postgången mellan Eskilstuna och Västerås gjordes dubbel och postlinjen mellan Mariefred och Eskilstuna förlängdes till Torshälla, där det fanns ett postkontor sedan 1688.

I Västmanlands län inrättades en ny postlinje med två turer i veckan mellan Vik och Avesta genom Norbergs bergslag. Det sistnämnda postkontoret fanns sedan omkring 1645 och det i Vik sedan 1754.

I Nerikes län som provinsen då hette gjordes postgången mellan Örebro och Linköping dubbel och en helt ny postlinje inrättades mellan Lindesberg och Smedjebacken genom Nya Kopparbergs bergslag. Det sistnämnda postkontoret hade inrättats 1806, medan det i Lindesberg funnits sedan omkring 1645.

I Värmlands län inrättades tre helt nya postlinjer med vardera en veckotur fram och åter, nämligen mellan Karlstad och Filipstad via Nyeds bergslag, en mellan Gillbergs och Nordmarks häraderna samt en mellan Jösse och Gillbergs häraderna, med anknytning till Åmål.

Genom Skaraborgs län lades postlinjen mellan Göteborg och Stockholm om så att den två dagar i veckan passerade vissa orter som dittills inte haft någon postgång. Därmed fick Sollebrunn ett nytt postkontor den 1 oktober 1830.

En helt ny postlinje inrättades också mellan Mariestad och Karlsborg, där ett postkontor inrättades med namnet Wanäs den 1 augusti 1830. Det fick namnet Karlsborg två år senare. Även i Wassbacken inrättades ett nytt postkontor den 1 augusti 1830.

Mellan Wanäs och Motala inrättades en ny postgång över Udenäs och Askersund. Förslaget att denna post under sommarmånaderna skulle ta den direkta vägen över Vättern vann inte regeringens bifall. I Skaraborgs län tillkom också en ny dubbel postgång mellan Wanäs och Hjo och den enkla postgången mellan Skövde och Hjo dubblerades.

Inom Älvsborgs län inrättades en ny dubbel postgång mellan Vänersborg och Alingsås över Sollebrunn och en mellan Alingsås och Borås. Från Borås inrättades också en enkel postgång fram och åter till Varberg samt en på en delsträcka mellan Jönköping och Göteborg över Gölingstorp, Svenljunga och Skene. I Svenljunga inrättades ett nytt postkontor den 1 oktober 1830. Postgången mellan Vänersborg och Åmål gjordes dubbel.

I Göteborg och Bohuslän vidtogs åtgärder för bättre och säkrare postgång till Kungälv och Marstrand samt förbättring av postgången till huvudstaden.

Postgången inom Östergötland gjordes snabbare genom att gästgivareskjuts anlätades och posten mellan Norrköping och Örebro började köras två gånger i veckan.

I Jönköpings län inrättades en ny postlinje med en tur i veckan mellan Jönköping och Boxholm och den enkla postgången mellan Jönköping och Växjö gjordes dubbel.

I Kronobergs län inrättades ett nytt postkontor i Ljungby den 1 januari 1831 och en helt ny postlinje med två turer i veckan mellan Värnamo och Halmstad via Ljungby.

Den enkla postgången mellan Växjö och Ljungby gjordes dubbel. Även mellan Växjö och Kalmar gjordes den enkla postföringen dubbel. I beslutet hette det, att »till beredande af lika fördel för innevånarna i de serskildte orter af Kronobergs och Calmare Län, som nu sakna tillfälle att begagna den allmänna postinrättningen, bör iakttagas, att posten ena gången afsändes på annan väg i ny riktning, dock så att betydlig skillnad i väglängd och tid icke derigenom förorsakas».

Hallands län blev utan förbättringar, bortsett från den nya postgången mellan Halmstad och Ljungby. Den ledde till bättre förbindelser med Kristianstads, Kronobergs och Blekinge län. I Malmöhus län gjordes blott vissa justeringar av tidtabellerna.

Kristianstads län fick ett nytt postkontor i Åby (Klippan) den 1 januari 1831 med motiveringen att postkontor saknades på en väglängd av elva mil mellan Kristianstad och Helsingborg. Valet hade stått mellan Åby och Herrevads Kloster. Åby hade segrat »såsom tjenligare både för kringboende Correspondenter och för postföringens skyndsamhet». Invånarna i gränsområdet mellan Skåne och Halland fick en lättnad genom att de befriades från skyldigheten att betala kostnaden för postgången mellan Ängelholm och Laholm över Båstad. Detta hade de fått ikläda sig som villkor för att postkontoret i Båstad skulle inrättas den 1 december 1824.

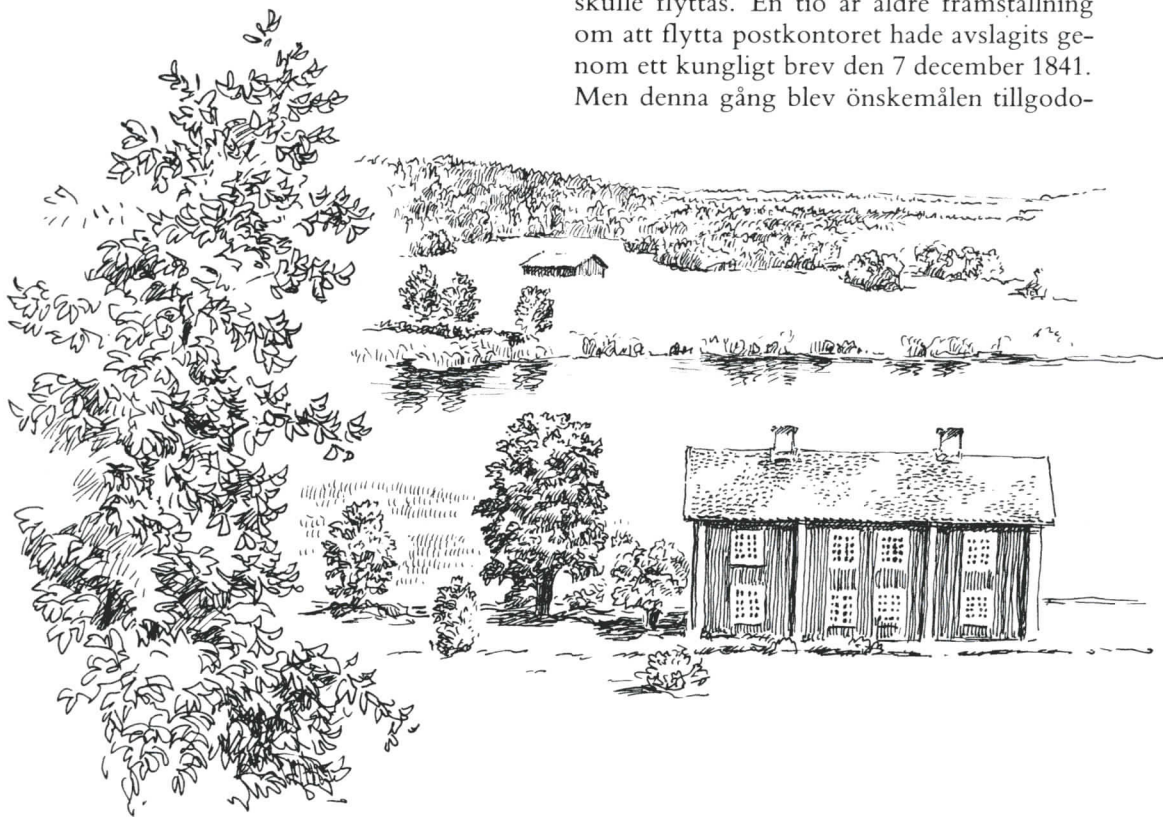
Förbättringen av postgången genom 1830 års regeringsbeslut kan betecknas som den mest omfattande kompletteringen av postnätet vid ett enda tillfälle efter utbyggnaden under 1600-talet. Ännu bättre blev det bl a efter ett regeringsbeslut 1858 och genom 1862 års stora utbyggnad av diligenslinjer.

Genom kronobrevbäringens upphörande med början år 1874 började Postverket också svara för postföringen till de enskilda socknarna. Därmed kunde privatpersoner anlita Postverket på ett långt bekvämare sätt. Om denna reform berättas i kapitlet »Ett distributionsnät utanför Postverket».

Postkontor utan kunder

»MED DEN BELÄGENHET Warnäs Postcontoir nu äger har hela orten en stor olägenhet af att hafwa stället för brefs inlemmande och uttagande beläget på en Enstaka gård hwarest ingen enda correspondent mer än ställets ägare kan utan Lös-wäska begagna detsamma.»

Citatet är hämtat ur en skrivelse den 31 januari 1849 av pastorsadjunkten J Westén i Grythyttby, undertecknad också av ett stort antal företagare i trakten. Det var en av de skrivelser som föregick regeringsbeslutet den 4 maj 1850 om att postkontoret i Warnäs skulle flyttas. En tio år äldre framställning om att flytta postkontoret hade avslagits genom ett kungligt brev den 7 december 1841. Men denna gång blev önskemålen tillgodo-



Till en början fanns postkontor bara i städerna. Efter hand fyllde man ut vakuum mellan städer på stort avstånd från varandra med postkontor utan större kundunderlag, t ex Vik i Dalarna.

sedda. Ett postkontor med namnet Grythyttehed blev verklighet med 1851 års ingång, då det i Warnäs drogs in.

Därmed hade det mer än 60 år gamla postkontoret hamnat på en plats som var kyrkby, härads- och tingsplats, mönstringsställe för bevärningen och ofta sammanträdesort för landshövdingen när han mötte häradsborna. Dessutom var det en betydande handelsplats, där fyra större landsvägar stötte samman.

Ändå var nog den ursprungliga placeringen av postkontoret i Warnäs i september 1787 inte alldeles felaktig. Det öppnades visserligen »på prov», men bedömdes senare av kanslikollegium som nödvändigt.

Vissa andra postkontor hamnade mera slumpvis när man gick ifrån principen att postkontoren skulle ligga i städerna. Ett sådant exempel är Kvarsebo, en gård i Mossebo socken i Västergötland, som fick ett postkontor på grund av ett kungligt brev den 5 februari 1725. Det flyttades efter 14 år till den inte särskilt avlägsna gården Wik i Jönköpings län där den dåvarande postmästaren hade sin bostad. Motiveringen för att inrätta postkontoret år 1725 lämnades vid den föregående riksdagen av talesmän för ridderskapet och adeln. De framhöll att vissa trakter i Älvsborgs och Jönköpings län hade mellan fem och åtta mil till närmaste postkontor. Därför önskade de ett postkontor någonstans mellan Jönköping och Halmstad och föreslog ryttmästare Gustaf Otto Billbergs säteri Kvarsebo. Där fanns bokhållaren Olof Borell som fick kunglig fullmakt som postmästare.

Ett annat exempel på att postkontor inrättades för att fylla ett vakuum är Baltack. Det öppnades den 1 januari 1864 »2,5–3 mil från vardera Falköping, Hjo och Jönköping». Det påminner om valet av plats för Emmaboda järnvägsstation, sex mil från vardera länshuvudstäderna Kalmar, Karlskrona och Växjö. Emmaboda fick för övrigt i anslutning därtill ett postkontor den 6 augusti 1874, som fick behålla denna status i knappt fem år.

Flera andra exempel kan nämnas på hur

postkontor inrättades på orter som någorlunda motsvarade geografiska medelpunkter mellan redan befintliga postkontor. Sålunda inrättades ett postkontor år 1753 i Bjästa, »beläget halvvägs mellan Umeå och Härnösand samt vid landsvägen».

Men det visade sig så småningom att postkontoret i Bjästa inte var så lämpligt placerat. En ansökan kom från »åtskillige invånare i köpingen Örnköldsvik» om förflyttning av postkontoret i Bjästa till köpingen. Två tidigare framställningar i samma riktning hade avslagits av regeringen med bland annat den motiveringen att posten mellan Stockholm och Haparanda vid ett eventuellt nytt postkontor »skulle blifwa i sin gång uppehållen och Post Werket få widkännas serskild utgift för samma Posts fortskaffande emellan stora landsvägen och Örnköldsvik».

Man hade också ansett att köpingen inte hade den folkmängd och betydelse att den var i behov av en särskild postanstalt och hade inte velat antaga sökandenas erbjudande att själva avlöna en blivande postmästare. Inte heller hade man tyckt att korrespondenterna i Bjästa skulle »beröfwas den fördel de af Contoret derstädes sedan längre tider tillbaka åtnjutit».

Den 27 maj 1851 hade regeringen emellertid medgett att posten mellan Stockholm och Haparanda skulle få göra avstickare till Örnköldsvik. Senare hade man funnit efter kontakt med landshövdingen att korrespondensen i Örnköldsvik var »af den betydelse och wigt, att en serskild post anstalt derstädes är af behovet serdeles påkallad».

Något som bidrog till denna ändrade inställning var att »under den tid af året de Norrländska Ångbåtarne anlöpa Örnköldsvik en mängd obetalte bref med båtarne dit afgå, för hwilka Post Werket, då någon Posttjensteman der icke finnes, går i mistning af belöpande Portot».

Därmed var det bäddat för ett postkontor i Örnköldsvik. Men man ville också ta hänsyn till korrespondenterna i trakten kring Bjästa. De protesterade mot den ifrågasatta

förflyttningen. Pontus Winroth vid poststyrelsens kammarkontor föreslog därför att postanstalten med degradering från postkontor till postexpedition skulle få finnas kvar i Bjästa »i den trakt der Post Contoret hittills varit etableradt eller om så lämpligt skulle anses, att förflyttas något sydligare till dertill passande ställe i Ullångers socken».

Frågan löstes genom att Ullånger fick en postexpedition den 1 juli 1856 samtidigt med Örnköldsvik. I Bjästa kompensades man fem år senare genom att orten fick en av landets tolv första poststationer, inrättade på grund av 1860 års regeringsbeslut. Ett motiv för att åter ge Bjästa ordnade postförhållanden var att ortens domare och läkare fanns där.

Som exempel på postkontor utan koncentrerat kundunderlag kan också nämnas det i Åby (Klippan), inrättat år 1831 mellan Kristianstad och Helsingborg, och det i Malmköping mellan Nyköping och Eskilstuna, vilket öppnades redan 1788. Omvänt kan man finna att postkontor som låg för nära andra postkontor blev indragna. Så drabbades det omkring 165 år gamla postkontoret i Hova 1833, när regeringen uppmärksammades på att det låg bara 2 1/4 mil från Ramundeboda och 2 7/8 mil från Mariestad och beslöt att dra in det.

Postkontoren i Ullånger och Örnköldsvik kallades postexpeditioner, en term som infördes genom 1849 års lönereglering. Sådana postanstalter hade i stort sett samma befogenheter som redan befintliga postkontor. Men deras förvaltare avlönades lägre än postmästarna och kallades postexpeditörer. Tolv tidigare postkontor »degraderades» till att börja med till postexpeditioner. Därför visar statistiken en nedgång i antalet postkontor år 1850.

På många platser öppnades sedan efter hand helt nya postexpeditioner och år 1870 fanns det t ex 84 sådana, många utan större kundunderlag i deras omedelbara omgivning. Till de 50 första postexpeditionerna hörde den i Misterhult, som inrättades den 1

februari 1861. Åtskilliga fastighetsägare, tjänstemän och hemmansinnehavare inom Misterhults socken samt handlande och näringsidkare i den inom socknen belägna köpingen Figeholm hade genom landshövdingen i Kalmar begärt att få en postexpedition invid Misterhults kyrka.

Vid ärendets handläggning visade det sig att »de flesta av Misterhults sockens invånare hade tre till fem eller sex mil från sina bostäder till närmaste postanstalt». Socknen uppgavs ha 6 á 7 tusen invånare och inom det cirka fyra kvadratmil stora området fanns förutom Figeholms köping flera lastageplatser och skeppsvarv.

I ett kungligt brev den 12 oktober 1860 fick poststyrelsen rätt att öppna postexpeditionen och anordna en särskild postgång med fyra turer i veckan »emellan Misterhults kyrka och hemmanet Nygård eller annan lämplig plats å vägen mellan Västervik och Oskarshamn».

Postförvaltarna vid postkontor fick kunglig fullmakt men de vid postexpeditionerna utnämndes av poststyrelsen. I Misterhult tillsattes den 40 år gamle organisten Erik Törner. Han hade tagit musikediktörsexamen i Stockholm 1843 och efter tio år som organist i Södertälje fått motsvarande befattning i Misterhult.

Postexpeditionen i Misterhult inrättades samtidigt med vårt lands första poststationer. De tolv första öppnades den 15 februari 1861 med hänvisning till det ett år gamla regeringsbeslutet om bemyndigande åt poststyrelsen att »å lämplige ställen inrätta ett nytt slag av poststationer, vilka äro ämnade att, såsom speditjonskontor, för mera avlägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition».

Om denna enklare postanordning var man kanske inte medveten, när tanken på att få en postexpedition i Figeholm vaknade till liv. Den konkretiserades i december 1862 i ett nio foliosidor långt brev till konungen, underskrivet av Figeholms industriidkande invånare. Vid remissbehandlingen föreslog

postmästaren i Kalmar att postexpeditionen i Misterhult skulle flyttas till Figeholm. Detta väckte våldsamt motstånd i Misterhult. Slutet på visan blev att Figeholm fick en poststation av det nyare slaget från den 1 januari 1865 med handlanden August Weijse som föreståndare.

Möjligheten att inrätta poststationer eliminerade inte risken att nytillkommande postkontor hamnade på orter med klen kundunderlag. För administrationen av det framväxande postföringsnätet och det stora antal poststationer som började inrättas med 1874 års ingång behövdes kunniga postmästare på strategiskt belägna orter. Så kom det sig att fullständiga postkontor även under 1800-talets andra hälft och till och med på 1900-talet inrättades på orter med liten bebyggelse. Exempel på sådana är Baltack, Bjärsjölagård, Gillberga, Gysinge, Hedeviken, Håkantorps, Korsnäs, Kvistrum, Ragunda, Ramsberg, Stjärnvik och Sävsjöström.

Postuppsyningsmän

POSTUPPSYNINGSMANSPLATSERNA kan sägas ha varit föregångare till poststationerna, vilka började inrättas 1861. I dokumenten finner man ofta beteckningen stationer för de platser, där postuppsyningsmän var tillsatta. Deras uppgift var ursprungligen att utgöra den förmedlande länken mellan postföraren och befolkningen i glesbygdsområden. I några fall tillsattes de vid början av en sjöpostled. Så var t ex fallet med postuppsyningsmannen i Väddö. Han tillsattes redan 1686 och befattningen upphörde då postkontoret i Grisslehamn kom till på nyåret 1720.

Bortsett från det nu nämnda fallet fanns det postuppsyningsmän under en drygt tre decennier lång period av 1800-talet. De fyra första anställdes den 1 mars 1832 i Boden, Gällivare, Jokkmokk och Överkalix. Under 1800-talet fanns det totalt 40 uppsyningsmansplatser, dock aldrig mer än 21 samtidigt. Mer än hälften av dem tillkom under perioden 1840–1860. De byttes efter hand ut mot postkontor eller (från 1861) mot poststationer. De sex sista inrättades 1861. Den största avvecklingen ägde rum den 1 oktober 1865, då 19 postuppsyningsmansplatser byttes ut mot poststationer. Av landets postuppsyningsmansplatser låg 34 i norrlandslänen, två på Öland, en på Gotland och de övriga i Mellansverige.

Det var bara ett fåtal av postuppsyningsmansplatserna som senare fick status av postkontor eller postexpeditioner med postmä-

tare eller postexpeditörer som föreståndare. Postkontor och postexpeditioner var i alla avseenden likställda. Men föreståndarna för postexpeditioner, vilka ofta fick den personliga titeln postmästare, hade mindre betalt än kollegerna vid postkontoren. I denna bok kallas för enkelhetens skull båda slagen av postanstalter för postkontor.

Till de besvikna postuppsyningsmännen hörde baron Falkenberg i Böda på norra Öland. Förmodligen under hans påverkan begärde några personer på orten år 1850 att ett postkontor skulle inrättas i Böda. Vid denna tid fanns det totalt bara 135 postkontor i Sverige, varav två låg på Öland, nämligen Stora Rör och Borgholm, helt nära varandra. Postkontoret i Borgholm hade några dagar innan framställningen avläts, blivit upphöjt från postuppsyningsmansplats till postkontor.

Måhända var det också bypolitik som inverkade på framställningen från Böda-borna. Postmästare Carl Magnus Lidmark i Borgholm, som för övrigt var son till postmästaren i Stora Rör, fick framställningen på remiss. Han yttrade i sitt svar den 22 augusti 1850 att han ansåg »Postkontors inrättande i Böda som fullkomligt överflödigt, utan ändamål och endast förorsakande postkassan utgifter utan ersättning». Pontus Winroth vid poststyrelsens kammarkontor menade i sitt utlåtande att »begäran synes egentligen hava tillkommit av deras önskan att kunna förskaffa nuvarande postuppsyningsmannen

därstädes Baron Falkenberg tillökning i det årliga arvode av 100 Rdr Banco han i och för denna befattning av Postverket innehar». Winroths förslag att intet avseende skulle fästas vid framställningen gillades vid föredragningen i poststyrelsen. Någon ändring i postförhållandena i Böda inträffade inte förrän ett decennium senare, när landets första poststationer inrättades.

Länsman berättar

Postens utveckling i Lappmarken får man veta en del om i en berättelse som den förste poststationsföreståndaren i Vilhelmina, Per Anton Hellgren, lämnade år 1903 till postmästare Carl Herman von Krusenstierna i Åsele. Hellgren tillträdde kronolänsmanstjänsten i Vilhelmina år 1850. Då var samhället utan annan postgång än den som kommunen på egen bekostnad svarade för varannan vecka. Grannkommunerna hade nämligen gemensamt inrättat en privat postgång mellan Åsele och Lycksele över Dorotea, Vilhelmina, Stensele och Sorsele. En blick på kartan ger en uppfattning om vilket stort avstånd denna postgång sträckte sig över.

Kronolänsman Hellgren tyckte att den anordningen var en stor orättvisa mot kommunerna, eftersom posten huvudsakligen bestod av tjänstebrev mellan prästerskapet och mellan länsmännen. På hans initiativ gjorde man en framställning om att staten skulle bidra till postgången. Den blev framgångsrik såtillvida att ett bidrag på 80 öre per mil beviljades för en tur i veckan. Överskjutande kostnader fick kommunerna vidkännas.

Det fanns då inga poststationer. Dorotea, Stensele, Sorsele och Vilhelmina fick postuppsyningsmansplatser den 1 maj 1861. De organiserades om till poststationer den 1 oktober 1865. Under tiden före 1861 skötte pastorer och länsmän mottagning och utlämning av post utan ersättning.

Kronolänsman Hellgren anställdes som postuppsyningsman i Vilhelmina den 1 maj

1861 på ett konstitutorial av landshövdingen i Västerbottens län. Hellgren såg årsarvodet på 50 riksdaler som »ett litet bidrag till den tidens ringa avlöning till länsmännen». Vid omorganisationen 1865 blev Hellgren poststationsföreståndare och fick lönen höjd till 100 riksdaler. Posten befordrades alltjämt med gående bud och postväskan var visserligen stor men hade inte tyngre innehåll än att en man kunde bära den.

Inte bara korrespondensen utan också tidningsläsningen ökade. År 1850 fanns det t ex i Vilhelmina abonnemang på en enda daglig tidning och en veckotidning. 53 år senare, när Hellgren lämnade sin berättelse till postmästaren i Åsele, fanns det abonnemang på 53 dagliga tidningar, 99 varannandags-, 491 halvvecko- och 339 veckotidningar. Dessutom förekom 70 abonnemang på tidningar med utgivning var 14:e dag samt 81 abonnemang på månadsblad. Hellgren avslutade sin berättelse med följande ord:

»Huvudsakliga orsaken till denna ökning är att tillskriva förbättrade och tidsenliga kommunikationer, inrättande av flera poststationer och synnerligast lantbrevbärelinjer, efter de mera befolkade trakterna, varigenom lätt tillgång blivit beredd befolkningen i dessa avlägsna bygder att genom posten erhålla och avsända brev, samt mottaga tidningar och paket m m.»

Lösväskor och lösbrev

POSTINSPEKTORN I MALMÖ Casten Olofsson var en av de få postmästare som på allvar hörsammade befallningen i Karl XII:s postreform om sammanslagning av Postverket med gästgiverirörelsen. Han skaffade hästar, vagnar och sadlar och vad som kunde behövas för kombinerade person- och posttransporter. Hans tillgångar hade gått åt till stor del, och detta till ingen nytta, eftersom Postverket inom mindre än ett år blev »satt på sin vanliga fot».

Troligen är det Casten Olofsson som tillfört den postala terminologin ett ord som kommit att bli mycket vanligt. I ett brev till kanslikollegium den 13 juli 1713 anmälde han att brev med tillhörande portoavgift sändes från Andrarums Alunbruk »i en lös väska med läs före» till postkontoret i Kristianstad.

Lösväskorna gjorde det obehövt för korrespondenterna att besöka postkontoren, ibland på åtskilliga mils avstånd. Väskorna skickades till och från postkontoren med korrespondenternas egna bud eller med postförare i statens tjänst, som passerade på sin ordinarie tur.

Till en början var det dock bara möjligt att sända lösväskorna med egna bud. Postmästarnas skyldighet att ta hand om post som kom till postkontoret på det sättet fastställdes av överpostdirektören i oktober 1727. Han fann att av dem som bodde på landet kunde inte alla »bo vid postvägen utan nödgas insända och avhämta brev genom enskilda bud».

Nu uppkom frågan om inte postmästarna skulle få något vederlag för besväret med lösväskorna. Det tog ju tid att öppna dem, ta hand om posten och se till att medsända portoavgifter stämde. I riktning till väskägaren ankom det på postmästaren att se till att vederbörandes brev blev medsända.

Det dröjde innan kanslikollegium tog ställning till ersättningsfrågan. Den 13 maj 1735 antecknades i protokoll, att personer som bodde på landet »måste efter postmästarens behag dem årligen betala, om de skola få sina vid nästa postkontoren ankomne brev till sig på landet». Om det behagade postmästaren att utföra detta arbete, skulle han enligt en paragraf i postmästareinstruktionen nöja sig med »skälig erkänsla».

Det var emellertid fortfarande förbjudet för en statlig postförare att befatta sig med lösväskor i full utsträckning. Överpostdirektören beslöt nämligen i oktober 1738 att i en lösväska som medfördes av postföraren inte fick läggas andra brev »än de som böra beställas på landet och inte äro adresserade till någon stad eller postkontor». Nu spårar man tillkomsten av begreppet lösbrev. I samma beslut heter det nämligen att postföraren inte fick vägra att ta emot »och fortskaffa från postkontoret de lösa brev som böra till korrespondenterna på landet befordras». Postförarens möjlighet till extrafortjänst bortföll samtidigt genom beslutet att postföraren inte fick begära ett öre »för varje brev befordran och ombeställning i lös väska».

Så småningom medgavs att postförarna också fick beförda enskilda personers väskor till och från postkontoren och i september 1750 deklarerade överpostdirektören att postförarna inte fick vägra att beförda enskild persons lösväska, om de blev »ihåggkomna med en skälig vederkänsla».

Postmästarnas och postförarnas ersättning för besväret med lösbrev och lösväskor skulle så småningom regleras. Det var en ersättning som utgick utöver det porto som skulle erläggas till Postverkets kassa om breven befordrades längre än inom det egna postområdet. I senare fallet inrymdes försändelsen inte i begreppet lösbrev. I ett tryckt cirkulär år 1812 uppgavs att postmästaren inte fick ta mer än en skilling i ersättning för ett lösbrev som lämnades in på postkontoret. Maximivikten fastställdes samtidigt till 48 lod (638 gram).

Att avgifterna för befördan av lösväskor verkligen skulle tillfalla posttjänstemännen fastställdes först genom ett kungligt brev i april 1823. Ett halvt år senare preciserades också postförarnas skyldighet att »till nästa ombytningsställe fortskaffa och därifrån sig lämna de lösa brev och väskor, som till dem levereras». Korrespondenter som inte bodde vid postföringslinjen skulle avlämna sin lösväska »till första gård eller annat lämpligt ställe vid vägen». Dessutom fastställdes att korrespondenterna – förutom avgiften till postmästaren – skulle lämna ersättning till den närmast boende postföraren enligt överenskommelse med denne inom ramen mellan 16 skilling och två riksdaler per år. Postmästarens ersättning skulle enligt överenskommelse från fall till fall variera mellan två och sex riksdaler »eller 1/4 och en tunna spannmål eller mera i mån av brevväxlingens betydighet med flera omständigheter». Om postmästaren tog mer än vad som var skäligt skulle saken hänskjutas till överpostdirektören. Mot dennes beslut kunde en eventuellt missnöjd korrespondent söka rättelse, hette det i den kungliga skrivelsen, något som pekar på att regeringen hade sista ordet.



Det fanns ingen riksläkare för lösväskor. Men de var ofta försedda med en rem så att de kunde bäras på axeln.

Överklagningsrätten upphävdes genom ett kungligt brev i oktober 1848. Det tillkom Postverket att bestämma grunderna för ersättningen. Därför måste en postförare, som inte kunde få ut ersättning av en lösväskägare, vända sig till laga domstol i sina försök att utkräva ersättningen.

Avgiftssystemet komplicerades genom ett regeringsbeslut i oktober 1857 om att flera

personer eller en hel socken kunde förena sig om en och samma lösväska. Men samtidigt fastställdes en ram för ersättning till postförvaltaren. Den låg mellan 4 och 12 riksdaler per år och väska, beroende på postens mängd samt hur ofta väskan befordrades. Även detta visade sig vara en luddig formulering som kom att förorsaka tvistemål.

Till långt in på 1900-talet gällde att avgiften för expedition av lösväskor skulle tillfalla föreståndare för poststationer, medan motsvarande avgifter till postmästare avvecklades när sportlersystemet* upphörde år 1910. Den expeditionsavgift som tillföll poststationsföreståndarna var 6 kronor, då lösväskan avsändes högst fyra gånger i veckan och 12 kronor, då den avsändes oftare. Ersättningen till postförarna för bestyret med postväskor togs bort helt 1910.

I takt med postnätets utbyggnad medgavs befrielse från lösväskavgiften, då detta underlättade en rationalisering av posthanteringen. Från 1957 togs avgiften ut endast av ett fåtal väskinnehavare, som av privata skäl inte ville använda sig av en nära tillgänglig avgiftsbefriad väska. Samtidigt ändrades officiellt beteckningen lösväska till postväska.

Utbyggnaden av lantbrevbäringsnätet i stora delar av Norrland under 1960- och 1970-talen gjorde att antalet väskor kraftigt minskade. En viss ökning av antalet väskor har åter börjat inträda i samband med att poststationer, postombud och postställen dragits in och ersatts med väskor. Detta har kunnat ske genom att väskservicen förbättrats avsevärt. Sålunda kan pengar och värdeförsändelser numera utan föregående kvittering sändas ut direkt i väskan, inlagda tillsammans med den vanliga posten i en separat innerväska till varje enskilt hushåll.

Trafiken ökar

Som framgått måste lösväskägarna lämna och hämta sina väskor vid en punkt utmed postförarens färdväg. Ett kungligt brev i

mars 1830 framhöll särskilt att postiljonerna inte fick avvika från allmänna landsvägen för att lämna eller ta emot lösväskor. I en skrivelse i oktober 1853 fastställde generalpoststyrelsen definitionen för lösbrev och i maj 1855 betonades i ett cirkulär att lösbrev »som äro från ett till ett annat ställe, men icke behandlas vid mer än en postanstalt» alltså skulle befordras mot en avgift av en skilling per styck som tillföll postförvaltaren. Vikten för lösbrev fick nu inte överstiga 1/4 skålpund, dvs 106 gram. Denna nedskärning till en sjättedel av vad lösbreven fick väga enligt ett 43 år äldre cirkulär speglar den stora ökning som skett i brevtrafiken. Avgiften var alltså en skilling.

Något annat som hänger samman med den stora ökningen i brevtrafiken var 1860 års regeringsbeslut om att poststationer kunde inrättas på landsbygden. Om detta berättas i ett särskilt kapitel. Av detta framgår att det blev ett visst motstånd mot några av de första årens poststationer just på grund av det låga portot för lösbrev. Avgiften, en skilling, som vid 1858 års myntreform ändrades till 3 öre, gällde bara för lösbrev. Post som skulle utanför det egna postområdet taxerades som riksbrev. För dessa hade ett enhetligt porto fastställts vid frimärkets tillkomst 1855 – 4 skilling för lägsta viktsatsen (12 öre från 1858).

De första poststationsföreståndarna tillsattes 1861. De fick enligt instruktionen tillgodoräkna sig en avgift av 3 öre för lösbreven. Då gällde att brev som sändes mellan två poststationer utan att passera ett postkontor, skulle behandlas som lösbrev. Men det var inte många poststationer som hade sådan direkt förbindelse med varandra. Med tillväxten av poststationer ändrades denna kundvänliga portosättning. I ett cirkulär i november 1862 stadgades att brev som växlades direkt mellan två poststationer inte längre fick behandlas som lösbrev. Många som varit vana att betala 3 öre för breven fick nu punga ut med 12 öre eller mera, om det rörde sig om tyngre brev.

För att undvika missförstånd formulerade poststyrelsen i november 1862 åter en definition på lösbrev. Därmed avsågs brev, »som väl jämte övriga posterna befordras, men därunder ej passera mer än *en* postanstalt, antingen de till denna lösa eller i väska insändas eller de å postanstalterna inlämnas för att på förenämnda sätt tillställas adressaterna».

Detta var en misräkning för Postens kunder. En misräkning för de anställda kom ett par månader senare genom ett cirkulär den 8 januari 1863. Enligt detta skulle diligenskuskar och andra postförare vara skyldiga att utan avgift ta emot och lämna lösbrev som var avsända av fribrevsberättigade personer eller myndigheter. Samtidigt stadgades dock att diligenskuskarna skulle få tre riksdaler om året av lösväskägarna för befordran av lösväskan, om någon annan överenskommelse inte hade träffats.

Men lösväsksystemet fortsatte att vålla problem. Det framgår av några episoder, hämtade ur arkiven. Däremot bortföll alla besvärligheter med lösbrev, när det kungjordes i svensk författningssamling att bestämmelserna om särskild taxering av lösbrev inte skulle tillämpas med 1885 års ingång.

Uppländska postförare fick rätt

Några postförare i Frötuna socken i nuvarande Norrtälje kommun skrev i januari 1859 till poststyrelsen och begärde retroaktiv ersättning för att de transporterat lösväskor. De uppgav sig förgäves ha vänt sig till lösväskornas ägare och sökte nu rättelse. Därvid åberopade de överpostdirektör Carpelans kungörelse av den 8 mars 1824. Den hade utfärdats med anledning av ett kungligt brev året innan. Den då 35 år gamla kungörelsen medgav hänskjutning av frågan om ersättningens storlek till »överpostdirektionens prövning», om någon överenskommelse om skäligt arvode inte kunde träffas mellan lösväskägaren och postföraren.

Bestämmelsen om 3 riksdaler om året till diligenskuskar för arbetet med lösväskan fanns inte när postförarna i Frötuna besvärade sig hos poststyrelsen i januari 1859. De önskade hjälp med att få ut en årsersättning av 2 riksdaler per väska »till erkänsla för vårt stora besvär och ansvar».

Carl Ludvig Lindstedt som redan vid 25 års ålder förordnats att uppehålla postmästarbefattningen i Norrtälje under faderns ledighet och nu efter mer än 30 års tjänst hade stor rutin och erfarenhet, tog sina postförares parti. Han tyckte inte att deras fordran av 2 riksdaler riksmünt årligen för vardera väskan var obillig, »enär beloppet, fördelat på de 104 gånger om året, som väskorna befordrats, icke utgör fullt 2 öre för varje gång».

En av de tre lösväskägarna gick nu över till att låta befordra väskan med eget bud. Poststyrelsen beslöt att de båda andra skulle betala tre riksdaler om året, ett belopp som skulle fördelas mellan postförarna.

I vad gäller den ifrågasatta retroaktiva ersättningen lämnade den ene väskägaren 15 riksdaler till postmästaren i Norrtälje »för att tillställas vederbörande postförare, som med hans väska haft besvär». De båda andra väskägarna ville inte betala någon retroaktiv ersättning »på den grund att de icke med postförarna uppgjort något ackord och att deras lösväskor huvudsakligast innehålla tjänstebrev».

En ville dessutom »finna obillighet däruti, att sökandena för besväret med hans väska, som forslas endast hälften så lång väg som de tvenne andra väskorna, fordrat lika stor årlig ersättning».

Poststyrelsen konstaterade emellertid att ersättningen inte hade med väskans tyngd eller väglängden att göra utan endast avsåg »betalning för väskans avhämtande och avlämnande på postkontor eller vid överenskommet ställe på väg till postkontor eller därifrån».

Avslutningsvis konstaterade poststyrelsen att tvister om utbetalning av ersättningen skulle lösas mellan väskägarna och postförar-

na. De hänvisades att »sin talan i detta hänseende efter befogenhet särskilt i laga ordning utföra». Det var försiktigt uttryckt men tydde på ett kommande domstolsförfarande, om väskägarna inte lämnade retroaktiv betalning godvilligt.

I ett annat fall, där postförarna begärde ersättning, var den tändande gnistan att en lösväskägare hade lagfört en postförare för att denne glömde ta med väskan från Tierps postkontor. Tillsammans med de två andra postförarna på samma linje fordrade den lagförde nu »åtminstone så mycket som böterna gå till, om olyckan skulle hända oss att väskan bleve glömd». Kronofogden vars lösväska det rörde sig om tillbakavisade helt kraven och beslöt att anlita kronobrevbäringen i stället för allmänna posten för transport av väskorna.

Ersättningen för bestyr med lösväskor var av stor betydelse som extrainkomster (sportler) för många postmästare. Nyttillkomna postkontor tog ibland bort så mycket av kundunderlaget från redan etablerade postkontor att de »drabbade» postmästarna fann sig föranlåtna att begära ersättning av Postverket för mistade sportler. Även poststationer, inte minst sådana som inrättades i stationshusen i takt med järnvägsnätets framväxt, bidrog till minskade sportler för postmästarna, liksom tillkomsten av postkupéer. Inom dessa skedde omsortering av post som tidigare behandlats vid de fasta postkontoren och delvis expedierats i lösväskor.

Lösväskor i stället för poststationer

Vid avvecklingen av kronobrevbäringen kom lösväskorna att spela en viss roll för att minska de stora kostnader som omläggningen förde med sig. Reformen genomfördes så snabbt i vissa landsdelar, att planerna inte hann penetreras tillräckligt före beslut. Så kom det sig till exempel att generalpostdirektör Wilhelm Roos tog med en brasklapp i beslutet om förändringen i Halland. Han

skrev till länsstyrelsen att han ville ta i övervägande att minska poststationernas antal bland annat genom att låta tjänstemännen använda lösväskor för sin post i stället för att anlita en fast postanstalt. Förverkligandet av denna tanke är orsaken till att ortstämpelsamlade filatelister kan konstatera att det fanns extremt många kortlivade halländska poststationer under åren 1874–1875.

Ett annat exempel på hur lösväskor användes i civiltjänsten hämtar vi från Älvsborgs län.

Komministern August Hallqvist och skolläraren A Olsson i Hof skrev till länsstyrelsen i Vänersborg i januari 1880. Man klagade över att församlingen inte hade fått någon egen poststation. De närliggande Ods och Skölvene socknar hade fått en sådan förmån med 1875 års ingång.

Så som det var fick det dock förbli. Generalpoststyrelsen avslög begäran om en poststation i Hof »enär för behandlingen av tjänsteförsändelser till och från pastor i Hofs församling kan användas lösväska, som kostnadsfritt för honom fortskaffas med posterna å linjerna Ljung–Od–Lena eller Ljung–Skölvene–Sörby».

En stor del av Mockfjärds församlings närmare 1 700 invånare vistades på 1880-talet under en lång tid av året på annan ort för att få arbetsförtjänst. Den omfattande korrespondens de hade med hemmavarande anförvanter förmedlades med postkontoret i Gagnef genom lösväskor. Detta medförde olägenheter särskilt i fråga om värdepost. Denna måste kvitteras i förväg på utsända avier. Först därefter kunde den skickas med lösväskan. Många försändelser tålde inte en sådan försening, t ex medicin. Petitionärerna tryckte också på att oginhet från postmästaren i Gagnef vållade olägenheter.

Denne fick under remissförfarandet tillfälle att uttala sig. Hans synpunkter på de bortavarandes möjligheter till korrespondens med hemmavarande anförvanter var krassa:

»Det av sökandena anförda förhållandet, att av den inom kapell-laget mantalsskrivna befolkning-

en en stor del har sitt arbete å annan ort, än den där de är mantalsskrivna, innebär ingen skyldighet för den övriga delen av landet — härvid representerat av svenska postverket — att avlöna särskild postbetjäning i och för utdelande av dit ankommande brev.»

Det framgår mellan raderna att en orsak till postmästarens negativa inställning till församlingens önskemål om en egen poststation var hans rädsla att förlora inkomster. Inkomsten av lösväskorna värnade man om. Länsstyrelsen uttalade sig dock för en poststation. Den inrättades den 1 december 1884 och ännu en lösväska var avvecklad.

Pressens vakande öga

»Har postbudet som kör posten mellan Kuddby och Rönö poststationer i Östergötland rättighet att uppbära avgift av allmänheten för brev och tidningar?»

Denna fråga och många andra ställde tidningen Östgötens redaktör Isidor Kjellberg i ett brev till poststyrelsen den 20 december 1891. Han vände sig direkt till poststyrelsen, därför att han inte lyckats få något entydigt svar från postmästaren i Linköping, sedan tidningsläsare ondgjort sig i brev till redaktionen. Två av frågorna hade formulerats på följande sätt:

»Är prenumerant själv skyldig att avhämta sin tidning å närmaste postkontor? Får prenumerant icke avgiftsfritt taga tidningen från lådor vid postföringslinjen?»

Postmästare Johan Edvard Möllerberg i Söderköping lade ner mycket arbete på det mer än tre foliosidor långa svar han lämnade på poststyrelsens remiss. Vid utredningen vidgick postföraren Per Johan Andersson »att han av allmänheten åtnjutit gottgörelse för lösväskors transporterande, ävensom för nedläggande av löspost i vid vägen anbragta lådor under färden från Kuddby till Rönö».

För lösväskorna till Östra Ny och Å socknar hade han dock inte tagit emot någon betalning, medan sju andra lösväskägare frivilligt betalat tre kronor om året för varje väsk-

ka, vilket »under många år varit brukligt». För besväret med att lägga brev och tidningar i nio brevlådor vid grindstolpar hade postföraren fått 25 kronor om året, »vilket likaledes frivilligt förunnats honom och förr varit brukligt».

Postmästare Möllerberg besökte också korrespondenter i trakten. De ansåg det vara skäligt att ge postföraren en liten ersättning »med hänsyn till det ej ringa besväret med lösposten, samt även det ansvar som därmed vore förenat, helst postföraren med ordning och till fullkomlig belåtenhet fullgjort sitt uppdrag».

Vid samtalet mellan Möllerberg och postförare Andersson uppgav denne att anmälan till Östgötens redaktion »sannolikt forestavats av personlig ovilja av en på platsen boende».

Poststyrelsen ville gå djupare i utredningen och beordrade postinspektör Wilhelm Ljungh i centrala postdistriktet att företa en tjänsteresa till Kuddby och anställa ytterligare undersökning. I uppdraget ingick också att göra rättelser i den mån postförarens förfaringssätt »kunde anses stå i strid med bestämmelserna i upprättat postföringskontrakt och gällande postförfattningar».

Postinspektörens rapport den 16 april 1892 illustrerar hur postförarens förberedande arbete vid poststationen i Kuddby gick till i praktiken och förtjänar att delvis citeras. Vid hans ankomst upptogs »ett särskilt bord inom Kuddby poststations expeditionsrum av försändelser, avsedda för personer boende utmed postlinjen Kuddby—Rönö. Dessa postförsändelser, som i postmästaren Möllerbergs rapport benämndes 'lösposten', utgjordes av behörigen postbehandlade brev och tidningar, anlända föregående dag med kärrpost från Östra Husby eller samma dag med kärrpost från Söderköping». Sedan flertalet försändelser fördelats på nio väskor, lämnades resten »lösa till postföraren för att av honom nedläggas uti vissa invid postlinjen uppsatta lådor enligt överenskommelse med lådägarna, vilka genom sådan anord-

ning undanröjt för sig själva skyldigheten att avvakta postförarens förbipasserande».

En av lådorna fanns vid Säverstad. Dess ägare uppgav vid samtal med postinspektören »att han för postförarens bestyr att öppna omförmälda låda och däri nedlägga medförda brev och tidningar plägade av fri vilja lämna honom två kronor om året». Han tillade att samtliga ägare av postlådor utmed linjen »med tacksamhet lämnade postföraren en ringa ersättning för att undgå besväret att själva eller genom ombud invänta postföraren».

Postinspektören erinrade skjutsentreprenören och postföraren Andersson om hans skyldighet enligt kontraktet att utan särskild ersättning befordra lösväskor och lösa brev. För att under färden kunna ta emot frankerade brev från avsändare försågs postföraren med en s k postiljonsbrevlåda. Denna skulle han hålla tillgänglig under färden »med anmodan till brevavlämnaren att däruti nedlägga den eller de för befordran avsedda försändelserna». Han tilldelades också en lantbrevbärareväska till skydd för de försändelser som han skulle lägga i de uppsatta postlådorna under färden. Postinspektören föreslog poststyrelsen att låta ärendet bero vid de åtgärder som vidtagits. Redaktör Isidor Kjellberg fick ta del av utredningen och därmed var saken utagerad.

Den praxis som antyddes att brevtagare satte upp postlådor för att slippa stå vid postförarens färdväg och passa honom hade växt fram långsamt. När lantbrevbäring infördes i Sverige med början 1878 talades det inte ens om denna möjlighet. Åtskilliga instruktioner för lantbrevbärare hann utfärdas innan postlådor blev officiellt accepterade. Inte förrän i 1925 års instruktion försökte Postverket genom lantbrevbärarna påverka kunderna att sätta upp postlådor. Systemet för postförare som inte hade lantbrevbärarestatus att bekvämt bli av med löspost kan sägas ha börjat tillämpas före lantbrevbäringens tid och blev så småningom officiellt accepterat när kontraktssenliga s k löspostlinjer inrättades.

Näpsta postförare

»I anledning av närlagde från Kongl Postkontoret i Kvistrum få vi vördsammast och ödmjukast framställa förfrågan huruvida Postkontoret i Kvistrum har rättighet att ålägga oss att ej emottaga brev, då vi fattat Kongl Generalpoststyrelsens kontrakt så, som vore vi skyldiga tillhandagå med avlämnande och emottagande av brev under postföringen, vilket vore svårt att använda allmänheten.»

Så inledde postförarna Andreas Hansson och Andreas Olsson ett brev till poststyrelsen den 26 september 1882.

De kände sig förorättade genom att de blivit näpsta av postmästare Gustaf Emil Rundberg. Han hade framhållit »det oförsynta i deras tilltag att syssla med brevs emottagande under resorna med posten».

Orsaken till postmästare Rundbergs reaktion var den försening av postföringen som uppstått med åtföljande klagomål. Efter hand som brevtrafiken ökade kunde sådan postavlämning vålla försening, särskilt om tidtabellen var snävt tilltagen och väglaget var dåligt. Detta hade man måhända inte förutsett när tillämpningsbestämmelserna sattes på pränt i Allmänna poststadgan år 1881. Dess fjärde paragraf angav att lösbrev kunde »avlämnas till postiljon eller postförare vid skjutsombytesstation eller å ställe, där uppehåll göres för lösväskas avlämnande eller mottagande».

Allmänna poststadgan, som reglerar förhållandena mellan Posten och dess kunder, var intagen i det sista cirkuläret i 1881 års samling. Oförsiktigt nog hade postmästare Rundberg inte läst den nya stadgans bestämmelser om lösbrev, innan han förmanade de båda postförarna. Efteråt fick de veta att de hade handlat rätt även om posten blivit försenad genom att de följde bestämmelserna. Det kändes troligen snotet för postmästare Rundberg, som dock var ovetande om att generalpostdirektören varit barmhärtig nog att stryka sista meningen i konceptet till det brev genom vilket han blev underrättad.

Den meningen innehöll en förväntan av poststyrelsen att postmästaren inte för framtiden skulle »göra sig skyldig till sådan obeaktskap med gällande föreskrifter».

Något obehag fick postmästare Rundberg ändå av ärendet genom att hans kollega postmästaren i Vänersborg, fick uppdraget att underrätta postförarna. De fick inte själva något skriftligt svar från poststyrelsen.

Troligen var man dock i poststyrelsen osäker om bestämmelserna kunde tillämpas i praktiken. Vid slutjusteringen av brevet till postmästaren i Vänersborg ströks nämligen sista meningen även i det konceptet. Den innehöll bland annat texten att tidtabellerna inrymde tid för uppehåll vid skjutsombyten och utväxling av lösväskor och att »postförarna icke äga att för omförmälda postutväxling och i strid mot postföringskontraktet fördröja postforslingen utöver därför bestämd tid».

Försenade poster

ÄVEN OM DET FANNS tidtabeller för postföringen var det många gånger osäkert om man kunde räkna med att breven befordrades efter dem. Det kom hinder i vägen av många olika slag och en liten förskjutning i ett led kunde resultera i en omfattande försening. Det kunde t ex före år 1810 bero på att tullportarna var stängda till en stad som posten skulle passera. I ett svar till överpostdirektören på klagomål över att posten mellan Stockholm och Västerås tagit långt mer än de beräknade 15 à 16 timmarna svarade postmästare Daniel Möller i Stockholm att det inte var något »under att postförseln ävenväl är bleven långsam, ty då den så sent kommer till tullportarne äro de igenstängde och tullknektarne i sin första och bästa säng, så att postförarne ofta då blåsa och klappa en halv timma förr än portarne bliva uppläste».

Det var inte bara värn om tullinkomster som kunde försorsaka posternas försening. Portarna låstes vid nattens inbrott också av försvarsskäl vid de befästa städerna. Man var inte så försiktig i Sverige som på sina håll i Tyskland att man placerade postkontoren utanför städerna. Så finns t ex en anteckning i riksregistraturet i december 1637 om att postförare måste vänta utanför stadporten i Jönköping hela natten till dess porten låstes upp.

Det finns till och med dokumentation på att vidskepelse varit orsak till att post försenats. Rådmannen och postmästaren Abraham von Werdt i Västerås anmälde t ex i ett

brev till kanslikollegium i december 1696 en försummelse av postbonden Jonas Larsson i Näsby postgård. Dennes postdräng hade varit i Arboga för att hämta posten och föra den på kvällen till Forsby. Han vågade emellertid inte rida över Virestaskogen i mörkret av rädsla för en mördare som kort dessförinnan hade blivit steglad där. I stället lade han sig i ett uthus i Näsby för att invänta dagsljuset. Postbonden Jonas Larsson upptäckte honom, men då var posten redan två timmar försenad.

Konstiga omvägar

Försumliga postförare, orkeslösa posthästar och dåligt väglag hör kanske till de vanligaste förseningsorsakerna när postnätet väl blivit utbyggt fram på 1800-talet. Även systemet för hur de olika posterna skulle skickas och postkontorens läge i förhållande till varandra bidrog till förseningar.

Detta varseblev bland andra intendenten Joh. Chr. Kull vid Loka brunn. Han fann det märkligt att ingen hade begärt direkt postgång mellan Grythytte by och Kristinehamn när man behandlade en framställning om att flytta postkontoret i Warnäs till Grythytte by. Han konstaterade i sitt brev till överpostdirektören den 6 februari 1849 att den kortaste landsvägssträckan mellan Grythytte by och Kristinehamn var 6,5 mil, men att brev som skickades från Grythyttan till Kristinehamn måste passera över Örebro. Dit var

avståndet omkring 8 mil och därifrån måste posten skickas antingen genom Karlskoga eller förbi Åtorp, en sträcka på ytterligare 8 resp 10 mil för att komma till Kristinehamn. Han tillade följande:

»Svar på dylika bref kan ej erhållas på kortare tid än något mer än 7, ej fulla 8 dygn. Det åtgår sålunda lika lång tid för svar på brev till Kristinehamn, dit avståndet är 6 1/2 mil, som på brev till Stockholm, beläget på 28 1/2 mil från stället. Egendomar finnes inom socknen, som nödgas hålla löswäska på Kristinehamn, hvaribland en, på 5 1/2 mils afstånd från staden.»

Genom att nya postlinjer inrättades kunde man så småningom råda bot på sådana egenheter. Om förbättringarna står att läsa i kapitlet »Nätet växer».

Gränsridarens klagan

Andra skäl till förseningar var den kedjereaktion som uppstod genom att ett led i början av en postföringslinje var svagt. Det kunde bli långtgående konsekvenser för anslutningar. Ofta kunde en postförare inte invänta en annan postförares ankomst utan fick ge sig iväg med blott den del av posten som redan fanns på avgångsorten.

Justeringar i alltför snävt tilltagna tidtabeller gjordes efter hand som orimligheter i teoretiskt fastställda postföringstider påpekades. Ett exempel hämtas från västra postdistriktet. Gränsridaren och tullstationsföreståndaren A Bergh i Strand i Dalsland skrev den 2 november 1893 till poststyrelsen att posten från Årjäng och mellanliggande poststationer aldrig ankom till poststationen i Strand i rätt tid utan ofta flera timmar för sent. Han begärde att »den eller dem hos vilken felet ligger måtte på det allvarligaste tillhållas för denna oreda, som lär existerat mycket länge».

Postmästare Carl Gustaf Ifvarsson i Årjäng bekräftade att posterna på linjen Gillberga-Fredrikshald under lång tid hade kommit 1,5 à 2 timmar för sent till Strand. Orsaken var dels dåligt väglag med många backar

och dels den vid många tillfällen besvärliga överfarten på sjöarna Lelången och Store Le »samt därtill den allt för knappt tillmätta tiden, 1 1/4 timme per gammal mil».

Postinspektionen i Göteborg gjorde upp nya tidtabeller, anpassade efter den verkliga situationen, vilka poststyrelsen därefter fastställde.

Om hur förseningar kunde uppstå genom att postförare blev uppehållna vid utväxling av lösväskor och lösbrev berättas i ett särskilt kapitel. Ibland hade postmästarna skäl att beklaga sig över postförarnas långsamhet. Men många gånger begärde medresande postiljoner nästan det omöjliga av skjutskarlarna.

Postmästarna tog ofta inte större hänsyn till skjutsbönderna men var i allmänhet redo att försvara postiljonerna. Kontoristen F Waldenström på landskontoret i Luleå anmälde efter en resa som han gjort mellan Skellefteå och Luleå den 10 januari 1859 att »postförarna i Luleå Gamla Stad och Jäfre förmålt, att postiljonerna understundom ta sig vila å postgårdarna, samt att postförarna i Jäfre och Pitholm visat trilska och långsamhet i utförandet af sina åligganden». Detta protokollfördes på landskansliet i Luleå den 18 januari 1859 och föranledde poststyrelsen att beordra utredning.

Utredningen avslutades med poststyrelsens beslut att ärendet »fick fn därvid bero». Bakom detta jaså låg tf postinspektör Nestor Leonard Amneus' redovisning av förhållandena. Han höll både postiljoner och postförare om ryggen och kunde även tillbakavisa den föga kollegiala anmälan som Waldenström hade gjort efter sin resa som postiljon den 10 januari. Denne Waldenström brukade biträda Amneus på postkontoret med olika göromål när hans tjänstgöring på landskontoret inte hindrade det. På grund av sjukdom för den ordinarie postiljonen fick Waldenström rycka in och beledsaga posten till Skellefteå och åter, varvid han gjorde de iakttagelser som blev protokollförda.

Amneus insåg att Waldenström var missnöjd med resan och vederlade hans uppfatt-

ning genom ett brev till poststyrelsen. Han menade att Waldenström missuppfattat vad som sagts vid samtal med postförarna och tillade att postiljonerna »någon gång slumra utav i åkdonet då de hava pålitliga skjutsbönder». Orsaken till att Waldenström kommit i delo med postföraren i Jävre menade Amneus ha berott på att »Herr Waldenström nog flitigt velat begagna piskan i uppgivet ändamål att hinna fram till Piteå innan postmästarer hunnit gå till sängs».

Det visade sig också att posten den gången hade färdats 16 mil på 19 timmar, vilket var snabbare än tidtabellen angav. Normalt åtgick 20 à 22 timmar inberäknat uppehållet på Piteå postkontor och passagen av Luleå och Piteå älvar på färja.

Strykande post

»Som ett nog stort antal badgäster årligen vistas vid Bie wattenkursanstalt i Södermanland, och det är både önskligt och nödvändigt för dessa och deras korrespondenter, att så mycket möjligt är åtnjuta fördelarna av en skyndsamt postgång, vilken till nämnde ställe sommartiden befordras både över Nyköpings och Äs postkontor, anhålles ödmjukligen hos Kongl. Generalpoststyrelsen att postexpeditören vid Äs måtte medgivas erforderlig tid, samt såsom tjänstepligtigt förständigas att medgående post, som alltid måste passera Bie söderut, expediera dit adresserade brev, ävensom derifrån anlädande, med posten åtföljande lösväska.»

Den hövliga inledningen av ett brev den 21 juni 1859 från doktor P A Levin till poststyrelsen fortsatte med en anmärkning mot postexpeditören i Äs. Denne uppgavs ha undandragit sig snabb expedition på grund av att postföraren bara uppehöll sig en halv timma under sin passage av postkontoret i Äs. Doktor Levin påstod också att post i motsatt riktning hade fått ligga över från den ena postdagen till den andra trots att postgången i den riktningen var sådan att det fanns 1 1/2 timme till expeditionsgöromål. Brevskrivaren använde sig av uttrycket »gående post», varmed han menade att samma postförare

som kom med posten skulle kunna ha motsvarande brev med på den vidare färden en kort stund senare, då ilagda den postväska som skulle avlämnas i Bie. Den postala termen är »strykande post». I den betydelsen inläggs vidarebefordran med första avgående post från det omexpedierande postkontoret.

I en promemoria som skrevs den 30 juni 1859 av chefen vid poststyrelsens avdelning för skjutsärenden framhölls att om »postexpeditören i Äs uraktlätit med strykande post expediera ankomne brev i lösväska till det söderut belägna Bie, synes klagan i denna del vara grundad, varemot expedierandet genast norrut av med lösväska från Bie ankomne brev torde hava sin svårighet på den korta tiden av 1/2 timma».

Postexpeditör Morén uppgav i sitt svar att han alltid hade sänt brev med lösväskan till Bie med strykande post och att doktor Levin således »uppgivit en fullkomlig osanning». Däremot hade han inte alltid hunnit genast vidaresända i respektive postväskor till och via Örebro de brev »som med samme från Bie återvändande postillon hitsänts i lösväska kl 2 på nätterna, uppgående varje gång till 20 à 30 st och adresserade till västra orterna». Den knappa tiden på 1/2 timma för postens uppehåll i Äs tillät nämligen inte omsortering.

Här bör kanske tilläggas att posten på ifrågavarande linje bara gick två dagar i veckan, onsdagar och lördagar. Morén uppgav sig också ha föreslagit doktor Levin »att, i likhet med alla andra korrespondenter i orten, hålla ett särskilt postbud på det att breven, som med onsdags- och lördagsposterna skola avgå, må vara hit inlämnade till den i tabellen föreskrivna tiden kl 7 em».

Incidenter av det relaterade slaget ledde ofta till undersökning vad som kunde göras för att förbättra postgången. I detta fall föreslog skjutsavdelningen vid poststyrelsen att tiden för expedierande av den nordgående posten från Äs till Örebro skulle utsträckas till 1 eller 1 1/2 timme. Genomförandet av förslaget innebar inte någon försening för

den post som skulle sändas vidare från Örebro på andra postlinjer. Posten kom nämligen även efter den senarelagda avgången från Äs fram till Örebro före middagen på söndagen och torsdagen.

Men postexpeditör Morén fick finna sig i längre nattjänstgöring två gånger i veckan. Det fanns ingen biträdespersonal vid postkontoret i Äs, som hade inrättats den 1 oktober 1750. Dess korrekta postala term var under perioden 1850–1881 postexpedition. Men detta innebar inte någon ändring i dess befogenheter eller i dess förhållande till allmänheten. Den 1 oktober 1903 degraderades postkontoret till poststation och den 1 september 1918 namnförändrades denna till Julita.

Esaias Tegnér och Posten

DEN FLITIGE BREVSKRIVAREN Esaias Tegnér hade naturligt nog ofta kontakt med postverksamheten.

Ibland finner man påpekanden om att brev fått långsam befordran. Tegnér uttrycker också oro för att brev kommit bort. Den 24 oktober 1824 skrev han från Lund till den tidigare diplomaten och sedermera ledamoten i Svenska Akademien Carl Gustaf von Brinkman, att »mellan Uppsala och Lund är all slags communication sen». Brinkman hade skrivit ett brev till Tegnér den 30 september, vilket inte hade kommit till Lund förrän den 16 oktober. Tegnér fortsatte:

»Du lär av detta skäl ej heller ha emottagit, då Du sist skrev, mitt brev av den 16 september, adresserat på Stockholm. Det vore ledsamt om det kommit i orätta händer, ty jag vill påminna mig att det innehöll allehanda expectorationer som ej vore för tredje man. I allmänhet kan jag ej skriva till någon annan så öppet som till dig och måste därför så mycket mer räkna på din discretion.»*

Till dåvarande konsistorienotarien, sedermera domprosten Anders Gustaf Ahlstrand i Växjö, skrev Tegnér den 17 december 1824 från Lund, att »vad som skrives i Växjö om måndag kommer ej hit förr än söndagen». Nära nog tre år senare skriver han från sitt Östrabo i Växjö till biskop Vilhelm Faxé i Lund: »Posten på Lund går endast en gång i veckan, nämligen måndagen.»

Tegnér fick sina brev på samma sätt som de flesta andra, dvs genom att fråga efter dem på postkontoret. I ett brev från Lund

den 4 januari 1820 till den svenske konsuln för Neu- och Vorpommern Johan Fredrik af Lundblad nämner Tegnér att han hade försummat »att efterse på chartan» och därför hämtat Lundblads brev sent. Kartan som sattes upp i postkontorens förstuga visade postkontorets besökare om de hade någon post att hämta.

Trots sin omfattande brevväxling tycktes Tegnér till en början inte ha haft någon hög uppfattning om brevet som kommunikationsform. Till Martina von Schwerin skrev han följande den 2 september 1820 från Lund:

»Man gör i vårt land allehanda för communication sjöarna mellan; men för communication mellan tankar och känslor ha vi tyvärr ingen Götha-Canal. Den som sker genom posten är en blott nödhjälj; ty brev äro dock vanligtvis ej annat än mer eller mindre misslyckade översättningar av det levande ordet.»

När Tegnér var borta från biskopssätet, vilket ofta hände, gav han i sina brev hustrun Anna instruktioner om hur hon skulle förfara med posten. Hon råddes att hålla kontakt med postinspektör* Westbom i Växjö som exempelvis kunde »upplysa huru länge posten går mellan Växjö och Karlstad» (augusti 1827). Mera komplicerad blev bilden under Tegnér's vistelser utomlands. Den 21 juli 1833 skriver han till Anna från Karlsbad att hennes då framkomna brev var »över 8 dagar gammalt. Mitt hade dock varit ännu längre på vägen, och jag kan på Posthuset ej få nå-

gon reda på vilka dagar som vore bäst att skriva på över Greifswald eller när posten härifrån inträffar där. De tro att Greifswald ligger i Sibirien eller däromkring».

Även förseningar som förorsakades av vädrets makter blev ibland föremål för kommentarer. Dem kunde Tegnér variera på olika sätt, som t ex »vägarna lära vara alldeles impraktikabla» eller »vädret är över all beskrivning rysligt med snö och regn samt åtminstone alnsdjup smuts på gatorna, varav står att sluta att vägarna måste vara ännu värre».

Tegnér kunde ha förståelse för de problem som postföringen hade att brottas med tidvis. Mindre benägen var han att acceptera slarv. Det kom till uttryck i ett brev från Lund den 10 april 1825 till hovkanslern och ledamoten av Svenska Akademien Anders Carlsson af Kullberg. Däri efterlyste han ett brev som efter normal befordran borde »redan den 1 april varit i Stockholm; men din sista skrivelse, varför jag tackar, är av den 5, och nämner ingen ting därom. På Stockholms postkontor lär icke alltid gå så ordentligt till, helst med fribreven, och jag anhåller därför att, i fall brevet ej kommit till rätta, du behagade låta efterfråga det på posten».

Den antydda oredan på postkontoret i Stockholm var säkert ingen rök utan eld. Den bekräftas bland annat av de iakttagelser som lämnats åt eftervärlden av en kammar-skrivare J H Dahlgren, som inte minst klandrade överpostdirektör Wilhelm Carpelan. Bekantskapen med den sistnämnde torde dock ha varit av nytta för Tegnér. Han skrev t ex den 18 april 1828 från Stockholm hem till Anna på Östrabo: »Posten kom just nu, kln 1/2 6, och det är blott genom min bekantskap med Carpelan jag fått ut den. De andra få vänta tills i morgon kln 10». I sin egen hemstad kunde Tegnér inte alltid påräkna samma tjänstvillighet. Nästan på dagen fem år senare skrev han från Östrabo till den då 26-årige sonen Christopher i Lund att den dagens post »kom ganska sent, och postmästarns fjäsk fordrar in breven kln 5 på ef-

termiddagen, ehuru de ej avgå förrän kln 9—10 i morgon».

Postalt slarv antyder Tegnér också i sitt brev från Lund den 23 april 1826 till Carl Gustaf von Brinkman genom följande inledning:

»Du måste stå illa med Postverket, min bästa Brinkman: ty först och främst fick jag i dag på en gång dina bägge brev av d 13 och 18 april; och för det andra ser jag därutav att du ännu ej fått mitt brev av d 9. Det innehöll väl egentligen ingenting, det bifogade poemet inberäknat, men det vore dock förargligt om det förkommit, eller fallit i obehöriga händer. Hör därför efter på postkontoret där det måtte vara undanstuckett i någon vrå.»

Författarinnan Vendela Hebbe fick i oktober 1838, kort tid innan hennes make måste lämna henne och Sverige på grund av äventyrliga ekonomiska transaktioner, ett brev avsänt från Växjö av Tegnér med bland annat följande text:

»Med ditt sista brev måste emellertid en irring ha föregått. Det är daterat d 11 oktober, en torsdag, hade således bort vara här lördag, d 13. Men jag fick det ej förr än 8 dagar senare, lördag d 20, poststämpeln visar också att det ej gått från Värnamo förr än d 19 oktober. En hel vicka har det således legat över. Hälsa postmästaren från mig att i fall sådant händer oftare jag är nödsakad anmäla det hos hans chef, Peyron i Stockholm.»

Kanske var Tegnér litet het på gröten — det var ju inte klarlagt om Vendela möjligen hade väntat några dagar med att lämna brevet ifrån sig eller daterat det felaktigt.

Tegnér upplevde den första regelbundna diligenstrafiken, som behandlas i ett särskilt kapitel. Med diligenserna introducerades också möjligheten att skicka paket med post. För tyngre försändelser måste man dessförinnan anlita budskickning. Dess äventyrlighet avspeglas i ett brev från Tegnér i Stockholm den 20 februari 1829 till hustrun:

»Det är besynnerligt att mössasken tillika med paketet ännu ej framkommit. Grev Hamiltons dräng tog emot dem, samt 2 Rdr i drickspengar för besväret. Han medförde även böckerna. Då han kunnat avlämna det ena borde han även gett ifrån



Frimärket till Tegnér's minne utgavs 1946 – 100 år efter hans död – med Harald Sallberg och Sven Ewert som formgivare.

sig det andra. Har han nu supit opp eller bortslarvat sin kommission så förloras därpå omkring 40 Rdr. Gud hjälpe oss för våra budskickningar, som alltid äro min avsky. Det vore besynnerligt om åtminstone ingen upplysning kunde vinnas häri. Skulle sakerna vara förlorade så lär det mig åtminstone att aldrig skicka något med betjänter.»

Det behövde Tegnér inte heller göra efter något år, när paket- och passagerarvagnarna hade börjat rulla mellan Stockholm och Ystad. Så länge denna linje inte hade tillräckliga förgreningar använde han dock en kombinerad metod och höll fast vid de någorlunda säkra befordringsmöjligheter som han under årens lopp utnyttjat. I brevet den 24 september 1832 till sonen Christopher, som då blivit rektor i Malmö, råder han denne att för ett paket snus anlita privat befordran från Malmö till Ystad och där ansluta till den nordgående person- och paketposten:

»Var god och köp mig 5 skålpund av Engeströms snus som fås hos Cockum; men du måste själv gå dit och begära det expresse från mig. Låt sedan inpacka det i en Helsingborgsburk som förmodligen fås på stället. Emballera den väl och skicka den sedan under min adress till hovpredikant Aulin i Ystad, dit jag förmodar att bud går

oftare genom Köpmännen, och varifrån jag får det med paketposten. Jag har skrivit till Aulin härom.»

Men fullt förtroende hade Tegnér inte heller för paketposten. Den 29 november 1844 skrev han från Östrabo med följande inledning ett brev till Svenska Akademiens ständige sekreterare Bernhard von Beskow:

»Med paketvagnen i söndags d 24 november skickade jag den återstående tävlingsskriften, Herman och Dorothea, vilken alltså borde inträffa i Stockholm d 28. Låt därför avhämta henne från kontoret för paketvagnen. Jag vet det annars händer att paketer bli kvarliggande några månader för att mogna.»

Tegnér's många resor återspeglas i hans brevväxling. Även här får Postverket ibland en släng av slevan, som tex i ett brev från Malmö den 28 augusti 1839 till hustrun. Han hade uppenbarligen färdats med gästgiveriskjuts och föraviserat sin resa vid varje skjutsombyteställe.

»Till Lund kom jag kl 6 om söndagen. På intet ställe hade förbudssedlarna* blivit framlämnade, vilket är postmästarns fel. Han är väl icke egentligen skyldig att fortskaffa sådana sedlar; men när han en gång emottagit dem och tagit betalning därför så är det en privat överenskommelse, vilket måste honoreras såsom var och en annan. Bed därför Rappe att hålla extra Post- och Krigsrätt, och ge den hunden 25 arsprygel 'sig själv till billig näpst och varnagel för andra'. Jag kunde väl anklaga honom hos hans Chef, men det är en onödig omväg och kan svårligen leda till något bättre resultat. Jag vet icke en gång vad syndaren heter.»

Man får utgå ifrån att hustrun inte tog så allvarligt på makens uppmaning.

Tegnér försökte i ett uppmärksammat fall utnyttja sin bekantskap med Postverkets chefer för att påverka utnämningen av en postmästare i Lund. Det långt utdragna ärendet spåras första gången i slutet av ett brev från Östrabo den 7 oktober 1827 till överpostdirektör Wilhelm Carpelan. Denna uppvaltning redovisas i kapitlet »Militärer som postmästare».

Apostlahästar och posthästar

LANTBREVBÄRING OCH POSTFÖRING på lokala linjer utfördes som regel gående inte bara under 1800-talet utan långt in på vårt århundrade. Det hände dock att entreprenörer på eget initiativ använde häst och vagn även om detta inte angavs i tidtabellerna. Cykeln började också tas i bruk, till en början utan avtal. För postförare som hade råd att köpa en cykel och som färdades på någorlunda släta vägar blev det en stor tidsvinst. Så småningom stadfästes cykeln som fortskaffningsmedel för post.

Man finner t ex att på den 33 kilometer långa gångpostlinjen mellan Enviken och Svabensverk transporterades posten »med velociped» under tiden 1 juni–12 oktober 1911, då med en beräknad beföringstid av fyra timmar. Enligt tidtabellen tog gångpostföringen sju timmar under resten av året.

Bland andra utnyttjade färdmedel kan nämnas dressin och spårvagn. Enligt 1910 års tidtabell för landsvägspostföring sändes posten på den 6 kilometer långa sträckan mellan huvudpostkontoret i Stockholm och poststationen i Råsunda med spårvagn alla förmiddagar. Färdtiden var då 30 minuter.

År 1862 var en av den nyanställda reservpostiljonen A G Petterssons uppgifter att köra posten på dressin mellan Södertälje och Stockholm, när diligensen från Arboga kommit så sent till Södertälje att tåget hunnit ge sig iväg. Metoden övergavs när man väl kommit underfund med svårigheterna att

köra dressinen i dåligt väder och det var just dåligt väder som försenade diligensens ankomst.

Från Gyttorp till Striberg befordrades posten enligt poststyrelsens beslut den 11 december 1882 med dressin. Föreståndaren för



Det finns inte många fotografier av 1800-talets postförare. Denna ateljébild återger »Smeds-Nils» Ersson från Leksands socken, född 1818, död 1902.



Det kunde vara ödesdigert för postförare att söka sig genvägar över frusna sjöar.

Stribergs poststation Harald Andersson svarade för den transporten utan kostnad för Postverket. Korrespondenterna tillsköt så mycket att han fick 50 kronor om året för transporten. Men i oktober 1884 förklarade Andersson att han inte ville fortsätta om han inte fick 100 kronor om året. Med hänsyn till att det inte fanns någon annan möjlighet till tidig postbefordran bifölls framställningen.

En mera originell form tog postföringen när lantpoststationen i Särö flyttades till järnvägens stationshus. När badsäsongen skulle börja 1903 fick badgästerna fortsätta att ta sig till Särö med ångbåt, för järnvägsspåret var bara färdigt till Släp. En tjänsteman i postiljonskupén fick bära säcken under den kvart som behövdes för att ta sig till fots på den resterande sträckan av banvallen.

De antydda färdställen har i allmänhet använts övergångsvis tills järnvägstransporter och så småningom även biltransporter kunde bli vardagsmat. Men länge utfördes posttransporterna gående på de långt flesta linjerna i landet. Undantagen fanns i stort sett bara vid de stora genomgående postlinjerna.

Postförarna fick alltså lita till apostlahästarna, ofta med tunga postväskor. Otaliga

var de skosulor som slets ut. Men postförarna kämpade i det tysta och man hörde inte mycket om deras strapatser. Däremot förekom då och då klagomål från postkunder över att posten kom sent fram.

Ett exempel på hur omfattande gångposturer kunde vara finner vi i en framställning år 1886 från J O Mörner på Kåreholm i det östgötska Rönö. Han ville utverka ändrade förhållanden på postföringslinjen mellan Kuddby och Rönö. På vägen däremellan skulle postföraren avlämna sockenpostväskor till Å och Östra Ny. Avvägen till Östra Ny var knappast nämnvärd. Men besöket i Å förlängde hans vandring med mer än en halv mil. Mörner skrev:

»Då väglängden ifrån Kuddby till Rönö, utan några omvägar, är något mera än två mil, är det redan långt nog för att en gående kan bli trött, och en större tillökning verkar genom ökad trötthet också för ökad långsamhet.»

Avvägen till Å hade tillkommit den 1 april 1886. Å socken hade dragit in sitt eget postbud som hade mött postföraren vid dennes närmaste färdväg mellan Kuddby och Rönö. Mörner bodde drygt två kilometer från poststationen i Rönö. På grund av att postfö-

ringslinjen var så lång kunde han inte låta hämta sin post där förrän vid halvsjutiden på kvällen. Han avslutade sin framställning med önskemålet att postföraren inte skulle förernas genom en så långsträckt tur.

Nu löstes problemet inte genom avkortning av färdvägen utan genom att man tog till ett snabbare färdstätt. Postföraren August Andersson i Bäckmanstorp fick högre status. Han köpte häst och vagn och fick teckna ett nytt kontrakt med Postverket i stället för det som avsåg gångpost. Efter 1887 års ingång forslades posten mellan Kuddby och Rönö med häst och vagn.

Inte bara i glest bebyggda trakter i norr utan också i södra delen av landet förekom länge gångpostföringar som krävde en hel arbetsdag. Ett sådant fall i Småland berörs i kapitlet »Tjänsteandar».

Förutom det hot som gående postförare kunde utsättas för genom stråtrövare lurade andra faror. De kunde utsättas för vädrets makter och de dumdristiga kunde råka riktigt illa ut. Det gjorde Jonas Jonsson-Åberg i Bergsjö när han en kväll trotsade förbudet att köra över sjöarna med posten mellan Bergsjö och Hassela. Mörkret föll fortare än han räknat med och han tog ut färdriktningen något felaktigt. Det märkte han när han kom så nära Vadeåns mynning att han hörde dånet av forsen. Han lyckades ändå komma i land över den gungande isen. Men spänningen var stor. Den tog honom för hårt, och på natten dog han av hjärtslag.

Den 54-årige postföraren mellan Torö och Landsort Carl Widmark omkom genom drunkning när han vandrade över isen den 26 februari 1888. Två veckor tidigare drunknade den knappt 40-årige postföraren Alban Andersson på sin färd mellan Strömstad och Tjärnö. Han hade då varit oförsiktig nog att försöka gå genvägen över den tillfrusna Halkedalskilen i stället för att gå runt om denna. Blott 50 famnar från land brast isen under honom och han sjönk ned i gyttnan. Det rådde snöstorm och hans nödrop uppfattades först efter någon timma. Räddningsförsöken

försvårades och när djärva personer äntligen hann fram hade Andersson avlidit.

Bortsett från berättelser om olyckstillbud och olyckshändelser speglas de gående postförarnas upplevelser inte så mycket i bevarade postala handlingar. Hästarna i Postens tjänst har faktiskt satt djupare spår.

Det är naturligt att hästägare värnar om sina djur. Några decennier efter att postföringen började utföras med ridande bud genom de ändrade bestämmelserna i 1646 års postordning kan man börja spåra konflikter mellan postbönder och postiljoner. De sistnämnda sågs ingalunda med blida ögon. Så länge bönderna eller deras drängar själva red med posten tycks hästkreaturen, som de ofta kallades, inte ha farit illa. Men postföringstiderna hölls inte och detta – förutom rånrissen – bidrog till att postiljoner skulle beledsaga posterna. Förändringen förefaller ha inträffat omkring år 1675.

Postböndernas uppgift betungades därigenom. Det blev oftast inte en utan två hästar som fick undvaras till postridningen. Huvudsaken för postiljonen var att hålla tiden. Till hästens kondition tog han föga hänsyn. En formlig skräck för postiljonerna tycks tidvis ha funnits hos bönderna och de försökte slippa ifrån det extra påhänget.

De gjorde därför vad de kunde för att de snävt tilltagna postföringstiderna skulle hålla. Till att de ansträngde sig bidrog också det straff som kunde följa på försummad postföring – böter eller fängelse på vatten och bröd. Böterna kunde gå upp till ett belopp som motsvarande en hel årslön. Det finns en del dokument om utdömda straff, men mindre om deras verkställighet. Ofta kan man inte heller finna någon dokumentation om påföljden efter beivrade brott. Kanske beror detta på att anmälningar inte tagits på allvar eller inte kunnat leda till vem som var den skyldige. Postmästare Ambjörn Ulff i Jönköping antyder att så kan ha varit fallet när han i februari 1671 skrev:

»På landet går understundom gammalt utlevat folk med posten, understundom giva postbönderna

posten åt vem som färdas, sins emellan att överföra, oakändes att den då kommer fort eller icke.»

Från Västmanland kom en rapport år 1672 som visar att hästen kunde ha det nog så svårt, även om den inte plågades av en medföljande postiljon. Det är här fråga om en gästgivares ök, vilka ofta förefaller ha varit mindre välhållna än böndernas egna:

»Bemälte gästgivare har ock helt odugelige hästar; under vägen föll hästen med posten mer än fem gånger kull, att postväskorna samt en liten gosse, som förde posten blev under liggandes.»

Postiljon Forsberg i Jönköping tyckte att det gick för sakta när han bevakade den skandiska posten på julafton 1851. Han satt på kuskbocken vid sidan om drängen, allt enligt gällande föreskrifter, och gav hästen ett rapp med piskan.

Enligt postmästare Nils Christian Neiglicks rapport till poststyrelsen, baserad på postiljon Forsbergs muntliga berättelse, fick Forsberg då en örfil av drängen så att mössan föll på landsvägen. Omtanken om hästen

kom helt i skymundan i postmästarens berättelse, som fortsatte på följande sätt:

»Då Forsberg hade hoppat ur åkdonet för att upptaga mössan hade drängen kastat sig över honom och tilldelat honom slag på slag i huvudet så att flera smärre hål uppkommit. Trenne vägfärande bönder, som hört Forsbergs nödrop, hade skyndat till stället och avbrutit misshandlingen.

Forsberg har emellertid avgivit skriftlig berättelse om denna tilldragelse till länsman i orten, som låtit fångsla och till härvarande länshäkte överföra den brottslige intill dess laga undersökning hinner verkställas.»

Ett rånförsök mot posttransporten mellan Hudiksvall och Ströms Bruk den 25 september 1894 ledde till att hästen fick en kula i hoven. Den trängde in 13 cm och gjorde hästen halt och oduglig för arbete under tre veckor.



Posthästarna fick ofta utstå hårda påfrestningar.

Lars Johansson i Åkre, Rogsta socken, som ägde hästen, begärde ersättning av postmedel för skadan, eftersom han hade fått leja en annan häst för postföringen.

Postiljon C A Ehn som varit med på färden under rånförsöket intygade att han några minuter efter händelsen märkte att hästen haltade på högra framfoten.

Postmästare Oscar Söderström i Hudiksvall ansåg att någon ersättning skulle lämnas till Lars Johansson. Men det räckte inte med en sådan tillstyrkan. Det behövdes också ett intyg om att de personer som besiktigade hästen och uppgav sig ha funnit kulan i dess fot åtnjöt medborgerligt förtroende, samt en specificerad uppgift på de extra kostnader Lars Johansson haft på grund av händelsen.

Det rörde sig om 57 kronor i avgift för 12 turer med en lejd häst samt 13 kronor i läkarevård och medicin till den skadade hästen.

Efter ytterligare handläggning av ersättningsfrågan beslöt poststyrelsen den 26 juli 1895 att 40 kronor skulle betalas till Lars Johansson som ersättning i ett för allt.

Postmästare Gustaf Lago von Wernstedt i Gränna fick ett oväntat besök den 10 februari 1858. Postiljonen J M Wettermark kom in till honom åtföljd av skjutsbonden Johannes Andersson i Gyllinge. Den sistnämnde klagade över att postiljonen hade misshandlat hans häst.

von Wernstedt tog på sig sin barska ton – han hade varit överstelöjtnant i armén under sju år innan han år 1850 fick postkontoret i Gränna »i förläning».

– Ut!

Det var i stort sett allt han sade till Johannes och postiljonen kunde i lugn och ro berättat sin version av den händelse som hade gjort Johannes så upprörd.

Fem veckor senare skrev Johannes ett brev till poststyrelsen. Han talade om att han den 10 februari skjutsade snällposten från Sjöberga till Gränna med Wettermark som postiljon och en röd sex år gammal blås som dragare. Han fortsatte:

»Postiljonen körde helt strängt, en timme

åtgick; vid ankomsten till Gränna ville jag klaga över Wettermarks åtgörande, men blev av Wettermark vederlagd och av postmästaren utvisad. Flera gånger under vägen bad jag Wettermark skona hästen, men ju mera slog han hästen. Jag hade ej annan utväg än begiva mig hem med min förkörde häst, vilken sedan aldrig kunde gagnas. Jag kunde ej leda honom till vatten. Materia flöt jämt ur näsa och mun på honom, den 24:de i samma månad dog hästen.»

Brevet åtföljdes av flera vittnesuttalanden till förmån för Johannes. Vid utredningen vägde postmästare von Wernstedts ord tungt. Han skrev att den bonde som skjutsat postiljon Wettermark från Sjöberga till Gränna den 10 februari 1858 och ej själv kört sin häst »klagat under hela vägen och sagt att han kör en mil på 1 1/4 timma, då Wettermark för att ej komma fram efter föreskriven tid, nödgats aga hästen».

Denna andrahandsberättelse överensstämde dock inte helt med postiljonens följande utsago:

»Johannes Andersson angiver att jag körde hans häst, vilket är sanningslöst, utan gjorde berörde Andersson det själv, men utkomme ett stycke på vägen från Sjöberga ansåg jag att han körde allt för sakta, så att jag ej kunde på den föreskrivna tiden hinna fram till Gränna, manade jag på hästen, då Andersson sade att hästen är behäftad med kvark, men jag körde fram på min tid, 1 1/4 timma på milen.»

Det fanns inga vittnen som kunde intyga att hästen hade haft kvark, men nu låg bevisbördan på bonden. Det blev han dock inte medveten om förrän beslutet var fattat. Postinspektorn i Linköping underströk den 12 april 1858 i ett brev till poststyrelsen sin övertygelse att postiljonen »icke genom körning vållat skjutshästens död, som troligen förorsakats av den kvarka, varav kreaturet redan förut lärer hava varit angripen, vilket även av Johannes Anderssons egen klagoskrift tycks utvisas, då däruti säges att materia jämt flöt ur näsa och mun».

På detta uttalande avgjordes ärendet. Poststyrelsen ansåg sig inte kunna medge någon

ersättning till skjutsbonden för den förlorade hästen. Men hästens ägare fick inte något besked om beslutet. Han skrev ett nytt brev till poststyrelsen efter ett år. Han anförde att »om ej inom kort det behagar Kongl General PostStyrelsen att lämna svar och göra resultat, så ämnar jag mig klaga direkt till Hans Kongl Maj:t, ty för det jag är skyldig skjutsa snällpost, är jag väl ej pliktig låta opåttalt en vildsint och vårdslös postiljon ihjälköra mina kreatur. Nya lagen stadgar dessutom straff för den ägare som själv misshandlar sina kreatur, och då måste falla av sig själv, att då en annan skadar eller dödar någon annans djur, den därför måste efter lag ansvara».

Poststyrelsens svar sändes den 14 april 1859 till postmästaren i Ödeshög. Det är intressant inte minst därför att det visar vilka regler som länge gällde beträffande information om poststyrelsens beslut i klagörenden.

»Ehuru det icke tillkommer Kungl Styrelsen att meddela enskilda sökande underrättelse om de beslut Kungl Styrelsen fattar över inkomna ansökningar, utan sökandena hava att själva eller genom ombud därom göra förfrågan hos Kungl Styrelsen, har Styrelsen likväl velat härmed anbefalla Postmästaren att Johannes Andersson förståndiga, det Kungl Styrelsen, sedan vederbörande hörde blivit och sig förklarar, genom beslut den 15 april 1858, enär ingalunda styrkt blivit, att hästens död förorsakats genom ansträngning under postskjuts, utan fastmer förekommit, att kreaturet varit med kvarka behäftat, Styrelsen icke funnit sig kunna någon ersättning medgiva; varjämte Postmästaren har att Andersson meddela, det han, i händelse av missnöje med beslutet, äger att Resolution däröver hos Kungl Styrelsen utlösa.»

Byråkratin kunde skrämma vem som helst. Med detta besked från postmästaren i Ödeshög var det föga troligt att Andersson ville göra sig besväret att skaffa en beslutsavskrift och med den som bilaga göra en överklagning som troligast inte skulle ge honom något annat än mer bekymmer samt kostnad för skrivhjälp.

Anbud och underbud

FÖR ATT FÖRBILLIGA redan befintliga postföringar och skaffa goda beting för nytillkommande postlinjer uppmanade regeringen i november 1858 poststyrelsen att låta anordna entreprenadauktioner. Sådana genomfördes i stor utsträckning.

Det var åtråvärt att teckna kontrakt med Postverket om postföring. I den inbördes tävlan förekom ofta underbud. Exempel finns på att bud blev så låga att entreprenörerna ångrade sig och sade upp sina kontrakt efter kort tid.

En av många entreprenadauktioner i Kronobergs län hölls på hösten 1859 på Rosendals gästgivaregård. Kronofogden Lindergren hade på landshövdingens order utsett tf kronolänsmannen Åkermark att genom auktion »till den minstbjudande upplåta fortskaffandet från Rosendals gästgivaregård, å ena sidan till Grönskåra och å andra sidan till Serarps gästgivaregård, en gång varje vecka av den emellan Vetlanda och Kalmar gående post».

Hemmansägaren Carl Magnus Pettersson i Smörtunnemåla lämnade det lägsta anbudet, 38 öre riksmünt per mil, däri inberäknat åkdonspenningar, »vilket anbud med klubbslag befästades».

I auktionsprotokollet finns ett bevitnat godkännande av Carl Magnus Pettersson. Men denne uppgav efter någon tid att beloppet 38 öre riksmünt per mil var grundat på missförstånd om myntsorten. Länsstyrelsens förfrågan till kronolänsmannen om hur det förhöll sig med detta besvarade denne med

»att alla vid Auktionen närvarande Spekulanter före uppropet erhöilo så omständlig underrättelse derom, att blifvande postskjutslegan beräknades i riksmünt, att missförstånd i detta hänseende icke kan antagas hafva funnits hos någon; samt att Carl Magnus Pettersson och några andra Spekulanter, som förorsakade skjutslegans nedsättning, äfven under auktionen förnyade gånger erinrades om myntsorten och erhöilo full reda på värdet deraf, jemfördt med riksgäldsmüntet».

Länsmannen tillade att Pettersson var medveten om villkoren »och att han således hvarken will eller kan undskylla sig med missförstånd i detta hänseende».

Pettersson menade vid sitt klagomål att han hade bjudit i riksgäldsmünt. Hans 38 öre riksgälds skulle omvandlat i riksmünt motsvara 57 öre. Även detta var ett tämligen lågt bud. Vid den ett år senare anordnade entreprenadauktionen i Rosendal stannade t ex det lägsta budet vid 66 öre. Carl Magnus Pettersson fick stå sitt kast men sade snart nog upp kontraktet. Han förklarade sig dock villig att förnya det mot en ersättning av 80 öre per mil. Men Peter Jonsson i Massamåla bjöd under och blev den nye entreprenören.

Här bör tilläggas att experter hävdar att det inte har funnits *öre riksgälds*. Mot den bakgrunden förefaller de citerade uppgifterna i dokumenten egendomliga. De kan möjligen tolkas så att Pettersson i Smörtunnemåla missuppfattat situationen.

De problem som myntreformerna förorsakade kan spåras i olika sammanhang. Under sin riksdagssejour skrev t ex Esaias Tegner den 2 januari 1829 till sin hustru Anna på grund av att postdirektör Westbom i Växjö hade efterlyst betalning för portokostnader:

»Hvad Westbom angår så kan jag icke påminna mig annat än att jag betalt honom postarfvode. Den saken kan lätt upplysas om du ser efter i postboken hvad räkningen gick till för 1827 och dermed jemför min utgiftsbok för Januari 1828. Endast bör observeras att posträkningen är i Banco, min anteckning i Riksgäld.»

Ett av de första tjänstebekymren för den nyutnämnde postmästaren Olof Fredrik Dalman i Norberg var frågan om hur och mot vilken kostnad posten skulle transporteras till och från Norberg. Den 5 november 1855 rapporterade han till generalpoststyrelsen att »Gästgivaren å Norbergs Gästgivaregård icke ingått på att föra posten närmaste vägen härifrån till Wik, 2 å 2 1/4 mil, på andra villkor, än att han får i ersättning derför skjutspenning beräknade efter 3 mil».

Landshövdingen, som på den tiden alltid samarbetade med Postverket i skjutsfrågor, ogillade gästgivarens begäran. Han gav honom order att skjutsa posten från Norberg till den nya gästgivaregården i Bastmora. Därifrån skulle posten skickas vidare till Wik. Därmed var gästgivaren bunden till en för hela riket fastställd taxa.

Det motdraget hade han inte väntat sig och uppsökte därför postmästare Dalman för att meddela att han var villig att forsla posten direkt till Wik och inte låta den gå omvägen över Bastmora. Men han ville ha samma ersättning som Postverket skulle behöva betala för den av landshövdingen beordrade omvägen. I motsatt riktning, dvs från Wik till Norberg fanns redan kontrakt med en entreprenör som skulle få ersättning för en sträcka av 2 1/2 mil.

Postmästare Dalman avslutade sin skrivelse i ärendet till poststyrelsen med tillägget, att gästgivarens »klandervärda prejeri» skulle ha undvikits om man hade hållit entrepre-

nadauktion i förväg. Genom en sådan trodde han sig ha kunnat få kontakt med bönder som ville utnyttja sina drängar, vagnar och hästar för »extraknäck».

Vid föredragningen den 8 november av postmästare Dalmans skrivelse fann generalpoststyrelsen att den inte fordrade vidare åtgärd. Samma dag skrev Dalman på nytt för att rapportera om nödvändigheten av att en postiljon medföljde kusken på postskjutsen mellan Västerås och Norberg. På denna sträcka rådde ingen oenighet om skjutslegans storlek. Ägaren till Wirsbo och Seglingsbergs Bruk hade iklätt sig »att låta Posten mellan Westerås och Norberg framgå å vägen emellan Seglingsbergs Bruk och Wåhla kyrka samt att ansvara för det nödig skjuts erhålles för Posten vid Nordanö eller Gammelby mot lega ej överstigande 24 skilling Banco milen».

I anslutning till uppbyggnaden av landsvägspostföringen med förbindelse med den nyöppnade järnvägen mellan Halmstad och Värnamo föranstaltade poststyrelsen om entreprenadauktioner. En hölls i Torup den 22 december 1877. Protokollat avslutas på följande sätt:

»Härefter skedde utrop för forslingen med häst och åkdon, då, för hvarje med post fullbordad hel färd, nemligen fram och åter mellan Kinnared och Torup, bjöds fem kronor, som efter bud och underbud nedgick till två kronor och då något ytterligare underbud ej afhördes fästades detta anbud med klubbslag, hvarvid Samuel Davidsson i Kinnared anmälde sig såsom bjudare.»

Det var inte alltid anbudet togs in så högtidligt som genom formella entreprenadauktioner. Postmästarna kunde själva infordra anbud. Mycket ofta skedde detta genom pålysning från predikstolarna i traktens kyrkor. Sådana pålysningar kunde föranledas av uppkomna vakanser i postföringen eller av att hugade spekulanter anmält att de ville åta sig uppdrag mot lägre ersättning än vad som redan utgick. Ibland infordrades anbud därför att utgående ersättningar var högre än ersättningar på andra håll för motsvarande uppdrag.

Vid planeringen av poststationen i Siljansnäs hölls en entreprenadauktion efter kungörelse från predikstolen i Leksand den 28 augusti 1876. Auktionen avsåg att få fram anbud på postföring två gånger i veckan på den kortaste vägen mellan Leksand och Siljansnäs. Handlanden Aron Lindholm i Backbyn stod för det lägsta anbudet med 225 kronor per år. Det antogs och den 1 januari 1877 inrättades poststationen i Siljansnäs med Lindholm både som föreståndare och ansvarig för postföringen.

Sex år senare anmodade poststyrelsen postmästaren i Leksand att söka minska kostnaderna för postföring till Siljansnäs. En ny entreprenadauktion blev följd. Konkurrenten resulterade i att Aron Lindholm pressade ner sitt krav från 225 till 175 kronor om året. Med viss ändring av tidtabellen var emellertid skomakaren Carl Peter Lindström villig utföra samma arbete för 150 kronor om året och denne fick överta uppgiften.

Postiljoner som följde med entreprenörerna eller deras kuskar vid postföring på de stora linjerna hade stora möjligheter att ta reda på vilka som var intresserade av skjutsning i Postverkets tjänst. Litet snappade de t ex upp vid skjutsombyteställena eller över en stänka öl på gästgivaregårdarna. Detta var man medveten om i poststyrelsen och det utnyttjades också. I ett brev till postinspektörerna* i juli 1878 skrev poststyrelsen bl a följande:

»Skulle sig visa att genom en eller flera postiljoners åtgörande kunnat åstadkommas förmånliga avtal om postföringens övertagande må sådan postiljon särskilt av Postmästaren till erhållande av lämplig gratifikation hos Kongl. Styrelsen anmälas.»

I samma brev uppmanades postmästarna att företa tjänsteros utmed vissa linjer för att infordra anbud på postföring under den närmaste treårsperioden efter 1879 års ingång. De skulle också innan resorna påbörjades »draga försorg därom att genom kungörelser som i kyrkorna uppläsa och på annat lämpligt sätt hugade spekulanter erhålla nödiga underrättelser».

Postmästarna kom på hösten 1878 in med nya förslagskontrakt som i åtskilliga fall innebar sänkta transportkostnader. Samtidigt namngavs de postiljoner som medverkat till att få bättre skjutsbeting och poststyrelsen lät betala ut gratifikationer. Även postmästarna blev delaktiga av sådana gratifikationer, ibland efter utredning. Postmästaren i Karlskrona, Johan Floridan Eiserman kompletterade sina uppgifter med följande ord den 24 mars 1879:

»I sammanhang med vad jag nu haft äran anföra torde jag få lämna Kongl. Styrelsen det meddelande att min förlust, genom min bortovaro från kontoret m m, under verkställandet av tjänsteros för postskjutslegans nedsättning uppgick till närmare 150 kronor och att Kongl. Postverket tillskyndades en årlig behållning av omkring 2 500 kronor.»

Avund kunde bli anledning till underbud. Skolläraren Erik Ahlberg i Drängsered blev utsatt för detta, när han ansvarade för postföringen mellan Kinnared och Torup. Ordföranden i Drängsereds kommunalstämma Bengt Bertilsson var den förste att jämte klockaren B Ekeroth och fem andra personer underteckna ett brev till poststyrelsen den 23 augusti 1877 så lydande:

»Vi undertecknade, såväl som många andra här i Drengsereds församling, tycker att kostnaden för Påstverket borde nedsättas, här i Drengsered dels för forslandet och dels för besväret vid poststationen; Då inkomsterne icke kunna betäcka kostnaden. Vi få derföre i underdånighet hemställa till Kongelige Påststyrelsen om inte det skulle wara Lämpligt att genom Antiprinad Auktion låtta nedsätta Kostnaderna: Ty wi wet att här äro pärsoner som önska att få fulgöra denna skyldighet för mycket ringare aflöning än som nu sker.»

Ahlberg vågade inte annat än erbjuda sig att arbeta för lägre ersättning, något som han satte på pränt i sitt svar den 18 september 1877. Han skrev bl a följande:

»Det är visserligen sant att jag lyckats erhålla en karl som på mitt ansvar forslat posten för något billigare lega än den jag bekommit, hvarigenom jag erhållit någon godtgörelse för det mig såsom

postförare åliggande ansvaret, och det är väl sådant som gifvit anledning att anse legan för hög. Då jag är villig att fortfarande ombestyrja ifrågavarande postforsling, vill jag nedsätta legan derför till (90) nittio öre för hvarje postförd mil. Och vill jag dessutom tillkännagifva, att om någon redan har eller skulle anmäla sig att mot ännu lägre ersättning än den af mig nu angifvna sköta mina såsom poststationsföreståndare och postförare åliggande bestyr jag hellre än att lemna ifrågavarande befattningen vill sköta den för samma godtgörelse som någon annan.»

Det blev ingen entreprenadauktion i detta fall.

Underbud blev år 1879 räddningen för en poststation om vars indragning poststyrelsen och länsstyrelsen kommit överens. Folkskolläraren Anders Fredrik Sedström var föreståndare för poststationen i Fredsberg sedan dess tillkomst den 1 januari 1875. Den skulle dras in och ersättas med en lantbrevbärare i förening med ett kommunombud. Ett avtal hade tecknats med Carl Gustaf Danielsson i Töreboda om att han från den 1 februari 1879 skulle fullgöra lantbrevbäring två gånger i veckan på linjen Töreboda—Fredsberg mot ett årsarvode på 200 kronor. Nu erbjöd sig Anders Fredrik Sedström att sköta poststationen för 100 kronor om året och ansvara för postföring mellan Töreboda och Fredsberg två gånger i veckan för 50 kronor om året.

Därmed lämnades ett underbud på 50 kronor i förhållande till vad Postverket skulle få betala enbart för lantbrevbäringen. Sedan Sedström försäkrat att hans anbud var bindande till 1881 års utgång, accepterade poststyrelsen detta och kontraktet med Carl Gustaf Danielsson hävdades.

Sedströms underbud var till glädje för socknen som därigenom fick behålla sin poststation. I de flesta andra fall skapade underbuden tråkigheter och den som vann på systemet var naturligtvis Postverket. Förfarandet fortsatte långt in på 1900-talet.

Kommunikationsdepartementets direktiv till poststyrelsen i september 1921 om »ener-

giska ansträngningar för nedbringande av statens administrationskostnader» ledde till uppsägning av många lantbrevbäringskontrakt. De pålystes lediga från predikstolarna och söktes på nytt av innehavarna som i konkurrens från andra spekulanter fick se sig nödsakade att skriva under nya kontrakt, ibland med väsentligt sänkta ersättningar. Detta berörs mera i kapitlet »Sparsamhet».

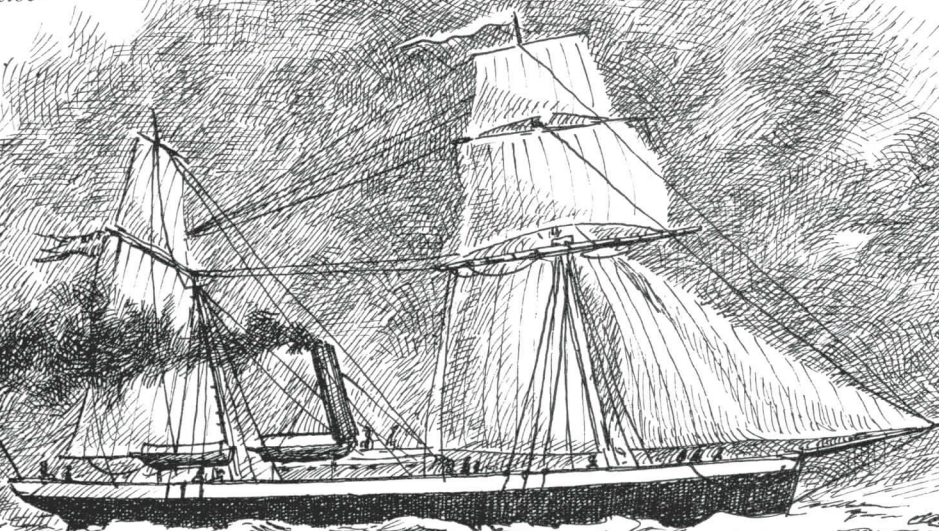
Ångbåtspost

DET DRÖJDE NÄRA 20 år efter det att det första svenska ångfartyget hade blivit byggt innan Postverket tog vara på denna möjlighet till befordran av brev. Det skedde genom ett beslut att brevlådor skulle finnas ombord på fartyg som trafikerade inrikes orter. Till en början var brevlådan den enda postala servicen ombord. Båtfälhavaren ansvarade

för brevlådan och för att posten lämnades till postkontoret vid båtens destinationsort.

Postföringen på landsväg kunde under den isfria årstiden delvis flyttas över till sjöpostföring. Detta utnyttjades i stor utsträckning och återspeglades i tidtabellerna för postföring såväl längs landets kuster som vid orter med insjöar av någorlunda storlek. I cirkulä-

Ångbåtar togs tidigt i bruk för postbefordran.



ren till postförvaltarna meddelades kontinuerligt när de olika vattenburna linjerna började eller upphörde för året.

Även långt före ångans tidevarv hade möjligheterna till sjöpostbefordran anlitats, vilket för övrigt var nödvändigt för utrikesförbindelserna. En sjöpostföring inom landet hade funnits redan på 1640-talet »mellan Strängnäs och andra åtskilliga uppstäder och Stockholm».

År 1869 beslutades att ångbåtspostexpeditioner skulle inrättas. Därigenom kunde postutväxlingen utsträckas att omfatta även sådana orter där det inte fanns något postkontor eller någon poststation. Ångbåtspostexpeditionerna hade nämligen som en uppgift att lämna och ta emot post vid de hamnar som anlöptes. Dessutom sålde befälhavaren frimärken till passagerare ombord och till dem som mötte upp i hamnarna. På brev som lämnades ombord eller lades i fartygets brevlåda makulerades frimärkena med en datumstämpel som angav ångbåtspostexpeditionens nummer. Någon systematik i numreringen infördes inte. Datumstämplarna användes ombord på olika båtar eller samma båt i nya förbindelser efter hand som båtar såldes eller mindre bärkraftiga linjer lades ner. Detta har bidragit till att samlandet av avtryck av ångbåtspostexpeditionernas datumstämplar blivit ett intressant område, men svårt att systematisera.

Själva expeditionsrummen fanns vanligen i något av befålets utrymmen, ofta styrmansexpeditionen. Det dröjde länge innan värdepост ingick i ångbåtspostexpeditionernas service. Det genomfördes år 1882 på de större genom att dessa fick graden av första klass. De kunde till skillnad från andra klassens expeditioner behandla och expediera rekommenderade försändelser. Under drygt trettio år fanns denna möjlighet. År 1915 återgick man till den ursprungliga ordningen.

Ångbåtar kom väl till pass för att öka frekvensen på postturerna. Postgång med två turer i veckan var även efter de genomgripande förbättringarna under 1870-talet nor-

mal standard i landsorten. Handlandena August Söderholm och Anders Fagerholm i Mariefred hörde till dem som på privat initiativ lyckades få post oftare och detta trots att post kom till Mariefred tre dagar i veckan, nämligen kl 18.00 på tisdagar, torsdagar och lördagar. Poststyrelsen biföll en ansökan i april 1882 att på deras bekostnad anordna postföring med ångfartyget Maria på måndagar och fredagar. Det finns många andra exempel på att man utnyttjade möjligheterna till att snabba upp postförbindelserna genom att ta ångbåtar i anspråk. Därigenom kom ibland poststationernas lägen att bli beroende av båttrafiken, som i Mörbylånga, där Resmo sockens invånare fick utträta sina postärenden sedan deras ursprungliga poststation hade flyttats till hamnorten. I samband med Resmobornas försök att få poststationen återflyttad tog poststationsföreståndaren Anders Gustaf Rosell till orda, eftersom han naturligt nog ville ha sin anställning kvar. Han skrev bl a följande:

»Undantagandes någon tid ett och annat år, då isen i Kalmarsund lägger hinder i vägen för ångbåtstrafiken, växlar Mörbylånga post dagligen med Kalmar minst en gång, vadan också Resmoborna erhålla sin post snabbare än med den post som befordras via Färjestaden. Alla i Kalmar tryckta tidningar hitkomma 3 timmar efter trycknings- och utdelningstiden i Kalmar och avsändas härifrån genast, vadan Resmoborna läsa sina tidningar endast några timmar därefter. Huru snabb tidningsposten över Mörbylånga är, bevisas bäst därav att från Kastlösa, som har egen poststation, äro icke mindre än 17 ex tidningar rekvirerade här och befordras med enskilt bud till uppgiven emottagare i Kastlösa, som sedan utdelar samma. På sådant sätt befordrade tidningar komma prenumeranterna tillhanda 2 å 3 dagar tidigare än postledes via Färjestaden.»

Större delen av Öland fick sålunda sin post landsvägsledes, sedan den kommit till Färjestaden med båt från Kalmar. Men de som bodde vid hamnar på Ölands västra kust kunde dra nytta av direkta båtförbindelser med Kalmar.

Majören & Riddaren
Herr M. Koch.



Madruana &
Wägsäter.

Brev med stämpelavtryck som visar att de sänts med ångbåt har blivit intressanta samlarobjekt.

Den kompletterande direktförbindelsen från Kalmar till Mörbylånga styrkte naturligtvis positionen för poststationsföreståndaren i Mörbylånga när det gällde att motverka poststationens flyttning. Poststyrelsen gick inte heller med på Resmobornas önskemål.

Viktorias entré och sorti

I juli 1883 sände postmästare Bengt Mauritz Holm i Karlshamn ett brev till poststyrelsen varvid han bifogade en ansökan från Listerkustens Ångbåtsaktiebolag. Företaget önskade att dess ångbåt »Viktoria» skulle användas för postföring.

Efter utredning befanns det att rederiet kunde ansvara för skötseln av en ångbåtspostexpedition på »Viktoria» och för postföringen längs en del av den blekingska kusten mot 400 kronor i årsersättning. Ångbåten skulle segla reguljära turer under nio à tio månader per år, om ishinder inte stötte till.

På postmästarens förslag inrättades post-

stationer vid ångbåtens tilläggsplatser med ångbåtskommissionärerna som föreståndare. Postmästaren hade dock inte ursprungligen tänkt sig att det skulle vara fråga om verkliga poststationer utan bara ett slags ombud. Orterna var Hörvik, Örnävik, Pukavik, Ellehölm, Jernävik och Matvik. I Pukavik fanns redan en poststation sedan 1874 års ingång, då kronobrevbäringen upphörde i större delen av Blekinge. Utan att närmare gå in på hur ombuden skulle fungera presenterade Holm sitt förslag på följande sätt i sitt brev den 12 september 1883:

»Att denna ångbåtspostexpedition skall bliva ganska betydlig och fördelaktig så fort dess fördelar av allmänheten blivit kända, är utan tvivel, men denna expedition kan ej stå i direktförbindelse med allmänheten, utan ångbåtens kommissionärer å anlöpningsorterna måste bliva mellanhanden, och då bliver det väl nödvändigt att ordna saken så, att det å dessa orter inrättas ett slags anhaltsstationer för mottagning och utlämning av brev och andra postförsändelser, och dessa kommissionärer böra

väl hava någon ersättning för sitt besvär lämpat efter platsernas betydelse eller storlek.»

Holm föreslog 75 kronor per år till kommissionärerna i Hörvik, Örnävik och Jernävik och 50 kronor till dem i Elleholm och Matvik. Kalkylen visade då på en årskostnad av 725 kronor inklusive kostnaden för ångbåtspostexpeditionen och postföringen.

Den nya organisationen trädde i kraft den 1 april 1884, det datum som vi i bl a ortstämpelkatalogerna finner angivet som de nya kortlivade poststationernas födelsedag. Redan innan seglationen började år 1884 skrev Holm emellertid att poststationen Örnävik, »troligtvis snart bliver obehörlig så fort ångbåten får en anläggningsbrygga, som är ifrågasatt vid den 1/4 mil från Örnävik belägna större platsen Norje, och då bör poststationen i Örnävik förflyttas till Norje och hållas öppen hela året, emedan denna plats ligger i kärpostlinjen Karlshamn—Sölvesborg och förut varit försedd med poststation».

Även Norje var en av de platser som fick en poststation när kronobrevbäringen upphörde i Blekinge. Den drogs in med 1875 års utgång.

Den 9 juni påminde Holm poststyrelsen om sin uppfattning att poststationen i Örnävik borde förflyttas till Norje, där det dock fortfarande inte fanns någon ångbåtshamn. Den utsedde poststationsföreståndaren Pehr Pehrsson begärde redan den 7 april — en vecka efter starten — att bli entledigad och Holm kunde inte finna någon lämplig person som kunde överta befattningen. Han slutade sitt brev med förslaget »att nämnde poststation i Örnävik såsom varande alldeles obehörlig måtte indragas vid denna månads utgång».

Det blev inte bifall på den framställningen. Men Pehr Pehrssons ansökan om att bli befriad från uppdraget beviljades. I stället förordnades härads tjänaren Olof Svensson i Norje att förestå Örnäviks poststation till seglationsperiodens slut.

På hösten 1884 började postmästare Holm ana att en annan ångkraft skulle försvåra det stora projektet med Viktoria. I samband

med att han redovisade en utredning till poststyrelsen om ändrad transport till poststationen i Elleholm anmälde han följande:

»Dessutom får jag här nämna, att det arbetas med all kraft att få en järnväg direkt mellan Karlshamn och Sölvesborg med grenbana till Jämshög: att aktieteckningen framskridit raskt och skall vara avslutad till detta års utgång. Bliver aktieteckningen fullbordad till årets slut, så kan med skäl antagas, att inom två år härefter är järnvägen färdig mellan Karlshamn och Sölvesborg, och då måste ångbåten Viktoria med sina alla stationer stryka flagg för denna nya konkurrent.»

Vid seglationsperiodens början år 1885 hängde inte bara Örnäviks poststation utan även de andra små poststationerna på en skör tråd. Den 6 februari anmälde Holm till poststyrelsen att »någon brygga icke blivit anlagd vid Norje för ångbåten Viktoria, och troligtvis kommer numera ingen sådan att anläggas där, sedan järnvägsanläggning direkt mellan Karlshamn och Sölvesborg är beslutad».

Men Holm var ändå fixerad vid tanken på att få en poststation inrättad i Norje: »När nu järnvägsarbetet utåt hela linjen kommer att vidtaga, så bliver det alldeles nödvändigt att öppna både poststation och sparbank i Norje, icke allenast för Norjeboarnas eget behov, utan även för de många järnvägsarbetarna».

Den från oktober föregående år tillsatte poststationsföreståndaren i Örnävik, härads tjänaren Olof Svensson hade sin bostad i Norje tingshus och var villig att åta sig befattningen som föreståndare för en poststation med sparbank i Norje för 200 kronor i årsarvode. Men inte heller nu fick Holm bifall på sin framställning. Däremot beviljades hans begäran om att säga upp inte bara kontraktet med Olof Svensson om poststationen i Örnävik utan även kontrakten med föreståndarna för poststationerna i Matvik och Hörvik, eftersom ångbåten under den nya seglationsperioden bara skulle anlöpa dessa hamnar »då och då, när frakter där kunna erhållas».

Inte bara den framväxande järnvägen utan även det svaga underlaget för trafiken längs kusten i västra Blekinge gjorde ångbåtsföretaget till ett vågat äventyr. Den 28 november 1885 anmälde postmästare Holm för poststyrelsen i samband med frågan om ersättningen till bolaget och dess kommissionärer, att »det nu är slut med postgången å denna ångbåt, ty den har upphört att vidare gå här och skall säljas till nästa vår».

Därmed hade Viktoria gjort både entré och sorti i Postverket under en period på mindre än två år.

Viktoria hörde till undantagen. Många ångbåtspostexpeditioner blev varaktiga. Som mest fanns det 171 sådana samtidigt. Den siffran nåddes år 1908. I takt med att andra och snabbare transporter tillkom avvecklades denna postföring efter hand. Under ångbåtspostexpeditionernas sista verksamhetsår 1951 fanns det bara åtta kvar.

Postverket har också haft flera egna ångbåtar. 1878 års riksdag avtog en motion om att anskaffa ett ångfartyg för posttrafiken på Öland. Men 1881 och 1882 års riksdagar behandlade frågan mera positivt. Bergsunds mekaniska verkstad byggde ett fartyg som döptes till »Öland» och började regelbunden trafik mellan Kalmar och Färjestaden den 17 januari 1884. Under nästan ett halvt sekel var båten i tjänst. Därefter hamnade den på flotans varv i Stockholm och slutligen gick den till botten på Östersjön i egenskap av målskjutningsfartyg.

Under sin aktiva tid hade postångaren »Öland» också hunnit gå med krigsfångepost mellan Gävle och Raumo i Finland och under en tid 1922 användas av Televerket för undersökning av bottenförhållandena i Ålands hav. Den användes också vid nedläggning av en telefonkabel där.

En ny postångare med namnet »Öland» sattes i trafik den 1 november 1931, byggd av Oskarshamns mekaniska verkstad. Efter avveckling av ångbåtspostexpeditionerna sålde Postverket »Öland» år 1952 till Kalmarundsbolaget.

Ångbåtsposten har blivit mycket omskriven, såväl av nostalgiska som filatelistiska skäl. Men den postmängd som befordrades med ångbåt var mindre än 2 procent av den totala postmängden.

En viss status vilade över de postförande fartygen också på grund av att de hade rätt att föra en särskild poststandert. Detta medgavs genom ett regeringsbeslut den 29 november 1906, som bland annat förordnade »att å postförande fartyg må antingen, jämte svenska flaggan, användas en särskild poststandert, hissad på annat ställe än flaggan och av det utseende, som här nedan omförmäles, eller å fartygets skorsten anbringas ett posthorn under kunglig krona eller ock användas båda dessa särskilda kännemärken samtidigt».

Utseendet framgick av en teckning i kungörelsen, vilken också fastställde vilka färger som skulle användas samt att standertens längd skulle förhålla sig till dess höjd som 2 till 1.

Diligenstrafik

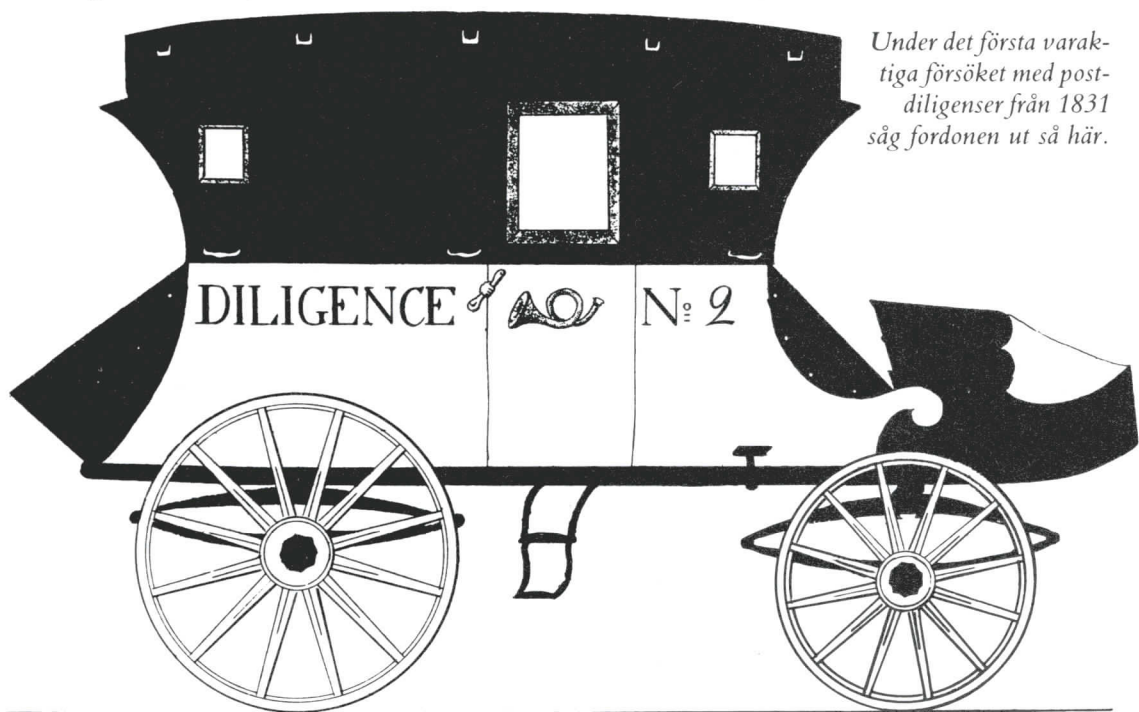
En blygsam början

I ETT 18 FOLIOSIDOR långt brev till regeringen presenterade överpostdirektör Wilhelm Carpelan den 21 maj 1820 ett detaljrikt förslag till regelbunden diligenstrafik i Postverkets regi. Förslaget avsåg »forvagnstrafik för resande och större paket». Ett tidigare förslag om forvagnstrafik i förening med brevposten hade avslagits vid prövning i februari 1812.

Ett av de tidigare misslyckade försöken till forvagnstrafik var Jakob Wallraves diligens-

linje mellan Stockholm och Uppsala. Den startade på senhösten 1722 och upphörde efter mindre än ett år. För ett annat försök fick Gottfried Sack koncession mellan Stockholm och Skåne. Det fortlöpte under tiden 1759–1763.

Till Wilhelm Carpelans detaljerade förslag år 1820 tog regeringen inte genast ställning. Ett bättre underlag behövdes. Den tidigaste någorlunda varaktiga trafiken började den 18 juni 1831, då den första paketvagnen gav sig



Under det första varaktiga försöket med postdiligenser från 1831 såg fordonen ut så här.

i väg från Stockholm mot Ystad. I vardera riktningen gick paketposten en gång i veckan och entreprenörer svarade för skjutsningen. Under de båda första åren redovisades en förlust på mer än 24 000 riksdaler och drygt 10 000 under år 1833. Med 1834 års utgång upphörde trafiken i Postverkets regi. Ett enskilt företag övertog det hela med rundligt tilltagna statsanslag. Från 1836 utgick detta med 8 000 riksdaler per år.

Vagnarna drogs med tre hästar och blev utformade på ett annat sätt än det förslag som hade bifogats den tio år äldre utredningen. Det fanns plats för tre passagerare, »för tvenne uti sätet med sufletten och för en uti främsta sätet». Utan särskild betalning fick varje passagerare ta med sig en kappsäck om högst 35 skålpunds vikt »jemte ett hattfederal, samt dessutom antingen ett nattknytte eller portfölj eller dylikt». Däremot fick man inte medföra någon matsäck. Hundar eller andra djur fick inte heller följa med.

På hösten 1832 gjorde författarinnan Sophie von Knorring dagboksanteckningar under en resa runt Vättern. Hon fick tillfälle att se diligensen på dess färd mellan Stockholm och Ystad. Om det mötet skriver hon följande:

»Uti Holkaberg hade vi det nöjet att se postvagnen — och dess passagerare. Den förra såg tung, de senare tungsinta ut. Det är dock gott att sova på egen fjäder — åka på egna fjädrar, men bäst av allt att ej behöva andras — för att lysa upp sig med! Det drar visst länge ut innan diligens- och postvagnsinrättningen här i Sverige anses som behagliga sätt att färdas, och det kommer mest av vår national-liknöjdhet för annan konversation än den som väderleken bjuder, varav kommer att några personer som tvånget och nödvändigheten packat ihopa i en och samma vagn — alltid skola få odrägeligt ledsamt om de ej äro bekanta förut — och kunna tala om sina vänner och ovänner — ty det är svenskens käraste konversationsämne — särdeles damernas, ty karlarna hava åtminstone var och en sitt skrågöromål att orda litet om — med eller utan sakkännedom.»

Redan 1831 fanns i reglerna för passagera-

retrafiken en paragraf, som med senare gjord ändring skulle vålla mycken förtret tre decennier senare, när diligenstrafiken kommit i gång på allvar i Postens egen regi. Paragrafen löd i 1831 års version:

»Av passagerare, som därtill låta anteckna sig 36 timmar före Postens avgång, äger den företrädesrätt till plats, som önskar göra längsta resan, och av de, som efter denna tid sig anmäla, den förstkommande utan avseende på resans längd.»

Inbokning av nya passagerare på delsträckor blev möjlig genom systemet med löpsedlar eller förbudssedlar. Föreskriften om detta fick följande ursprungliga utformning:

»Till underrättelse för passagerare, som i städerna på vägen emellan Stockholm och Ystad anmäla sig till plats på paket-vagnarne, kommer med Brevposten, som dagen före paketposten anländer, att medfölja en löpsedel med uppgift till vilka städer passagerare-platserna äro upptagna.»

Brevpostens snabbare gång berodde inte bara på att den kördes med lättare vagn utan också på att den gick oavbrutet utan uppehåll. För diligenstrafiken avvek man från 1820 års förslag inte bara i vad gällde färdvägarna. I tidtabellen arbetade man också in nattuppehåll i Nyköping, Linköping, Jönköping, Växjö och Kristianstad. Dessa var dock förhållandevis korta, i 1839 års tidtabell mellan fem och sju timmar på varje ort. Diligenserna avgick då från Stockholm kl 6 på lördagsmorgnarna och kom till Ystad på torsdagskvällarna kl 6.30. I motsatt riktning gick det något långsammare på grund av ett längre uppehåll i Kristianstad.

På baksidan av vissa biljetter, t ex 1832 års, angavs var måltider kunde intas. På resan norrut från Ystad var måltidsuppehåll inlagda t ex fjärde resdagen i Gränna och Ödes hög, femte dagen i Brink och Krokek och sjätte dagen i Svärdsbro och Pilkrog.

Fler paketposter med passagerarebefordran inrättades efter hand, en i november 1832 mellan Ystad och Helsingborg över Malmö, Lund och Landskrona. År 1833 beviljades ett enskilt bolag understöd av postmedel för diligensfart på en linje mellan Stockholm och

Bestämmelser.

- 1:o. För resa med postdiligens äro afgifterna bestämda sålunda:
För heltäckt plats till i rdr 20 öre milen;
„ halftäckt plats (plats i halftäckt åkdon eller s. k. kalesch) till 1 rdr milen;
„ öppen plats (hvertill äfven hänföres de bägge platser, en på hvardera sidan om postiljonen, hvilka på en del Postverkets äldre sufflettvagnar upplätas åt resande) till 80 öre milen.
För väglängdens beräkning följäs de för hvarje särskild diligenslinie utfärdade tidtabeller.
För öfverskjutande vägstycke, som ej uppgår till $\frac{1}{2}$ mil, erlägges ingen afgift.
- 2:o. Hvarje resande eger att, utan erläggande af särskild afgift, medföra gods,
å heltäckt plats till en vigt af 60 \mathcal{E} ;
„ halftäckt dito „ „ „ 50 \mathcal{E} , uti hvilka viktquantiteter ej inräknas de mindre reseeffekter, som lämpligen kunna i diligensen inrymmas;
„ öppen plats till en vigt af 40 \mathcal{E} ;
börande för den öfverskjutande vigt, som möjligen medföres, särskild betalning efter gällande paketposttaxa erläggas.
- 3:o. Barn, som ej uppnått 6 års ålder, emottagas icke såsom passagerare. På passagerare, som innehafva heltäckt plats inuti diligensen, må likväl bero att, jemte sig, upplåta plats för ett barn under 6 års ålder; och erlägges för en sådan 3dje plats half passagerareafgift.
- 4:o. Passagerareafgiften erlägges före afresan: för färd från paketpostanstalt till vederbörande postförvaltare, och för fortkomst från någon af skjutsstationerne under vägen till den medföljande postiljonen; och erhåller resande härför biljett, hvilken, då den erhållits å postanstalt, af den resande aflemnas till postiljonen vid ankomsten till den ort, der resan slutar, samt då den af postiljon utfärdats, bör af den resande nedläggas uti den å diligensen befintliga brevlåda.
- 5:o. Passagerareafgiften kan, sedan den blifvit erlagd, icke återfås, äfven om passagerare inställer sin resa, och kan ej heller få tillgodoräknas för en påföljande resa. Huru förfaras bör i afseende å erlagd passagerareafgift, då postdiligens ej kan afgå eller mindre diligens måste användas i stället för en större och resande dervid får åka på billigare plats än hvartil han köpt biljett, samt ifall diligens går sönder å vägen, så att den resande måste begagna sig af andra medel till sin fortkomst, stadgas uti Kongl. Generalpoststyrelsens cirkulär n:r 35 för år 1862.
- 6:o. Passagerares effekter böra vara försedda med egarens namn och åtecknade orten dit resan sker, samt sist en timme före diligensens afgång aflemnas vid postanstalten eller det ställe som kan varda bestämdt.
- 7:o. Passagerare bör, då resa sker från postanstalt, vid utsatt tid före afresan infinna sig å berörda ställe och får vid resans slut ej afstiga och medtaga sina effekter å annat ställe än vid diligensens station.
- 8:o. För diligensens gång är utfärdad en särskild tidtabell, utvisande såväl tiden för diligensens afgång och ankomst som dess fortgång under resan; och få passagerare icke under någon förevändning fordra hvarken ett fortare körande eller ett längre uppehåll än hvad tidtabellen bestämmer.
- 9:o. Postiljonen, som medföljer, åligger vid strängt ansvar att med höflighet bemöta passagerare; hvaremot han är tagen i hägn och beskydd för våld och öfverdåd af hvem det vara må, på sätt kongl. protektorialet af den 23 juni 1704 för postiljoner innehåller.
- 10:o. Postiljonen får vid tjenstens förlust ej begära s. k. drickspengar eller särskild vedergällning af passagerare.
- 11:o. Hundar eller andra djur få ej af passagerare medtagas.
- 12:o. Klagomål emot postiljonen böra skriftligen anmälas vid postanstalterna eller ock hos Kongl. Generalpoststyrelsen.
- 13:o. Icke utan medgifvande af den medresande får tobaksrökande inuti diligensen ega rum. Den, som icke vill tillåta rökande, bör i detta afseende vända sig till postiljonen, som då eger att tillsäga den medresande härom.
- 14:o. Så väl vid afgangsorten som vid skjutsombytesstationerna tillkännagifver postiljonen af färden genom blåsnig i posthornet. Resande bör då skyndsamt intaga sin plats, emedan å den försumlige någon väntning icke får ega rum.
- 15:o. Sjuk person emottages ej till befordran med diligensen. Person, som befinner sig i drucket tillstånd, eller som ej iakttager för diligensbefordringen gällande föreskrifter, eller som uppför sig opassande, kan förvägras att resan företaga eller fortsätta. Hvad af sådan resande redan blifvit till postkassan erlagdt, är till samma kassa förfallet.

Helsingborg över Göteborg, det s k »Diligensbolaget nr 1». Andra enskilda diligenslinjer tillkom mellan Malmö och Ystad, Karlskrona och Kristianstad, Norrköping och Valdemarsvik samt Stockholm och Arboga. År 1858 blev kontraktet med »Diligensbolaget nr 1» uppsagt. Nu hade man kommit så långt att diligenserna i stor utsträckning kunde gå i Postverkets egen regi. På sina håll omhuldades diligenserna mycket, särskilt i områden där invånarna förstod att utnyttja dem. Så var fallet i södra Skåne, när järnvägen mellan Ystad och Eslöv skulle öppnas för trafik. Man var då rädd för att diligensen mellan Malmö och Ystad skulle dras in.

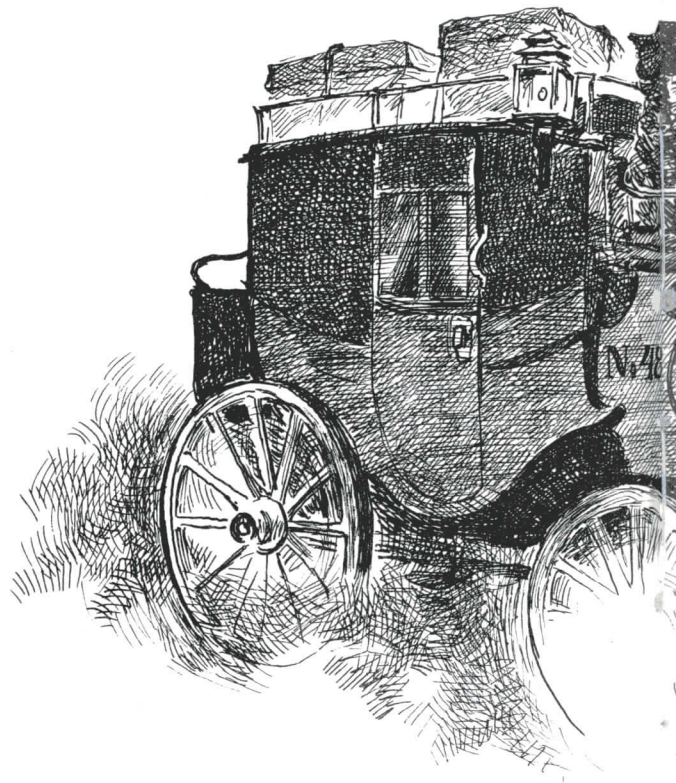
Som stöd för en anhållan i januari 1866 att bibehålla diligensen anförde en rad petitionärer med ägaren av Torsjö säteri M Stenbock i spetsen »att den del av provinsen, som genomskäres av allmänna vägen emellan Malmö och Ystad är troligen den tätast befolkade inom hela riket och att befolkningen huvudsakligen utgöres av större egendomsägare samt en välmående upplyst allmoge, ävensom av ett ganska stort antal militärer, civila och ecklesiastike ämbets- och tjänstemän, vilka alla ha en betydlig korrespondens och ofta måste företaga resor så i allmänna som i enskilda ärenden».

Petitionärerna nöjde sig inte med att enbart begära att diligensen skulle fortsätta utan kom också med ett konkret förslag till hur driften skulle kunna rationaliseras om kostnaden var för hög. De menade att kostnaden kunde minskas till nära hälften, »om på linjen begagnades mindre, med endast 2:ne hästar bespända vagnar samt om, i likhet med vad i Pommern och Mecklenburg allmänt iakttages uppå de mindre postlinjerna, konduktör eller postiljon icke medföljde, utan entreprenörens kuskar mot någon ersättning av postverket ansvarade för vad i väskor med diligensen medföljer. Sådant sker därstädes utan ringaste olägenhet och här i Sverige förde de gamla postbönderna förr med ordning och säkerhet posten. Därjämte våga vi tro,

att med sådana mindre vagnar, i anseende till de under senare åren förbättrade vägarna, ombyte av hästar icke behövde såsom nu sker på 3:ne ställen av linjen, utan endast på ett, nämligen vid postexpeditionen i Anderslöv.»

Äventyrliga diligensfärder

»Den 18 sistlidne december beställde undertecknad, ägare till egendomen Skeen med underlydande hemman, av postiljonen plats i den mellan Halmstad och Vislanda gående diligensen till Vislanda station. Vid diligensens ankomst till Ljungby var plats därifrån betingad av en annan resande till samma ändpunkt, på grund varav jag tillsades att lämna min plats.»



Postdiligenserna i Sverige var i regel två- eller trespända.

Detta citat ur ett brev den 21 januari 1874 från Frithiof Sandberg i Skeen till poststyrelsen återspeglar några av de svårigheter Postens diligenstrafik hade att kämpa med på grund av diligensernas ringa kapacitet.

Postmästare Philip Palme i Ljungby tyckte sig ha handlat enligt de regler som tillämpades för diligenstrafiken. Det var regler som – sett med de resandes ögon – delvis var i konflikt med varandra. I Skeen fanns en poststation sedan 1868. Men där kunde Sandberg inte lösa sin biljett. Han måste köpa den av postiljonen som följde med diligensen från Halmstad.

Sandbergs chansning på att det fanns plats visade sig riktig när diligensen kom fram till Skeen. Han köpte av postiljonen en biljett

för färden fram till Vislanda. Men enligt en då två år gammal kungörelse hade postiljonen inte rätt att utfärda en biljett längre än till närmaste postkontor, dvs Ljungby.

I samma kungörelse fanns kvar den äldre bestämmelsen om att den passagerare som önskade resa längst, hade företräde framför andra. Därför ansåg nu Sandberg att postkontoret i Ljungby inte kunde sälja biljetter för färd därifrån förrän diligensen hade kommit till Ljungby och man kunnat konstatera att det fanns plats.

Systemet med förbudssedlar* var känt av de resande och Sandberg ansåg att poststationen i Skeen kunnat underrätta postkontoret i Ljungby genom en förbudssedel om den i god tid beställde platsen för färden mellan Skeen och Vislanda. Omvänt kunde också poststationen i Skeen och postkontoret i Halmstad fått besked om att platser var tingade på sträckan mellan Ljungby och Vislanda. I de bestäm-



melser som infördes i första hand för att utnyttja kapaciteten hette det beträffande linjer, där daglig diligensbefordran ägde rum:

»Biljett till resa bortom närmaste, i stad eller invid gästgivaregård belägna paketpostkontor, bör köpas innan diligensens avgång föregående dag; då den postförvaltaren, vilken försålt biljett till sådan längre resa, åligger genom löpsedel underrätta övriga vederbörande postförvaltare, om vilka platser blivit för den följande dagen upptagne. Först sedan, efter diligensens ankomst, postförvaltaren sålunda fått förvissa sig om, huru många och vilka passagerareplatser kunna vara att disponera, må biljett till följande dagens resa försäljas.

Har resande, vilken önskar begagna postdiligens för längre färd, uraktlåt att, på förenämnde sätt, försäkra sig om plats för hela resan, åligger honom vid närmaste paketpostkontor lemna platsen, om densamma förut blivit av annan person betingad.»

Löpsedel avsåg här förbudssedel. »Det kan icke kallas behagligt att bliva, så att säga, avkörd av diligensen», skrev Sandberg. Han stod nu i Ljungby och såg diligensen rulla iväg. I sitt brev kunde han inte undertrycka sin förvåning över hur reglerna tillämpades. Han menade sig vara övertygad om att »Kongl. Generalpoststyrelsen, som i allt söker göra det så bekvämt för resande som möjligt, icke vid förordningens nedskrivande antytt, att den resande, som kommer med diligensen, skall vara nödsakad stiga ur för en annan resande då denne icke anmält sig så långt i förväg att behörigen avsånd löpsedel kunnat tillförsäkra honom plats».

Han önskade att poststationen i Skeen skulle få rätt att sälja biljetter, varigenom systemet med förbudssedlar skulle kunna fungera och både han »och de många andra, som varit utsatta för samma äventyr, må vid påstigningen vara tillförsäkrade plats till resans mål».

Postmästare Palme blev anmodad uttala sig. Han föreslog poststyrelsen att inte fästa något avseende vid Sandbergs förslag om att poststationen i Skeen skulle få rätt att sälja biljetter eftersom »i så fall samma rättighet

väl billigtvis skulle tillkomma övriga vid linjen belägna poststationer och härigenom den för resande åsyftade underlättningen i stället leda till besvär».

Vid ärendets föredragning inför generalpostdirektör Roos den 17 mars 1874 befanns det inte »erfordra vidare åtgärd». Äventyrligheterna för resenärer som inte reste från orter med fullständiga postkontor fortsatte. Även de som reste från större orter kunde råka illa ut. Detta påtalades redan i ett brev från postmästare von Björnmarck i Helsingborg den 29 december 1859 till poststyrelsen:

»Stadgandet att den som vill resa längsta vägen har företräde, har gjort, att flera förlorats, då de ej i oviss väntan kunnat uppehålla sig. Jag har väl hulpit någon som bestämt ville gagna denna lägenhet till Götheborg, på så sätt att de skulle för att vara säkra på sin plats, underkasta sig betala äfven för Töreboda-Örebro touren i händelse någon skulle vilja tränga dem undan, men ej alla vilja underkasta sig detta; lika litet är det i Postverkets intresse visa dem tillbaka med tillsägelse att i yttersta stunden komma åter, de resa då hellre på skjutskärran, än ligga här en eller flere dagar i oviss väntan.»

Den »skjutskärra» som stod till buds för personer som inte kunde fara med postdiligensen var av skiftande slag. Ofta rörde det sig om en tvåhjulig bondskjuts, även kallad »rapphöna» eller »kaffebrännare» med vilken man kunde få färdas begränsade sträckor efter överenskommelse med ägaren.

Reglerna för diligensbefordran var således föga resandevänliga. Det hette också att erlagd passagerareavgift inte kunde återfås även om man måste inställa sin resa. Man kunde inte heller tillgodoräkna sig avgiften för en senare resa. Hundar eller andra djur fick man inte ta med sig och tobaksrökning var inte tillåten inuti diligensen, om inte medresenären medgav det.

Vid förseningar kunde fler komplikationer stöta till. Ett exempel på hur man i praktiken tillämpade reglerna för restitution av erlagda avgifter finner man i ett ärende som avgjordes av poststyrelsen i början av år 1863.

Grosshandlaren Drucker i Köpenhamn hade den 11 januari beställt och betalt för en plats i diligensen på sträckan Helsingborg—Göteborg. Till Helsingborg skulle han komma med båt från Köpenhamn via Helsingör. Ångfartyget Hamlet drabbades av en maskinskada och när Drucker kom fram till Helsingborg med en extra båt hade diligensen redan gått med tomt säte på den reserverade platsen.

I ett brev till poststyrelsen begärde nu Drucker återbetalning av passagerareavgiften, 27 rdr 30 öre, eller alternativt den del därav, 17 rdr 70 öre, som avsåg sträckan Halmstad—Göteborg.

Poststyrelsen frågade postinspektorn i Halmstad, om ifrågavarande plats i Druckers frånvaro blivit utnyttjad för någon annan resande. I Helsingborg hade anteckning gjorts i medföljande handlingar att platsen fick säljas till annan person. Därför hade den kunnat utnyttjas av en herr Ljungberg för resa från Halmstad till Göteborg. Poststyrelsen beslutade nu om återbetalning till Drucker av 17 rdr 70 öre.

Det var angeläget att utnyttja de fåtaliga diligensplatserna effektivt. I ett cirkulär i juli 1864 föreskrevs »att, när biljett för resa med postdiligensen blivit betingad, men icke uttagen och betald, förhållandet bör av vederbörande postförvaltare hos Kongl. Styrelsen anmälas».

Detta återopade postmästare Linus Adlerstam i Arvika, när han den 28 oktober 1864 anmälde att två platser förmiddagen förut hade tingats för färd från Arvika till Karlstad följande dag men på eftermiddagen avbeställs av rekvirenten, civilingenjören Schumann.

Poststyrelsens uppföljning av ärendet bestod i en förfrågan till Linus Adlerstam. Denne uppgav, att ingen annan anmält sig för plats på diligensen och att ingen av de beställda platserna blivit upptagen under resan. Någon förlust hade Postverket alltså inte haft på grund av att en plats hade reserverats för Schumann.

Det var över huvud taget få personer som for med diligenserna, i synnerhet på de mindre linjerna. Någon regelbunden full beläggning förekom inte och beställningar kom ibland mycket ojämnt. Sträckan mellan Örebro och Töreboda var naturligt nog livligt frekventerad innan Västra Stambanan blev färdig. Statistiken visar att 65 biljetter såldes i Örebro under mars 1861 och att tre personer förgäves försökte få biljetter under perioden. I april 1861 var motsvarande siffror 60 resp 2 och i Töreboda 63 resp 11.

På linjen Göteborg—Helsingborg var det tidvis ännu sämre beställt i vad gäller biljetter från Göteborg. Regeln om att den som löste biljett för längsta färdvägen ägde företräde gjorde det svårt eller ibland omöjligt för passagerare att kunna räkna med diligensplatser från t ex Kungsbacka eller Laholm. I Kungsbacka hade fem personer velat köpa biljetter under februari 1861 men alla blivit utan. En ville åka till Falkenberg, en till Halmstad och tre till Helsingborg vid skilda tillfällen. Postmästare Georg Menn i Kungsbacka påtalade svårigheten på följande sätt i sin rapport till poststyrelsen:

»Ovissheten att erhålla plats och den korta beredsetiden i händelse sådant lyckas, vållar att få personer anmäler sig som passagerare. Vore kommunikationen daglig och plats tillgänglig för större antal, skulle säkert en betydlig persontrafik uppstå på linien Götheborg—Helsingborg.»

Diligensen mellan Kristianstad och Karlskrona var i allmänhet väl besatt. Reglerna om att den som reste längsta vägen ägde företräde vållade postinspektör John Reinhold af Klercker i Kristianstad bekymmer. I ett brev till poststyrelsen den 8 mars 1863 berättade han att han en lördag fått telegram från Malmö med beställning av de två bästa diligensplatserna till Karlskrona påföljande fredag och genom betalt telegramsvar bekräftat att platser fanns. Men på måndagen fick han genom en löpsedel från Ystad veta att en täckt plats var betingad till påföljande fredag för sträckan ända fram till Kalmar. När diligensen skulle avgå på fredagen kom ännu en

resande in i bilden. Denne begärde en plats till Kalmar och ansåg sig ha företrädare för den som tidigare beställt biljett endast till Karlskrona.

Bestämmelserna för diligenstrafiken tolkades olika av postmästarna. Det ledde bl a till konflikter mellan postmästarna i Västerås och Enköping, där dubbelbokningar på delsträckan från Enköping till Stockholm vållade mycken förtret. Postmästare Alrik Ågren i Tierp råkade också ut för obehag från resande liksom många andra postmästare på orter som låg mellan ändpunkterna på en diligenslinje. Han menade att tolkningen av poststyrelsens direktiv »föranleder en sådan osäkerhet härstädes för diligensbiljetters utlemnande, att resande heldre föredraga resan med Gästgifveriskjuts än att vänta härstädes om nätterna, måhända förgäfwes, till kl 10–11, om diligensen väntas från norr, eller 1–2 om den väntas från söder». Särskilt besvärligt var det på postkontor som inte låg i närheten av en gästgivaregård. Då måste ofta bondskjuts, den s k raphönan, tillgripas.

Bestämmelsen om att ett mellanliggande postkontor vid en diligenslinje inte fick sälja biljetter förrän diligensen kommit dit och man kunde konstatera att det fanns plats för passagerare ledde ofta till att resenärer inte vågade vänta för att få besked. Postmästare Georg W Söderström i Hudiksvall anmälde t ex följande i ett brev till poststyrelsen den 6 februari 1866:

»För icke länge sedan inträffade här den omständigheten att icke mindre än fyra personer anmälde sig efter hand för resa med diligensen till Gefle, men då ingen säkerhet om plats kunde lemnas dem, afstodo alla. Wid wagnens ankomst hit befanns emellertid båda platserna lediga, och följden blef att wagnen gick tom till Gefle den gången.

Om en telegrafering i allmänhet kunde ske postkontoren emellan, under den tid diligenserna gå, så tror jag att en winst, genom ökat antal passagerare skulle tillskyndas Kongl. postverket, på samma gång som allmänheten beredes en fördel.»

Ett annat slags komplikation skall slutligen redovisas. Diligenspassageraren Fr Sköldebrand var långt ifrån belåten med en resa han företagit den 22 december 1873 i sällskap med greve H Rudenschöld mellan Lidköping och Skövde. Deras bagage hade visserligen tagits med från Lidköping, men det togs ut i Skara och i stället stuvades postpaket in i diligensen. Så här skrev Sköldebrand till poststyrelsen:

»Jag anmälde för Skara-postmästaren att jag ovillkorligen borde avresa från Skövde med nattåget samma dag och därför anhöll att mina res saker måtte få åtfölja diligensen samtidigt med mig. I stället för att efterkomma detta kvarlämnades såväl mina som greve Rudenschölds saker på postkontoret och vi måste utan desamma medfölja diligensen.»

I Skövde måste Sköldebrand vänta tills bagaget kom nästa morgon och fann då »åtskilliga saker sönderslagna». Han hade fått övernatta i Skövde och kom därigenom med ett senare tåg till Stockholm än han beräknat. Han tycks emellertid ha varit hovsam, för han avslutade sitt brev till poststyrelsen med följande rader:

»För min del begär jag icke någon pekuniär ersättning men hoppas att Kongl. General Poststyrelsen tillrättavisar postmästaren i Skara så att vad som nu skett ej må upprepas.»

Postmästare Sven August Hollberg förklarade på poststyrelsens fråga att den extraskjuts han beställde för transport av det tunga godset, däribland resenärernas bagage, inte kom iväg förrän en kvart efter att diligensen hade avgått. Han kunde inte föreställa sig »annat än att skjutsen skulle upphinna diligensen, helst som skjutskarlen bestämt lovade detta».

Poststyrelsen meddelade Hollberg att han tycktes ha handlat efter egen bästa uppfattning, men att Sköldebrands köpta biljett till en station bortom Skara givit honom rätt få sitt inpackade bagage befordrat hela vägen. Hinder hade däremot inte mött att placera om bagaget på diligensen om detta behövdes för att bereda bättre skydd åt mindre paket.

Det var en utbredd uppfattning att Postens diligenser var obekväma. Generalpostdirektör Wilhelm Roos prövade själv på dem vid flera tillfällen och fann dem vara ett acceptabelt fortskaffningsmedel. I sitt brev från Ronneby den 20 juni 1876 till sonen Adolf berättade han att han hade rest med postdiligensen från Sölvesborg på den 6,5 mil långa vägen till Ronneby. Det hade till största delen varit en mycket vacker väg och »icke heller äro postdiligenserna så obekväma som man ibland påstått». I Karlshamn hade han fått en dansk godsägare till reskamrat med »hälften så långa ben som jag». Denne hade ändå klagat över att han inte fick rum för benen.

Roos fäste hans uppmärksamhet på att det fanns ett tomrum under kuskbocken, där man bekvämt kunde sticka in benen. Då svarade dansken att det var utmärkt, bara inte Roos själv hade några ben. De var tydligen långa nog att ta det mesta utrymmet i anspråk.

Postrån

»MIN LILLA GODA ANNA!

Posten är ännu kln 6 ej kommen, och jag skriver alltså endast för att låta dig veta att jag mår väl. Give Gud att endast posten ej blivit rövad och jag således ej komme att sakna det förnämsta, jag kunde säga det enda med nöje, jag har i detta Gomorra, nämligen att få brev hemifrån.»

Detta citat ur Esaias Tegnér's brev den 18 mars 1828 från Stockholm, då riksdagsarbetet höll honom borta från hans småländska biskopsstol, är ett av många vittnesbörd om att postrån förekom ganska ofta trots avskräckande straffpåföljder. Att postrån inte var ovanliga återspeglas också i postmästare Teodor Holms excerpter*. Jakten på några poströvare i trakten av Falkenberg — såsom den skildrades i augusti 1812 för överpostdirektören av några personer som hoppades få ersättning för sitt besvär — återges här efter en utskrift av Holms stenografiska anteckningar.

»Efter den här den 20:de Februari i detta år inlupne berättelse, at posten blifvit röfvad i Arfvidstorp en fjärdingsväg ifrån Falkenbergs stad, hafva undertecknade, borgare och invånare derstädes, efter mörkningen berörde dag blifvit updragne, at emot den ersättning, som af högloflig. K Postverket kunde bestås, efterslå röfvaren och den borttagne väskan: Så hastigt som möjligt var foro vi derföre åstad, inet görande afseende på betalning för at få de bästa och snarast utfärdige hästar: Inom kvarten voro vi på stället och med all möjlig skyndsamhet och omtanka undersökte först i nejdens och sedan längre från stället. Änteligen lyckades

det vårt bemödande, efter det vi träffat spår i en långt förut fallen snö, hvilka vi med tilhjäl af lyktor eftergingo och råkade på ett torp der förre båtsmannen Hans Åkerberg bodde: Denne torpare likasom dess hustru och barn lägo redan til sängs och ingenting misstänkt föredde sig här: Icke blott med en hotande sabel öfver hufvudet, förmådde vi förbrytaren /til/ erkännande af sitt brott utan med af nödvändigheten föreskrivne ömsom lockande och ömsom ganska hårda medel: utom tilgripande af slike medel hade vårt bemödande säkert varit fruktlöst, ty röfvaren var en gammal i lasten bedagad man som ej var lätt at lura och som ganska försiktigt förvarat utur väskan tagne paketer i ett uthus öfverlagde med mycken halm: I denna hastiga öfverrumpling blev brottet upptäckt och inom 3:ne timmar var Åkerberg insatt i stads häktet och de fundne paketerne aflämnade på postkontoret. På morgonstunden derefter utfördes åter Åkerberg för at gifva oss anvisning på den sönderskurna väskan: Wid pass en half fjärdingsväg från Arfvidstorp i en torfmåsegraf uphittades den och 100:de sönderrifne bref, hvilket allt samlat aflämnades på postkontoret härstädes.

Eder Excellence täcktes nådigt förlåta oss uprepandet af hvad vi i det oss uppdragne värv sålunda uträttat: Vi äro väl tilfredsställda at vi dermed vunnit så mycket, at, då både K M:t och Kronan och 100:de-tals enskilte personer voro i fara at förlora anseelige penningesummor, och då kanske flere enskiltes välfärd stod på ett äfventyrligt spel, ingen enda styfver likvisst förlorades, utan alla som af händelsens vådlighet förskräcktes, nu glädja sig at dess utgång: men då det är visst at blott ett



På sina håll har befolkningen rest minnesstenar där postförare blivit överfallna, t ex denna i Närke.

hastigt och tiltagset nitfullt bemödande förekommit förstöring af den alltid betydliga skånska och utländska posten; våga vi likvisst, under bifogande af välloflig. Magistratens härstädes oss i ämnet meddelade bevis, hos Eders Excellence allerödmjukast hemställa, om vi icke gjort oss förtjente om ej til någon belöning för vårt bemödande i ämnet, åtminstone til någon billig ersättning för våre hafde kostnader som vi med resan äfven til tinget 2 mil härifrån i vittnesmåls afseende emot Åkerberg, måste hafva.»

Överpostdirektör Carl Lagerbring tillstyrkte i en skrivelse till kanslistyrelsen en belöning på 100 riksdaler.

Postiljon Abrahamsson färdades på natten till den 24 mars 1850 från Kungsbacka söderut med posten från Göteborg till Halmstad och Helsingborg. Det var en sträcka som han med åren lärt känna väl. En kvarts mil norr om Rågelund blev han överfallen.

I sin rapport till poststyrelsen skrev postmästare Georg Menn i Kungsbacka att när Abrahamsson färdades »upp för en backe, avlossades från någon till vänster om vägen dold person ett skarpt skott, vilket träffade hästen uti länden och ljumsken utan att såra varken postiljonen eller den skjutsande. Som

kreaturet var ovanligt starkt och livligt, lyckades det att genom ett hastigt körande undgå vidare angrepp och uppnå den en kvarts mil avlägsna postgården Rågelund. Den bleserade hästen dog under behandling av tillkallad djurläkare samma dag om eftermiddagen».

Postiljon Abrahamsson fullföljde sitt vaktpass och kom med alternerande skjutsbönder och hästar till Halmstad på eftermiddagen den 24 mars. Postmästare Carl Fredrik Pyhlson underrättade länsstyrelsen i Halmstad som vidtog »åtgärder för de brottsliges upp-täckande».

Brottslingarna kom undan den gången. Troligen hörde de till det gäng på sju som flytt ur länshäktet i Vänersborg den 22 januari 1850 och stulit två hästar och en vagn från en bonde vid vägen mot Uddevalla.

I mitten av 1800-talet blev rånen så vanliga att de väckte stor uppmärksamhet. På avstånd observerades de genom tidningsnotiser av den svenske postdirektören i Hamburg, Johan Carl Hellberg. Han skrev bl a följande i oktobernumret 1859 av sin tidskrift »Arkiv i Postväsendet»:

»I stället för att avtaga synas poströverierna och

försöken därtill inom Sverige så fruktansvärt tillväxa i antal, att man knappast längre kan kalla dessa företeelser sporadiska.»

Postdirektör Hellberg föreslog från sitt hörn av världen olika sätt för att stävja brottsligheten och skydda postransporterna. Något av hans idéer togs till vara. Bland annat förstärktes skyddsanordningarna på postkärrorna.

De svenska postiljonerna var beväpnade med pistoler och under en period även med sablar. Enligt ett kungligt brev i december 1839 fick pistolen begagnas, när det var oundgängligen nödvändigt för att försvara postiljonerna och den medföljande posten.

Beväpningen moderniserades senare och allt eftersom pistolerna blev obrukbara fick postiljonerna revolverar. Vid varje resa laddades revolvern med sex patroner och efter återkomsten tömdes magasinet. Om någon patron saknades måste postiljonen redogöra för orsaken. År 1875 påpekade Postverkets ledning att postiljonen »varken av övermod eller rädsla» fick använda vapnet i otid.

Många rånförsök lyckades. Ibland kom brottslingarna över stora belopp. I de flesta fall blev rånarna fast genom att traktens bofasta befolkning visade sig vaksam. Straffen blev hårda för de gripna och inte sällan fick rånare plikta med livet.

August Lindholm vid postinspektionskontoret i Stockholm anmälde den 29 juli 1853 till poststyrelsen, att postiljon C J Bom hade blivit utsatt för ett rånförsök. Bom färdades med posten från Uppsala på natten mellan den 27 och 28 juli. Vid den sk Borbrinken i skogen mellan Brandshammars posthemman och Märsta gästgivaregård drygt två mil söder om Uppsala, hade han observerat två karlar. De stannade på var sin sida om vägen. När vagnen passerade, avlossade den ene ett pistolskott som träffade Bom. Han svimmade »enär skottet hade träffat honom i bakre delen av huvudet och halsen».

August Lindholm konstaterade att Bom lyckligtvis skulle kunna bli återställd på kort

tid. Skjutshästarna blev skrämde av skottet och fortsatte snabbt framåt, varigenom rånarna inte hann ifatt vagnen.

Den gången blev rånarna inte fast men vid ett nytt försök i Sibbarp i Skaraborgs län blev den ene stoppad för gott. Det var Anders Andersson Frid som den 19 november 1855 dömdes till 28 dagars fängelse med vatten och bröd samt fästningsarbete för livstiden. Han erkände för fängelsepredikanten att han hade deltagit i flera poströverier.

Enligt domstolsprotokollet från länshäktet i Skara hade han »år 1853 gjort en lustresa från Stockholm till Uppsala i sällskap med en före detta murare vid namn Törnberg och en dagdrivare, kallande sig Gustaf Grönhagen». Törnberg medförde en större skarpladdad pistol och någon av dem hade föreslagit att de skulle röva posten mellan Stockholm och Uppsala.

Postiljon Israel Jonsson körde utan skjutskarl med sin kärra natten till den 13 november 1855 mellan Göteborg och Lilla Edet och hade 20 minuter tidigare lämnat Nols gästgivaregård, då ett skott avlossades nära honom. Han märkte ett vinande helt nära huvudet och drev på hästarna.

I mörkret kunde han inte urskilja någonting i den riktning varifrån skottet hördes och när han vände sig om för att kontrollera om han var förföljd syntes inte heller något. Han gjorde sig ändå beredd att använda sitt vapen.

Framkommen till postkontoret i Lilla Edet anmälde han incidenten för postmästare Carl August Lindahl, som granskade postiljonens ytterkläder och fann skinnkragen genomskjuten med flera hagel. De hade dock inte trängt in till kroppen och Israel Jonsson hade oskadd sluppit undan rövarens anfall.

Carl August Lindahl fattade genast pennan och skrev bl a följande till poststyrelsen:

»Alla livsmedels utomordentliga dyrhet och därigenom förökad fattigdom, vilken spörjes i denna del av landet, kommer säkerligen att locka till flera försök av likadan beskaffenhet som ovan nämnda, och till vars förekommande jag vågar i

största ödmjukhet föreslå, såsom varande enda säkra medlet, att posten häremellan och Göteborg, under mörka årstiden må åtföljas av tvenne skjutsande i särskilt åkdon.»

Denna och andra incidenter fick till följd att postskjutsen några år senare inte bara till Lilla Edet utan på hela sträckan fram till Vänersborg under det mörka halvåret skulle åtföljas »förutom postiljon och den skjutsande, av en pålitlig karl, som färdas i särskilt åkdon och bör vara försedd med en sabel utöver de vapen som äro för postiljonen avsedda».

Postmästaren i Vänersborg anförde i ett brev till poststyrelsen i anslutning till överfallet, att de anställda postiljonerna väl kunde båda ladda och skjuta med pistolen, »ehuru det är att befara att hvarken de eller pistolerna duga till målskjutning».

Beslutet om en extra kärra för den bevakande postiljonen ändrades – troligen av kostnadsskäl – snart till att en bevakningsman skulle medfölja på samma vagn som skjutsbonden och postiljonen. Detta mötte protester från de skjutsskyldige. De ansåg att posten var så tung att två hästar inte kunde belastas med tre personer utöver postens vikt. De hade emellertid rätt att rekvirera en tredje häst när posten var särskilt tung eller väglaget besvärligt.

Ibland slutade rånförsöken med dråp trots att brottslingarna oftast var medvetna om de allvarliga följderna.

Den 26 maj 1880 rånmördades postiljonen Magnus Sjöqvist när han nära nog fullbordat postturen mellan Näsåker och Junsele. En bidragande orsak var att skjutsbonden strax innan lämnat ekipaget och låtit Sjöqvist köra de sista kilometerna ensam. Händelsen ledde till att poststyrelsen i ett cirkulär den 2 juli 1880 uppmanade postförvaltarna att vaka över »att post som befordras med häst och åkdon, alltid forslas av nykter och pålitlig körsven, även om för postens bevakning den samma av postiljon beledsagas».

Ansvarig entreprenör var i detta fall arrendator J P Olofsson. Sedan oktober 1878 hade

han ett kontrakt med Postverket om att forsla posten på sträckan Näsåker–Junsele via Rå och Gårelehöjdens gästgivaregårdar. Enligt kontraktet skulle han »tillhandahålla pålitlig karl för postens forslande under hela vägsträckan».

När Olofsson blev anmodad förklara sig, gjorde han det genom ett i skrivkonsten mera bevandrat ombud och undertecknade den 21 juni en handling med bland annat följande innehåll:

»Under detta år har jag lämnat postiljonen ensam med posten tre gånger, hvarvid så tillgått, att jag varit postiljonen till mötes å Näsåkers poststation, medföljt honom till mitt hemvist som är beläget ungefärligen 1/16 mil ofvanför sistnämnda ställe, hvarifrån han färdats ensam till Junsele med vilket förhållande han förklarar sig belåten.»

En skrivelse från Generalpostdirektören den 2 juli till postmästaren i Härnösand åberopade en kungörelse av den 25 augusti 1837 och begärde att Olofsson skulle instämmas till Härnösands Rådstugurätt.

Det var en både omständlig och pinsam historia för Olofsson att behöva möta upp vid rätten. Han valde därför att begära att få betala böterna för sin försummelse utan rättegång. Kontraktet innehöll uppgift om bötesbeloppens storlek vid olika slag av förseelser. För att få fastställt bötesbeloppets storlek höll kronolänsmannen C A Westerlund den 25 augusti 1880 förhör, varvid Olofsson vidgick att han samma år tre gånger hade försummat skyldigheten att låta körkarl åtfölja posten och föregående år »åtminstone sex gånger, men ville och kunde icke erkänna flere gånger, med mindre sådant kunde på något sätt vederbörligen styrkas».

När man läser de gamla handlingarna störs man något av tanken på att de blott återspeglar följderna för den försumlige – ett för den tiden tämligen högt bötesbelopp. Men man får gå till andra akter än de postala för att få veta mera om den mänskliga tragedien som låg i själva mordet och situationen för den mördades efterlevande.

Enhetsportot

ÅR 1834 FASTSTÄLLEDDES en brevtaxa som kom att tillämpas i tre decennier – en period då brevtrafiken började få allt större uppsving, pådriven av ökad skrivkunnighet och industrialismens genombrott. Taxan byggde liksom de tidigare på ett zonsystem. Befordringsvägens längd i kombination med brevvets vikt var avgörande för portots storlek. Det fanns elva olika avståndsgrupper. Varje postkontor hade sin egen taxa.

När ett nytt postkontor inrättades måste man arbeta fram den taxa som gällde för brev därifrån. Dessutom måste alla redan befintliga postkontor underrättas om vilken avgift som skulle betalas för brev till adressater inom det nya postkontorets område. Det var ett komplicerat system som krävde att brevavsändarna eller deras ombud besökte postkontoret för att där betala rätt porto. De som höll lösväskor kunde få portot debiterat i sin avräkning med postmästaren.

Engelsmannen Rowland Hill anses ha tagit initiativet till en radikal förenkling av systemet. Genom den reform som infördes i England 1840 tog man inte hänsyn till hur långt breven skulle skickas utan ett gemensamt porto fastställdes för hela landet. I kapitlet »Kvinnan i Posten» berättas om en fransyska som långt tidigare föreslog ett liknande system.

I Sverige föreslog Curry Gabriel Treffenberg den 3 mars 1823 för ridderskapet och adeln att införa »någon sorts stämplat papper av olika valör som kunde köpas kontant och

begagnas till omslag å brev, vilka därmed försedda å postkontoren utan vidare skulle mottagas». Förslaget var komplicerat och lämnades utan åtgärd. Nya förslag om tillämpning av det engelska systemet framfördes i flera motioner. Men först 1850/51 års riksdag beslöt göra en framställning till regeringen om att utreda frågan. I kungabrev den 7 maj 1851 fick poststyrelsen uppdraget »att, efter föregången, på erforderliga och noggranna beräkningar grundad utredning» lämna förslag till förändring av portosatserna och införande av frimärken. Den sistnämnda revolutionerande nyheten var diffust uttryckt med orden »ett å brevens baksida fäst ett särskilt slags stämplat papper». I fortsättningen av samma mening skönjer man också tanken på brevlådor: »genom vilka förändringar även möjligt bleve att vid postvägar, där sådant lämpligen ske kunde, med obetydlig kostnad inrätta nya mottagningsställen för brev, varest penningcuppbörden icke komme att äga rum».

De brevlådor som dittills hade funnits på ångbåtar hade utnyttjats för brev, för vilka adressaten fick betala portot. Genom en bestämmelse om frankeringstvång för inrikes brev försvann senare denna möjlighet.

En av de svenska initiativtagarna till enhetsportot var representanten i riksdagen för bondeståndet i Västbo och Östbo härader, Peter Mårtenson. Han kände till utvecklingen för det engelska postverket efter en-penny-reformen och framhöll att ett lågt porto

skulle mångdubbla brevväxlingen. Portosänkningen borde ske successivt, menade han, först till 4 à 5 skilling för ett brev om ett lods vikt inom Sverige och efter några år med ytterligare en skilling. Så småningom skulle avgiften kunna sättas så lågt som till 2 skilling.

Bevillningsutskottet avstyrkte motionen och i borgarståndet blev det debatt. De som talade mot den var i majoritet och motionen vann inte framgång. Men redan vid nästa riksdag 1850/51 väcktes nya motioner i frågan, däribland en från Peter Mårtenson. Han åberopade sin tidigare motion och undrade varför reformen inte skulle gå att genomföra i Sverige, när systemet fanns i flera länder. Han erinrade om att 100 000-tals brev be-



En minnessten finns i Gislaveds kyrkopark över Peter Mårtenson, som framgångsrikt motionerade om frimärket.

fordrades av resande och formän, vilket ledde till ett väsentligt inkomstbortfall för Postverket. Monopolet infördes inte formellt i Sverige förrän 1888. Hans nya förslag skiljde sig från det första såtillvida att han nu preciserade 4 skilling som medelporto och att avsändarna skulle få rätt att frankera »medelst stämplat papper» (dvs ett frimärke). Det var denna motion som i förening med några andra resulterade i den ovannämnda framställningen till regeringen.

Bland andra motionärer kan nämnas E Falck från Skaraborgs län och Per Murén i Gävle som kan göra Peter Mårtenson äran stridig om om epitetet »det svenska frimärkets fader». Peter Mårtenson fick inte själv uppleva det praktiska resultatet av sitt agerande. Han dog år 1854 i kolera och begravs skyndsamt i Stockholm. Under livstiden hade han sett ut en lämplig sten till gravsten i hembygden. Den låg kvar på hans gård i Horsamo tills efterlevande lät göra i ordning den som en minnessten. Den restes den 15 oktober 1966 i Gislaveds kyrkopark.

Postkamreraren Pontus Winroth genomförde den av regeringen anbefallda utredningen och lät under ett halvt års tid ta upp statistik över alla inlämnade brev med fördelning efter vikt och avstånd mellan inlämnings- och adresspostkontor. Under ett stadium i utredningen var man betänkt på att införa två avståndszoner, där portot till orter inom den längre zonen skulle ligga 50 % över portot inom den kortare. I stället föreslog man ett porto som låg mittemellan portot till dessa båda zoner, dvs 5 skilling.

Den följande propositionen avsåg ändå modellen med två zoner, med ett porto på 4 resp 6 skilling. Men efter behandling i riksdagen stannade beslutet vid ett medelporto på 4 skilling.

Farhågorna för att Postverkets inkomster skulle minska genom medelportots införande besannades inte. Redan år 1857 blev portointäkterna ca 4 % större än de hade varit under året närmast före medelportots tillkomst.

Vid myntreformen år 1858 motsvarade 4 skilling 12,5 öre. Portot fastställdes då till 12 öre i första viktsatsen, något som stod sig i mer än ett kvarts sekel. År 1884 sänktes det till 10 öre och hölls vid denna nivå i över 30 år.

Med frimärkets tillkomst kunde också brevåador börja användas i större utsträckning. Dessa behandlas i ett särskilt kapitel. Brevåadorna i kombination med frimärken stimulerade brevskrivandet och de nya postlinjer som inrättades i tämligen stor omfattning efter enhetsportots införande visade sig bli lönsamma. En av dessa linjer gick mellan Hörby och Ystad. Om den beslöt poststyrelsen den 11 oktober 1855 på grundval av ett memorial upprättat av Pontus Winroth. Han framhöll att man med den nya postlinjen bland annat skulle åstadkomma »en direct och hastig postkommunikation mellan Ystad och Hörby, lindring i kronobrevbärings-skyldigheten i de trakter posten skall genomlöpa samt postens sammanbindning i Hörby med posten däremellan och Lund samt Malmö». Genom den nya postlinjen kunde lösväskor utväxlas med gästgivaregårdarna i Östraby, Sjöbo, Tranås och Herrestad. Där fick korrespondenterna på så sätt någorlunda bekväma postförbindelser långt innan poststationer kunde inrättas.

En annan av de nya postlinjer som kom till på grund av enhetsportot gick mellan Askersund och Ramundeboda. I en skrivelse från postmästare Eric Nordwall i Askersund den 7 september 1855 yttrade han sig över det praktiska genomförandet av ett regeringsbeslut om nya postlinjer sedan korrespondenter i trakten hade gjort ansökan »om en hastigare postbefordring mellan denna stad och Rikets västra orter». Eric Nordwall gjorde två kostnadsberäkningar, en avseende färd via Markebeck och Hofverstorp och en via Läggesta och Sahlsbro.

Poststyrelsen rådgjorde i ärendet med landshövdingen som i sin tur tillfrågade tf kronofogden i Västra Närke's fögderi, bergsfogden Edström. Denne hade efter kontakt

med villiga entreprenörer funnit att man kunde välja den kortaste vägen och att gästgiveriskjuts därigenom var ute ur bilden, eftersom det inte fanns några gästgivaregårdar längs den sträckan. Som ansvariga för skjutandet hade nämndeman Anders Jönsson i Långvik, Hammars socken och postmästare Carl Anders Widmark i Ramundeboda anmält sig.

Nämndemannen skulle uppbära 26 skilling för varje mil, dvs samma ersättning som utgick för skjutsar från Askersund stads gästgivaregård. Postmästaren nöjde sig med 24 skilling banco per mil, om postiljon inte skulle medfölja skjutsen.

Detta rapporterade landshövdingen i Örebro till generalpoststyrelsen den 1 november 1855, varefter Pontus Winroth redovisade sina synpunkter i ett memorial den 7 november.

Beslutet gick i memorialets anda och från den 5 december hade denna del av landet fått en väsentligt förbättrad postgång. På motsvarande sätt finner man att postförbindelserna utökades på många andra håll som en direkt följd av enhetsportot.

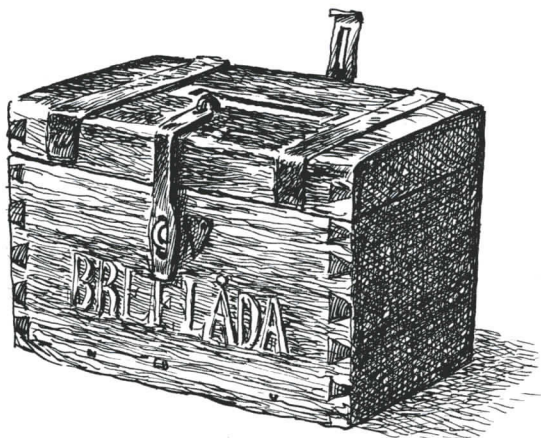
Brevlådor

»HOS KONUNGENS Befallningshafvande anhåller St Mellösa Församling genom Pastors-Embetet att den brevlåda, som i anledning af Kongliga Generalpoststyrelsens skrifvelse den 12 April 1855 blef Församlingen samma år beviljad, måtte få flyttas ifrån sin hittills varande plats i Alms by till Sockenstugan.»

Det kan synas säreget att ett så enkelt ärende behövde föranleda en byråkratisk handläggning.

I dag avgörs frågorna om de 40 000 svenska brevlådornas placering på det lokala planet. Men när pastor P G Leonardsson i Stora Mellösa på uppdrag av sockenstämman skrev till landshövdingen i Örebro, hade det ännu inte gått fyra år sedan enhetsportot infördes. Denna reform medförde att avsändare kunde betala portot för brev utan att besöka ett postkontor. Ett mindre antal brevlådor hade då funnits i två decennier men det var frimärket som gjorde dem mera berättigade.

Ett tryckt blad med »underrättelser och föreskrifter angående Brevlådor, som vid Postvägar anbringas» återspeglade vad brevlådsvårdarna hade att iaktta. En socken eller flera korrespondenter kunde anmäla till landshövdingen att de önskade en brevlåda. Det var sedan landshövdingens sak att föra önskemålet vidare till poststyrelsen för avgörande. De sökande måste åta sig att underhålla brevlådan och träffa avtal med någon att ha vård och tillsyn över den utan någon annan ersättning från Postverket än 10 rdr per år. Lådorna kunde fås från Postverket



Brevlådorna avvek till en början mycket från våra dagars brevlådor.

eller anskaffas privat, varvid Postverket lämnade en ersättning av högst 8 riksdaler för varje låda. Vårdaren, som fick en särskild instruktion om sina förpliktelser, utsågs efter kontakt mellan poststyrelsen och landskanslierna. Dessa i sin tur engagerade länsmännen för att finna rätt man i varje särskilt fall. Ändå misslyckades man på sina håll, som i Stora Mellösa. Där motiverade man sitt önskemål att få brevlådan flyttad med att den från början utsedde brevlådsvårdaren brustit i sitt sätt att sköta uppgiften.

Församlingens skollärare och klockare Axel Westman ansågs vara mera tillförlitlig. Men brevlådans flyttning till sockenstugan innebar att den inte längre låg vid postvägen. Postföraren behövde dock inte för den skull göra någon avvikelse från färdvägen. Den nye brevlådsvårdaren skulle nämligen se till att avlämnad post lades i församlingens postväska, som togs emot av postföraren på sam-

ma plats som dittills. Hans uppehåll vid brevlådan på dess tidigare plats kunde dessutom slopas.

Det var inte bara utmed postvägarna som brevlådor sattes upp i samband med frimärkets tillkomst. Postförvaltarna — då 150 till antalet — blev i ett cirkulär från poststyrelsen den 12 april 1855 anmodade att komma in med förslag på hur en brevlåda lämpligast kunde anordnas vid postkontoret och lämna »uppgift på den lindrigaste kostnad, hvarför sådan låda eller inrättning kan på stället erhållas». Dessutom skulle postmästare i städer uppge om behovet påkallade uppsättning av brevlådor på en eller flera andra platser än vid postkontoret.

Cirkuläret resulterade i detaljerade uppgifter från postmästarna, ibland med offerter från olika hantverkare avseende brevlådornas placering. I de flesta fall föreslogs att brevlådan skulle sättas upp i postkontorets förstuga och kostnaden för arrangemangen varierade mellan 2 och 21 riksdaler.

Postmästarnas uppgifter om kostnaden kompletterades i åtskilliga fall med långa skrivelser som redogjorde för eventuella komplikationer. Postmästaren i Bjästa, vars postkontor för övrigt flyttades till Ullånger år 1856, skrev bl a följande:

»I afseende först dertill, att det är en hyrd lokal som af Postmästaren i Bjästa begagnas, so har egaren af den byggning, hvaruti Postkontoret är inrättadt, förnekat något håls anbringande å väggen intill kontorsrummet, och sedermera om en sådan brevlåda också skulle inrättas på Postkontorets dörr eller fönster, så skulle Postmästaren komma att lida allt för mycket i anseende till den stränga köld, hvilken många gånger uppgår till 35 å 40 grader, som wintertiden härstädes skulle inströmma genom berörde inrättning, så har jag med värden af lokalen så öfverenskommit, att hål i väggen som är inåt förstugan få uptagas till brevlådans inrättande, hvilket jag anser också blifver ändamålsenligt, emot det fästade vilkor, att då lokalen icke mer komme att såsom Postkontor begagnas, skadan skall ersättas, hvilket kan betäckas med en Rd 16 s Bco, den öfriga kostnaden, då

lådan invändigt förfärdigas af träd, uptages till omkring Åtta Rd 32 s Bco, eller tillsammans 10 Rd.»

Förutom de brevlådor som sattes upp vid eller monterades in i landets 150 postkontor vid halvårsskiftet 1855 tillkom ett antal utmed postföringslinjerna. Dessa lådor var dock förhållandevis fåtaliga. Som exempel kan nämnas att landshövdingarna i Malmöhus län och i Östergötlands län föreslog sådana brevlådor på vardera tio platser inom länen och landshövdingen i Hallands län på nio platser. I Östergötland placerades fem av dem utmed vägen mellan Stockholm och Jönköping, nämligen vid Krokeks gästgivaregård, Norsholms slusstation, Wiby sockenstuga, Mjölby gästgivaregård och Väderstads skolhus. De övriga i Östergötland sattes upp så att en låg vid var och en av de fem andra postvägarna i länet, nämligen vid Hällestads gästgivaregård, slusstationen i Husbyfjöl, Nykyrka gästgivaregård, Ringarums klockaregård och Brokinds gård.

I Kalmar län var man inte riktigt så återhållsam utan föreslog brevlådor på 18 olika platser, varav fyra på Öland. I Blekinge föreslogs brevlådor på fyra platser, medan landshövdingen i Kronobergs län stannade för ett förslag om landsvägsbrevlådor på elva platser.

Totalt utökades landets brevlådebestånd med omkring 500 brevlådor under år 1855. De blev mycket ojämnt anlitade och flera drogs in efter någon tid. Orsaken kunde vara lågt brevantal, olämplig placering eller att brevlådsvårdaren inte skötte sitt uppdrag ordentligt.

I motsatt fall kunde de återopas som skäl för att en poststation borde inrättas. Detta hände till exempel i Arbrå, där en noggrant upprättad statistik redovisades vid kommunalstämman den 5 mars 1865. Kommunalnämnden hade dessförinnan till stämman hänskjutit frågan »om behövligheten av en poststations inrättande inom församlingen».

Skolläraren J Ståhlberg hade i början av 1861 åtagit sig att vara brevlådsvårdare och

hade enligt en protokollsanteckning skött uppdraget till allas belåtenhet. Han uppgav att antalet avgående brev från socknen varit 1 468 år 1861 och att antalet stigit år för år och under år 1864 uppgick till 2 135. I antalsuppgiften ingick även sådan post som inte hade lagts i brevlådan under de båda sistförflutna åren. Han hade nämligen förmedlat viss värdepost och kunde intyga att bland 1864 års brev fanns 55 öppet rekommenderade och 121 slutet rekommenderade med ett uppgivet värde av ungefär 36 000 riksdaler.

Man antog att ungefär samma antal vanliga och rekommenderade brev kom till socknen årligen genom den lösväska som expedierades från postkontoret i Bollnäs till församlingen. Utöver denna fanns sju enskilda lösväskor som utväxlades med postkontoren i Bollnäs och Ljusdal. Posten i dessa var inte medräknad i statistiken i någon av riktningarna. Med dem skickades post till och från länsmannen, pastorsämbetet, kompanichefen och flera lanthandlare vars »penningere-misser icke heller torde utgöra någon obetydlig summa».

Främst oroade man sig för värdepost i lösväskorna för vilken Postverket inte ansvarade. Protokollet berättar följande:

»I avseende på alla dessa remisser har nu socknen ingen den ringaste säkerhet under vägen till och från Bollnäs och Ljusdals postkontor, oberäknat, att därest någon genast vill utfå ett till någotdera av postkontoren ankommet rekommenderat brev, han måste göra en inkom resa därför till Bollnäs 2 mil och till Ljusdal omkring 5 mil, eller och måste han vänta fulla 8 dagar innan brevet utfås samt i så fall skicka kvitto på god tro.»

Protokollet berörde också den kostnad som drabbade socknen för lösväskornas expedition, 72 riksdaler per år i enbart väskorvode till postmästarna.

Protokollet visade sålunda flera motiv för socknens önskan om en egen poststation och innehöll också förslaget att en sådan skulle inrättas i skolhuset vid kyrkan med skolläraren J Ståhlberg som föreståndare. Stämmans ordförande Johan Kiöhling, som också var

kronolänsman, fick uppdraget att skicka in en ansökan till poststyrelsen.

Postmästaren i Bollnäs lät i sitt yttrande påskina att sökandena hade handskats ovarsamt med sanningen och sannolikt lämnat felaktiga statistiska uppgifter. Som stöd för detta uppgav han att lösväskorvudet inte uppgick till 72 utan till 54 riksdaler om året, »varav framgår att socknemännen även härutinnan oriktigt framdragit fingerade skäl till vinnande av framgång för sin sak».

Postmästaren påpekade också att poststationen med namnet Kramsta fanns i Järvsö socken på 2 3/4 mils avstånd från Arbrå och vid samma postväg. Han avstyrkte bifall till framställningen, vilken han med en avslutande satir ansåg vara »den beräkningen att skaffa skolläraren en inkomst, varav socknen kunde draga fördel genom minskad utgift till honom».

Postmästaren Carl Ludvig Giertz i Ljusdal som genom kronofogde Carl Leth blev avfordrad ett yttrande, hade en helt annan inställning än kollegan i Bollnäs och menade att »då en poststation ansetts behövlig i Kramsta, så kan den vara lika mycket av behovet påkallad i Arbrå». Landskansliet i Gävle ansåg i sitt utlåtande den 12 juli 1865 »en dylik poststations inrättande bliva för orten gagnelig» och poststyrelsen var inte sen att besluta. Poststationen i Arbrå kunde därför öppnas den 1 september 1865 med skolläraren Ståhlberg som föreståndare.

Länge var det omständligt att få en brevlåda på landet. Vårdarens ersättning höjdes efter ett par decennier med 50 %.

För att göra det möjligt för invånarna i Treskog vid postföringslinjen mellan Bogen och Gunnarskog i Värmland att bekvämt skicka post beslöt poststyrelsen år 1885 att låta sätta upp en brevlåda i Treskog. För vård och tillsyn av denna anställdes en man som fick 15 kronor om året för sitt åtagande. Vid avtalet hänvisade poststyrelsen till bestämmelserna i ett cirkulär, som daterats den 18 juni 1855. En 30 år gammal bestämmelse var ännu i tillämpning!

Poststationer på landsbygden

KOMMINISTER GEORG LINDBERG slog sig den 21 juli 1860 ner vid sitt skrivbord i Skogs prästgård och skrev ett brev till poststyrelsen i ett ärende som var av vikt för hela socknen. Han var medveten om ett några månader gammalt regeringsbeslut om att poststationer skulle få inrättas. Dittills hade det bara funnits postkontor förutom ett litet antal postuppsyningsmansplatser, huvudsakligen i Norrlands glesbygd. De minsta postkontoren kallades sedan 1849 för postexpeditioner och totalt fanns det 127 postkontor och 48 postexpeditioner, dvs bara 175 »fullständiga postanstalter» i hela landet. Kungl Maj:t bemyndigade poststyrelsen den 9 mars 1860 »att, å lämplige ställen, inrätta ett nytt slag af poststationer, hvilka äro ämnade att, såsom speditionskontor, för mera aflägsna orter underlätta förbindelsen med närmaste postkontor eller postexpedition».

Sedan beslutet blivit känt fick poststyrelsen en rad ansökningar från olika håll i landet med begäran om den förbättring i postförhållandena som poststationer skulle ge. I en första omgång inrättades tolv poststationer den 15 februari 1861. En månad senare fick Skogs socken i Västernorrland sin poststation. Ett försenat svar av postexpeditören vid Nylands postexpedition under remissförfarandet bidrog till att Skog inte kan räknas bland dem som kom till redan i februari.

Komminister Lindberg framhöll en rad skäl för en poststation i Skog. Ett utdrag ur hans brev ger en god bild av hur postgången

fungerade på landsbygden vid den tiden:

»Skogs församlings kyrka är belägen invid stora landsvägen 4 1/4 mil norr om Härnösand vid det ställe der vägen från Ångermanelfvens hela norra ådal förenar sig med landets allmänna, samt 1 1/2 mil söder om Ullångers postexpedition. Närmast upp efter Norra ådalsvägen 1 1/4 mil härifrån ligger Bjerträ kyrka, och inom nämnde församling såväl Locknö som Kungsgårdens ångsågar med sina lastageplatser invid Ångermanelfven. Under det södra ådalen redan länge åtnjutit fördelen af en reglerad postgång från Härnösand öfver Nyland till Sollefteå, har deremot den norra, synnerligast å de tider af året då Ångermanelfven icke utan stor fara på ena eller andra sättet kan passeras, erfarit de största svårigheter vid att erhålla sin post öfver från Nyland, hvarförutom för de nedre socknarna sådant kan låta sig göras endast på en alltför stor omväg. Till följe häraf och då med den nytta, Ullångers postexpedition kan tillskynda correspondenter inom norra Ångermanland, samma postanstalt deremot för häromkring belägna kommuner icke gagnar, alldenstund t ex den på Tisdag härförbi strykande södra posten ej förr än sent på Thursdagsnatten eller på Fredagsmorgon under vanliga förhållanden återkommer norrifrån, hvaraf brefven, om de tages genom Ullångers post Contor, hela tre dygnen senare skulle hit ankomma, den tid oberäknad, som dertill ännu åtgår för serskildt fortskaffande af posten härifrån till Bjerträ, hafva vi sett oss föranlätne medelst 2ne lösväskor från Härnösands post Contor uppehålla brefbefordringen till Skogs och Bjerträ församlingar. Men då likväl ej

sällan händt, att samma lösväskor genom vårdslöshet af postförare, hvilka derför ej velat vidkännas något ansvar, icke blifvit afhemtade, eller vid ankomsten till Hernösand en och annan gång befunnits sönderskurne och bref derifrån uttagne, har den Corresponderande allmänheten, som hittills saknat allt hopp om införande af en bättre sakers ordning, oftast nödgats genom enskilda beförda sina remisser af penningebref och handlingar — ett förhållande som icke allenast menligt inverkar på affärslifvet, utan fortfarande tillskyndar postverket minskning i bresporto, hvilket deremot under en mera betryggad postgång skulle vinna en långt större utveckling.»

Avslutningsvis nämner Lindberg att hans boningsrum i Skogs prästgård befinner sig »på endast några alnars afstånd från allmänna vägen» och erbjuder sig att bli föreståndare för den tilltänkta poststationen.

Den dåvarande stampostlinjen passerade Skog men hade inte någon postutväxling med socknen, eftersom där inte fanns någon poststation. Var och en hade möjlighet att efter eget gottfinnande välja att lämna och hämta post vid postexpeditionerna i Ullånger eller Nyland eller också vid det mera avlägsna postkontoret i Härnösand. För den gemensamma sockenväskan, som troligen utnyttjades av de flesta som hade någon brevväxling på den tiden, var Härnösand utväxlingspostkontor. Därigenom kunde man få den söderifrån kommande posten snabbare. Postväskan befordrades genom socknens egna postbud och de olägenheter det förde med sig framgår av Lindbergs brev.

Postmästarna i Härnösand, Ullånger och Nyland tillstyrkte framställningen. Den sistnämnde tillade dock att han för sin del ansåg det »mindre lämpligt att församlingens Komminister, som i sådan egenskap, har många och trägna göromål, bleve, derest ansökningen bifalles, till Stationsföreståndare utsedd och antagen». Vid detta fäste poststyrelsen intet avseende. Sedan landshövdingen tillstyrkt framställningen i ett utlåtande den 28 januari 1861, beslöt poststyrelsen att poststationen i Skog skulle inrättas den 15 mars

med Georg Lindberg som föreståndare. Poststationen har funnits allt sedan dess och kallas numera postkontor.

Under premiäråret 1861 inrättades totalt 44 poststationer. Av dessa förlades 14 till Norrland, sex till vardera Småland och Västergötland och fem till Skåne. Övriga delar av landet fick sammanlagt 13. De flesta lever kvar ännu som postkontor av olika storleksgrad. Några har blivit ersatta med lantbrevbäring. Andra blev på ett tidigt stadium indragna eller flyttade. Redan år 1861 begärde poststyrelsen nämligen från de nya poststationernas överordnade postmästare vissa statistiska uppgifter för att undersöka i vad mån poststationerna hade »inbringat tillräckliga intrader mot utgifterna för desamma».

Anpassning till utvecklingen

En anpassning till det efter hand ändrade kommunikationsnätet medförde ofta att poststationerna flyttades. Som en följd därav ändrades också ofta deras namn. Ett sådant exempel finner vi i det nordsmåländska Säby, där handlanden Johan Runn hade blivit föreståndare vid poststationens tillkomst den 15 februari 1861. Han gjorde år 1866 förgäves ett försök att få sin poststation statushöjd till postexpedition. Motiven var stor omsättning och belägenheten vid en plats där »säkerligen Jernvägsstation för östra Jernbanan kommer att anläggas». Den sistnämnda byggdes emellertid litet längre därifrån och länsstyrelsen i Jönköping begärde år 1873 att poststationen skulle flyttas till marknadsplatsen i Löfstad, »belägen å hemmanet Tranås-qvarns egoområde och därefter benämnas Tranås». Poststyrelsens beslut enligt länsstyrelsens begäran genomfördes den 1 juli 1873 och ny poststationsföreståndare blev förre furiren F Th Asproth. Han blev dock inte så gammal i gården. Med östra stambanans fullbordande ett och ett halvt år senare förlades poststationen till stationshuset i Tranås,

där stinsen fick ansvara för poststationens skötsel.

En förutsättning för att poststationer skulle inrättas på basis av 1860 års regeringsbeslut var att de i allmänhet inte skulle medföra ökade postföringskostnader. Därför placerades de vid redan befintliga postföringslinjer. I framställningar om poststationer på den tiden framhävdes ibland den egenheten att Postverkets egen postförare passerade orten men dess invånare ändå måste vända sig till ett avlägset postkontor för att uträtta alla postärenden som inte avsåg enbart brev och tidningar. Kommunalstämman i Sveg den 15 mars 1863 uppdrog åt organisten och folkskolläraren B M Linnéer att »ingå till wederbörlige Auktoriteter och Embetsmyndigheter för att anhålla, det en Poststation på Statens bekostnad blefve inrättad vid eller i närheten av Swegs kyrka». Även om framställningen har några överord visar den klart vilka avstånd befolkningen kunde behöva tillryggalägga under den tid då nätet av fasta postanstalter var så glest. Linnéer skrev bland annat, »att Swegs Församling med sine trenne Annexer från urminnes tider haft stor svårighet få sina bref till de aflägsset belägne Kongl. Post-Contoren Ljusdal och Wemdalen, ty det förra räknat från Swegs Kyrka, ligger 11 mil och det senare 7 mil derifrån, och då Herrdal, som ligger beläget 3 mil i wester från Sweg, och har således en väg till Ljusdal af omkring 14 à 15 mil, så kan deraf inses svårigheten att fortskaffa brefven till och från Post-Contoren, och isynnerhet mera viktige bref, såsom t ex penningebref, hvilka äro högst äfventyrligt skicka i lösveskor. Det har derföre ofta händt, att serskildt person måst resa direkte till Ljusdal för att dels få ett recommenderadt bref på posten, och dels för att afhemta ett dylikt, eller verkställa en resa af 28 mil fram och åter». En mil på den tiden var 10 689 meter i nutida mått.

I fortsättningen av sitt brev belyste Linnéer också den orättvisa som låg i att sydliga landsdelar hade bättre postförhållanden än de

nordliga. Han skrev att »vi här i Norrland, och isynnerhet inom Herjeådalen icke fått tillgodonjuta det ringaste af vår tids framstående uppfinningar, fastän vi lika med det öfrige Svenska folket få med vår kassa bidraga till kostnaden, så hafva vi hitintills likafullt fått åtnöja oss med den gamla och klena ställning som vi haft i nära tusentals år».

Kanske mest i egen sak berörde Linnéer också frågan om ersättning till en blivande poststationsföreståndare. Han menade att även om den skulle bli så ringa att ingen kunde få sin utkomst av den, »så bör icke den goda saken förfalla i brist på sökande, ty i närheten af Swegs kyrka finnes bosatte åtskillige Embets- och Tjenstemän, hvilka skulle med nöje villa åtaga sig sköta berörde befattning, och af dessa kan jag uppgifva mig sjelf som sökande». Han föreslog »att Poststationen finge stationeras i Socknens skolhus, hvarest jag är bosatt, och då skolan är fast, anser jag mig utan mehn för Folkupplysningen kunna sköta även denna befattning».

I yttrandet från länsstyrelsen i Östersund framgick inte blott att Härjedalen var en folkrik trakt med stora avstånd till postkontoren utan man tryckte också på »den betydliga trädwaruafwerkning, som under en sednare tid i orten uppstått, och deraf föranledd lifligare correspondence och penningesättning». Länsstyrelsen förklarade också Linnéer lämplig till poststationsföreståndare och han antogs från den 1 juli 1863, då poststationen öppnades. Trafikutvecklingen blev sedermera sådan att poststationen byttes ut mot ett fullständigt postkontor den 1 juli 1908, under vilket en rad senare tillkomna poststationer i området kom att lyda.

Så småningom inrättades poststationer också på orter utanför stampostnätet. Detta medförde att nya postföringslinjer kom till. Ett exempel är Nyby som blev skärningspunkt mellan en befintlig och en ny postföringslinje. Riksdagsfullmäktigen för Västbo härad C J Kjellman åberopade i ett brev den 22 januari 1866 till poststyrelsen åtskilliga protokoll från kommunalstämmor, som hål-

lits i häradets socknar under föregående höst. Han skrev bl a:

»Om en linie drages från Svenljunga postkontor vinkelrätt mot postlinien mellan Halmstad och Wexiö fram till Skens gästgivaregård inom Kronobergs län, så finnes på hela denna sträcka om 11 mil och med indelt häradsväg icke ens en poststation på mindre än 3 mils afstånd. Och det säger sig derföre sjelft, att befordringen af bref och tidningar skall vara både osäker och förknippad med svårigheter och betydliga kostnader inom dessa trakter, der man har från 3 ända till 5 mil till närmaste postkontor, Gislaved eller Ljungby.

För att afhjelpa dessa olägenheter har, på sätt närlagda kommunalstämmoprotokoller och särskilda utlåtanden af en del inom orten bosatte ståndspersoner, handlande, handverkare och större jordegare m fl utvisa, det förslag blifvit väckt, att hos Kongl Styrelsen anhålla om öppnande af en ny postlinie från Svenljunga Postkontor i Elfsborgs län till Skens gästgivaregård i Kronobergs län med post fram och åter 2 gånger i hvarje vecka.

Bilagorna A och B angifva såväl folkennummern i de socknar inom Westbo härad, genom hvilka denna postlinie skulle gå fram, som ock de ställen der skjuts mot billigt pris torde vara att påräkna, äfvensom afstånden emellan dessa. Och som lämplig plats för en postexpedition har man tänkt sig Nyby inom Långaryds socken, der posten mellan Jönköping och Halmstad passerar 6 gånger hvarje vecka, samt under de senare åren åtskillige handlande, fabrikanter och handverkare bosatt sig; hvaremot man ansett poststationer med största fördel kunna inrättas vid Unnaryd, der äfven en köping synes vilja uppstå, samt vid Sken, der posten borde utvexlas med Halmstad, Vexiö och Ljungby.»

Poststationen i Nyby inrättades den 1 mars 1868. Den nya postföringslinjen fick inte hela den sträckning som Kjellman hade föreslagit. Dess nordliga ändpunkt blev i stället Burseryd, där en poststation inrättades i en socken som inte tidigare berörts av någon postföringslinje. När järnvägen mellan Halmstad och Värnamo blev klar närmare 10 år senare drogs poststationen i Nyby in. En

ny förenad poststation inrättades i Landeryds järnvägsstation inte långt därifrån.

Utebliven entusiasm

De nya poststationerna mottogs inte bara med entusiasm. Vissa postmästare satte sig på tvären därför att de befarade minskade sportler* och postkunder i poststationernas närhet fann att deras porton fördyrades. Förmånen med lokalporto till det närmast belägna postkontoret försvann nämligen om korrespondenterna fick tillgång till en fast postanstalt på närmare håll. En reaktion mot detta kom till synes vid den remissbehandling som föregick inrättandet av poststationen i Tingsryd den 1 maj 1868. I protokollet från kommunalstämman i Urshult den 11 augusti 1867 läser man det enhälliga uttalandet att »Postanstalts öppnande i Tingsryd vore en för orten skadlig inrättning derest samma för brefs befordrande skulle gagnas, då man i så fall för den hufvudsakligaste korrespondensen som sker på Länstaden Wexjö komme att utgifva från fyra till tiodubbelt porto mot hvad nu för lokalbref erlægges».

Samma tongångar erfors från Sandsjö, där kommunalstämman den 29 augusti 1867 uttalade att man inte ansåg sig »hafva någon fördel utan snarare förlust, medan deraf skulle blifva dyrare kostnad med alla Bref, som skolat passera Post-Contoret i Wexjö, till hvilket de flesta från Församlingen utgående Bref komma att ställas».

Den poststation som inrättades i Mjölby den 1 maj 1861 blev på motsvarande sätt betraktad som fördyrande för dem, som dessförinnan haft postadress Linköping. I ett förslag om dess indragning skrev ett antal personer den 27 juli 1861 bl a följande till poststyrelsen:

»Undertecknade, som på ett högst oväntadt sätt blifvit beskattade, sedan den nya poststationen i Mjölby quarnby blifvit inrättad, få härmed i ödmjukhet inför Kongl General PostStyrelsen framställa det verkliga för oss mehnliga af denna Station, under sådane förhållanden som nu förefin-

nas, att poststationens möjlighet att själv bära sig, utan tillskott af Postverkets från andra håll influtne medel, skall vara beroende af den tvångsskatt, som påläggas de corresponderande, och om än en så beskaffad skatt skulle af Kongl General Post-Styrelsen kunna påläggas så kan omöjligen sådant vara den Kongl Styrelsens afsigt, utan säkerligen ansågs den ifrågavarande stationen lända till lindring och lättnad för den corresponderande landtmannen; men då nu raka motsatsen har, åtminstone för oss — och vi kunna tryggadt tillägga — för alla corresponderande i denna ort, inträffat, så våga vi i ödmjukhet anhålla, det måtte oss tillåtas att fortfarande få hafva vår post och våra väskor på Linköpings Kongl Post Contor under lika förhållanden, som före den nyanlagda Poststationen i Mjölby och detta oaktadt att våra postväskor passera förbi den samma, så framt ej Kongl General PostStyrelsen skulle finna tjenligast att helt och hållet indraga denna efter vårt förmenande af intet behof påkallade station.»

Antalet ansökningar om att få poststationer var lågt under den första tiden efter 1860 års regeringsbeslut. De förefaller till en början ha blivit genomgående positivt mottagna. Sålunda inrättades poststationen Nya Lerdala den 1 maj 1861 trots att länsstyrelsen i Skaraborgs län i sitt yttrande över framställningen inte ville dölja sin åsikt att orten »jembörelsevis torde vara i mindre behof af dylik station än andra delar af Länet».

I den mån tidningarna inte spred nyheten om att poststationer kunde inrättas blev den känd genom länsstyrelsernas allmänna kungörelser. Dessa återropades ofta i de första ansökningarna. Detta var en hela bygdens angelägenhet och framställningarna föregicks i allmänhet av sockenstämmor. En sådan hölls med Hova och Fagerleds socknar och en med Udenäs socken i Skaraborgs län på senhösten 1860. De resulterade i att Hova och Karlslund fanns med bland de tolv första poststationer som inrättades i landet den 15 februari 1861. I Hova hade funnits ett postkontor från omkring 1645 fram till den 30 september 1833.

Åtskilliga anmälde sitt intresse för att bli

föreståndare vid de nya poststationerna. Även tillsättningen var en hela socknens angelägenhet. En ny allmän sockenstämma hölls sålunda med Hova och Fagerleds socknar den 9 december 1860, varvid fyra kandidater anmälde, nämligen »apothekare Köhn, som har sitt apotek alldeles invid Postvägen i Hofva by emellan Bodarne och Mariestad, Handelsman Sylvén som har sitt hus och sin handelsbod midt emot Apotheket och lika nära vid nämnde väg, Hr O Lundqvist, som bor i Länsmansbostället Vester Hofva nära intill samma väg och Orgelnisten Österlund, boende i Klockaregd, Hofva, likaledes nära intill samma väg».

Protokollet visar att sockenmännen för sin del ansåg sig belättna med vilken som helst av de sökande. De kunde likaså acceptera vilken plats som helst för poststationen utav de fyra möjliga. Men landshövdingen fick ett brev som var undertecknat av tio personer i Hova, vilka hade sin egen uppfattning om valet av poststationsföreståndare. Alla kandidaterna ansågs visserligen lämpliga, men petitionärerna förordade Otto Lundqvist. Han gavs samma vitsord som de medsökande, »men dessa innehafva genom sina nu egande tjänster och rörelser sin fullkomliga bergning utom tillökningen af Postföreståndare-Lönen, men så är ej förhållandet med Lundqvist som endast åtnjuter en ringare Skrifvare-Lön, hvarföre Postföreståndare-Lönen för honom vore en icke obetydlig tillökning till hans ringa inkomster».

Här finner vi ett utslag av socialt tänkande, efter vilket också poststyrelsen rättade sig. Otto Lundqvist blev den förste poststationsföreståndaren i Hova och detta trots att länsstyrelsen förordade apotekaren Köhn, »hälst han under loppet af flere föregående år derstädes välvilligt gått allmänheten tillhanda med brefbefordring».

Invånarna i Bjästa förspille ingen tid efter regeringsbeslutet om att poststationer kunde inrättas på landsbygden. Deras framställning prövades i generalpoststyrelsen den 10 augusti 1860 och bifölls så att Bjästa blev en av

de tolv orter som fick poststationer på premiärdagen för den nya anordningen, den 15 februari 1861.

I sitt utlåtande över Nätra sockens framställning erinrade postkamreraren Pontus Winroth om att ett postkontor hade funnits i Bjästa under tiden 1753—1856, men att det flyttades till Ullånger i samband med regeringsbeslutet om att ett nytt postkontor skulle öppnas i Örnköldsviks köping. Han tillade att »Kongl. General Poststyrelsen torde ock behaga erinra sig, att korrespondenterna i Bjästa alltid varmt ivrat för postkontorets bibehållande därstädes de gånger, som fråga varit väckt om kontorets förflyttning till Örnköldsvik och att Kongl. Maj:t med avseende å de mot flyttningen anmälda protesterna avslagit ansökningarna därom den 1 augusti 1845 och 29 april 1847».

Ansökan från Nätra sockens invånare avsåg emellertid återinrättande av ett fullständigt postkontor och inte en poststation av det nya slaget, en poststation som då hade ganska starkt begränsade befogenheter. Länsstyrelsen i Västernorrland uppgav i sitt utlåtande att det begärda postkontoret inte var »av behovet påkallat». Winroth misstänkte att poststyrelsen inte skulle finna anledning att förorda bifall till sockenbornas framställning på grund av länsstyrelsens inställning. Därför hemställde han om poststyrelsens prövning av skälen för att i Bjästa inrätta »en poststation av den beskaffenhet som uti Kongl. brevet den 9 sistlidne mars omförmåles». Enligt Winroths uppfattning borde en sådan poststation utan tvekan »komma att inbringa tillräckliga intrader till betäckande av kostnaderna därför». Winroths hemställan klingade inte förgäves och det blev bara en period på några år som bjästaborna fick vara utan en egen postanstalt.

De ringa befogenheter som 1861 års poststationer hade, medförde ibland att kunder som skulle kunnat utnyttja poststationen ansåg den vara mera till skada än till nytta. Så skrev t ex ett antal korrespondenter i februari 1863 till poststyrelsen att de önskade att

poststationen i Wall »måtte snarligen blifva indragen, då vi med större fördel kunna begagna Post Contoret i Christinehamn».

Orsaken till denna märkliga begäran var tillkomsten av järnvägen. Tack vare den fick Kristinehamn regelbunden frekvent postförbindelse. Poststationen i Wall hade inte befogenhet att ta emot eller lämna ut assurerade brev. Först år 1866 blev det möjligt att skicka pengar per postanvisning.

Framställningen om att få poststationen indragen bifölls inte när ärendet föredrogs i poststyrelsen den 16 mars 1863 och poststationen fick vara kvar till år 1876.

Missbelåtna blekingar

En precisering av missnöjet kring de första poststationerna finner vi i ett fall i Blekinge. Mindre än en månad efter att poststationen i Lyckeby hade öppnats den 1 juli 1862 skrev ett antal personer i trakten av Kristianopel ett brev till poststyrelsen med bland annat följande text:

»Sedan den 1 dennes har i Lyckeby en Poststation blivit inrättad, som har haft och kommer ytterligare att hava till följd en ganska betungande utgift för oss och övriga correspondenter här på orten i avseende på den betydliga mängd s k lös-brev, som härifrån avsändas till Carlskrona.»

Brevskrivarna begärde att poststationen skulle dras in snarast. I detta instämde landshövdingen i ett brev drygt två månader senare, vari han uttalade »att poststationen vid Lyckeby för nuvarande mycket ofullständigt motsvarar sitt ändamål så till vida, som för brevväxlingen med de norra orterna särskilda postbud emellan Lyckebyorten och Carlskrona icke gärna kunna undvaras».

Vad som förorsakade denna säregna inställning var i huvudsak ett snävt ekonomiskt tänkande från allmänhetens sida. Man var van vid att skicka sin post till Karlskrona med den passerande postskjutsen utan att betala mera än tre öre, som tillföll postförvaltaren i Karlskrona. Postverket fick inte någon del i dessa s k lös-brev. I brevet från Kristian-

opel tryckte man på den försämring som inträtt med poststationens tillkomst:

»Utom de ganska många så beskaffade brev, som avlämnats i Postgårdarna för att därifrån med postiljonens väska till nämnde stad befordras, hava i köpingens bägge lösväskor förutom varje postdag blivit avsända 10 à 12 st dylika, eller i medeltal varje vecka omkring 25 st à 3 öre. Nu när dessa brev kosta 12 öre pr st, så gör det en tillökning i portot av 117 Rdr årligen endast för de i köpingens väskor inlagda lösbrev, om man nämligen kunde antaga, att alla dessa vore av enkel vikt. Men både pastorer, ordförande i sockennämnd och brandstodskommitté, tulltjänstemän, handlande, skeppare och andra personer behöva ofta till länsresidensstaden insända handlingar i lösbrev, som ju förut hava kunnat få väga ända till 8 lod och ändå ej kostat mer än 3 öre.»

Portot för inrikes brev oavsett avståndet, hade vid enhetsportots införande 1855 fastställts till 4 skilling för första viktsatsen. Vid myntreformen 1858 ändrades det till 12 öre. De boende i Kristianopel och Lyckeby som skickade brev till orter bortom Karlskrona eller bortom Kalmar med den nordgående postiljonen, fick betala detta porto. Så snart det rörde sig om lokalbrev, dvs sådana som var adresserade till Karlskrona eller Kalmar, gick de som lösbrev. Och ännu var korrespondensen med andra orter relativt ringa. Postverket hade alltså inte haft några nämnvärda inkomster av den post som inlämnades på sträckan mellan Karlskrona och Kalmar.

Utöver Postverkets representanter fanns det åtminstone en person inom civilstaten som inte delade ortsbornas uppfattning om att poststationen i Lyckeby borde dras in. Det var kronofogden. Han skrev den 30 augusti 1862 till länsstyrelsen i Karlskrona:

»Ju lättare brev kunna avfärdas ju större måste ovillkorligen korrespondensen bliva, även då portoavgiften höjes, vilket överallt måste bliva fallet för närboende av en poststation på landet, vars befolkning för brev, vartän de må avsändas, komma att betala avgift till postverket och ej till postverkets enskilda tjänstemän, vilket senare är fallet för så kallade lösbrev, för vilkas minskning post-

verket således icke, såsom klagandena förmena, förlora en del av dess inkomster.»

Kronofogden framhöll också att klagandenas uppgifter om antalet lösbrev till Karlskrona varit mycket överdrivna och avslutade sitt remissyttrande med att yrka på ogillande av besvären.

Länsstyrelsen skrev i ärendet till poststyrelsen tio dagar senare och var inte så bestämd som kronofogden beträffande nonchalering av klagomålen. Länsstyrelsen ansåg för sin del »att fördelar för befolkningen i Lyckeby och dess grannskap att få brev fortskaffade genom stationen med den emellan Karlskrona och Kalmar gående post icke motsvarar de olägenheter, som äro en följd av stationens inrättande och bestå dels uti tillökningen i kostnaden för avsändningen av sådana brev, som före stationens öppnande fått såsom lösbrev fortskaffas, vilken olägenhet är så mycket kännbarare för dem, som bo på längre avstånd bortom Lyckeby, som dessa av stationen icke hava ringaste gagn, och dels däri, att brev icke vidare få befordras mellan Lyckeby och Karlskrona med de ångslupar, som under vid pass sex månader av året flera gånger dagligen gå emellan dessa båda orter».

I brev den 6 november 1862 till landshövdingen i Karlskrona framhöll poststyrelsen att det var på länsstyrelsens förslag den 13 november 1861 som poststationen i Lyckeby blivit inrättad. Vidare påpekades att Postverkets rätt till porto för alla brev som befordras mellan olika postanstalter inte kan eller får efterskänkas och att man inte bör dra in en poststation som är av betydlig nytta för den kringboende befolkningen, vilket kronofogden hade vitsordat.

Därför fann poststyrelsen att framställningen inte skulle påkalla någon annan åtgärd än att träffa avtal med rederiet för ångsluparna mellan Lyckeby och Karlskrona om postbefordran.

Poststationen i Lyckeby blev således inte indragen. Den utvecklades i positiv riktning och stushöjdes till postexpedition år 1946.

Tågen tar över

Järnvägarna kommer men Posten avvaktar

UNDER MITTEN AV 1850-talet pågick på privat initiativ febril verksamhet med att bygga Sveriges första järnväg för lokdrift. Den 5 mars 1856 invigdes järnvägarna Ervalla-Nora och Örebro-Ervalla. Ordförande i Ervalla-Nora Järnvägs AB var förre generalpostdirektören Hugo Hamilton.

1853-1854 års riksdag hade beslutat att stambanor skulle anläggas genom statens försorg. Finansieringsproblem försenade byggnationen. Arbetet med de första delsträckorna på västra och södra stambanorna, Göteborg-Jonsered och Malmö-Lund kom igång den 30 april 1855. Linjerna var klara för trafik i december 1856.

På dessa sträckor skickades tidigt post i brevlådor. Dessa följde med vissa tåg. Man kan ändå förnimma ett visst motstånd från Postverkets sida mot att använda järnvägarna i inledningsskedet.

Borgmästare Franz von Schéele i Filipstad var sålunda före sin tid, när han den 24 september 1857 skrev till poststyrelsen och föreslog att post från Filipstad skulle skickas med järnväg från Nora över Örebro till Arboga och därifrån med ångbåt till Stockholm.

Det var i och för sig ett intressant förslag. Men poststyrelsens kammarkontor konstaterade i sitt utlåtande den 31 oktober 1857 att det skulle fordra »att Styrelsen förskaffade sig rätt, att med berörde jernbanetåg och ångfartyg mot eller utan betalning försända en postväska, och att denna väska för hvarje resa aflemnades och afhemtades till och från

jernbanan och ångfartyget». Antalet försändelser beräknades bli lågt och man drog sig för kostnaden. Resultatet blev därför den gången att styrelsen inte kunde fästa något avseende vid ansökningen men att den åter borde »tagas i öfvervägande, när frågan om skyldighet att medtaga post å jernvägarna blifver definitivt afgjord».

Denna fråga prövades flera gånger. Närmare ett beslut kom man sedan notarien Johan Reinhold Öfwerström vid poststyrelsen rapporterat från en visitationsresa i Dalarna. Hans iakttagelser vid undersökning av möjligheterna för postbefordran på Gävle-Dala järnväg redovisades i en promemoria den 31 augusti 1859, över vilken postkamreraren Pontus Winroth uttalade sig den 14 december 1859.

Winroth föreslog att Öfwerströms åsikter skulle tas i betraktande i ett utlåtande från poststyrelsen till Kungl Maj:t. Man lade bland annat vikt vid den personalbesparing som kunde ske genom att vissa poster sändes med järnväg utan att någon postiljon behövde följa med som bevakare. Winroth påpekade att ett sådant befordringssätt redan ägde rum på södra stambanan mellan Malmö och Höör och dittills »visat sig ganska ändamålsenligt».

Winroth gjorde senare (i juli 1860) själv en resa till Dalarna och besökte postkontoren i Gävle, Falun, Gagnef, Säter och Torsåker, bland annat för att planera för den ändring av postföringen på landsväg som järnvägens

tillkomst föranledde. Han redovisade sina synpunkter i en 17 sidor lång berättelse den 11 augusti 1860. Bland de konkreta resultat som åstadkoms kan nämnas en avsevärd prutning av järnvägsbolagets anspråk på postföringsersättningen. Det blev ändå en kostnad som i förhållande till postens omfattning översteg det belopp som faststälts i ett strax dessförinnan avslutat kontrakt med Köping—Hults järnvägsbolag.

Ersättningsfrågorna löstes efter hand såväl med Statens Järnvägar som med de enskilda järnvägsbolagen.

Så småningom blev tågen det dominerande transportmedlet. Det var med spänning och entusiasm som man hörde om planer på nya järnvägar i bygderna. Men i poststyrelsen saknades denna entusiasm under järnvägarnas första år. Det faktum att risken för överfall av posttransporter var mindre på tåg än på landsväg bidrog dock till det första beslutet om postföring med tågen. Ändå utnyttjade man dem till en början bara för posten just till de orter, där stationerna låg och inte för post som skulle vidare.

En attitydförändring från poststyrelsens sida kan spåras till den tid då den blivande generalpostdirektören Wilhelm Roos tillträdde den lediga sekreterarbefattningen i poststyrelsen och hunnit sätta sig in i problemen. Inte bara själva postföringen blev en stor uppgift för järnvägarna utan Postverket utnyttjade även andra resurser vid de nya trafikföretagen, nämligen lokaler och personal. Detta kunde ske genom att järnvägstjänstemän tilläts sköta postärenden.

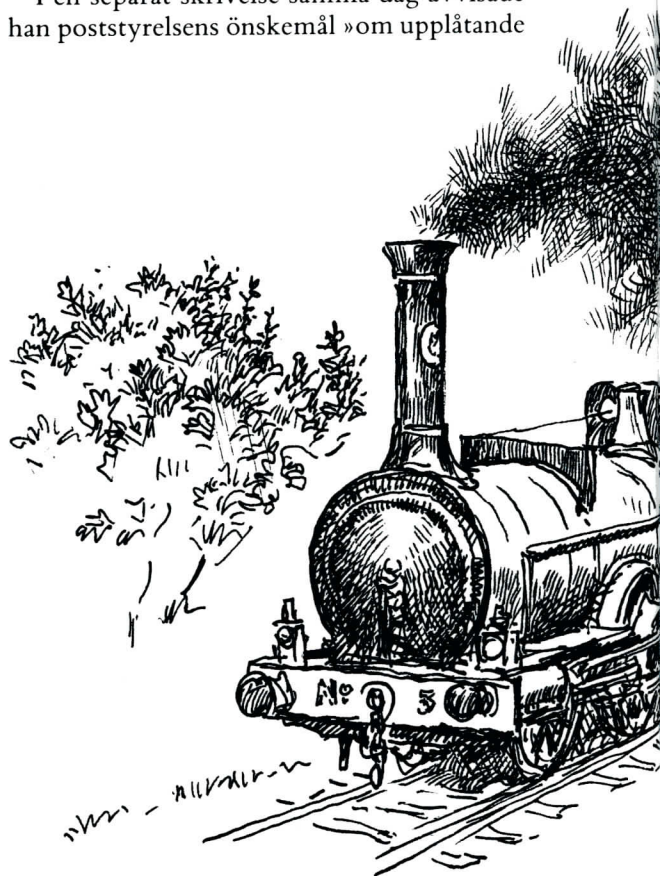
Förenade poststationer

Det gick ändå några år efter tillkomsten av de första järnvägarna innan förenade post- och järnvägsstationer blev verklighet. Under flera år hade samarbetet med det nya kommunikationsmedlet inskränkts till att sända brev med vissa tåg. Motståndet kom i första hand från chefen för Statens Jernvägsbyggnader Nils Ericsson. Denne meddelade i ett

brev den 26 mars 1861 till poststyrelsen, »att föreningen af en Stations-Inspectors åliggande med befattningen af poststationsföreståndare möter betänkliga svårigheter derutinnan, att Stations-Inspectorerne hafva sin mest ansträngande sysselsättning med passagerare- och godstrafiken närmast före och wid bantågens afgang från stationerne eller just på samma tid, då även den sednare befattningen skulle taga deras uppmärksamhet och tjenstgöring i anspråk, hvarföre jag i denna del icke anser mig kunna bifalla Kongl General-Post-Styrelsens förslag».

I stället erbjöd sig Nils Ericsson att biträda med att få fram lämpliga poststationsföreståndare »bland dem, hvilka såsom bokhållare, restauratörer, kommissionärer eller för andra ändamål komma att bosätta sig, åtminstone invid de större jernvägsstationerne».

I en separat skrivelse samma dag avvisade han poststyrelsens önskemål »om upplåtande



af 2^{ne} rum i statens hus vid jernvägsstationerne mot hyra för inrättande af poststationer». Han ansåg att det skulle bli alltför dyrbart att göra stationshusen så stora att två rum skulle disponeras för Posten. Men han förklarade sig beredd att »söka ålägga dem, som vid stationerne uppföra Hoteller eller restaurationer, att deruti bereda 2^{ne} rum att postverket tillhandahållas för berörda ändamål, mot bestämd årlig ersättning».

Jernvägsstyrelsen var alltså rädd för att stationshusens lokaler inte skulle räcka till och det var osäkert hur mycket tid postarbetet krävde.

Efter ytterligare utredning lämnade post-

styrelsen ett förslag till chefen för statens jernvägsbyggnader om att jernvägstjänstemän på orter där det inte redan fanns ett postkontor eller en postexpedition skulle få antas till poststationsföreståndare mot 200 riksdaler i årsarvode.

Reaktionen på detta förslag finner man i Nils Ericssons svar till poststyrelsen den 14 november 1862. Däri förklarade han att stationsinspektorerne fick åta sig befattningen som poststationsföreståndare om de på egen bekostnad höll ett biträde för postgöromålen så att jernvägens arbete inte försumrades. Detta bottnade i hänsyn till kunderna.

I ett cirkulär ett år tidigare hade Nils Ericsson preciserat vissa skyldigheter för stationsinspektorer som ville söka befattningen som postfunktionär vid jernvägsstationen. De måste vid ansökan förete ett intyg från någon som ville åta sig att hjälpa till. Intyget måste innehålla förbindelsen »att icke allenast vid alla tillfällen, då sådant erfordras, biträda stationsinspektorn vid dennes utövning av postexpeditörsbefattningen utan även särskilt, att för varje gång post ankommer till



»Prins August» drog post- och passagerarvagnar i stambanornas barndom.

eller avgår från Stationen, personligen vara närvarande för att densamma expediera eller vid expedierandet biträda».

Ett år senare, alltså i brevet den 14 november 1862 till poststyrelsen, föreslog Nils Ericsson att stationsinspektorer i Gnesta, Laxå, Floda, Hästveda, Osby och Falköping skulle antas till poststationsföreståndare. I Hästveda och Osby hade stinsarna redan uppfyllt de tidigare preciserade villkoren och där öppnades landets första förenade poststationer den 15 november 1862, två dagar innan Ericssons brev föredrogs i poststyrelsen. I Gnesta, Laxå och Floda öppnades förenade stationer den 1 januari 1863. I Falköping fanns ett postkontor sedan omkring år 1660 och vid järnvägsstationen Falköping-Ranten inrättades en poststation den 16 februari 1863.

Den dagen blev också premiärdatum för ett mera fullständigt samarbete mellan post och järnväg. Om denna förändring lämnades information i poststyrelsens cirkulär nr 2 1863, en information på fem sidor till »samtliga postförvaltare i Riket angående postbefordringen å jernväg».

Där stod att läsa om landets första postkupéer, som inrättades mellan Stockholm och Hallsberg samt mellan Hallsberg och Göteborg. Västra stambanan var då färdigbyggd och södra stambanan närmade sig mer och mer sin fullbordan genom sammanknytning av de från Falköping respektive Malmö påbörjade linjedelarna.

Övergången till tågbefordran av posten medförde stora tidsvinster. Sortering av brev ombord på postkupéerna resulterade i ytterligare uppsnabbning av postgången. Behovet av omsortering vid de fasta postanstalterna minskade. En följd blev att antalet lösväskor sjönk vid stora omsorteringspostkontor. I Södertälje minskade t ex antalet lösväskor på ett år från 85 till 29 med stort sportlerbortfall* för postmästare Johan Berg.

En viktig del av cirkuläret i februari 1863 var informationen om att poststationer skulle inrättas vid samtliga statens järnvägsstationer, utom på orter där det redan fanns ett



Stämpelavtrycken från västra och södra stambanorna under 1860-talet har blivit intressanta objekt för filatelisterna.

postkontor eller en postexpedition. Längre fram i informationen namngavs de nya poststationerna i samband med bestämmelser om hur posten skulle expedieras till och från dessa. Premiärdagen den 16 februari 1863 tillkom 30 sådana förenade poststationer. Dessa låg på följande orter: Björnlunda, Dylta, Eslöv, Falköping-Ranten, Fellingsbro, Flen, Frövi, Fåglavik, Huddinge, Jonsered, Järna, Kilsmo, Kumla, Lagmansholm, Lerum, Mosås, Mölnbo, Partille, Pålsboda, Sandhem, Stehag, Stenstorp, Stjärnhov, Sösdala, Tumba, Valla, Vartofta, Väring, Åkarp och Älgårås.

Efter hand som Statens Järnvägar fortsatte att breda ut sig växte de förenade stationerna i antal. Överenskommelser träffades även med de privata järnvägsbolagen. Sålunda fick t ex Järle mellan Köping och Hult en poststation den 1 juli 1863. Från år 1866 gällde att järnvägsstationens föreståndare var skyldig att också förvalta poststationen om post- och trafikgöromål kunde skötas av en och samma person.

Antalet förenade post- och järnvägsstationer steg snabbt. I slutet av 1903 fanns 1 112, varav 807 vid enskilda järnvägar. Maximum nåddes år 1918 med 1 447 stycken. Med järnvägsnedläggningarna började de avvecklas. Efter andra världskriget gick avvecklingen snabbt och de sista förenade post- och järnvägsstationerna drogs in år 1979. I vissa fall blev ortens postala service kvar i stationshuset utan samröre med järnvägen och på ett fåtal platser träffades avtal med SJ om övergångsordningar.

För stämpelsamlare filatelister har de tidiga förenade post- och järnvägsstationerna ett speciellt intresse. De fick nämligen inte några datumstämplar förrän i samband med att poststationerna i allmänhet tilldelades stämpel med början i slutet av år 1868. Men



Vid förenade post- och järnvägsstationer hade brevlådan denna form i slutet av 1800-talet.

de förenade poststationerna fick långt tidigare makuleringsstämplar utan datumangivelse, s k strålstämpel. I dessa cirkelrunda stämpel finns ortens namn angivet i en ring. Från en kraftig punkt i mitten av stämpeln strålar tjocka streck. Dessa bidrog till att frimärkena blev ordentligt makulerade. Vid brevens fortsatta behandling på en postkupé eller ett närliggande postkontor försågs de dessutom med avtryck av en datumstämpel.

Järnvägsbolag med olika synpunkter

När järnvägsbolag begärde att få poststationer inrättade i nyanlagda järnvägsstationer accepterades önskemålen under flera år utan större utredningar. Styrelsen för Wikern-Möckelns järnväg begärde t ex i ett brev till poststyrelsen den 11 juni 1875 att poststationer skulle inrättas i stationerna Valåsen och Dalkarlsberget inom Örebro län. De var belägna utmed företagets järnväg som öppnats för trafik ett och ett halvt år tidigare. Samtidigt begärde järnvägsbolaget att postbefordring på järnvägen skulle ske.

Postinspektören i Västra järnvägspostdistriktet tillstyrkte och den 1 november inrättades de båda poststationerna samtidigt som post började befordras på järnvägen en gång om dagen i vardera riktningen.

Lätt gick det också för Köping-Hult Jernvägsaktiebolag att få gehör för sitt förslag att inrätta en poststation i Hovsta järnvägsstation. Denna öppnades den 1 januari 1891 på ett avstånd av 8 kilometer från Örebro och 4 kilometer från Dylta Bruk, där poststationen kallades Ervalla från den 15 november 1881.

Tillkomsten av den förenade poststationen i Hovsta skedde dock på bekostnad av lantbrevbäringslinjen Örebro-Hovsta. Postmästare A W Södergren i Örebro underrättade poststyrelsen om att trafiken på lantbrevbäringslinjen alltsedan dess tillkomst den 1 april 1879 hade varit högst obetydlig. Lantbrevbäraren hade t ex under hela år 1888 bara

sålt frimärken för 22 kronor och under 1889 för 13 kronor. Han trodde att en poststation i Hovsta skulle förmå socknens invånare att utträta sina postärenden där i stället för att utträta dem vid postkontoret i Örebro i samband med resor till staden. Efter kontakt med postinspektören i centrala postdistriktet beslöt poststyrelsen att en förenad poststation skulle inrättas i Hovsta med ett arvode till föreståndaren av 60 kronor om året.

Även om det sålunda föreföll ganska självklart att poststationer inrättades i de efter hand uppväxande stationshusen fanns det naturligtvis gränser. Detta fick t ex befolkningen i det östgötska Herrestad erfara när några av kommunalstämman utsedda representanter gjorde framställning i december 1888 om att få en egen poststation. Postinspektören anförde i sitt svar till poststyrelsen »att Herrestads allenast tre kilometer från Arneberga poststation belägna anhaltstation förestås av en banvakt, som icke torde vara lämplig till föreståndare för en poststation å platsen». Det skulle gå ytterligare ett kvarts sekel innan en poststation inrättades i Herrestad, trots att länsstyrelsen tillstyrkt en förnyad framställning i slutet av år 1890, en framställning som då innefattade önskemål om flyttning av poststationen i Arneberga till Herrestad.

I den nya men då föga framgångsrika framställningen försökte man bl a påvisa att befolkningen drabbats orättvist eller att platserna för de nya poststationerna inte valts rätt vid tillkomsten av järnvägen Vadstena—Ödeshög. Kronolänsmannen Ljungholm i Dals härad med kontor i Herrestad skrev bl a följande:

»Efter Örberga poststations indragning inrättades poststation vid den 0,5 mil från Vadstena, på ett kallt gärde och fjärran från tätt bebyggda ställen samt således i en folktom trakt belägna Arneberga station. Inom Herrestads kommun finnes ortens kronolänsmankontor, prostexpedition, sparbank, varjämte denna järnvägsstation är belägen i en tätt befolkad trakt. I omedelbar närhet finnas 2ne handlande, 2ne smeder samt åtskilliga andra hant-

verkare och åboer. Mellan denna tätbefolkade bygd och Arneberga poststation är minst 4 kilometer, vadan lätteligen inses vilken olägenhet befolkningen där är underkastad i avseende på erhållande av post.»

Länsmannen uttryckte också sin åsikt om styvmoderlig behandling av Herrestads kommun, som offrat 3 500 kronor på järnvägen utöver den aktieteckning som de närmast berörda jordägarna hade gjort. Där emot hade »Örberga kommun ej bidragit med ett enda öre, utan tvärtom sökt motarbeta järnvägens tillkomst».

När ärendet avgjordes till nackdel för sökandena fäste poststyrelsen avseende vid uppgifterna att kronolänsmanskontoret väntades flytta till Vadstena och att poststationen i Arneberga av uppbördssiffrorna att döma tycktes vara väl anlita. Mest avgörande torde dock ha varit att styrelsen för Fågelsta—Vadstena—Ödeshög järnväg inte ansåg sig ha råd att anställa en för postarbetet i Herrestad mera kvalificerad person än den där då befintliga banvaktshustrun. Ersättningen från posten skulle enligt poststyrelsens erbjudande komma att uppgå till 120 kronor per år, medan järnvägen räknade med en merutgift av 400 kronor vid förändrad bemanning av stationen.

En nästan samtidigt gjord framställning om att inrätta en poststation i det skånska Ekestad var desto framgångsrikare. I huvudsak torde detta ha berott på att trafikchefen vid Kristianstad—Immelns järnväg kunde bekräfta »att stationsföreståndaren i Ekestad anses äga nödiga kunskaper för skötandet av posten och är han för övrigt pålitlig och lämplig». Framställningen daterades den 21 juli 1890 och från följande års början inrättades den förenade post- och järnvägsstationen i Ekestad, till synes utan mycket större trafikunderlag än vad som fanns i det östgötska Herrestad.

Föreståndarna för järnvägsstationerna förvärvade stor expeditionsvana, något som kom Postverket till godo när de även skulle svara för posten. I den rapport om inspektio-

ner som postmästare Jöns Svensson i Boden avgav i november 1894 anmälde han bland annat att järnvägspoststationerna befunnits vara »i god ordning, vilket även var mera att påräkna, alldenstund föreståndarna där besitta expeditionsvana på grund av sin befattning vid järnvägen».

Tredje gången gillt skulle man kunna säga om försöken att få en poststation inrättad i Torshälla järnvägsstation. Byggmästare A Winqvist i Hällby skrev den 9 november 1878 till poststyrelsen att han vid två tillfällen »ingivit petition med begäran om poststations anbringande vid Thorshälla järnvägsstation, men dock inte ens erhållit något svar därpå».

De båda åberopade breven hade handlagts av poststyrelsen men på förslag av postmästare Frans Lindqvister i Torshälla inte föranlett någon åtgärd. På den tiden fick den som gjorde framställningen inte ens något svar.

Vid det andra försöket hade postmästare Lindqvister vidhållit att det inte fanns något behov av en poststation i Torshälla järnvägsstation. Men han var nu inte helt orubblig och anade kanske att petitionärernas motive-ringar skulle ha ett visst värde. Han menade att vid bifall måste järnvägsstationens namn ändras till Torlunda, på vars ägor den var belägen. Ett intyg lämnas av stationsföreståndaren om att denne åtog sig den postala uppgiften mot blott 50 kronor i årsersättning.

Byggmästare Winqvists tredje försök togs mera på allvar. Poststyrelsen begärde ett uttalande av länsstyrelsen som i sin tur infordrade ett yttrande från kronofogden i Anderslunda. Denne menade att en poststation i Torshälla järnvägsstation skulle »bliva för orten av mycket gagn och skulle ägarna till Åsby, Hagby, Österby och Brunsta omkringliggande egendomar även begagna sig av denna station». Samtidigt företeddes ett från byggmästare Winqvist med flera sökande underskrivet intyg om att »erlägga den brist som kan komma att uppstå i och för avlöning åt föreståndaren för poststationen

under ett års tid från dess öppnande».

Det var inte fråga om något stort belopp eftersom stationsföreståndaren nöjde sig med 50 kronor om året i postarvode. Poststationen öppnades den 1 april 1879 och redan under dess första kvartal uppgick frimärksförsäljningen till 138 kronor.

Postmästare Lindqvisters oro för namnförväxling och felsortering av brev till hans eget postkontor var kanske befogad, även om den nya poststationen inte döptes till enbart Torshälla utan fick suffixet »station» (Torshälla station). På detta rådde man bot så småningom genom att från den 1 juni 1896 döpa om poststationen till Folkesta. Åtta månader tidigare hade ännu en poststation kommit till i grannskapet, nämligen den med namnet Hällbybrunn.

Besvikelser och glädje

Man var inte alltid så konsekvent när man tog ställning till förslagen att en poststation skulle förenas med järnvägsstationen på orten. I Töreboda fanns under tiden 21 november 1859–30 september 1871 en postexpedition av »det gamla slaget» dvs i befo-genhetshänseende likställd med ett postkontor, direkt underställd poststyrelsen. Detta var under ortens storhetstid, kommunikationsmässigt sett, och under byggnadstiden för västra stambanan blev Töreboda utgångspunkten för den sammanbindande diligenslinjen till Örebro.

Den 1 oktober 1871 sänktes status för posten i Töreboda och i egenskap av poststation fanns den kvar i stationshuset. När nattågen började gå måste postlokalen utrymmas för att bereda plats åt ett ökat antal järnvägstjänstemän. Poststationsföreståndare Johan Lundin hyrde då en lokal i närheten av järnvägsstationen och ångbåtsbryggan. I april 1876 begärde Lundin hyresbidrag från Posten och i det sammanhanget undersöktes möjligheterna att förena post och järnväg. Från styrelsen för statens järnvägstrafik uppgavs att hinder inte mötte för stationsinspek-

toren i Töreboda att överta poststationsföreståndarebefattningen. Postinspektören i västra distriktet motsatte sig emellertid detta »med avseende fäst på den vid Töreboda ganska betydliga korrespondensen».

Detta hindrade inte att samme postinspektör drygt 13 år senare föreslog att poststationen i Töreboda skulle förenas med järnvägen. Tilläggas bör dock att järnvägsstationen hade bytt föreståndare och den nytillkomne bedömdes ha förutsättningar att uppehålla båda befattningarna.

Möjligheten att få en poststation inrättad i förening med en järnvägsstation var som framgår av föregående uppgifter i hög grad beroende av järnvägsstationens art och förmågan och möjligheten hos dess personal att ansvara för postgöromålen. En framställning från flera personer i Vendel i december 1886 med riksdagsmannen J E Ericsson i spetsen om att få en poststation i Skyttorp blev utan framgång, trots att man uppgav att varje tåg stannade vid Skyttorp och att föreståndaren var lämplig för poststationens skötande.

Framställningen vann inte bifall, främst av det skälet att styrelsen för Upsala–Margrethill Järnvägsaktiebolag inte ansåg att byggnaden i Skyttorp var tillräcklig. Styrelsen uppgav sig inte vara »benägen att underkasta bolaget de kostnader, som för förändringar i stationsbyggnaden vid Skyttorp kunde bliva erforderliga för inrymmande av post därstädes».

Vid en ny framställning i december 1890 i samma riktning från representanter för Viksta, Vendels och Tensta socknar visade sig förhållandena vid Skyttorps anhaltstation vara oförändrade. Postinspektören i centrala distriktet kunde efter utredning meddela poststyrelsen att »med större trafikanter i orten pågå underhandlingar om bidrag till kostnaden för en fullständig trafikstations anordnande vid Skyttorp». Han tillade sig inte vilja underlåta att göra anmälan till poststyrelsen om ett eventuellt positivt resultat av förhandlingarna.

Det dröjde dock ytterligare sju år innan en poststation inrättades i Skyttorp.

Ofta kunde en nytillkommen järnväg bidra till att lösa en segsliten fråga om hur postförhållandena i ett område skulle förbättras. Detta fick invånarna i Alsters församling strax norr om Karlstad uppleva.

När lantbrevbäring inrättades i stor skala i Värmland drogs bl a poststationen i Alster in. Dess livstid blev därigenom bara fyra år. Mindre än 1 1/2 år efter indragningen klagade församlingsborna över att lantbrevbäaren i stort sett bara betjänade kronolänsmannen. De ville ha sin poststation återinrättad.

Ett erbjudande att låta Alsters station förenas med en poststation avvisades av en extra kommunalstämma. Den uttalade att »en poststation vid Alsters hållplats vid nordvästra stambanan för Alsters kommun icke skulle medföra den ringaste nytta». Stationens avskilda läge i förhållande till socknens bebyggda del dikterade det uttalandet. Trots att postmästaren i Karlstad hemställde hos poststyrelsen att poststationen skulle få återinrättas i närheten av sin ursprungliga plats föranledde ärendet ingen åtgärd.

Men det fanns andra intressenter i närheten av Alsters station, t ex Alsters såg- och kvarnverk samt gårdarna Busterud och Lugnvik i den angränsande Fågelviks socken. Vidare fanns i trakten många sommarbostäder åt Karlstadsbor. I mars 1883 lät några av dessa höra av sig i en framställning till poststyrelsen om att få en poststation i Alsters järnvägsstation. De ansåg det »såsom en olägenhet och brist, att fastän järnvägsstationen är så närbelägen, de i trakten boende dock icke där kunna erhålla sin post emedan den går förbi och avlämnas först i Karlstad, därifrån den genom särskilt bud måste avhämtas, vilket åstadkommer icke allenast tidsutdräkt utan en icke obetydlig kostnad». Sedan poststyrelsen förhandlat i frågan med styrelsen för statens järnvägstrafik mötte det inga hinder att öppna en poststation med namnet Alsters station från den 1 juni 1883. Ersättningsfrågan vållade en del komplikationer. Men beloppet till stationsförmannen för dennes postala bestyr fastställdes till 75

kronor per år till att börja med.

Flera försök gjordes i början av 1890-talet att få poststationer inrättade i stationshusen vid Simlinge och Vallby vid järnvägen mellan Trelleborg och Klagstorp. I oktober 1890 engagerade sig även kronolänsmannen L J Hansson på Vallbyhill i frågan och järnvägens trafikchef skrev till poststyrelsen att »den livliga samfärdseln som uppstår vid alla järnvägsstationer i dessa trakter skulle bli pålagd allt för stor hämsko, om postanstalt icke inrättades vid dessa stationer».

Efter avstyrkande av postinspektör Hugo Winroth beslöt poststyrelsen den 16 december 1890 att framställningarna inte skulle föranleda vidare åtgärd. Postinspektören hade påtalat att ett bifall skulle utgöra avsteg från regeln om att poststationer inte skulle ligga för nära varandra. Han var rädd för att bifall skulle innebära »ett prejudikat, varav petitionärer om poststationers inrättande på andra orter icke torde komma att underlåta begagna sig såsom motiv för deras ansökan».

Nästa försök kröntes med framgång genom att Postverket förklarade sig villigt inrätta en poststation i Simlinge om järnvägen ansvarade för att Postverket inte skulle ha några utgifter till arvode för föreståndaren. Sedan Simlinge kommun förbundit sig att under tre års tid betala stationsföreståndarens avlöning till järnvägsbolaget beslöt poststyrelsen att en poststation skulle inrättas i Simlinge stationshus den 1 april 1893.

Under samma förutsättningar inrättades en poststation i stationshuset vid Vallby den 1 augusti 1893.

Lokalproblem

Med en viss överdrift skrev brukspatronen M Holmstedt vid Jäders bruk i ett brev till poststyrelsen den 20 november 1886 att bruket låg vid den förmodligen »enda järnvägsstation i landet vilken saknar postanstalt». Hans hemställan om att ännu en poststation skulle inrättas från följande års början vid järnvägen Köping–Hult bifölls dock inte.

Skälen till att det skulle dröja ytterligare ett år innan namnet Jäders bruk kom med i landets postanstaltsförteckning var dock inte att korrespondensen ansågs för ringa. Inspektören i centrala postdistriktet anmälde nämligen till poststyrelsen att det vid järnvägsstationen fanns »upsatt allenast en plankbyggnad delad i tvenne rum, avsedda det ena till väntsal för resande och det andra till expeditionslokal, varemot samma byggnad icke innehåller någon bostadslägenhet».

Säkerhetsbestämmelserna innebar att såväl kvarliggande postförsändelser som Postverkets medel och värdechecken måste förvaras i stationsföreståndarens bostad över natten, i detta fall på något avstånd från stationen. Postinspektören fann det inte lämpligt »att föranleda postförsändelsernas omflyttning afton och morgon emellan stationsbyggnaden och stationsföreståndarens avskilda bostad». Han föreslog att man skulle vänta med att inrätta en poststation tills ett nytt stationshus uppförts. Under tiden sattes en brevlåda upp vid anhaltstationen, en brevlåda som tömdes av den postiljon som följde med två av tågen varje dag.

Brevlådan var inte nog för brukets behov och när ett nytt stationshus efter kort tid blev uppfört i timmer föreslog postinspektören i november 1887 att den begärda poststationen skulle bli verklighet. Ändå rymde den nya byggnaden inte någon bostadslägenhet och postinspektören skrev nu att »inneliggande kassor, frimärken och värdeförsändelser måste under nätterna förvaras inom stationsföreståndarens bostad, varemot övriga postförsändelser kunna förvaras å expeditionslokalen». För transporten kvällar och morgnar anskaffades en »tjänlig blecklåda». I denna fick stationsmästaren F Zetterlund – med 180 kronor om året i postlön – bära värdesakerna. Han var den förste föreståndaren för poststationen med namnet Jädersbruk, som inrättades med 1888 års ingång.

Att stationshusen byggdes om för postexpediering förekom på många andra håll. I Kolforsen skrev man den 11 januari 1886 bl a

följande i ett brev till poststyrelsen:

»Det finns visserligen brevlåda så att man kan bliva utav med lösbrev och genom stationsföreståndarens vänlighet tillhandahåller han oss med frimärken. Det är nog bra och vänligt gjort av honom att ligga i förskott med dessa utan vad vi förmodar någon ersättning.»

Önskemålet var att en poststation skulle inrättas i Kolforsens järnvägsstation vid Gävle—Ockelbo järnväg. Som argument anfördes att värdebrev måste lämnas och hämtas vid poststationerna i Råhällan eller Ockelbo och att det även var problem med abonnemang på tidningar.

Postinspektören i centrala distriktet kontaktade styrelsen för Upsala—Margrethill järnvägsaktiebolag, som inte hade något emot att göra erforderliga ändringar i Kolforsens stationshus. Järnvägens föreståndare på platsen accepterade att ansvara för poststationen mot 120 kronor i årsarvode.

Framställningen blev ett rutinärende för poststyrelsen som beslöt att den förenade post- och järnvägsstationen Kolforsen skulle inrättas från den 1 januari 1887. Dess livstid blev dock inte så lång. Med utgången av år 1921 var dess saga all. Posttrafiken hade varit ringa, vilket inte minst avspeglas i det höga värde som ortstämpelsamlare fäster vid frimärken med stämpelavtrycket Kolforsen oavsett när det är gjort.

Hur lätt det kunde vara för befolkningen under järnvägarnas första decennier att få gehör för önskemål om nya poststationer framgår också av handlingar om Nävrögöl. En hållplats med detta namn byggdes vid järnvägslinjen Växjö—Karlskrona i sträckningen genom Fridlevstads socken ungefär 15 kilometer från den poststation som fanns med socknens namn sedan 1874.

I ett brev till poststyrelsen i februari 1883 skrev ett antal personer i Nävrögöl till poststyrelsen att »orten är i stort behov av en dylik anordning, dels emedan trafiken på platsen är ganska livlig, dels emedan trakten omkring är ganska tätt bebyggd». Till föreståndare föreslog de handlanden Gustaf

Jonasson. Lokalen i hållplatsbyggnaden var för liten.

Postinspektör Hugo Winroth i södra distriktet fann vid en tjänsteresa i området »ej något större behov» av en poststation och anmälde detta till poststyrelsen. Ändå hemställde han att en poststation skulle inrättas på försök. Detta motiverade han med att handlanden Jonasson, som bodde bara 100 fot från anhaltstationen var villig att sköta poststationen för en så liten ersättning som 50 kronor i årsarvode samt att järnvägens trafikchef lovade att låta de tåg, med vilka postkupén följde, göra uppehåll i Nävrögöl.

Poststyrelsen beslöt enligt postinspektörens hemställan och gjorde upp ett kontrakt med Jonasson på tre år. Detta förlängdes och försöket visade sig bli långvarigt. Poststationen ersattes nämligen inte förrän i maj 1968 med bilåkande lantbrevbäring.

En given förutsättning för att en förenad poststation skulle inrättas var att tidtabellen medgav uppehåll för postförande tåg. När invånare i trakten av Sparsörs anhaltstation vid Borås—Herrljunga järnväg i november 1884 gjorde en framställning till poststyrelsen om att få en poststation, konstaterade styrelsen för Borås järnvägsaktiebolag vid ett sammanträde den 30 december 1884 bl a följande:

»Då tågen vid ifrågavarande anhaltstation endast stanna på given signal för emottagande eller avlämnande av passagerare och det i anseende till ortens glesa befolkning högst sällan inträffar att passagerare ankomma till eller avgå från Sparsör, utom under själva sommartiden, då lustfarande härifrån staden bruka besöka stället och omkringliggande trakter, så ansåg styrelsen, jämväl med fäst at avseende på närbelägenheten av Fristads poststation, varigenom något trängande behov av en förbättrad postföring för de få intill Sparsör närmare boende innevägnarna icke förefinnas, sig för närvarande icke böra bifalla framställningen, annorledes än emot särskild ersättning för den kostnad som för tågens uppehåll i nämnda hänseende måste förorsakas bolaget.»

Vid poststyrelsens behandling av en ny

framställning två decennier senare inrättades ändå en poststation i Sparsör.

Framgång med eller utan ansträngning

Det inträffade ofta att tämligen närliggande lantpoststationer drogs in samtidigt som förenade poststationer inrättades i stationshusen. Ett exempel är den poststation som inrättades i Nyhem när kronobrevbäringen upphörde i Jämtland med 1875 års ingång. När järnvägen byggdes vidare norrut från Bräcke mot Långsele flyttades poststationen från Nyhems kyrkby till det nyuppförda stationshuset på ungefär fem kilometers avstånd.

Dockmyrs station låg bättre till geografiskt för dem som tidigare använt sig av poststationen i Nyhems kyrkby. Några av dessa skrev i oktober 1883 till poststyrelsen och bad att få en poststation inrättad också i Dockmyr. Postmästare Uddo Zachrisson i Sundsvall utredde ärendet och fann vid en inspektionsresa att området närmast järnvägsstationen i Dockmyr saknade bebyggelse. I omnejden fanns det dock, konstaterade han, »åtskilliga byar, för vilkas innebyggare det vore en stor fördel om poststation inrättades å nämnda järnvägsstation och vilka för närvarande icke kunna erhålla eller avsända postförsändelser på annat lagligt sätt än genom budsändning till Nyhems eller annan poststation».

Zachrisson konstaterade också att man väntade stor trafik av gods och resande mellan Stuguns socken och Dockmyrs järnvägsstation och att skogsavverkningar komme att bedrivas under vintern i trakten av Dockmyr. Detta skulle föranleda brevväxling och penningförsändelser och Zachrisson uttryckte oro för att »saknaden av poststation möjligen kan föranleda till obehörig befordran av brev och penningförsändelser med järnvägsresande».

Skälen var tillräckligt starka för att post-

styrelsen skulle kontakta styrelsen för Statens järnvägstrafik. Därifrån fanns inga invändningar mot att en förenad poststation inrättades i Dockmyr. Denna kom till stånd den 1 februari 1884 och järnvägsstationens föreståndare fick 180 kr om året för bestyret med posten.

I Sydsåne hade man inte mindre framgång. Ägaren av Havgårds säteri började sitt brev till poststyrelsen den 19 november 1884 på följande sätt:

»På Börringe—Anderslövs Järnväg saknas å stationen Defvelstorp någon slags lägenhet till postbefordran, varav den stora allmänhet som trafikerar nämnde station, lider så många olägenheter.»

Godsägaren begärde i framställningen att få en poststation åt befolkningen i området. Visserligen låg Börringe och Stävesjö poststationer inte långt därifrån, men i den riktningen gick inte områdets trafik. Kanske kände man också viss avund mot Stävesjöborna som hade fått en egen poststation i juni 1884.

Postinspektör Hugo Winroth i Malmö konstaterade att något verkligt behov av den begärda poststationen inte fanns. Avståndet till Börringe var endast tre kilometer. Han framhöll också att genomsnittligt hade bara fem värdebrev i månaden expedierats till och från Stävesjö sedan den poststationen inrättades. Han misstänkte att trafiken på Defvelstorp skulle bli ännu mindre.

Det fanns emellertid ett stationshus i sten och en kompetent föreståndare för järnvägen och någon ökad kostnad för postbefordring dit och därifrån med de redan postförande tågen skulle inte ifrågakomma.

På detta tog poststyrelsen fasta och beslöt att den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Defvelstorp skulle inrättas med påföljande års ingång. Den namnändrades till Havgård den 1 oktober 1911.

På sina håll förenades efter hand tillkommande järnvägsstationer vid redan befintliga järnvägar med poststationer utan något egentligt utredningsarbete. Ett antal inväna-

re i Sya socken skrev den 30 juni till poststyrelsen att en järnvägsstation skulle öppnas den 5 juli 1880 inom socknen vid östra stambanan inte långt från Vifolka härads tingställe. De bad att i samband därmed få en poststation.

Två dagar senare bekräftade styrelsen för statens järnvägstrafik i ett brev till poststyrelsen att Sya station, »belägen vid Östra stambanan mellan stationerna Mantorp och Mjölby, 0,4 mil från den förra och 0,5 mil från den senare» skulle upplåtas för allmän trafik den 5 juli.

Poststyrelsen underrättade järnvägsstyrelsen om att en poststation skulle inrättas den 1 augusti 1880 och föreslog ett årsarvode till vederbörande järnvägstjänsteman på 150 kronor för bestyret med poststationen, vilket accepterades av järnvägsstyrelsen.

Litet omständigare blev ärendet om posten i Läggesta. Ett antal personer som bodde i närheten av denna station på Norra Södermanlands järnväg begärde den 23 mars 1901 att få bättre postförbindelser genom att en poststation inrättades i järnvägsstationen och skrev bl a följande till poststyrelsen:

»Det torde ligga i öppen dag att särskilt tidningsprenumerationer från traktens befolkning skulle betydligt ökas, om tillfälle bereddes att vid Läggesta få utdela de rekvirerade tidningarna, emot att, såsom nu är fallet, desamma skola avhämtas i Mariefred eller vid Åkers styckebruks station. För insättare i Postsparbanken skulle en poststation vid Läggesta även vara till stor fördel.»

Postmästare Nils Hanzon i Mariefred tillstyrkte ansökningsen, dock med tvekan, eftersom följderna väntades bli »någon vidare ökning av postsparbanks- eller poströrelsen, utom möjligen tidningar». Däremot ansåg styrelsen för Norra Södermanlands järnvägsaktiebolag att det skulle bli fråga om stor posttrafik och föreslog ett årsarvode till stationsföreståndaren på 240 kronor. Postens bud var 120 kronor och den 27 september 1901 gick järnvägsbolaget med på en jämkning till 180 kronor.

Ett brev till postinspektören från ordföranden Wilhelm Kumlin i Kernbo sockens kommunalstämma betonade starkt behovet av en poststation i Läggesta. Han framhöll att bristen på en sådan medfört »att en stor del av traktens avgående post lämnas till stationsmästaren vid Läggesta, som hittills beredvillig mottagit den och hopsamlat posten till de avgående tågen».

Postinspektören fann sig nu föranlåten föreslå poststyrelsen att en poststation skulle inrättas i Läggesta. Den blev också verklighet den 1 mars 1902.

En av de socknar som blev utan egen poststation när kronobrevbäringen upphörde var Gamla Upsala. Men det kunde utan svårighet rättas till genom att järnvägen fanns. En framställning från stationsföreståndare J Norgren, undertecknad även av kommissionern och socknens ledande män, överlämnades av poststyrelsen till länsstyrelsen för yttrande.

Länsstyrelsen tillstyrkte bifall till ansökan, »så mycket hellre som vederbörande ämbets- och tjänstemäns skrivelser och försändelser till Gamla Upsala kyrka och inom socknen boende tjänstemän därigenom bekvämast och säkrast kunna befordras».

Redan den 1 mars 1875 inrättades därefter den förenade post- och järnvägsstationen med namnet Gamla Upsala. Efter skilsmässa från järnvägen och tillvaro i olika lokaler finns den nu med namnet Uppsala 19.

Kastpost eller tåguppehåll

Missnöjet var stort med den nya järnvägsstation som hade byggts i Norrvidinge i Skåne. Vid en kommunalstämma den 3 oktober 1886 påtalades att man inte kunde få någon post expedierad där och »att allmänheten fördenskull hade föga gagn av den nya kommunikationsled, som nu kommit att skära socknen och varför också särskilda bidrag tecknats för stations erhållande».

Kyrkoherde C E Ströberg samt en representant för var och en av socknens byar fick



Postkupéerna var trånga och obekväma arbetsplatser.

uppdraget att göra en framställning om en poststation. Om den gick igenom skulle socknens postbud slippa hämta och lämna post i Marieholm och Teckomatorp.

Uppdraget fullföljdes genast och i ett brev till poststyrelsen framhölls att socknen måst hålla sig med tre postbud vilka vardera fått 100 kronor om året i ersättning. Trafikche-

fen för Malmö-Billesholms Järnväg uppgav i ett brev till postinspektören i Malmö att en för post- och trafikgöromål fullt kompetent person skulle tillsättas vid Norrvinge hållplats den 1 april 1887.

På postinspektörens hemställen beslöt poststyrelsen därefter att en förenad poststation skulle inrättas samtidigt i Norrvinge.

Två av de postförande tågen gjorde inte uppehåll men passerade Norrvinge i låg fart. Det befanns angeläget att post till Norrvinge befordrades även med dessa. Därför hemställde postinspektören den 28 februari 1887 »att från uppgående postkupéexpeditionen nr 71 och nedgående postkupéexpeditionen nr 72 måtte till ifrågavarande nya poststation utkastas post». Poststyrelsen biföll hemställan.

Det satt hårdare åt innan postkunderna i trakten av Tomteboda fick sin poststation. Kyrkoherden, trädgårdsmästaren, bagaren, innehavaren av kronohemmanet Ingenting och en lång rad andra personer uttryckte i december 1882 i ett brev till poststyrelsen sin förvåning över att de inte fått någon poststation i järnvägens stationshus, som öppnades för trafikanterna i maj samma år. »En postanstalt», skrev de, »är för oss högst behöblig då vi med stora kostnader genom gående bud avhämta och avsända post genom postanstalten i huvudstaden».

Postinspektören i centrala distriktet tyckte att man kunde nöja sig med poststationen i Karlberg, som öppnades på 829 meters avstånd från Tomteboda station vid årsskiftet två veckor efter att petitionärerna lät höra av sig. Poststyrelsen rättade sig efter postinspektörens begäran att lämna framställningen utan åtgärd.

Men i mars 1884 kom petitionärerna igen med förnyade krafter som stärktes av »en redaktör till vilken ensam expedierades minst 50 à 60 tidningar per vecka». Dessutom kunde man åberopa behovet av en bank genom att påpeka att det i Tomtebodas grannskap fanns »en myckenhet arbetare, för vilkas räkning postsparbankens tillgänglighet vore högst önskvärd».

Denna gången tog poststyrelsen allvarligare på framställningen och kontaktade styrelsen för Statens järnvägstrafik. Därifrån uppgavs att tre tåg kunde göra upphåll för postutväxling, »varjämte från tåget nr 8 post torde kunna utkastas, i likhet med vad som sker vid övriga stationer».

Poststationen i Tomteboda inrättades den 1 augusti 1884 för »att vara i verksamhet till en början allenast under ett års tid». Denna period förlängdes sedan postinspektören presenterat en tillfredsställande statistik. Utvecklingen fortsatte i rätt riktning och år 1950 stathöjdes sedan poststationen till postexpedition och fick nio år senare namnet Solna 9.

Numera är postnamnet Tomteboda förknippat med landets största och modernaste sorteringsterminal, ett postkontor av jättelika dimensioner.

Till en ansökan från Vårdnäs' församling om att en poststation skulle inrättas vid Bestorps hållplats på östra centralbanan anslöt sig även Kättilstads församling, men den avvisades av poststyrelsen i mars 1902. Tungt vägde kronofogde Ernst Myrins uttalande att han inte ville tillstyrka, »enär förslag är å bane att bygga en järnväg från Åtvidaberg till Säby och denna järnväg, därest densamma kommer till stånd, kommer att ganska nära beröra Kättilstads sockens nordliga del».

En ny extra kommunalstämma hölls med Kättilstads församling den 11 maj 1902 då man enade sig om att göra ännu en framställning i frågan om en poststation i Bestorp. Två veckor senare anslöt sig även kommunalstämman i Tjärstad och i juli 1902 sände representanter för de tre församlingarna till poststyrelsen en ny framställning. Däri hette det bl a följande:

»Under nuvarande förhållande är det väl knappast någon trakt i södra och mellersta Sverige, där postgången är så dålig som här, ty hava vi från 1 till 2 mil till närmaste poststation och hava vi själva fått betala vårt postbud, då södra och västra delarna av Vårdnäs, Tjärstad och Kättilstad ha haft och ha ordnad och betald postgång från generalpoststyrelsen med blott 0,5 à 0,6 mil från närmaste postanstalt.»

Orättvisan kändes tung och petitionärerna framhöll också att de sockenbor de företrädde nu fick hämta sina brev vid handelsbodas, dit de kom från Brokinds poststation. De fick lösa ut dem med 3 öre per styck och det

rörde sig om mer än 1 500 brev per år. Men det hjälpte inte. Nu hängde det upp sig på att postförande tåg inte gjorde regelbundna uppehåll vid Bestorps hållplats och poststyrelsen beslöt den 19 september 1902 på nytt att avvisa framställningen.

När ärendet kom upp för tredje gången var det inte på församlingarnas initiativ utan järnvägsbolagets. Det underrättade i ett brev den 11 november 1902 postmästaren i Linköping om att »trafiken vid Bestorps hållplats numera tagit sådan omfattning att alla de å järnvägen framgående tågen måste göra uppehåll därstädes».

Skrivelsen gick vidare till postinspektören i östra distriktet och därifrån till poststyrelsen som beslöt den 21 november att en poststation, förenad med järnvägsstationen, skulle öppnas i Bestorp den 1 december 1902.

Lönefrågor

Frågan om ersättningen till poststationsföreståndarna togs upp av Mellersta Hallands Järnväg i ett brev till poststyrelsen i december 1892. Företagets tjänstemän hade bett om bolagsstyrelsens hjälp i avlöningsfrågan. Brevet ger en bild av hur företaget såg på deras arbetsförhållanden, kanske påverkat av deras framställning:

»De arvoden som för närvarande äro åt poststationsföreståndarne vid denna järnväg anslagne, variera emellan 15, 20 och 25 samt i ett fall 30 kr pr månad, sålunda motsvarande från 50 öre till högst, på ett ställe, 1 krona pr dag, en dagspenning så ringa, att den nu för tiden knappast kan erbjudas utöfvaren af det simplaste arbete. Och om än postgöromålen ej behöfva vara direkt ansträngande, fordrar såväl postverket som allmänheten en synnerlig och osflätlig noggrannhet, hvartill kommer det stora ansvar, som åligger postförvaltaren, på grund af honom anförtrodd uppbörd och andra penningmedel. Det kan visserligen invändas, att arbetstiden ej är så lång, då postverket ej fordrar att poststationen skall hållas öppen för allmänheten mera än 4 timmar om dagen, men svårigen

kan arbetet inskränkas till denna tid. Med nu här gällande anordning eger postutvexling rum med 8 tåg dagligen; att splittra posttiden, så att den innefattar alla tågtiderna låter sig ej gärna göra, och att vid dessa tillfällen inskränka göromålen till endast sjelfva utvexlingen med tåget möter å landsbygden rätt stor svårighet. Vid tågtiderna komma ofta tillstädes skjutsar från relativt aflägsna ställen i och för aflemnande eller hemtning af resande. Det faller sig då svårt och blir betraktadt som oginhet att ej tillmötesgå med expediering af post, såsom mottagande af bref eller försäljning af frimärken, hvarmed allmogen gemenligen ej är försedd, eller att genast sortera den ankomna posten för utdelning åt väntande. Och ej blott tågtiderna bli stundom bestämmande för allmänhetens besök vid stationerna, ty i deras närhet förläggas numera gerna handelsbodas, mejerier m fl affärslokaler, som betingade bud på tider, då måhända posten ej officiellt är öppen. Men skulle än göromålen kunna inskränkas till dessa 4 timmar, får väl dock en timpenning af 12 till 25 öre anses som alltför ringa, och det isynnerhet, som deri jemväl skulle vara innefattad ersättning för postlokalen med dess uppvärmning och upplysning, hvarför ingen särskild kostnad drabbar postverket.

Att lägga uppbördens storlek till grund vid beräkningen af aflöningsbeloppen kan väl hafva skäl för sig, men torde ej få vara det ensamt bestämmande. En större bruks- eller fabriksrörelse kan ofta betingade en rätt betydlig inkomst på en postanstalt, utan att arbetet behöfver vara särdeles stort, då posten såväl aflemnas som afhemtas (kanske i väska, som bereder extra inkomst!) några få, på förhand bestämda gånger om dagen. Anorlunda ställer det sig å en ort, som denna, bebodd af en talrik, jemförelsevis välbergad jordbruksbefolkning, der så godt som hvar och en har sin tidning och sin lilla korrespondens. Besöken å postanstalten bli då många och arbetet betydligt i jemförelse med den i småposter inflytande uppbörden; — och ur arbetarens synpunkt torde vara rättvist att lönen rättas efter mödan.»

Oavsett järnvägsföretagets åsikt om uppbörden som en faktor i lönesättningen gjorde postinspektionen i Malmö enligt då tillämplad rutin en sammanställning över den ge-

nomsnittliga frimärksåtgången under åren 1888–1891 samt viss övrig statistik för de förenade poststationerna Harplinge, Brännarp, Getinge, Slöinge, Heberg, Långås, Tvååker och Himle, där poststationsarvodena varierade mellan 180 kronor och 360 kronor om året. Med denna som stöd menade postinspektör Hugo Winroth i sin kommentar till poststyrelsen den 27 december 1892, att någon förhöjning i ersättningen inte kunde komma ifråga till poststationsföreståndarna i Harplinge, Getinge, Långås, Tvååker eller Himle, men

»beträffande poststationen i Brännarp, som att döma af posttrafiken synes vara i raskt framåtskridande, vederbörande poststationsföreståndare torde böra komma i åtnjutande af till 240 kronor förhöjdt arfvode samt poststationerna i Slöinge och Heberg, vederbörande poststationsföreståndare, i betraktande af derstädes förekommande frimärksåtgång, synes kunna göra anspråk på att erhålla sina arfvoden förhöjda: poststationsföreståndaren i Slöinge till 420 och poststationsföreståndaren i Heberg till 360 kronor.»

Järnvägsföretagets skäl för generella förhöjningar eller dess synpunkter på järnvägstjänstemännens omfattande passning kommenterades inte närmare. Lönefrågan blev ett ärende som kom att diskuteras mycket så länge de förenade poststationerna fanns.

Följsamheten till järnvägstrafiken var stor även när det gällde inskränkning. Trafikchefen vid Gävle–Dala Järnväg skrev t ex den 12 december 1892 till postinspektören i centrala distriktet att trafikstationen vid Born skulle upphöra vid årets utgång »i anseende till den numera ytterst ringa trafiken». Stationskarlen Bergström som också var poststationsföreståndare skulle i samband därmed förflyttas.

Postinspektören uppgav efter undersökning att »större delen av den dittills vid Born bosatta, förut ej synnerligen talrika befolkningen avflyttat därifrån». Det fanns inte någon lämplig person att ersätta Bergström som poststationsföreståndare. Med uppgifter om försändelsernas antal under de närmast

föregående åren som underlag föreslog postinspektören i ett brev till poststyrelsen den 19 december 1892 att poststationen skulle dras in.

Beslutet fattades två dagar senare och med utgången av år 1892 var sagan all för poststationen i Born, som hade inrättats den 1 mars 1867.

Men det var få förenade poststationer som avvecklades under 1800-talets slut. Ända fram till andra världskriget berodde sådana indragningar nästan uteslutande på att poststationerna utnyttjades i alltför liten utsträckning. Med SJ:s ändrade policy i fråga om bemanning av järnvägsstationer och i de många järnvägsnedläggningarnas följe försvann därefter de förenade poststationerna i rask takt.

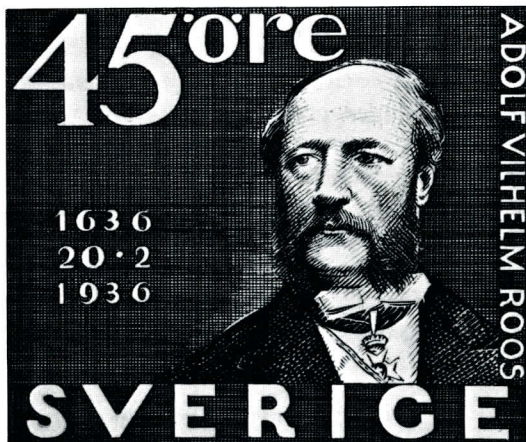
Roos blickar bakåt – och verkar framåt

I 1863 ÅRS INSTRUKTION för generalpoststyrelsen föreskrevs att en berättelse om Postverkets förvaltning skulle avges till regeringen årligen. Den första verksamhetsberättelsen, som avsåg år 1865, innehöll »en kortfattad allmän översikt av Postverkets, jämväl under en förutgången tid, efterhand vunna utveckling».

Med nutida mått är det blygsamt att kalla den översikten kortfattad. Den upptar nämligen en stor del av den första årsredovisningen. Den blivande generaldirektören Wilhelm Roos (1867–1889) utarbetade den egenhändigt. Arbetsanteckningar med hans karakteristiska handstil tyder på att han också själv gjorde källforskningarna. Detta banbrytande pionjärbete ger oss en värdefull samlad information om Postverkets utveckling sedd med en initiativrik mans ögon.

Helt naturligt ägnar Roos mest uppmärksamhet åt utvecklingen under de då närmast förflutna decennierna. I stort sett ändrades inte postförhållandena under de första 200 åren efter Postverkets födelse och frekvensen i postföringen på det mycket glesa nätet var liten. Med utökad postgång och nytillkomna postkontor från omkring 1830 börjar det finnas nämnvärda förändringar att rapportera. Postverkets helhjärtade engagemang i diligensrörelsen på 1850-talet och det följande samarbetet med järnvägsbolagen ägnades mycket utrymme.

Förändringen i antalet postanstalter fick stor uppmärksamhet. Även utvecklingen



Originalteckningen av Olle Hjortzberg till 45-öresvalören i frimärksserien till Postens 300-årsjubileum.

procentuellt framgår av sammanställningar med 20-årsintervaller 1695–1835 och där efter med femårsintervaller. Siffrorna visar t ex att postkontorsbeståndet minskade med 2,6 % under perioden 1795–1815 men ökade med 22 % under perioden 1815–1835.

Brevlådor vid postvägarna var bara nio år gamla när 1864 års siffror lämnades. Mot nutidens 40 000 brevlådor står 1864 års antal, 32 för hela landets postlinjer, i bjärt kontrast. Tätast var de uppsatta i Västmanlands län, som hade sex brevlådor, medan det bara fanns en i exempelvis Örebro län.

Lösväskor, som berörs i ett särskilt kapitel i denna bok, ingick också i historiken. Den angav bland annat att antalet lösväskor i hela

riket år 1863 utgjorde 4 057 men »hade, förnämligast till följd av de flere nyinrättade poststationerna» minskat till 3 702 följande år. Ytterligare 82 föll bort år 1865.

Om lokalbrev berättade redovisningen att dessa för huvudstadens del hade uppgått till omkring 57 900 år 1856 och ökat till 140 800 följande år men därefter hållit sig omkring detta tal fram till år 1861. Följande år anställdes brevbärare som avlönades av Postverket och antalet lokalbrev i huvudstaden steg till ca 219 100 och till ca 338 500 år 1863. Hela rikssiffran var då obetydligt högre, 393 300.

Historiken omfattar också en redovisning av portots förändringar och en analys av hur Postverkets totalinkomster förändrats procentuellt under perioden 1835–1864. Den lättnad som brevväxlingen fick genom att frimärken och brevlådor infördes samtidigt med enhetsportot var en väsentlig orsak till att Postverkets inkomst av inrikesposten uppgick till högre belopp än vad den gjorde när brevportot var betydligt högre.

Frimärken har fått ett eget avsnitt i vilket bland annat konstateras att värdet av sålda frimärken vid utgången av år 1855 översteg värdet av använda frimärken med 16 % men att motsvarande siffra under perioden 1861–1864 bara var omkring 1 %.

Redogörelsen är rik på detaljer. I en särskild tabell visas hur postanstalterna fördelas på län och hur stor medelyta varje postanstalt täcker. Sålunda fanns det vid 1864 års utgång i Malmöhus län en postanstalt på 2,5 kvadratmil medan det i Norrbottens län bara fanns en på 46 kvadratmil. Men med den jämförelsen nöjer sig inte Roos utan han lägger också antalet invånare i de särskilda länen till grund för jämförelsen och finner att det i Norrbottens län fanns en postanstalt på 3 641 invånare och i Malmöhus län en på 17 540 invånare. Riksmedeltalet var då en postanstalt på 11 395 invånare.

Några tillförlitliga uppgifter över antalet brev finns inte före 1850, men för de 15 följande åren lämnar Roos detaljerade uppgifter av vilka framgår att genomsnittet per år

var 3,8 miljoner brev under perioden 1850–1854, 5,1 milj under åren 1855–1859 och 6,6 milj under åren 1860–1864.

Postverkets ekonomi i äldre tider omfattas också av redogörelsen. Totalt drygt 22 miljoner riksdaler riksmünt hade levererats till statskassan under tiden 1681–1854. När enhetsportot infördes år 1855 upphörde Postverkets åliggande att lämna uppkommande överskott till statskassan. Numera gäller att Postverket skall leverera så mycket som motsvarar förräntning av insatt statskapital.

Roos hävdade att »ju mer postutvecklingen underlättas, desto betydligare blir också trafiken och ju mer trafiken ökas, desto större blir behållningen av poströrelsen».

Det var också så han räknade, när han tidigt tog initiativet till 1870-talets stora reform, som innebar att grunden lades till ett postnät som omspände hela landet (övertagandet av skyldigheten att befordra kronobreven och betalning till postkassan för statsposten). Under övergångstiden efter 1874 förslog inte inkomsterna till att täcka alla utgifter men det rättade snart till sig. När affärerna åter var i balans började Roos verka för att sänka brevportot och därmed underlätta postutväxlingen. Ökad trafik gav Postverket större inkomster och han såg till att vinsten användes till att göra distributionsnätet ännu finmaskigare.

Roos ansåg uppenbarligen att Postverket med egna inkomster borde bära sina utgifter men inte vara en inkomstkälla för staten. Som förmedlare av det skrivna ordet mellan alla medborgare, oavsett var de är bosatta, är Postverket allmännyttigt. Detta gäller ännu. För att leva upp till kraven på bland annat allmännyttan måste verkets ansvariga se till att företaget drivs efter affärsmässiga principer.

Två år efter att dåvarande generaldirektör Stael v Holstein skrivit under Postverkets första årsredogörelse efterträddes han av redogörelsens författare Wilhelm Roos. Denne fortsatte kraftfullt att påverka den postala utvecklingen till hela landets bästa.

Ett distributionsnät utanför Postverket

Två postföringsnät

»KVISTARNA I TRÄDET var kronobrevbäringen och grenarna motsvarade Postverkets eget transportnät.»

Så kan man uttrycka skillnaden mellan två urgamla system, av vilka det äldsta inlemmades i det något yngre på 1870-talet.

Kronobrevbäringen var ett komplement till den ordinarie postgången. Regeringens förbindelser med de olika landsändarna genom kronobrevbäringen hade redan en vid förgrening när Postverkets linjer lades upp och efter hand kompletterades. Det ordinarie postnätet var däremot otillräckligt och kunde i många fall inte användas för befordran av brev mellan exempelvis landshövding, kronobefallningsmän, präster och lantmätare.

Det egna nät som kronobrevbäringen utgjorde var på åtskilliga punkter sammanlänkat med riksnätet. Därför utnyttjade kronobrevbäringen Postens eget nät på vissa delsträckor. Postgången innebar således en lättnad i kronobrevbäringens organisation. För denna fanns ända sedan 1500-talet vissa hemman indelade. Kompensationen för deras arbetsprestation var viss befrielse från offentliga pålagor. Efter hand som denna form av skattebefrielse minskade eller upphörde, lämnades ersättning in natura eller kontant.

Kronobrevbärarnas åtaganden och ersättning reglerades inte centralt. Det var landshövdingarna som bestämde om de olika åtagandena och om nätets förgrening. På grund

av den decentraliserade handläggningen blev kronobrevbäringen rätt olika i olika län och centralt visste man inte så mycket om distributionsnätet.

En del av Norrland var ett undantag. Där reglerade regeringsdirektiv i viss mån kronobrevbäringen, som kallades »brevlopp». Den norrländska allmogen hade besvärat sig upprepade gånger över att den var tvungen att skjuta till pengar till de bönder som fullgjorde brevloppen. Ett regeringsbeslut år 1748 förbjöd varje pålaga och avgift för



En eller flera fjädrar fastlackade vid brevet var en signal till kronobrevbäraren att brevet måste gå med ilfart.

brevloppet. Det skulle fullgöras av kronobetjänter. Kronofogdarna skulle få de offentliga kungörelserna från länsstyrelserna och skickade dem med egna bud till länsmännen, vilka i sin tur ansvarade för att de kom fram till fjärdingsmän eller kyrkans män, beroende på vad ärendena avsåg. I kyrkan fick man veta det viktigaste om samhället i samband med gudstjänstbesöken.

Ett försök i mitten av 1700-talet att befria kronobetjäningen i Västerbotten från bestyren med kronobrevbäringen misslyckades. Där ville man helt sonika flytta över uppgiften till Postverket, men överpostdirektören avstyrkte, eftersom postmedlen inte skulle räcka till för en förgrening av postnätet.

På en sträcka inom ett fögderi i Hälsingland lyckades man år 1757 få kronobrevbäringen utbytt mot ordinarie postföring på ett finurligt sätt. Man ville ha ett postkontor inrättat i Delsbo och för dess omkostnader bidrog allmogen med två öre silvermynt per hushåll. Tack vare att Postverket måste underhålla postföringen dit kunde man slopa brevloppet.

Formen för kronobrevbäringen i skilda landsändar blev efter hand någorlunda likartad. Härtill bidrog en kunglig förordning år 1830. Enligt denna skulle kronobrevbäring anordnas två dagar i varje vecka. Länsstyrelsen avgjorde vilka dagar. Tillämpningsbestämmelserna varierade. Regeln om två dagar i veckan tillämpades ibland så att ena dagen gick posten i riktning från den överordnade myndigheten och andra dagen till denna.

Ett regeringsbeslut i november 1849 tillerkände samtliga länsmän fribrevsrätt. Nu skulle man så långt det var möjligt använda den ordinarie postgången för tjänstebrev som tidigare belastat kronobrevbärarna. Eftersom postnätet ännu inte var så finmaskigt var det i många områden inte praktiskt möjligt att följa direktiven. Statistiken visar dock på en ökning vid denna tidsperiod av antalet lösväskor i Postens befordran.

1860 års regeringsbeslut om poststationer på landsbygden medförde visserligen inte att

särskilt många nya postlinjer tillkom. Men det uppstod efter hand fler och fler anknypningspunkter till det befintliga kronobrevbäringsnätet. Efter behandling av regeringen följde en propositition till 1873 års riksdag. Postverket skulle anordna nya postgångar i enlighet med de överenskommelser som träffades med länsstyrelserna. Den organisation som dittills funnits som en länk mellan bl a kronofogde, länsmän, häradshövdingar, häradsskrivare, nämndemän, jägmästare och skogsvaktare, blev nu inlemmad i det allmänna postnätet. Det skulle dessutom kompletteras med poststationer, »en i varje socken, om så behöves». På tre år ökade därigenom antalet poststationer med ca 1 300. Ändå kom många socknar att känna sig förfördelade genom att de inte fick egna poststationer. Några exempel lämnas här, medan en del återspeglas i andra kapitel.

Representanter för Björke modersocken och Hjällby annexocken i Älvsborgs län skrev den 24 april 1875, att det var rättvist att bördan med kronobrevbäringen blev avlyft från jordbruket. »Men», tillade de, »bör icke genom nya regleringen sten läggas i stället för en avlyftad börda, så att den för många kommuner blir två eller tre gånger tyngre. Sådant är nu fallet med Björke och Hjällby».

Upprinnelsen var de diskussioner som förts vid extra kommunalstämmor med Hjällby socken den 23 mars och med Björke socken den 5 april 1875, ca tre månader efter att Postverket hade övertagit kronobrevbäringen i Älvsborgs län. Man hade konstaterat att tesen »en poststation i var socken» inte alls höll inom Björke pastorat. I dess fem socknar fanns det bara en poststation, nämligen i Grude socken och på ett avstånd av ungefär en halv mil från kyrkan. Det var poststationen i Ljung och den hade tillkommit långt tidigare av helt andra skäl, nämligen som en förenad post- och järnvägsstation den 1 oktober 1863.

Fjärdingsmannen i Hjällby och prästmännen i samtliga socknar var nu tvungna att själva hämta posten två gånger i veckan på

ett avstånd som varierade mellan 3/4 och 1 mil. Det hade således inte blivit någon lindring genom att Postverket övertagit kronobrevbäringen. Man sökte nu rättelse och begärde en poststation i Björke med regelbunden postgång dit. Poststyrelsen ansåg emellertid att ärendet inte borde föranleda vidare åtgärd.

Samma beslut fattades om en ansökan från Klövedals socken på Tjörn. Där hade man tagit upp frågan om posten vid en allmän kommunalstämma i socknens gamla skolhus den 19 februari 1875, mindre än två månader efter att Postverket övertagit kronobrevbäringen i Bohuslän.

Vid stämman gjordes uttalandet att »om denna kommun icke erhöle poststation för fortskaffande av officiella brev, det hade varit för densamma vida förmånligare om den gamla brevbringsskyldigheten kvarstått».

Genom denna hade kronofjärdingsmannen, ordförandena i kommunalstämman och kommunalnämnden fått sin post i tjänsteärenden utan att offra tid. Behovet av en poststation ansågs stort och stämman uttalade att »denna socken sannolikt har lika stor brevväxling årligen som övriga Tjörns socknar tillsammansagna».

Ordföranden i Torps kommunalstämma på Orust Olof Eliasson anförde rättvisekrav och gjorde jämförelser med de angränsande socknarna. Han skrev bland annat följande till poststyrelsen:

»Såsom bevis kan nämnas den härintill närmast liggande socknen Röra, där nu den nya poststationen Henån är belägen. Inom Röra socken, vars befolkning understiger Torps, är jordbruket huvudnäring, då åter inom Torps socken den övervägande delen av den yngre manliga befolkningen lämnat jordbruket, ägnande sig i dess ställe åt sjöfart, fiske och skeppsbyggeri. Härigenom måste naturligtvis en livlig korrespondens uppstå.»

Som stöd bifogade Olof Eliasson intyg från dem som höll lösväskor med Orusts postkontor om hur många brev som kommit och skickats i deras respektive väskor under

år 1874. Även de invånare i Torps socken som hade närmare till poststationen Henån skötte sina postärenden vid Orusts postkontor, vilket fanns sedan 1846.

Det retade synbarligen sockenborna i Torp att postföraren stannade vid två av socknens tre gästgivaregårdar utan att lämna post till Torp, men väl till poststationen i Henån. »Följden har också blivit den», skrev Eliasson, »att fortfarande avgå lösväskor härifrån och till Toggestad, där postkontoret är, i stället för till Henån, vilken station man här ej anser sig hava någon gagn utav».

Avslutningsvis begärde Eliasson prövning av frågan om inte poststationen i Röra socken kunde flyttas till Torps socken, eller också om en särskild poststation kunde inrättas i Torps socken, »antingen å Assmunderöds gästgivaregård eller å annat ställe i närheten av kyrkan».

Postmästare Hans Lind i Orust fick brevet på remiss från poststyrelsen. Han framhöll att det var få ställen i Torps socken som hade längre än 3/4 mil till någon av poststationerna Henån, Myckleby eller Högås. Avståndet var inte heller särskilt stort till postkontoret. Han ansåg att sökandenas bekvämlighet med posten skulle bli fullt tillgodosedd, om man bara vidtog några smärre förändringar av postföringen. Dessa ville han dock skulle anstå och genomföras först när postkontoret följande år skulle flyttas till Horleby.

Poststyrelsen beslöt att Torp-bornas ansökan inte skulle föranleda vidare åtgärd.

Den 12 december 1876 skrev kyrkoherde Ternström i Fjälkestad i Villands härad i Skåne till poststyrelsen och framhöll det olämpliga i att förlägga socknens poststation till Torsebro, som länsstyrelsen och Postverket kommit överens om. Om denna plats i socknen skrev han, att största delen av »befolkningen skulle nära nog hava samma besvär att där hämta sin post, som om den skulle hämtas i Kristianstad; ja större än som nu är fallet, ty hittills hava de allra flesta breven, de hitgående åtminstone, gått genom min hand och väska».

Länsstyrelsen insåg att den ursprungligen valda platsen för poststationen var felaktig och skrev den 23 december 1876 till poststyrelsen att Ternströms skäl att i stället förlägga poststationen till kyrkobyn var »fullkomligt sanningsenliga och behjärtansvärda».

Ändringen av poststationens läge medförde viss omläggning av postföringslinjen. Det kontrakt som tecknats med en poststationsföreståndare i Torsebro måste sägas upp. Av detta och andra skäl fick poststationen i Torsebro vara kvar en tid. Men den 1 juli 1877 öppnades poststationen i Fjälkestad. Därmed var ett fel tillrättat bland åtskilliga som berodde på att kronobrevbäringen avvecklades så snabbt.

En av de poststationer som inrättats nästan enbart för civiltjänstens behov var den med namnet Himmelsända i Södermanland. Där hade kronlänsmannen sin expedition och det var inte många brev utöver hans egen tjänstepost som kom dit eller skickades därifrån.

I ett brev i september 1879 från kronfogden Otto Wenström i Södermanlands tredje fögderi betecknade han Himmelsända poststation som »numera obehövlig». Han önskade få den indragen för att omkostnaderna för poststationen skulle kunna användas till förbättring av postgången mellan Eskilstuna och kronofogdekontoret. Detta kunde ske genom att lantbrevbäringen fullgjordes fler än två gånger i veckan.

Påståendet om att Himmelsända poststation var obehövlig motiverade Otto Wenström med att »för länsmansexpeditionen därstädes kan ju ej erfordras annat än lösväska med Jäderöns station, som ligger 0,7 mil därifrån, vilken lösväska befordras med den förbi Himmelsända åkande postiljonen». Han tillade att poststationen i Himmelsända inte heller behövdes för Kjula socken, »då ordinarie posten mellan Strängnäs och Eskilstuna även färdas förbi Kjula kyrka, som dessutom ligger högst 0,2 mil från Jäderöns poststation».

Efter hemställan av länsstyrelsen beslöt poststyrelsen om förbättring av postgången

för kronofogdekontoret och förslaget om indragning av poststationen i Himmelsända följdes. Poststationsföreståndare C Berglund blev uppsagd och poststationen drogs in med utgången av år 1879.

Antalet bevarade brev och frimärken med datumstämpeln Himmelsända är lågt och hembygdssamlande filatelister betalar stora belopp för att få sina albumblad kompletterade med ett sådant.

Kronobrevbäringen i Konga härad

Länsstyrelsens föreskrifter om kronobrevbäringen justerades efter hand. För Kronobergs län gällde t ex följande år 1870:

»Kronobrevbäraren bör själv eller på dess ansvar genom annan pålitlig man eller fullvuxen kvinna fortställa de honom anförtrorde kronobrev och må icke, därest sådant ej är särskilt medgivet, med brevbäringen draga längre på tiden än som därför kan erfordras efter beräkning av tre timmar på milen; skolande den, som häremot bryter eller ock annorledes beträdes med försummelse eller vårdlöshet i avseende å kronobrevbäringens utgörande, vara förfallen till vite av Tio riksdaler riksmünt för varje gång slik förseelse eger rum, samt derjämte ansvar för den skada och förlust, som därigenom kan tima.»

Ett begrepp om hur kronobrevbäringen var organiserad inom Konga härad under dess sista år får man vid studium av länsstyrelsens utslag den 10 november 1870 över ett förslag som kronofogden G W Granqvist hade avgivit och som i vederbörlig ordning behandlats av häradsrätten.

Enligt detta skulle posten från Kronofogdekontoret i Växjö sändas med den allmänna posten i tre skilda postväskor. En sändes till kronolänsmannen C W Rydberg i Sjöbol, en till kronolänsmannen J A Löndahl i Snärshult och en väska till kronolänsmannen C Folin i Grimsgöl. Eftersom den allmänna posten inte angjorde Snärshult eller Grimsgöl fick Löndahl själv sörja för hämtning och lämnning av väskan i Kvarnamåla och på samma

sätt fick Folin sörja för hämtning och lämning av sin väska vid Älmeboda Klockaregård. För detta fick de en ersättning med 10 resp 70 öre per gång.

De ordinarie kronoposterna till länsmännen gick ut en gång i veckan från kronofogdekontoret i Växjö och skickades från länsmännen till Växjö en gång i veckan, vilket således innebar två inställelser i veckan vid postlinjen för Löndahl och Folin. Rydberg i Sjöbol fick däremot ingen sådan ersättning eftersom postskjutsen passerade förhållandevis nära hans bostad. De skjutsar i Postverkets egen regi som anlätades för transporten av väskorna for dels på linjen Växjö–Kvarnamåla–Tingsryd–Karlshamn och dels på linjen Växjö–Sjöbol–Älmeboda–Tving, den sistnämnda med förgrening ena gången i veckan sedan 1859 från Älmeboda över Långasjö och Vissefjärda.

Från de tre kronolänsmännen inom häradet utgick en gång i veckan brev till kronofjärdingsmännen samt kyrkoposter. Det var dessa poster som i allmänhet befordrades med kronobrevbärare i första eller sista ledet, eftersom det inte fanns några lämpliga förgreningar på de allmänna postlinjerna. De brevbäringsskyldiga fick enligt 1870 års länsstyrelsebeslut ersättning efter taxan 40 öre milen. Från Sjöbol utgick sålunda en brevbärare med kyrkoposten till Torsås kyrka, 1/8 mil, som gav honom fem öre per gång. Från Sjöbol bars också Nöbbeleds och Linneryds kyrkoposter på delsträckan fram till Säljeröd, där Börje- och Hjertongårdarna svarade för den vidare transporten på en kvarts mil till Orraryd samt för transporten i motsatt riktning till Sjöbol.

Nästa kronobrevbäringsgård låg i Vedkärr på en halv mils avstånd från Orraryd. Från Orraryd bars också kyrkoposten vidare till Nöbbeleds kyrka, en kvarts mil. Med noggrann specifikation av brevbäringssträckorna och ersättningen per vecka resp för helt år återger länsstyrelsens beslut den 10 november 1870 varje kronobrevbäringsställe inom vardera av häradets tre länsmansdistrikt.

Med kyrkoposterna befordrades bland annat tjänstebrev till fjärdingsmännen. Dessa fick viss ersättning för att de hämtade breven vid sockenkyrkorna samt för att de begav sig till närmaste brevbäringsstation för att lämna egna brev i tjänsten. Denna ersättning varierade med avstånden och utgick per år med mellan 18 riksdaler och 3 riksdaler 75 öre. Fjärdingsmannen i den del av Växjö landsförsamling som hörde till Konga härad fick per år 6:50 rdr, och fjärdingsmannen i Vissefjärda socken, även han upptagen bland de 14 andra berörda socknarna, fick 7:50 rdr (Vissefjärda socken var delad i två härader). Kortaste färdvägarna hade fjärdingsmännen i Tegnaby och Uråsa, som vardera fick 3:75 rdr om året i ersättning.

1870 års länsstyrelsebeslut omfattar också häradsskrivarens post samt uppgifter om hur man skulle förfara med »extra kronobrevbäringen, som numera sällan erfordras». Sedan ersättningen för att fullgöra kronobrevbäringsskyldigheten två decennier tidigare börjat utgå med kontanter i stället för i form av skattelättnader, var det inte så komplicerat att bli befriad från brevbäringsskyldigheten. Men man måste iaktta en fastställd fataliedag för att avsäga sig uppdraget, vilket annars fortlöpte varje följande kalenderår. Uppsagda kontrakt ersattes med nya genom anbuds-förfarande. Om detta stadgades bl a följande av länsstyrelsen i Växjö 1870:

»Därest någon eller några innehavare av de till Kronobrevbäring anslagne hemman skulle före sista dagen i Oktober månad under något av ifrågavarande år hos Kronofogden i orten sådant påkalla, åligger denne sistnämnde att före medlet av nästföljande December månad å häradets tingställe i behörig ordning förrätta entreprenadauktion å ombesörjandet av nämnde kronobrevbärarens ovan stadgade brevbäringsskyldighet under ett eller flera av derefter följande år; och må dervid samma skyldighet öfverlätas åt den eller de, som vilja åtaga sig att, emot tillgodonjutande av den fastställda ersättningen eller något lägre belopp, fullgöra den ifrågaställda kronobrevbäringen samt därför ävensom för den ansvars- och ersättningsskyldighet,

som därmed är förenad, ställa borgen, som av Kronofogden till vederhäftigheten godkännes.»

Kronobrevbäringsnätet var vitt förgrenat. När Postverket övertog kronobrevbäringen, blev själva befodringsnätet mycket tunnare. Men i gengäld inrättades många poststationer till tjänst för kronobetjäningen. För fjärdingsmän, som inte fick uppleva tillkomsten av en poststation i den egna socknen, blev det obekvämare att hålla de regelbundna kontakterna med sina överordnade. Länsmännen tillgodosågs däremot oftast med en poststation på nära håll, om de inte själva blev poststationsföreståndare, som fallet var i Sjöbol och Snärshult. Men de fick så mycket större anledning att reagera, när det efter några år blev tal om inskränkning av antalet poststationer.

Poststyrelsen redovisar

I en skrivelse till regeringen den 15 maj 1874, vars koncept generaldirektör Wilhelm Roos själv upprättade, redovisades resultatet av den stora omorganisation som Postverkets övertagande av kronobrevbäringen innebar. I ungefär hälften av rikets län var då omorganisationen i stort sett klar. Resten redovisades i en ny skrivelse den 25 juni 1875.

Poststyrelsen anmälde att det i vissa fall måst anstå med omorganisationen. Till grund för uppskov hade länsstyrelserna åberopat »så väl i orterna pågående järnvägsanläggningar, vilka, då de fullbordas, måste föranleda en väsentlig omreglering av postförbindelserna, som ock ännu på prövning beroende frågor om förändrad indelning i fögderier och härad m m».

Ett annat skäl till försening av omorganisationen uppgavs vara uteblivna anbud på postföring eller att avgivna anbud befunnits oantagliga vid poststyrelsens prövning. I några fall hade organisationsförslagen kommit till poststyrelsen mycket sent år 1873 eller till och med i början av 1874. Då hade Postverket inte kunnat lösa frågan på annat sätt än genom att anmoda länsstyrelserna att

vidta sådana åtgärder att kronobreven kunde »på behörigt sätt, mot ersättning av postmedeln fortskaffas». Den »fortskaffningen» skulle ske utan att betunga dem som dittills varit skyldiga att fullgöra kronobrevbäringen.

Län för län redovisades därefter i detalj vilka nya postgångar som hade inrättats i Postverkets regi, hur långa de nya linjerna var och hur ofta postföring förekom jämte tillökningen i antalet sk postförda mil per år. Dessutom lämnades uppgifter länsvis på antalet nyinrättade poststationer.

Totalt redovisades under år 1874 att 530 nya poststationer hade inrättats i hela landet i samband med att kronobrevbäringen upphörde. Antalet nya åkande poster var 68 och antalet nya gångposter 128.

Bland de problem som generaldirektör Roos berörde kan nämnas de kommunala uppdragstagarnas ovilja att bege sig till en närbelägen poststation för att hämta sin post. De hade hunnit vänja sig vid att få den utdelad i bostaden genom kronobrevbärarnas försorg.

När Roos utvecklade detta problem närmare snuddade han vid tanken på att försöka lösa problemet med lantbrevbäring. Han var väl medveten om att kommunala uppdrag ofta gick över i nya händer och skrev bl a följande:

»Då ofta dylika befattningar turvis övertagas av personer, boende i olika delar av socknen, kan naturligtvis icke ens ifrågasättas att de nya poster som, till den ordinarie kronobrevbäringens ersättande inrättas, skulle så anordnas att, utan något adressaternas åtgörande, alla dylika skrivelser bleve genom Postverkets försorg dem i deras bostad tillställdes. Endast genom anställande av sk lantbrevbärare kunde detta mål uppnås. Men om också i den mån en ökad portouppbörd sådant medgiver, åtgärder böra vidtagas för avvägringande av en ordnad lantbrevbäring, kan dock inte ännu tidpunkten för en sådan utvidgning av poströrelsen anses vara inne, likasom, i vart fall, det endast är de tätare befolkade delarna av landet, inom vilka i en närmare framtid anordnandet av lantbrevbäring rimligtvis kan ifrågakomma.»

Det skulle dröja drygt tre och ett halvt år innan de första lantbrevbärarna vandrade i vårt land, nämligen på Gotland, Öland och i Blekinge. Men det gjorde de inte enbart av det skäl som Roos antydde, dvs att underlätta distributionen av tjänstepost. Ett starkare skäl var att de i stor utsträckning ersatte poststationer varigenom Postverkets starkt ökade utgifter kunde reduceras något.

Det viktigaste målet för Postverket när kronobrevbäringen upphörde var att tillgodose den statliga och kommunala lokalförvaltnings behov. Detta speglas bland annat i valet av plats för många av de nya poststationerna (hos eller nära en kronofogde, en länsman eller en fjärdingsman).

I vad gällde de kommunala befattningshavarna tycks Roos ha haft den åsikten att de inte var så beroende av att få posten bekvämt till sig. Han fortsatte nämligen sin redovisning till regeringen den 15 maj 1874 på följande sätt:

»Utan tvivel måste de anmärkta olägenheterna för innehavare av kommunala uppdrag anses i väsentlig mån förminska därigenom att säkerligen de flesta av dessa personer hava att å postanstalt avhämta brev i enskilda ärenden, tidningar m m eller ock finna sin fördel vid att för de sammans utbekommande hålla lösväska. Därest emellertid någon åtgärd prövades böra vidtagas för att underlätta utväxlingen av berörda försändelser i tjänsteärenden — vilket i sådant fall måhända lämpligast kunde ske genom tilldelande åt kronobetjäningen av någon ersättning för omsförmälda försändelsers avlämnande till vederbörande adressat — lär dock en sådan åtgärd icke på generalpoststyrelsen ankomma, vadan styrelsen också i allmänhet icke ansett sig äga rättighet av postmedlen bevilja någon sådan ersättning som här ovan blivit i underdånighet ifråga ställd, om också, i ett och annat fall, då särskilda omständigheter därtill föranlett, personer som mot stadgad ersättning antagits till poststationsföreståndare, därjämte åtagit sig att biträda med vissa försändelsers kringbärande.»

Några poststationsföreståndare hade även tecknat kontrakt om postföring. Oavsett om de själva eller någon i deras ställe forslade

posten enligt avtalen torde de emellertid inte ha bidragit till postutdelning under färden, eftersom posten befordrades i slutna väskor. Löspostbefordran förekom sannolikt men det är inte denna Roos åsyftar.

Det var en viktig och mycket omfattande ändring som följde av att kronobrevbäringen upphörde. Den måste göras med stor omsorg. I den instruktion för generalpoststyrelsen som utfärdades den 5 december 1873 samtidigt som man tog den slutliga ställningen till vissa detaljer med kronobrevbäringens upphörande hette det att i generalpostdirektörens frånvaro Postverkets styrelse inte fick fatta något »beslut om utvidgande av förutvarande postförbindelser, öppnande av nya poststationer eller indragning av förutvarande dylika postanstalter».

Men mycket återstod att göra i just sådana ärenden, när Roos avgav sin rapport i maj 1874 eftersom organisationen bara var klar i halva riket. Och generaldirektören skulle nu vara borta från verksamheten under en längre period. Han hade nämligen den 20 februari 1874 fått regeringens »nådiga uppdrag att vara svenskt ombud vid den förestående allmänna postkongressen i Bern». Med avseende på befogenheten för Postverkets styrelse kunde man alltså befara en försening i »genomförandet inom Rikets övriga län, av förändringen i sättet för kronobrevens fortskaffande». Därför gav regeringen tillstånd för poststyrelsen att i generaldirektörens frånvaro handlägga frågorna om »den ordinarie kronobrevbäringens ersättande med nya postgångar och inrättande i sammanhang därmed, av nya poststationer efter flertalet av röster som för den ena eller andra meningen av styrelsens ledamöter uttalades». Därmed kunde en del av problemen med den stora reformen lösas kontinuerligt, men otvivelaktigt har Wilhelm Roos ändå personligen varit engagerad i mycket stor utsträckning.

Poststationernas lägen

KRONOBETJÄNINGENS VAL av bostad var ofta avgörande för var en poststation skulle ligga ännu många år efter att Postverket övertagit kronobrevbäringsskyldigheten. Lyse socken i Bohuslän fick sin poststation förlagd till Norrkila, när denna inrättades i början av år 1875 med kronofogden och riddaren C A Nordvalls hustru som föreståndare.

När det blev känt att Nordvall skulle ta avsked utgick man från att poststationen i Norrkila skulle dras in. Lyse sockens kommunalnämnd behandlade postfrågan vid sammanträdet i kyrkans sakristia den 24 januari 1886. Man uttalade att en poststation inom Lyse socken var »av högsta behov påkallad». Man bestämde sig för att begära att få en poststation vid hemmanet Stora Berg centralt i socknen inte långt från komministerbostället Lassehaga, där pastorsexpeditionen fanns för Lyse och Lysekils församlingar. Genom att förlägga poststationen till skolhuset menade man sig kunna få skolbarnens hjälp att ta med post till adressater på olika håll i socknen. Närheten till Alsbäcks skjutsstation skulle också bidra till att transportfrågan löstes lätt.

Respekten för kronobetjäningen lyste igenom i avslutningen av protokollet vid den kommunalstämma som hölls i skolhuset på Stora Berg den 20 mars 1886 med anledning av nämndens uttalande två månader tidigare: »Det har länge varit ett önskemål att få postanstalt inom socknen men av undseende för

vår högt aktade och värderade kronofogde Herr C A Nordvall på Norrkila hava vi ej velat väcka denna fråga förr än Herr Kronofogden och Riddaren Nordvall bleve pensionsberättigad.»

Det fanns emellertid andra åsikter om var poststationen borde ligga. Kommunalstämman i Brastads församling uttalade sålunda den 11 juli 1886 »att poststationen i Norrkila icke borde flyttas till Berg i Lyse socken utan hellre till Tänum eller närheten därav inom denna socken».

Postmästare Johan Albert Jonson i Lysekil tyckte att Berg och Tänum låg alltför nära postkontoret i Lysekil resp poststationen i Brodalen. Han ansåg inte att det fanns något särskilt skäl att inrätta en poststation på någon av de föreslagna platserna. Skulle det ändå bli så att poststyrelsen ville besluta om att inrätta en poststation borde den ligga vid Heden omkring 12 kilometer från Lysekil. Där kunde en stor del av Brastads och en mindre del av Lyse socknar få nytta av den.

På grund av att uppfattningarna gick isär bad poststyrelsen om ett utlåtande från länsstyrelsen. Denna ville låta anstå med indragningen av poststationen i Norrkila till dess den nye kronofogden hade blivit utsedd. Det skulle senare visa sig att kronofogdekontoret flyttades till Lysekil, varför dess läge inte kom att påverka ett ställningstagande till platsen för den eventuellt nytillkommande poststationen.

Sedan detta blev känt uppgav länsstyrelsen

i ett brev till poststyrelsen den 17 december 1886 att en station i Brastads socken och en i Lyse socken skulle vara den bästa ersättningen vid indragning av poststationen i Norrkila »utan att för postverket medföra nämnvärt större utgifter än dem som nu vidlåda stationen Norrkila».

Poststyrelsen beslöt att poststationen i Norrkila skulle dras in den 31 mars 1887. Följande dag öppnades poststationen med namnet Lyse vid hemmanet Berg och poststationen med namnet Brastad vid hemmanet Tänum, vardera med 100 kr i årsarvode till föreståndarna.

Ett annat exempel på hur föga man tog hänsyn till allmänhetens behov när man bestämde läget för poststationerna är Odensala socken i Uppland. Där förlades poststationen till Kolhammar, där kronofogden Orstadius hade sin bostad. I ett misslyckat försök år 1883 att få en poststation »på lämpligt ställe inom Odensala socken» återopade sockenbornas representanter att Kolhammar låg så avsides att poststationen inte var till någon nytta för den största delen av socknen. Bara två av socknens 34 byar, »nemligen Kolhammar och Hofva byar finna med sin fördel förenligt att hafva sin post öfver Kolhammars poststation».

Ett förnyat försök efter en allmän kommunalstämma med Odensala församling i november 1890 utmynnade i att en poststation med församlingens namn inrättades den 1 april 1891 intill Odensala hållplats med handelsföreståndaren Emil Ludvig Wettermark som föreståndare. I detta sammanhang uttalade postinspektören i centrala distriktet, att efter hans förmenande »så länge kronofogdekontoret är därstädes förlagt, Kolhammars poststation lär böra bibehållas». Församlingens förslag att dra in poststationen i Kolhammar vann således inte gehör och den fick vara kvar i ytterligare tolv år.

Det finns många andra exempel på hur Postverket lät kronomyndighetens önskemål gå före det allmännas när platser valdes för de många nya poststationerna åren

1874–1876. Förskjutningen i riktning att ta större hänsyn till »vanliga kunder» skedde gradvis och då många gånger med ett hänsynstagande övergångsvis till kronobetjäningen.

När poststationen i Oppeby inrättades den 1 januari 1875 i samband med att kronobrevbäringen upphörde i Östergötland blev den förlagd till Stjernevik intill kyrkbyn några kilometer söder om socknens norra gräns. De som bodde söderöver i socknen blev därmed missgynnade. Följande år flyttades poststationen med bibehållet namn till Björkfors. Björkfors AB utfäste sig att bekosta postransporten mellan Stjernevik och Björkfors. År 1888 upphörde företaget med sin verksamhet i den delen av landet och sade upp kontraktet om att svara för postransporten. Ingen i Oppeby socken kunde åta sig att bekosta denna i fortsättningen och nu hyste man oro för att poststationen åter skulle flyttas till Stjernevik.

I ett brev till poststyrelsen i januari 1889 begärde ett antal postkunder att poststationen även fortsättningsvis skulle få finnas vid Björkfors. Intyg från kronofogden i Kinda och Ydre samt från kronolänsmannen i Aska visade att Björkfors var det fördelaktigaste läget. Socknens intressen delades emellertid i två läger och en lång inlaga från dem som ville ha poststationen återflyttad till kyrkbyn kom till poststyrelsen den 8 februari 1889.

Företrädarna för återflyttningen medgav att Björkfors låg betydligt mera centralt än Oppeby kyrka men ansåg att vägarnas längd inte borde avgöra poststationens plats utan korrespondensens vikt, betydelse och mängd. Att denna var omfattande i socknens norra del hängde samman med att ordförandena i kommunalnämnden och kommunalstämman bodde där.

En del av befolkningen i norr fick sin post genom privata lösväskor från Hägerstads poststation och hade sålunda en annan postadress än socknen i övrigt. Kostnaden för lösväskorna och deras transport hade korrespondenterna själva fått bära. Genom att äm-

betsskrivelser ofta haft postadressen Oppeby hade kommunen fått vidkännas kostnader för att hämta dem i Björkfors.

Med så olika önskemål om var poststationen skulle ligga blev det ingen lätt sak att skipa rättvisa. Postmästaren Karl Westman i Linköping fann under en tjänsteresa i området att Björkfors AB visserligen lagt ned sin rörelse men att ett konsortium tills vidare bedrev verksamhet och att det fanns en stor kvarn i Björkfors. Han menade att poststationen med sitt läge i Björkfors var till gagn »för en rätt stor omkrets» och förordade att den skulle vara kvar där. Han föreslog också att poststationens namn skulle ändras från Oppeby till Björkfors.

Vid föredragning av ärendet i poststyrelsen den 1 maj 1889 beslöt man att bifalla postmästarens hemställan men att dessutom inrätta en ny poststation vid kyrkan. Denna fick namnet Oppeby och kunde därmed överta den datumstämpel och det sigill som dittills hade använts i Björkfors. Till föreståndare för den nya poststationen antogs folkskolläraren Anders Edvard Norén mot 75 kronor i årsarvode. För postföringen tecknades ett nytt kontrakt med poststationsföreståndaren O Wistrand i Hägerstad i stället för det som funnits med Björkfors AB.

Bland de socknar som fick en poststation i Bohuslän år 1875 var Tossene. Dess poststation flyttades efter ett tiotal år från sitt centrala läge i kyrkbyn till lägenheten Haga, varigenom många av socknens invånare fick längre väg att gå för att hämta och lämna post.

Över detta lämnades i september 1886 klagomål i ett långt brev till poststyrelsen. Postgången till och från Tossene gav inte möjligheter för de korresponderande att svara på brev samma dag de fått dem.

De klagande ville nu att en poststation skulle inrättas vid ångbåtsstationen Åby, varifrån postförande båtar hade förbindelse med Göteborg två gånger i veckan och med Uddevalla en gång i veckan. Som exempel

på den sena postgången till Tossene nämndes att tidningen Göteborgs-Posten, som lämnades ut i Göteborg på tisdagsmorgonen inte kunde komma till Tossene förrän på lördagsförmiddagen. En poststation i Åby skulle förutom med ångbåten kunna få post landvägen från Bärfendal på en knapp mils avstånd. Önskemålen om en poststation i Åby ansågs de klagande vara lika motiverade som att det fanns poststationer på vissa mindre platser inom länet, t ex Sämstad, Skredsvik och Norrkila.

Postmästaren i Kvistrum Gustaf Emil Rundberg tillstyrkte bifall till ansökan och konstaterade att ångbåtskommissionären J Lundin på Varpet vid Åby var villig att bli föreståndare för en poststation där mot 150 kronor i årsarvode. Han tyckte också att posten kunde befordras från Bärfendal till Åby på det föreslagna sättet.

Kronolänsmannen i Sotenäs härad avstyrkte emellertid framställningen och påtalade att den föreslagna nya postvägen inte var indelad till allmänt underhåll »och dessutom, på sommartiden, till hinder för trafiken utrustad med 26 grindar och icke indelad till snöskottning vintertiden». Han gick mera till personligt angrepp när han i en separat skrivelse uppgav att postmästaren i Kvistrum i samråd med flera personer hade »stökat till med ett befängt förslag», vilket »bönder, torpare och backstugsittare samt annat lika klokt folk» hade förmåtts skriva under.

Inte oväntat höll kronofogden i Sunnervikens fögderi med sin länsman och från landskansliet kom ett instämmande beträffande den föreslagna nya färdvägen för posten från Bärfendal. Om en eventuell poststation i Åby uttalade länsstyrelsen att en sådan »churu icke av något oavvisligt behov påkallad, dock skulle för korrespondenterna i denna del av Sotenäs härad vara av stort gagn».

I poststyrelsen noterades den föredragande att den föreslagna nya poststationen under viss del av året skulle stå utan förbindelse. Resultatet blev också att poststyrelsen den 23 november 1886 ansåg att ärendet inte borde

föranleda vidare åtgärd. Någon poststation med namnet Varpet blev aldrig inrättad.

Det låg åtskilligt av bytänkande i striden om poststationernas lägen, så också i fallet Vankiva. Kyrkoherden i församlingen med detta namn började sitt brev till poststyrelsen den 21 december 1874 på följande sätt:

»Ett missförhållande har ägt rum vid ordnandet av postgången för Vankiva moderförsamling, vilket vi härmed ödmjukast anhålla måtte bliva rättat för kommande och följande år.»

Felet vid tillkomsten av poststationen med namnet Vankiva från den 1 januari 1874, då Postverket övertog kronobrevbäringsskyldigheten, ansågs vara att poststationen med socknens namn hade förlagts till Mala, tre kvarts mil från den del av socknen där prästen och klockaren fanns och där sätesgården var belägen. Dessutom fanns i Vankiva två skollärare, ordföranden i kommunalnämnden och kommunalstämman samt två kronofjärdingsmän.

Det fanns en fabrik i Mala med tämligen stor korrespondens, men 2/3 av församlingens folkmängd uppgavs ha närmare till Vankiva kyrkby än till Mala och nu ville petitionärerna ha en poststation i kyrkbyn.

Men poststyrelsen gick dem inte till mötes och socknen fick i stället vidkännas den försämringen att poststationen med namnet Vankiva i Mala blev indragen den 30 juni 1875, halvtannat år efter dess tillkomst. Landskansliet i Kristianstad uttalade visserligen att hela Vankiva socken skulle få gagn av poststationen om den flyttades från Mala till Vankiva men tillade att »samtliga beställningspersoner inom Vankiva socken hava också funnit det mest fördelaktigt att avhämta sina brev å postkontoret i Hässleholm, och poststationen i Mala kan man därför anse vara till endast för Matteredöds och Mala byar».

Inte oväntat blev det en omedelbar reaktion på indragningen av poststationen. Kommunalsämman i Vankiva den 13 juli 1875 uttalade önskemålet att poststationen skulle återinrättas i Mala by, »dock med namnet

Mala och ej Vankiva». För detta fick man inte gehör i Stockholm. En påminnelse den 8 februari 1876 ledde blott till att poststyrelsen inte ansåg ärendet värt avseende. En ny framställning den 26 mars 1877 försågs vid poststyrelsen med påteckningen att den inte skulle leda till ändring av föregående beslut i ärendet.

Efter ytterligare sex år togs postfrågan upp på nytt vid kommunalstämman i augusti 1883 och nu hade man framgång. Folkskolläraren i Mala August Lindell utsågs till föreståndare för poststationen den 1 januari 1884, som även denna gång med namnet Vankiva inrättades i Mala. Hans årslön blev 100 kr.

Invånarna i kyrkbyn reagerade efter någon tid på samma sätt som år 1874. Några representanter begärde i ett brev till poststyrelsen den 1 december 1886 att poststationen skulle flyttas från Mala till Vankiva. De tillade att om deras begäran inte kunde bifallas, önskade de att »postanstalten Vankiva som anlitas av endast en ringa del av socknens befolkning måtte få ändra namn, ty det är i själva verket oegentligt, att en postanstalt som är nyttig blott för en by, skall bära socknens namn».

August Lindell hade nu efterträtt av O A Nilsson som poststationsföreståndare i Mala. Han framhöll »att poststationen icke har, som petitionen omnämner, olämpligt läge, utan tvärtom det mest lämpliga efter ortens behov». Postmästare Esselius i Hässleholm kunde i sitt remissvar inte tillstyrka någon förflyttning av poststationen men ansåg »förändring av namnet å densamma vara alldeles nödvändig».

Poststyrelsen beslöt att poststationen med oförändrat läge skulle heta Mala by från den 1 mars 1887.

Kyrkbyns representanter talade förgäves för sin sak i ett brev till poststyrelsen den 22 januari 1887. Avundsjukan lyste igenom och klart utsades att om poststationen inte kunde flyttas, önskade de att den »bleve indragen, som vore snart sagt till kanske lika fördel, ty därigenom bleve ingen inom Vankiva van-

lottad utan endast den by där den nu är placerad». Huvudönskan var dock att de hellre skulle få en poststation »om än med liten lön än att vi nu här i stället få betala därför, som för varje år utgör minst ett hundra kronor. Denna summa kunde ju i stället användas till fattigvården eller något annat välgörande ändamål».

Efter ytterligare några år byggdes järnvägen från Hässleholm mot Markaryd och därmed kunde båda orterna tillgodoses. Poststationen med namnet Malaby flyttades till stationshuset och döptes om till Mala samtidigt som en poststation inrättades i Vankiva stationshus den 13 september 1890.

Den poststation som inrättades år 1875 i Hammarö i samband med att kronobrevbäringen upphörde i Värmland låg på en mindre lämplig plats. Det tyckte kommunalnämndens ordförande, pastorn, kyrkvärden och flera andra, som skrev till poststyrelsen den 19 mars 1884 och begärde att få poststationen flyttad till Hallersrud.

»Denna förflyttning», skrev de, »är nu så mycket mera av behovet påkallad som insättningarnas storlek i postsparbanken är mycket beroende på det mer eller mindre centrala läge poststationen har». De ville att handlanden C F Wallin skulle ha poststationen i sin affär.

Postmästare Karl A Zetterberg i Karlstad ansåg i sitt yttrande att poststationens förflyttning till Hallersrud skulle bli förmånlig för öns befolkning, och handelsmannen erbjöd sig att både förvalta poststationen och ansvara för postföring mellan Hammarö och Karlstad med gående bud två gånger i veckan mot en sammanlagd ersättning av 180 kr om året. Motsvarande utgifter för postverket var då 190 kr.

Poststyrelsen rådgjorde med länsstyrelsen i Karlstad, som i sin tur lät kronofogden i Mellansysslets fögderi uttala sig. Denne ansåg inte att poststationen skulle flyttas, i synnerhet som »den nuvarande poststationsföreståndaren skött befattningen utan någon anmärkning från korrespondenternas sida».

Han stödde sig också på resultatet av den extra kommunalstämma som hölls i Hammarö sockenstuga den 7 juni 1884. Dit ville för övrigt några av stämmodeltagarna att poststationen skulle flyttas, varvid skolläraren förordades »till postens skötande, då denne lämpligast dessutom bör kunna uppmuntra barnen till att använda Postsparbanken».

Meningarna var delade och det gick till votering. Den genomfördes enligt principen med fyrktal. I korthet innebar det att antalet röster som var och en hade var avhängigt av vederbörandes skatteförmåga.

Voteringen resulterade i att 1 417 ja till flyttning avgavs av 47 röstberättigade och 2 355 nej av tolv röstberättigade, »vadan sålunda de flesta rösterna inom Hammarö socken avgåvos för poststationens bibehållande vid Hammarö».

Detta var ett inte ovanligt resultat av röstning med fyrktal och blev inte lämnat utan kommentarer. A G Eriksson i Torp, som var angelägen om att få poststationen flyttad till Hallersrud skrev en lång inlaga till poststyrelsen med en analys av rösternas fördelning på olika församlingsmedlemmar. Sålunda hade mer än 2 000 röster avgivits av ett företag och två personer, som hämtade sin post i Karlstad och därför inte var beroende av poststationens läge. Vidare uppgavs att arrendatorn på Hammar C Billman hade avgett sina röster mot förslaget om poststationens flyttning därför att han »själv uppbär avlöningen för postsysslan, fastän rättaren P W Sjöstedt var skriven för densamma».

Eriksson menade också att röstningens utfall blivit missvisande därför att stämman var utlyst på en lördag då alla fiskare var upptagna eftersom de måste skynda sig att ta sina fångster före kl 18. Vid vite av 50 kr och förlust av nät och fångst var nämligen alla laxnät förbjudna från lördagskvällen till måndagsmorgonen. Slutligen tillade Eriksson i sitt brev till poststyrelsen »att det är mindre passande för en rättare att förestå en poststation, vars principal är boende i Karl-

stad och således varje dag måste följa sitt arbetsfolk i skog och mark än för en handlande, vars handelsbod är varje dag öppen och tillgänglig för brevväxling».

Men ingenting hjälpte. Länsstyrelsen avstyrkte bifall till framställningen om att flytta poststationen och poststyrelsen ansåg den inte böra leda till åtgärd.

Möjligheten att utnyttja skolbarnen för postdistribution synes ha tagits till vara i stor utsträckning. Ibland finner man i protokollsanteckningar från skilda socknar att skolhuset ansågs vara den lämpligaste platsen för en begärd poststation just därför att skolbarnen kunde bidra till en snabb postdistribution. Ett sådant uttalande fälldes t ex vid kommunalstämman med Hjärsta församling i Uppland den 8 november 1885.

Det naturligaste hade kanske varit att skolläraren på platsen blivit föreståndare för den poststation som därefter inrättades den 1 januari 1886 med namnet Hjärstaby. Till dennes fördel uttalade sig också kommunalstämman.

Sedan kyrkoherden i församlingen förordat församlingens organist blev det ändå denne som fick uppdraget. Han hade varit föreståndare för den poststation som funnits i Hjärsta under åren 1875–1879 och hade efter poststationens indragning ombesörjt utlämning av socknens post. Detta var en vanlig uppgift för klockarna under den poststationslösa tiden och blev efter lantbrevbäringens införande ofta uppgiften för den tidigare poststationsföreståndaren, ibland i hans egenskap av kommunombud.

Utnämningen av klockaren till poststationsföreståndare i Hjärstaby föranledde kommunalordföranden att skriva till poststyrelsen den 12 januari 1886 och framhålla att kommunalstämman hade valt skolläraren till uppgiften. Skrivelsen föranledde dock ingen åtgärd från poststyrelsens sida.

Inte bara de poststationer som kom till vid kronobrevbäringens upphörande kunde hamna fel. Ett fall från Södermanland bekräftar detta. Det gäller poststationen med

namnet Ekensholm i utkanten av Dunkers socken, inrättad den 1 februari 1884. Läget var till nackdel för en stor del av socknens invånare. Men den organisationen bestod i mer än ett decennium. Genom poststationsföreståndare Alexander Rudbecks uppsägning i juni 1894 uppstod vakans på befattningen och postdirektören i Östra distriktet fann vid en tjänsteresa att han kunde biträda ett förslag om att poststationen i Ekensholm skulle dras in och en poststation i stället inrättas vid Dunkers kyrka. Denna kom till stånd den 1 oktober 1895.

Besvikelser på landsbygden

GLÄDJE OCH SORG blandas i riklig mängd i de dokument som återspeglar landsbygdens kamp för bättre postförhållanden.

På sina håll tyckte man att poststationerna borde ha legat på en annan plats inom socknen och på andra håll var man besviken över att socknen inte fick någon egen poststation.

Under 1870-talets sista år var framställningar om nya poststationer ganska vanliga. När sådana kom in från byar eller socknar som inte alls varit diskuterade vid överläggningarna mellan poststyrelsen och länsstyrelserna vid förberedelserna för omorganiseringen några år tidigare blev de ofta avslagna utan föregående remissbehandling.

Ett exempel är en framställning den 5 mars 1877 från Lids församling i Södermanland. Den betingades av planer på att dra in postföringen mellan Ripsa och Runtuna poststationer, varigenom Lids församling skulle mista förmånen att anlita postföraren för att få sin lösväska befordrad till och från Runtuna.

Med detta hot inför ögonen begärde åtta representanter för Lids församling att få en poststation inom socknen. De förband sig »att för Poststationens skötande anskaffa fullt pålitlig person mot 75 kronor pr år, och för Postens fortskaffande emellan Lid och Runtuna eller Lid och Ludgo Poststation äro vi tacksamma om Kongl. Generalpoststyrelsen bekostar gående bud».

Fyra dagar efter att framställningen kommit till poststyrelsen påtecknades den att den inte ansågs föranleda någon åtgärd.

Ännu fortare avlogs en framställning som kom den 3 januari 1878 från invånare i Norra Långstad i Grums socken. De önskade en egen poststation för betjäning av ett tiotal uppräknade hemman »i anseende till avlägsenhet från poststation och även i allmänhet tillökad behov av korrespondens samt mer och mer tilltagande läslust av tidningar». Ärendet lämnades utan åtgärd vid föredragning i poststyrelsen den 4 januari. Sökandena fick inte något meddelande om beslutet.

En följd av att Uddeholms järnväg togs i bruk för allmän trafik den 1 maj 1878 blev att den blott tre år gamla poststationen Gustaf Adolf drogs in. De som använt sig av den fick i stället anlita den nyöppnade förenade post- och järnvägsstationen Geijersholm. De övriga poststationer som samtidigt öppnades i de nya järnvägsstationerna var Mokärns- hyttan, Hagfors, Uddeholm och Edebäck.

Indragningen av poststationen vid Gustaf Adolfs kyrka medförde bekymmer för många. Kapellpredikanten O Berggren skrev den 10 februari 1882 att postförhållandena var särskilt besvärliga för dem som bodde i församlingens mellersta och östra områden. Han uppgav att de närmaste poststationerna, Mokärns- hyttan (inom Nordmark) och Geijersholm på västra gränsen av Gustaf Adolfs socken båda låg omkring en och en halv mil från kyrkan. Han tillade att »som en icke ringa del av socknens invånare i öster ha lika långt till kyrkan samt bo så spridda, att de omöjligen kunna förena sig

om postföring är det ej underligt att knappast en enda anser sig ha råd läsa en tidning eller skriva brev, då de måste underkasta sig så stora besvär».

Församlingens herde fortsatte: »Kyrkan är en föreningspunkt, dit folket nästan söndagligen samlas, och komme post dit, vore det ganska lätt att åtminstone en gång i veckan få den sänd till alla delar av församlingen, något som skulle vara en icke ringa fördel både för församlingens medlemmar och postverket.»

»Vidare har icke någon anordning gjorts för kyrkopostens fortskaffande från ovannämnda stationer, utan har undertecknad själv måst ombesörja denna angelägenhet alltsedan den 1 maj 1878, alldenstund jag icke funnit det tillständigt låta nämnda post stanna å poststationen.»

Kapellpredikantens brev föredrogs i poststyrelsen den 16 februari utan att ha varit på remiss. Det ansågs »i målets nuvarande skick ej böra föranleda avseende».

Närmare fyra år senare togs postfrågan upp vid den ordinarie kommunalstämman med Gustaf Adolfs församling den 29 december 1885. Man beslöt då att hos länsstyrelsen begära att poststationen vid Gustaf Adolfs kyrka skulle återupprättas. Som ett alternativ kunde man tänka sig en gångpost med två turer i veckan mellan Geijersholms station och kyrkan.

Kapellpredikanten förde pennan även denna gång. I brevet till länsstyrelsen dagen efter stämman flikade han in att generalpoststyrelsen inte ens svarat på hans tidigare framställning. Sedan ortens kronofogde vitsordat behovet av bättre postförhållanden tillstyrkte länsstyrelsen bifall till kommunalstämmans önskemål. I den följande remissbehandlingen avstyrkte däremot poststationsföreståndaren i Geijersholm. En av hans motiveringar var följande:

»På den trakt som skulle avse poststationens inrättande finnes egentligen ej andra än fattiga skogsarbetare som icke kunna hava någon post eller korrespondens att tala om.»

Postinspektören i Göteborg ansåg inte heller att någon poststation behövdes men före-

slog att lantbrevbäring skulle inrättas. Detta blev också poststyrelsens beslut. Kapellpredikanten blev nu befriad från den utgift som han haft under åtta år till ett bud för att hämta och lämna kyrkans och församlingsbornas post i Geijersholm.

Vid sammanträdet med kommunalstämman i Härja sockens folkskola den 29 oktober 1884 beslöt de närvarande enhälligt att begära att få en poststation inrättad antingen i närheten av kyrkan eller i folkskolan en fjärdedels mil därifrån.

Komminister C G Sandberg och folkskolläraren J P Södergren fick uppdraget att skriva till poststyrelsen i ärendet. Därvid uppgav de att Härja socken utan tvivel bidrog med större andelen av den post som expedierades vid den närbelägna poststationen i Slättäng.

Vad som talade mot ett bifall var bland annat att en åkande postförare färdades från Slättäng förbi Härja kyrka till Vättaks poststation. Han hade med sig Härja sockens lösväska som han lämnade respektive hämtade två gånger i veckan vid en handelsbod i kyrkans närhet.

Poststationsföreståndare A Lingberg i Slättäng var inte oväntat emot att en poststation skulle inrättas i hans närområde. Det skulle kunna minska hans omsättning och dessutom förlorade han expeditorsarvodet för lösväskan, om det blev bifall på framställningen. Han skrev till postmästaren i Falköping att Härja sockens post uppgick till knappt en femtedel av den post som behandlades i Slättäng. Han var också rädd för att ett bifall skulle ge anledning till ansökningar från andra socknar. Därmed åsyftade han Kälvene, Näs, Kymbo och Utvängstorp, vilka socknar också hade sin post på Slättäng.

Postmästare Samuel Ringqvist i Falköping instämde »till alla delar» i Lingbergs yttrande och poststyrelsen beslöt att lämna framställningen utan åtgärd.

Som på många håll i landet blev även Örebro utgångspunkt för en av de gående lantbrevbäringslinjer som i förening med

kommunombud* ersatte de minsta poststationerna för ett sekel sedan. Örebro blev postadressen när poststationen i Tysslinge drogs in med utgången av juni månad 1880.

Försämringen var märkbar. De som inte bodde utmed lantbrevbärarens färdväg direkt mellan postkontoret i Örebro och Tysslinge måste hämta sin vanliga post hos kommunombudet och sina värdeförsändelser i Örebro. Lantbrevbäraren gick den 12 kilometer långa sträckan två gånger i veckan.

Det dröjde länge innan man började strida med kraft mot försämringen. Men vid kommunalstämman i Tysslinge sockenstuga den 29 december 1891 fick ordföranden H B Hegardt uppdraget att tillsammans med två andra förtroendemän begära hos poststyrelsen att få tillbaka en poststation i Tysslinge.

Han framhöll bland annat orättvisan i att Tysslinge socken med 300 fler invånare än Vintrosa var utan poststation och bara hade lantbrevbäring två dagar i veckan, medan det fanns postgång sex dagar i veckan till poststationen vid Vintrosa kyrka. Mellan de båda kyrkorna fanns en 5 kilometer lång sockenväg. Man ville få postföringen ändrad till Hidinge och Kumla via Vintrosa så att vägen valdes genom Långbro och Gräve socknar till Tysslinge kyrka och därifrån vidare över Vintrosa mot Hidinge.

Framställningen kom till generalpoststyrelsen den 21 januari 1892 och remitterades till postmästaren i Örebro som efter en omfattande utredning lämnade sitt svar den 8 mars. Han erinrade därvid om att såväl Tysslinge som Gräve poststationer blivit indragna den 30 juni 1880 såsom alltför kostsamma för Postverket. De var föga anlitade eftersom ägarna till de större egendomarna i trakten föredrog att uträtta sina postärenden »i lösveska genom enskilda bud» vid postkontoret i Örebro. Med viss ändring av postföringslinjen och möjlighet för en blivande poststation i Tysslinge att utväxla post sex dagar i veckan skulle man kunna utgå från att kunderna kom att anlita den återinrättade poststationen i full utsträckning. Postmästaren

tillstyrkte därför förslaget och folkskolläraren Axel Holmberg förordades till poststationsföreståndare.

Ärendet komplicerades av att postförare Berglund begärde ökning med 100 kronor om året för den med fem kilometer förlängda vägsträckan bland annat med motiveringen »att utefter denna väg flera större Herrgårdar finnas, som förorsakar större besvär och tyngre post».

Det var en rimlig begäran och poststyrelsen beslöt att ändringen skulle träda i kraft den 1 oktober 1892. Kommitterade begärde i en särskild skrivelse den 20 maj att ändringen skulle ske tidigare och så kom det sig att poststationen i Tysslinge blev återinrättad den 1 juli 1892.

Till glädje för dagens ortstämpelsamlare filatelister blev emellertid den andra perioden för Tysslinge poststations existens kortare än den första. Poststationen drogs nämligen in på nytt den 30 september 1897 när nya poststationer inrättades i järnvägens byggnader på sträckan Örebro—Svartå och har sedan dess inte återuppstått.

Samlare jagar brev och frimärken med avtryck av datumstämplarna från de båda perioderna.

Många orter med mindre invånareantal än Böda norra sockendel hade fått egna poststationer. Det menade ett antal invånare i Torp som skrev till poststyrelsen den 5 maj 1899 och begärde att få en poststation. Bland initiativtagarna fanns folkskollärare Emil Dahl i Enerum och handlanden C G Nilsson i Torp.

De framhöll att behovet av en poststation i den norra sockendelen funnits länge men ansökan hade inte gjorts tidigare då en landsväg inte blivit anlagd dit förrän helt nyligen. Då norra sockendelen var skild från socknen i övrigt genom »den milsvida Böda kronopark» hade invånarna i de fem större nordliga byarna och många enskilt liggande hemman en à en och en halv mil till närmaste poststation. Totalt rörde det sig om cirka hälften av hela socknens invånareantal, dvs

ettusen personer, som skulle dra nytta av den önskade poststationen.

Det gick lång tid innan petitionärerna hörde något officiellt. Ärendet remitterades till postinspektören i södra distriktet och under utredningsarbetet blev de oroliga. De fick veta att de tjänstemän som sysslade med ärendet var benägna att föreslå lantbrevbäring i stället för en poststation i Torp, en linje för östra och en för västra delen av området. Detta trodde de skulle bli dyrare än kostnaderna för en poststation i förening med postföreling som de i framställningen beräknat till 206 kronor om året, varav 50 kronor föll på arvode till poststationsföreländaren.

Innan de ännu fått något svar på sin ansökan skrev de därför på nytt, den 19 mars 1900, till poststyrelsen. De uttryckte farhågor för att brevbararna inte »hinna hos var och en personligen avlämna post, utan måste åt sig utverka tillstånd att få avhämta och avlämna all en bys post på ett ställe, vilket ej torde bliva lätt». De uttryckte också oro för värdeföreländelser och menade att invånarna trots brevbaringen skulle behöva göra många besök vid poststationen i Böda.

Postinspektör Victor Melander meddelade nu poststyrelsen att vid eventuellt bifall till hans samtidigt avlätna framställning om lantbrevbäring på norra Öland skulle sökandena informeras »om lantbrevbarares befogenhet att fortskaffa rekommenderade postföreländelser samt att tillhandagå med förelskrivning* av tidningar».

Med redovisningen till poststyrelsen sände postinspektören ett förslagskontrakt med Nils Peter Lundqvist från Kyrketorp att fullgöra lantbrevbäring med tre turer i veckan på en 25 kilometer lång ringlinje från Böda över Stora Mossen, Hunderum, Enerum, Torp, Melby, Getterum, Dykärret, Sjöstorp och Grankulla. Lundqvists ersättning skulle bli en krona 80 öre per tur. Detta motsvarade en årskostnad av kr 187:20, vilket alltså var billigare än vad petitionärernas kalkyl visade.

Men det var inte bara den 19 kronor lägre årskostnaden som postinspektören åberopa-

de. Han höll nämligen förel, »att det större flertalet utav vederbörande korrespondenter skulle bliva bättre tillgodosedda genom den ifrågaställda lantbrevbaringen med två vecoturer än genom inrättande av poststation i Torp med postföreling tre gånger i veckan fram och åter å en linje Böda-Torp».

Invånarna i Böda sockens norra del fick således inte den önskade poststationen, utan poststyrelsen biföll postinspektörens framställning. I augusti 1900 började Nils Peter Lundqvist sin vandring med postväskan. Långt senare skulle ändå en poststation inrättas i området, nämligen den i Byxelkrok från den 1 januari 1938.

Vid kommunalstämmen i Tiarp skolhus i Västergötland den 29 december 1903 tillstyrktes ett förslag om att hos poststyrelsen begära att få en poststation inrättad inom församlingen. En kommitté på tre personer tillsattes för att handlägga frågan.

I framställningen tryckte man på att lantbrevbararen hade begränsade befogenheter och att många av socknens invånare därför måste besöka postkontoret i Stenstorp för att uträtta postärenden. Även postsparbanken kom i skymundan i brist på en poststation, menade man och tillade:

»Allmänheten kan icke på långt när begagna sig av denna samhällsnyttiga inrättning så som det nu är ställt. Tidningsläsning och korrespondens skulle i hög grad ökas om poststation inrättades.»

Postgången till Tiarp sköttes genom en lantbrevbärare. Den post han inte blev av med genom direktkontakt med dem som bodde utmed hans linje lämnade han till kommunombudet i Tiarp. Som sådant fungerade folkskolläraren K A Nyström. Han fick 25 kronor om året av socknen för sitt bestyr.

Postmästaren i Stenstorp fick ärendet på remiss. Han kontaktades av kyrkoherden i Åsled, som bad »att poststation icke måtte inrättas i Tiarp, enär en sådan station därstädes skulle bliva för honom mer till skada än gagn». Det var dock inte detta som bidrog

till att postmästaren avstyrkte framställningen utan det förhållandevis ringa trafikunderlaget i socknen. Poststyrelsens ställningstagande påverkades troligen av att länsmannen i Hångsdala inte kunde förorda bifall till ansökningen. Detta gällde också den ungefär samtidigt inkomna framställningen från Åsleds socken om att få en poststation. Där hade funnits en poststation under fyra år i slutet av 1870-talet. Den blev ersatt i februari 1879 av lantbrevbäring i förening med ett kommunombud, B Lejon, som fick 30 kronor om året av socknen för sitt bestyr med posten.

Postmästaren i Stenstorp ansåg inte heller att det fanns tillräckliga skäl för bifall till framställningen om en poststation i Åsled. Postinspektören i Västra distriktet ansåg att korrespondenterna var fullt tillgodosedda med lantbrevbäringen, som fullgjordes tre gånger i veckan mellan Stenstorps postkontor och Mularps skolhus genom de båda socknarna. Postinspektören lät handlägga ansökningarna från Tiarp och Åsled samtidigt när den från Åsled tycktes »hava tillkommit huvudsakligen i syfte att motverka poststations inrättande i Tiarp».

Poststyrelsen beslöt den 28 juli 1904 att inte bifalla framställningarna. Varken Tiarp eller Åsled fick därför den önskade förbättringen. Senare tiders lantbrevbäring har givit socknarna en långt bättre service än man ens kunde drömma om.

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

Upphovet till striden var den extra kommunalstämma som hölls med Håby kommun den 15 januari 1905. Enligt protokollet »instämde på det livligaste den talrikt besökta stämman» i önskemålen att få postgången

i socknen »ordnad på ett mera tillfredsställande sätt än som varit fallet efter indragningen av poststationen i Sandklev».

Man syftade på den förändring som hade inträffat drygt ett år tidigare, då färdigställandet av järnvägen Uddevalla—Strömstad medförde att en rad förenade post- och järnvägsstationer inrättades. Vid det tillfället hade även Gläborg fått en poststation. De som sedan tillkomsten år 1893 av poststationen med namnet Sandklev vid Håby kyrka vant sig att uträtta sina postärenden där fick efter poststationens indragning i stället besöka den nya poststationen i Gläborg för sådana ärenden.

Innan postfrågan avgjordes 1903 hade kommunalnämnden och enskilda förgäves gjort en petition om att få bibehålla poststationen vid kyrkan. Nu erinrade man om detta och förnyade sin anhållan men tillade att lantbrevbäringslinjen från Dingle inte var »till allmänhetens belåtenhet, och skulle poststation icke kunna erhållas, anhålles att brevbäringen måtte anordnas med utväxling vid postkontoret i Munkedal».

Denna påminnelse var litet oförsiktig. Med Gustaf Åhlander i Lerberg i spetsen avlät ett 50-tal personer en skrivelse till generalpoststyrelsen, vari man framhöll att lantbrevbäringen från Dingle sex dagar i veckan fungerade utmärkt. »Derför kunna vi ej inse ringaste förmån för inrättande av poststation då ingen därigenom får förbättrad postgång, men väl flertalet får långt till poststationen för hämtning av sin post.»

Innan postdirektionen skulle ta ställning till ärendet gavs kronofogde Lundbom i Sunnervikens fögderi tillfälle att uttala sig. Han kunde inte finna att det på den korta tiden sedan förra omorganisationen hade inträffat några nya förhållanden som föranledde en poststation vid Håby kyrka. I fråga om utbytet av lantbrevbäringen mellan Dingle och Skådene mot lantbrevbäring mellan Håby och Munkedal tyckte han »att en sådan anordning skulle mindre gagna allmänheten än den nuvarande och därtill leda till ökade

utgifter för postverket». Han framhöll också att genom viss planerad ändring i postgången skulle det inte vara någon »svårighet för de å Håby boende, om de så önska, att få lösväska från Munkedals postkontor».

Framställningen vann inte gehör. Protestskrivelsen från det andra lägret hade således verkan. Men det bör tilläggas att en poststation ändå inrättades åtta år senare med namnet Håbygård. Den förlades till stationshuset vid järnvägen mellan Smedberg och Lysekil en tid efter det trafiken kommit i gång på den nya banan.

Militärer som postmästare

»SÖKANDE MILITÄRERS ANTAL lär vara oräkneligt. Vore frågan om att storma ett Batteri är troligt att färre anmälte sig.»

Citatet är hämtat ur ett brev från Esaias Tegnér den 21 oktober 1831 till överpostdirektör C D Skogman. Däri fortsätter Tegnér sitt engagemang i frågan om att tillsätta en lämplig befattningshavare på postmästarestolen i Lund. Den försmädliga överdriften i brevet anspelar på det förhållandet att mera kvalificerade sökande till postmästartjänsterna alltsedan 1820-talet blivit utslagna av medsökande militärer.

Från 1823 var det Kungl Maj:t som övertog utnämningen av samtliga postmästare. Det är sannolikt att Karl XIV Johan med sin bakgrund som officer under Napoleon i hög grad styrde utnämningarna så att officerare kunde beredas en dräglig bärgning på ålderdomen. Detta hade kunnat noteras redan 1820, då Kungl Maj:t övertog utnämningen av postinspektorer, dvs de högsta postmästarna, i allmänhet de som fanns i residensstäderna. Till postinspektör i Malmö utnämndes då den 54-åriga översten Ejler Joachim Troili.

Tegnérns intresse för vem som skulle efterträda postmästare Christian Sommelius i Lund visas redan i hans brev den 7 oktober 1827 till dåvarande överpostdirektören Wilhelm Carpelan med bl a följande ord:

»Postmästar Sommelius i Lund, en gammal bekant från skånska tiden, börjar att bli gammal och bräcklig och är därför betänkt på sin efterträdare.



År 1863, vid 55 års ålder, utnämndes överstelöjtnant Bror Hampus Peter Didrik Kjellman till postmästare i Malmö, en befattning som han innehade till sin död vid 84 års ålder.

Härtill vill han ej ha någon mindre än sin äldsta son, en välbeställd student. Han påstår att han därtill är lika så förtjänt som de flere högre mili-

tärpersoner vilka nu befordras inom postverket; och dessutom anför han att, andra horn oberäkna- de, posthornet i 150 år varit ärfeligt inom Somme- liska släkten i Lund, och grundar följaktligen sina anspråk på legitimitetsprincipen. Han tror att he- la saken beror blott och endast på dig, och som han känner den godhet varmed Du vid flera tillfällen hedrat mig, har han i denna sak vänt sig till mig. Jag har förgäves föreställt honom att Kungen själv i dylika frågor har en röst som stundom avviker från chefsens, och att H.M hittills visat sig nästan mera benägen för överstar än för studenter.»

Innan Wilhelm Carpelan dog lyckades han få ett Kungl brev utfärdat med förordnande för Gustaf Magnus Sommelius att t v bestri- da postmästartjänsten under faderns sjuk- dom enligt Tegnérns önskan.

Den 25 november 1829 tog Tegnér upp frågan om postmästarföljden i Lund i ett brev till den nye överpostdirektören C D Skogman. Då hade Gustaf Magnus vika- rierat ett år på postmästarestolen i Lund, och det var tal om att tillsätta en ordinarie chef med förbigående av Sommelius. Med syft- ning på den sistnämnde skrev Tegnér:

»Har han på något sätt genom oskicklighet eller vårdslöshet förverkat det givna förtroende så bör jag ej tala för honom. Men är skälet intet annat än hans ungdom så borde detta ha gällt mera förr än nu, då han ostridigt är ett år äldre.»

Tegnér anhöll hos Skogman att denne inte skulle använda sin nyvunna makt till att upp- häva det tidigare beslutet »så framåt det kan undvikas».

Tydligt kunde det undvikas en tid och det gick bortåt två år innan Tegnér på nytt skrev till Skogman i ärendet. Den 29 juli 1831 nämner han till och med att det skulle gå att få fram en summa pengar »för att till- fredsställa några av de svåraste medsökande- na». Han uppger också att han med över- postdirektörens goda minne gärna hade gått till kungen och begärt tjänsten för Sommeli- us, om han hade befunnit sig i Stockholm.

Nästa brev i frågan skrev Tegnér från Öst- rabo den 21 oktober 1831. Förutom det in- ledningsvis återgivna citatet skrev Tegnér

bl a följande till överpostdirektör Skogman:

»Så länge den välsignade postmästaretjänsten i Lund icke är tillsatt lär det vara skrivet i stjärnor- na att du icke får någon ro för mig. Jag inser väl att jag härigenom blir importun och fåfångt besvä- rar dig; men en önskan som man hyst i flera år låter icke så lätt avvisa sig.»

Visst var det förgäves som Tegnér gjorde det sista försöket trots att han kryddade sitt brev även med följande uttalande:

»Det är oerhört vilken attrait posten har för svenska armén; jag fruktar att hela generalstaben slutligen blir — postiljoner. Är där icke rum vid Ulriksdal för flera hjältar, utan måste de nödvän- digt placeras vid Tullbommen eller på Postkon- toren?»

Tre månader senare, den 27 januari 1832, utnämndes majoren Mathias Widegren, 57 år gammal, till postmästare i Lund. Han är en av de 121 militärer, som generalpostdirektö- ren Wilhelm Roos har tagit upp i en av hon- nom personligen upprättad förteckning för tiden 1824—1862. Roos var motståndare till det system som Karl XIV Johan hade omhul- dat. Han lyckades också få en ändring till stånd. Från 1849 låg befogenheten hos post- ledningen att tillsätta postexpeditörer, dvs cheferna för de fyra minsta klasserna post- kontor, vilka med i stort sett samma service och befogenhet började inrättas då och kalla- des postexpeditioner t o m år 1881. För de större postkontoren fortsatte utnämningarna av militärpostmästare dock ännu någon tid. I Norrbottens-Kuriren kunde man t ex läsa följande notis år 1874:

»Att en militär nu igen erhållit postmästare- tjänst har, och det med rätta, framkallat stor harm hos allmänheten, som redan hunnit invagga sig i den angenäma förhoppningen, att postverkets maktpåliggande tjänster hädanefter endast skulle anförtros åt personer, som blivit uppfostrade i och för själva yrket och ej endast för kvitterandet av avlöningen.»

Kritiken gällde den gången den 57-årige majoren Lars Otto Löwenadler i Söder- hamn, som dock inte satt kvar som överårig utan tog avsked från postmästartjänsten år

1882. Tidigare kunde militärpostmästarna hålla sig kvar till hög ålder. Nils Christian Neiglick gjorde det. Vid 56 års ålder lämnade han sin befattning som överstelöjtnant och blev postmästare i Jönköping, en befattning som han behöll till sin död vid 82 års ålder, må så vara med vikarie under en tid. Överste Ejler Troili höll sig kvar på postinspektorstjänsten i Malmö till sin död vid 85 års ålder och hans efterträdare, översten Johan Eric af Wetterstedt, tills döden skilde honom från ämbetet i 79:e levnadsåret. Även dennes efterträdare, B H P D Kjellman, var militär. När han dog år 1892, 84 år gammal, blev äntligen en postalt utbildad tjänsteman postchef i Malmö.

Så sent som i juli 1875 besattes två postmästartjänster med militärer utan postal bakgrund i Borås och i Lidköping, med ryttmästare, båda födda år 1822. Därefter lyckades generaldirektör Roos sätta punkt för det särregna utnämningförfarandet, sannolikt tack vare goda kontakter i regeringskretsar. Bland kritikerna mot det äntligen upphörda systemet kan nämnas kammarskrivaren J H Dahlgren som inte sparade på krutet när det gällde att kritisera myndighetspersoner i sina »Anteckningar från det inre av Kongl Postverket åren 1818–1834». Han skrev bl a om officerarna, att »sedan de nu tycktes ej kunna bana sig fram längre å ärans fält, föraktade de ej att frånröva sine likar det brödstycke, för vilket de arbetat lönlöst i fjärran år». Dahlgren hörde till dem som blev förbigångna vid ansökningar om befordran.

Även om militärerna övervägde var det dock inte bara sådana som förtog möjligheten för yngre och mera kvalificerade personer att bli postmästare. Då och då placerades nämligen under 1800-talets första hälft pensionerade högre civila ämbetsmän på eftertraktade postinspektorsbefattningar. Så sent som år 1883 blev en känd person utan postal bakgrund postmästare i Helsingborg, nämligen politikern och godsägaren Emil Key, då nära 61 år gammal.

Tjänsteandar

»TILL TJÄNST FÖR VÄGFARANDE, vilka på resa från Bogen—Treskog till Arvika passerat Gunnarskog, har jag hållit poststationen öppen, icke blott de föreskrivna 4 timmarna, utan hela dagen från morgon till afton, ja t o m sedan jag kl 10 em gått till vila, stått upp för att till förbifarande personer utlämna begärda försändelser. Jag har skrivit åt de okunniga, givit råd, upplysningar och deltagande åt åldriga och behövande samt stått till tjänst utan någon ersättning med biträde vid utländska växlars förvandling i penningar, och har städse funnit allmänheten mot mig välvilligt stämd.»

Detta citat ur det sju sidor långa brevet i februari 1885 till poststyrelsen från poststationsföreståndare Elisabeth Ehrencrona i Gunnarskog återspeglar litet av vardagen för en poststationsföreståndare på den tiden, en byns andra klockarfar. Orsaken till hennes brev var att hon oförskyllt blivit anmäld för att försämra postförhållandena för befolkningen i Treskog. Bakgrunden var att lantbrevbäringen drogs in i samband med att poststationen i Bogen återinrättades 1885. Elisabeth Ehrencrona blev fritagen från anklagelsen när omständigheterna väl blev kända och i Treskog fick man för övrigt en egen poststation efter ett par års tid.

En poststationsföreståndares avlöning var länge så knappt tilltagen att ingen kunde leva enbart på den. Befattningen ansågs mest som bisyssla, men arbetsbelastningen var mycket ojämn och villkoren varierade. De som inte hade möjlighet att skaffa sig någon annan in-

komstkälla levde ofta under svåra förhållanden.

Augusta Holmberg hörde till dem som hade det besvärligt. Hon var sedan 1883 föreståndare för poststationen Grebbestad i Bohuslän. Hon såg en ljusning när hon fick veta att postkontoret i Drottningholm skulle organiseras om till poststation. Hon var dock ute i alltför god tid, nära tre år innan planerna trädde i kraft. Den 2 september 1885 skrev hon till poststyrelsen att »i händelse poststation i stället därstädes kommer att öppnas får jag härmed vördsamt anmäla mig såsom sökande till Drottningholms poststation, såvida arvodet där icke kommer att understiga 400 kronor årligen».

Då tillämpades ännu 1874 års bestämmelser om ersättning till lantpoststationerna, dvs de som inte var förenade med järnvägsstationer. Maximibeloppet per år hade höjts till 600 kronor från 360 kronor som fastställdes 1869. Konkurrenten var ibland hård och den som bjöd lägst fick jobbet om han eller hon förklarades lämplig. I genomsnitt var årsarvodet 163 kronor år 1874.

Inte förrän år 1910 höjdes maximibeloppet till 900 kronor per år, samtidigt som upp-
bördsprovisionen* togs bort. Poststationsföreståndarna fick dock behålla arvoden för bokföring och avgifterna för de lösväskor som de expedierade.

Dessa belopp var i allmänhet små. Men deras betydelse återspeglas i det motstånd som de flesta poststationsföreståndare visa-

de, när förslag presenterades om att en poststation skulle inrättas i närområdet. En ny sådan kunde nämligen medföra att en eller flera lösväskor upphörde och att frimärksförsäljningen och därmed provisionen minskade för den först etablerade poststationen.

Till Augusta Holmbergs problem hörde också att hennes arbete tog nästan all tid i anspråk. Vissa poststationer var hårt belastade, på andra kunde föreståndarna ta det lugnt. Augusta Holmberg trodde på bättre villkor i huvudstadens närhet och skrev bl a:

»Med det dryga arbete som här är och den tid det kräver har jag ganska svårt att, med det här utgående arvodelt försörja mig; detta arvode skulle likväl närmare Stockholm, där jag lättare kan påräkna någon biförtjänst och bättre tillgång på mat, för mig vara av större fördel än här i skärgården.»

Vid poststyrelsens föredragning av hennes brev ansågs det inte »föranleda vidare åtgärd än att, efter annotation, läggas till handlingarna».

Mellan Falkenberg och Gunnarp inrättades vid ingången av år 1874 en ny postlinje utöver den som gick från Falkenberg över Gunnarp till Svenljunga. Den nya linjen gick i motsats till den ursprungliga öster om Ätran och passerade Årstad, Vessige, Rya och Krogsered innan den gick över Ätran strax innan den mynnade i Gunnarp. Från Krogsered inrättades en sidolinje till Drängsereds socken, 5/8 mil lång, för vilken Elias Persson i Eskhult åtog sig transporten. Han blev också föreståndare för den samtidigt inrättade poststationen i Eskhult och accepterade ett årsarvode på 45 riksdaler för båda åtagandena tillsammans.

Så hade han dock inte uppfattat sitt åtagande och den 9 februari 1874 skrev han till poststyrelsen att han på kronolänsmannens enträgna uppmaning hade åtagit sig att befordra posten mellan Krogsered och Eskhult men att han sedermera även fått veta att han skulle hålla en poststation öppen dagligen. Han anhöll om befrielse från båda uppdragen och att poststationen skulle flyttas från Eskhult till Drängsereds skolhus. Landshöv-

dingeämbetet tillstyrkte framställningen och poststyrelsen beslutade om flyttningen och om entledigande av Elias Persson. Hans korta era som tjänsteande åt Postverket exemplifierar de missförstånd som kunde uppstå vid ett alltför snabbt genomförande av en omorganisation.

Arbetsgivaren dikterade länge villkoren i alla avseenden för avtalsanställda postfunktionärer. Om någon erbjöd sig att fullgöra en postföring mot lägre ersättning gick denne i regel före den som ville ha mer. Vid anbudsauktioner var konkurrensen hård.

Träffade avtal kunde utan vidare hävas med tre månaders varsel, om någon anmälde sitt intresse för att arbeta billigare än den som redan hade avtalet i sin hand. Många gånger uppstod osämja i bygderna på grund av sådana incidenter.

Kontraktansättningen var således beroende av formella avtal och gav inte möjlighet till löneförhöjning genom en begäran hos arbetsgivaren. Lantbrevbärare Johan Petter Karlsson på linjen Hult—Edshult skrev den 11 februari 1893 till poststyrelsen och bad »om någon tillökning av det arvode jag såsom lantbrevbärare åtnjuter». Han hade då haft oförändrad ersättning under fem år. Postmängden hade ökat betydligt och postväskan var tyngre att bära. Han preciserade sina önskemål genom att begära höjning från kr 1:33 till kr 1:60 per tur.

Svaret från poststyrelsen skickades till postmästaren i Eksjö och gick efter en mall:

»Med anledning därav att lantbrevbäraren å linjen Hult—Edshult, torparen Johan Petter Karlsson från Bjälbo under Hult, i en till Kungl. Poststyrelsen denna dag inkommen skrift anhållit om förhöjning i den till honom nu utgående ersättningen uppdrager Kungl. Styrelsen härigenom åt postmästaren att fästa bemålde Karlssons uppmärksamhet därpå att, då kontrakt med honom i egenskap av lantbrevbärare finnes avslutat, de genom detsamma fastställda ersättningsvillkor måste förbli gällande, intill dess kontraktet kan, efter skedd uppsägning och i stadgad tid, komma att upphöra.»



Personalen vid postkontoret i Tomelilla år 1901.

Med kontraktssuppsägning följde alltid risken att Postverket lät bjuda ut arbetsuppgiften offentligt, varvid som regel minstbjudande fick överta arbetet.

Det hände ändå mitt i besparingsivern att Postverket inte tog hänsyn till en arbetssökande som genom underbud ville slå ut en redan avtalsanställd. Ett sådant fall inträffade i mitten av 1880-talet i Östra Torp. Dagens postkontor i Smygehamn, Sveriges sydligaste, hette så fram till år 1950.

Östra Torp var en av landets äldsta lantpoststationer, inrättad redan 1863. Den 1 oktober 1885 skrev klockaren och organisten Axel Nilsson i Östra Torps pastorat till poststyrelsen att det ofta visat sig att poststationen »haft för många postdagar till sin oansenliga correspondens» och att föreståndaren hade för stor avlöning. Han utgick från att

poststationen »gick med förlust» och erbjöd sig att sköta befattningen mot halva den ersättning föreståndaren fick.

Han återopade också ett tio år gammalt cirkulär av vilket framgick att »klockare helst borde komma i åtnjutande av poststationsföreståndarebefattningar». Detta citat, som han ryckt ur sitt sammanhang, avsåg vissa rekommendationer i anslutning till kronobrevbäringens upphörande.

I det expansiva skede Postverket befann sig pågick en ständig kostnadsjakt. Det förekom att postmästare fick gratifikation för att de lyckats minska postföringsersättningarna. Men i det här fallet tog man inte hänsyn till att 150 kronor hade kunnat sparas per år på att byta föreståndare för posten i Östra Torp.

Postmästare Mathias Gilius Gjørloff i

Trelleborg uttalade sig till förmån för den redan befintlige föreståndaren och framhöll i ett brev till poststyrelsen att Axel Nilssons uppgifter var sanningslösa. Han lämnade en statistik som visade att omsättningen inte var så liten och ansåg att de fem dagar i veckan som post utväxlades var lagom »i betraktande av att innevånarna i de socknar, som hava sin postgång på Östra Torp, uppgå till över 2 000 personer och fyrstation och bruk finnas å platsen».

Vidare konstaterade han att frimärken såldes för mer än 500 kronor per år. I förhållande till föreståndarens avlöning på 300 kr kunde man då inte säga att stationen gick med förlust. Avlöningen ansåg han inte vara »för dryg med fästat avseende på det ansvar stationsföreståndaren ikläder sig, på den omsorg och noggrannhet, som städse måste iakttagas vid handhavandet av posterna».

Poststyrelsen fann vid föredragning av ärendet att Axel Nilssons framställning inte borde »till vidare åtgärd föranleda».

Poststationsföreståndare J Palmqvist i Helgum hade invändningar mot att en poststation skulle inrättas i Edsele, när han fick höra talas om vad som förevarit på kommunalstämmen den 24 oktober 1885. Då hade det förslaget väckts och riksdagsmannen för Ångermanlands västra domsaga Petter Jönsson blev engagerad i det vidare arbetet.

Dessförinnan fick Palmqvist dock tillfälle att säga sin mening i ett brev till postmästaren i Sollefteå. Han uppgav att Edsele sockenmän genom lösväskor från Helgum fick alla sina försändelser expedierade med strykande post. Därmed menade han att postföringen mot Ramsele startade snarast möjligt efter att posten kommit till Helgum men dock inte tidigare än att de försändelser som var avsedda för Edsele hunnit läggas i de lösväskor som postföraren avlämnade under sin tur när han passerade Edsele. Men Palmqvist insåg att det fanns starka skäl för en poststation i Edsele och att han måste acceptera att förr eller senare mista den extrainkomst han hade av de lösväskor han gjorde i ordning till

vissa orter utan egen poststation. Men han försökte skjuta upp tillkomsten av nya poststationer så mycket som möjligt och tillade i sitt brev »att behovet av snabbare postförbindelser i en snar framtid möjligen kan göra sig gällande för hela denna ådal, då stambanan till Sollefteå blir färdig, och då synes mig tiden vara inne att närmare undersöka behovet av poststations inrättande inom Edsele».

Riksdagsmannen Petter Jönsson framhöll i ett brev till poststyrelsen i februari 1886 att Edseleborna hade nära två mil till närmaste postanstalter i Helgum och Ramsele och att Postverket inte skulle få vidkännas någon ökad postföringskostnad om en poststation blev inrättad i Edsele. Postföringslinjen mellan Helgum och Ramsele gick genom socknen. Men postmästare Claes Henrik Rydbeck i Sollefteå ansåg inte att någon poststation behövdes i Edsele, särskilt som han trodde att frimärksförsäljningen inte ens skulle täcka utgifterna för poststationen.

Sockenstämman den 29 mars 1886 beslöt emellertid att Edsele kommun skulle förbinda sig att under tre års tid själv avlöna den blivande föreståndaren under förutsättning att handlanden Israel Nylén i Nordanåker antogs. Det accepterade poststyrelsen och den 1 juli 1886 öppnades poststationen i Edsele. Israel Nylén var blott en av många oavlönade poststationsföreståndare. Systemet tillämpades ända in på 1900-talet.

Postfolks glädje och sorg

Petter Johannesson i Kållerstad blev glad för det tillskott av kontanter som hans hushåll kunde få när kronolänsmannen Carl Wibeck i Kållerstad år 1874 lejde honom som postförare mellan Kållerstad och Tannåker över Bolmsö. Petter visade »oförskräckthet vid ofta förekommande svårigheter att passera sjön Bolmen, ävensom rådighet då nämnde sjö icke kunnat passeras».

Petter fick högre status år 1879. Då drogs poststationen i Tannåker in och lantbrevbäring skulle ge befolkningen erforderlig kom-

pensation. Petter fortsatte i länsmannens lejd och för sitt arbete att gå två turer i veckan på den omkring sju mil långa sträckan fick han 200 kronor om året. Troligen visste han inte att kontraktet med Postverket gav länsman- nen 350 kronor för samma uppgift och att länsmanen således kunde stoppa 150 kronor i sin egen ficka såsom arbetsgivare och for- mellt ansvarig för lantbrevbäringen.

Enligt kontraktet kunde länsmanen låta en myndig och skrivkunnig mansperson fullgöra lantbrevbäringen. Men inte var Pet- ter något vidare skrivkunnig och därmed gjorde sig länsmanen skyldig till kontrakts- brott. Det upptäckte postmästare J A Olsson i Jönköping under en inspektionsresa i sep- tember 1884. Vid utredningen hävdade läns- manen naturligtvis att Petter var skrivkun- nig och skildrade utförligt förhållandena med bl a följande ord:

»Det är uppenbart för hvarje tänkande menni- ska, att en landtbrefbärare å en postlinie, som är upptagen till sju, säger 7, svenska mil fram och åter på dagen med en så pass svår sjöpassage som här dessutom, oafsedt svårt väder och wäglag wintertiden åtminstone ofta möta, icke rimligen haft tid springa i gårdarna, der sådane möjligen finnas utmed linien, och utfärda qvittenser, än mindre stå på vägen, kanske med ett bottenfruset bläckhorn i handen och utfärda sådane.

Svårigheterna häraf har befolkningen också in- sedt, hvarför landtbrefbäraren sällan betungats med värdeförsändelser, men då så skett, hafva dessa, oaktadt qvittens ej genast fordrats eller lemnats, alltid ordentlig expedierats och qvitto afsändaren tillställts, så att allmän belåtenhet uttalats öfver det sätt, hvarpå landtbrefbäringen skötts.»

Postmästare Olsson ledde dock i bevis att Petter inte var skrivkunnig. Han blev av med sitt jobb som lantbrevbärare och hans efter- trädare Amandus Jonasson kunde glädja sig åt att tjäna kr 5:77 per vecka på att fullgöra lantbrevbäringen. Efter ett år var det Petters tur att bli glad igen, för Amandus slutade och Petter fick ett kontrakt med Postverket utan mellanhänder. Under lång tid fullgjorde han den arbetsamma lantbrevbäringen för

bara 200 kronor om året. När poststationen i Tannåker återinrättades 1894 avkortades lantbrevbäringslinjen och Johannessons års- ersättning sänktes till 150 kronor.

Måhända var den förnöjsamme Petter än- då tacksam. Men när han slutade sitt arbete som Postens vandrande budbärare fanns det ingen fond som kunde ge honom något till- skott till livsuppehållet. Det var han medvet- ten om liksom många yrkesbröder, vilka dock med friskt mod försökte sig på att få en nådegåva.

Så skrev t ex förre lantbrevbäraren Nils Persson i Höör den 6 februari 1895 till post- styrelsen och åberopade 15 års tjänstgöring som lantbrevbärare. Han anhöll »om någon, hur liten som helst gratifikation». Hans exi- stens hade försvårats när han måst lämna sin befattning som lantbrevbärare på grund av förändrad postgång. Poststyrelsens svar ställdes till postmästaren i Höör för delgiv- ning med Persson. Avslutningen av detta svar fick en standardformulering, som gjorde Persson besviken:

»Enär emellertid icke å de för Postverkets fast- ställda utgiftsstatser finnes uppfört något anslag för sådant ändamål, som av sökanden ifrågasatts, har Kungl. Styrelsen funnit förevarande framställ- ning icke kunna bifallas.»

Lika besviken blev Jonas Lindgren som under nio år varit postförare på linjen Skel- lefteå-Norsjö. Han skrev förgäves den 18 januari 1893 till poststyrelsen att han efter slutat arbete i Postens tjänst såg sig ur stånd att genom arbete kunna försörja sig och de sina »och således till någon del kommer att bli beroende av andras barmhärtighet».

»De fastställda utgiftsstaterna» för Post- verket hade således inte förutsett sociala be- hov av detta slag. Motsvarande besked fick Mathias Olausson i Hunnebostrand i mars 1895 när han bad om pekuniär hjälp sedan han efter 23 år slutat som postförare mellan Hunnebostrand och Överby prästgård resp Tanums poststation, när den öppnats 1875. Avslag fick också Jöns Nilsson i Sallerup vid poststyrelsens handläggning av hans ansökan

den 21 maj 1895. Han hade varit lantbrevbärare mellan Hindby och Klågerup under drygt 15 år. Även änkor efter avlidna postförare och lantbrevbärare fick motsvarande besked, när de försökte få litet hjälp i sina knappa omständigheter.

Ett litet kryphål fanns som gjorde det möjligt att uppmuntra avtalsanställd personal. Den instruktion för generalpoststyrelsen som år 1863 hade ersatt Karl XII:s instruktion av år 1704 gav nämligen i § 11 rätt att utdela vedergällningar under vissa speciella förutsättningar. Sådan uppmuntran åt särskilt förtjänta förekom mycket sparsamt. Kyrkoherden i Fårö S J Stengård undertecknade tillsammans med många andra fåröbor den 17 december 1896 ett brev till poststyrelsen, vari de rekommenderade postföraren Kristoffer Werkelin »till vänlig hågkomst».

Formellt fanns sedan den 7 oktober 1878 ett kontrakt mellan Postverket och Kristoffer Werkelin. Men i praktiken hade han allt sedan maj 1869 varit postförare mellan Fårö och Fårösund. Enligt 1878 års kontrakt fick han 100 kronor om året för de riskfyllda färderna över vattnet. Men genom ett nytt kontrakt den 18 november 1884 minskades ersättningen till 75 kronor »på grund av att annan person befanns villig att mot sistnämnda belopp åtaga sig postföringen».

Tf postmästare Olof Sekt i Visby intygade att Werkelin »alltid påpassligt och ordentligt bestritt sin befattning, vilken höst och vår ofta varit ganska mödosam, i synnerhet då isförhållandena nödgat honom taga långa omvägar för att fullgöra sitt uppdrag, under vilken färd han haft att utstå besvärligheter av många slag, någon gång förenade med livsfara».

Med avseende på Werkelins förtjänstfulla arbete och höga ålder (75 år) fann poststyrelsen skäligt att »utöver den honom enligt kontrakt tillkommande ersättning för sagde postföring, tillerkänna honom en vedergällning av i ett för allt tjugofem (25) kronor för Postens forslande å väg av mer än naturligt svår och besvärlig beskaffenhet».

Först en tid in på 1900-talet började man ta itu med problemet att sörja för de avtalsanställdas existensmöjligheter efter slutat värv vid Posten. Efter 1910 kunde vissa poststationsföreståndare få ålderdomsunderstöd, vilket senare även kom att tillerkännas lantbrevbärare och postförare under vissa förutsättningar. Genom tjänstemannaanställning av de lantbrevbärare som hade full arbetstid löstes efter 1900-talets mitt pensionsfrågorna smidigt intill dess ATP gav pensionsmöjligheter för hela landets befolkning.

Spöland, Äs och Täxan...

I EN FÖRTECKNING ÖVER svenska orter finner man många fantasifulla namn. Mera vanliga namn dominerar emellertid. Många församlingar har samma namn som församlingar på andra håll i landet. Vid den plötsliga tillväxten av poststationer med omkring 600 år 1874 och lika många år 1875 råkade flera poststationer få samma eller snarlika namn. Detta rättades till efter hand och ändringsuppgifter infördes i poststyrelsens cirkulär.

Under år 1874 meddelades nio sådana ändringar och under år 1875 inte mindre än 39. Av de sistnämnda var ett stort antal samlade i ett gemensamt cirkulär den 22 november 1875. De uppräknade poststationernas namn skulle förändras »för att förekomma förväxling mellan postanstalter med likljudande namn».

Det är naturligt att man i främsta rummet tog hänsyn till sorteringen när man fastställde namn på nya postanstalter. Men man lyssnade också på önskemål från befolkningen och industrin.

Det förefaller naturligt, skrev postdirektören i övre norra postdistriktet den 30 juli 1935 till poststyrelsen, att en postanstalt, som är belägen inom ett municipalsamhälles område, så vitt möjligt erhåller samma namn som municipalsamhället.

Därmed tillstyrkte han ett förslag från invånarna att namnet *Spöland* på den poststation som hade inrättats den 1 oktober 1899 skulle ändras till Vännäsäl, under förutsätt-

ning att det då blivande municipalsamhället skulle få detta namn. I avvaktan på regeringens beslut föreslog postdirektören att framställningen om namnändring av Spölands poststation inte skulle föranleda någon vidare åtgärd.

Det stannade poststyrelsen för och poststationen fick heta Spöland till den 15 maj 1940, då namnet ändrades till *Vännäsby*. Petitionärerna fick alltså finna sig i namnet Spöland under ytterligare fem år trots att de bland annat skrev följande i sin framställning:

»Att denna dubbelgående och alldeles missvisande post- och järnvägsadress under 40 år har vållat stort trassel och oegentligheter är tydligt.»

»Ordet Äs avprickas ofta – ja tyvärr oftast – som Ås. Så länge en poststation ner åt Småland fanns med detta senare namn, var villervallan ohjälplig. Sedan detta namn fick tillägget Västbo blev det ju något bättre. Nu sändes ju, såges det mig, allt varpå står Ås, hit till Äs och jag har mottagit hela nyårsexpeditioner, som egentligen skulle till Ås per Näliden i Jämtland.»

Kyrkoherde Fr Gustafsson i sörmländska Julita hade inte bara denna motivering utan flera ytterligare, när han i ett brev den 12 april 1918 till poststyrelsen begärde att poststationsnamnet *Äs* skulle ändras till socken-namnet *Julita*.

Det sedermera felaktiga namnet hade levat kvar sedan år 1750 då ett kungligt brev medgav att ett postkontor skulle inrättas i Äs,

»beläget mellan postgårdarna Bie och Bottna och således på en ringa skillnad när lika långt ifrån Örebro som ifrån Nyköping». Åtta decennier senare hade postkontoret flyttats till ett hus vid socknens nybyggda skola och år 1903 bytts ut mot en poststation. Det var således helt omotiverat att behålla det gamla namnet som avsåg fältmarskalken von Ungern-Sternbergs gård, där postkontoret ursprungligen inrättades.

Sedan kommunalstämman i Julita församling tillstyrkt ändringsförslaget och postmästaren i Katrineholm också uttalat sig positivt beslöt poststyrelsen att namnet Äs skulle bytas mot Julita från den 1 september 1918.

Poststationen *Täxan* inrättades den 1 november 1899 i Jämtland. Knappt tio år senare flyttades poststationen från byn med namnet *Täxan* till byn Stamselse tre kilometer därför. Ny föreståndare blev samtidigt Lars Larsson som ansåg att namnet *Täxan* var missvisande för hans poststation. Han föreslog att poststationen skulle få namnet *Stamselsenäset*, dvs samma namn som hans hemman hade.

Det blev bygräl om saken. Larssons veder-sakare lät i ett brev till poststyrelsen den 26 april 1912 påskina att Larsson ville »av egenkärlek och högmod få stationens namn fastslaget vid sitt hemman». Postdirektören i norra distriktet konstaterade att några vägan-de skäl för en namnändring inte hade anförts och poststyrelsen ansåg vid föredragningen den 1 juli 1912 att framställningen inte borde bifallas. Postnamnet *Täxan* fick bestå till ut-gången av oktober 1970.

»*Vinteråsen är endast en lokal benämning på ett torp härstädes och utgör ej beteckning för bruket eller samhället här. I dagligt tal användes endast Högfors, varför Högforsbruk ganska snart bör slå igenom och misstag därigenom undvikas.*»

Citatet är en av de motiveringar som Högfors Aktiebolag lade fram i sitt brev till poststyrelsen den 4 april 1934 med önskemål om ändring av poststationsnamnet *Vinteråsen*.

Postmästaren i Kopparberg framhöll i ett remissyttrande att »namnet *Vinteråsen* för

den från 1 april 1922 öppnade poststationen i Högfors, Ljusnarsbergs församling, tillkom för att förebygga förväxling med poststationen Högfors i Karbenings socken, Västmanlands län».

Efter en förfrågan hos Ortnamnskommissionen beslöt poststyrelsen att poststationsnamnet *Vinteråsen* skulle bytas ut mot *Högforsbruk* från den 1 juli 1934.

Den 1 november 1900 öppnades en poststation vid Gargbron inom Sorsele socken. Den fick namnet Gargbro. År 1909 flyttades poststationen fem kilometer till byn Sappetsele men fick behålla sitt namn. Detta medförde nackdelar för dem som bodde vid Gargbron och efter poststationens flyttning ville hämta sin post vid poststationen i Björksele.

Deras framställning om att låta poststationen i Sappetsele få ett annat namn än Gargbro bifölls dock inte av poststyrelsen. En ny framställning fem år senare tillstyrktes av kommunalstämman i Sorsele. Postmästaren i Lycksele hade inte någon invändning och postdirektören i norra distriktet hemställde om poststyrelsens beslut. Den då förberedda telefonstationen i byn skulle få namnet *Sappetsele*. Övergången från namnet *Gargbro* till *Sappetsele* ägde rum den 1 juli 1915.

Förstadssamhället Strömslund vid Trollhättan fick en egen poststation år 1901. Den benämndes *Torsered*, vilket var namnet på en egendom på ett tämligen stort avstånd från Strömslund. Poststationens namn »justerades» efter mindre än ett decennium till *Torsred* i postanstaltsförteckningen.

Därmed uppkom risken för förväxling med *Forsed* i Ångermanland, där en poststation inrättades 1903. Sorteringsfel förekom ofta. På förslag av postmästaren i Trollhättan ändrades namnet på poststationen i Strömslund från *Torsred* till *Trollhättan 2* den 1 februari 1911.

Ett förslag från postmästare Enoch Svedberg i Falköping den 8 september 1934 att ändra namnet på poststationen i *Mösseberg* till *Falköping 2* byggde på att Falköpings västra

landskommun skulle införlivas med Falköpings stad från 1935 års ingång. Mössebergs poststation var belägen inom västra landskommunen.

Postdirektören i västra distriktet ifrågasatte emellertid förslaget lämplighet. Han framhöll att Mösseberg genom kurorten var allmänt bekant och att namnet därigenom vunnit hävd.

Poststyrelsen beslöt att postmästarens framställning inte skulle föranleda någon åtgärd.

Tio år senare genomfördes dock namnändringen. Från den 1 januari 1945 ersattes Mösseberg med beteckningen Falköping 2.

Postmästaren i Charlottenberg tog i juni 1897 initiativet till förändring av namnet på poststationen i *Jernskog*. Det inträffade rätt ofta att försändelser till Jemshög och Vermskog (den tidens stavning) kom med posten till Charlottenberg, varifrån postsäcken till Jernskog expedierades.

Jernskogs församlings poststation var belägen inom ett hemman med namnet Beted och postmästaren fann det lämpligt att poststationen bar detta namn. Postinspektören i Göteborg gillade förslaget och sedan landskansliet tillfrågats beslöt poststyrelsen att poststationens namn skulle ändras till *Beted* från den 1 oktober 1897.

När poststyrelsen i juli 1909 gav ut en ny förteckning över de fasta postanstalterna i Sverige fastställdes stavningsformen *Hör* i stället för *Höör*. I år 1881 års jordebok hade stavningssättet *Hör* använts.

Municipalnämnden skrev till kungen för att få stavningen med två ö fastställd och den 26 januari 1917 beslöt regeringen att ort- och sockennamnet skulle stavas *Höör*.

Efter hand som ändringen iaktogs av brevskrivare minskade frekvensen av felsorteringar av lokalbrev, som enligt det dåtida bruket ofta försågs med bara ordet *Här* i stället för ortens namn.

Poststationsföreståndare J H Karlén i *Mossebo* skrev den 25 mars 1916 till postdirektionen i Göteborg att post avsedd för *Nossebo*

ofta kom till *Mossebo*. Efter kontakt med postmästaren i *Limmared* och kommunalstämman i *Mossebo* föreslog postdirektören i Göteborg att poststationen skulle döpas till *Bollebo*, namnet på den plats där bl a folkskolan var belägen.

Poststyrelsen fann emellertid att brev med slarvigt skrivna adresser skulle kunna hamna i *Bosebo*. En ny kommunalstämma förordade *Mossebolund* och för det namnet stannade poststyrelsen. Ändringen trädde i kraft vid nyåret 1918.

Poststationerna *Sandby* i norra Skåne och *Södra Sandby* utanför Lund fick upprepade gånger brev som var avsedda för adressater vid »fel» poststation. Detta föranledde poststationsföreståndaren i *Sandby* att i september 1909 föreslå att poststationens namn skulle ändras till *Ranseröd*. Vid en kommunalstämma i *Norra Sandby* socken fick dock namnet *Ranseröd* ett lägre röstetal än det alternativa namnet *Göinge-Sandby*.

Efter poststyrelsens beslut att lämna ärendet utan åtgärd hemställde Postens reklamationkontor om prövning. Man hänvisade till att namnligheten mellan *Sandby* och *Södra Sandby* orsakade många felsändningar. Det tog skruv och poststyrelsen beslöt att poststationen *Sandby* från den 1 november 1910 skulle heta *Ranseröd*.

Den 29 september 1883 föreslog kronolänsmannen Robert Forshéll länsstyrelsen i *Härnösand* att den beslutade poststationen i *Bodum* skulle benämnas *Bodumsby*. Det var då enligt hans uppfattning ingen risk för förväxling med *Boden*.

Forshéll, som var en stridbar man och kombinerade sin tjänst som länsman med postmästarebefattningen i *Backe*, uppgav namnet *Rossön* som ett alternativ.

Länsstyrelsen remitterade ärendet till kronofogden i södra *Ångermanlands* övre fögderi. Denne konstaterade att det adekvata namnet *Bodum* var uteslutet på grund av risk för förväxling med *Boden*. Han föreslog därför namnet *Ornäs*, den by i vilken *Bodums* sockens enda skjutsstation fanns.

Länsstyrelsen i Härnösand föredrog namnet Orrnäs framför Forsshälls förslag Rossön, som var beteckningen på ön i Bodumsjön. Men risken för förväxling med Ornäs i Dalarna gjorde att poststyrelsen ändå fastnade för Forsshälls förslag och med 1884 års ingång öppnades poststationen med namnet Rossön.

»Södra Åkernäs är ett obekvämt namn, då det består av två ord. Åkernäs är ett rent fantasinamn, satt på en annan poststation i samma socken. Täta förväxlingar mellan Södra Åkernäs och Åkernäs äro att emotse.»

Citatet är hämtat ur en skrivelse från Svenska Ortnamnsarkivet i Uppsala, undertecknad den 22 maj 1930 av professor Jöran Sahlgren. Den föranleddes av en förfrågan till Ortnamnskommittén om namnet på en ifrågasatt poststation i Södra Bredåkers by. Professor Sahlgren fortsatte:

»Den blivande poststationen ligger vid foten av det höga Middagsberget, som dominerar hela bygden. Berget är vida bekant för sin utsikt. Man ser härifrån också midnattssolen. Om poststationen finge namnet Middagsberget finge den ett sär eget och mycket bekant namn.»

Den postala utredningen om en ny poststation i Överluleå socken var vid det laget redan avslutad och bara det formella beslutet återstod. Det togs den 26 juni 1930 och från den 1 augusti var poststationen Middagsberget ett faktum.

Men i knappt 15 år fick ortstämpelsamlade filatelister glädja sig åt det säregna namnet, för den 1 april 1945 ändrades poststationens namn till Södra Bredåker, samtidigt som den 31 år äldre poststationen Åkernäs döptes om till Norra Bredåker.

»En blick på kartan övertygar genast om det oegentliga uti att poststationen, som är och alltid har varit förlagd vid Fulunäs, skall heta Grundforsen, ty hemmanet Grundforsen (bestående av tre mindre bostadslägenheter) ligger avsides från Fulunäs 1,5 mil.»

Poststationsföreståndare E U Lindström hade ett klart motiv när han i ett brev till poststyrelsen den 1 februari 1898 bad att få

namnet på sin poststation ändrat från Grundforsen till Fulunäs. Tullstyrelsen hade i december 1897 beslutat ändra namnet på tullstationen.

Kronofogden i Vesterdals fögderi fann förslaget lämpligt och poststyrelsen beslöt att poststationen skulle benämnas *Fulunäs* från den 1 april 1898.

Vid föredragning i poststyrelsen den 31 januari 1931 beslöts »att poststation skulle öppnas i närheten av Borgs mejeri» i Tomtebo vid Ålberga. Men namnfrågan var inte klar och synpunkter inhämtades från Järnvägsstyrelsen, Telegrafstyrelsen och Ortnamnskommittén. Postdirektören i Östra distriktet hade liksom postmästaren i Norrköping föreslagit att poststationen i Tomtebo skulle heta Borg, eftersom förväxling lätt skulle kunna äga rum med den redan befintliga poststationen Tomteboda.

Ortnamnskommittén framhöll emellertid att namnet Borg skulle kunna medföra förväxling med Borgs socken i Östergötland och ansåg att namnet Kilaborg ur praktisk synpunkt vore att föredra.

Nu menade postdirektionen att namnet Kilaborg möjligen kunde förväxlas med poststationsnamnet Killeberg (i norra Skåne) och hänvisade till ett protokollsutdrag från sammanträde den 8 februari 1931 med Kila kommunalnämnd, enligt vilket nämnden uttalade som sin önskan att poststationen skulle kallas Bålsjö. Den plats, där poststationen skulle ligga, hade tidigare kallats Bålsjögränd.

Ortnamnskommittén blev åter tillfrågad och förklarade sig inte ha något att erinra mot det föreslagna poststationsnamnet *Bålsjön* om det skrevs »i överensstämmelse med det förut existerande sjönamnet». Det blev också poststyrelsens beslut.

Vid järnvägens tillkomst inrättades den 22 juli 1882 en poststation i Tängs stationshus i Ås kommun i Jämtland. Poststationens namn blev *Täng* som därmed kom att bli adress för större delen av den dåvarande kommunen.

Genom kommunikationernas utveckling och ändrade trafikförhållanden kom Täng såsom postanstalt allt mera på sidan – detta inte minst genom att busstrafiken efter hand blev den normala förbindelsen mellan Ås och Östersund.

En framställning gjordes i oktober 1935 av kommunalstämman ordförande om att flytta poststationen och ändra dess namn från Täng till Ås. Kostnadsökningen skulle stanna vid 518 kronor och medföra väsentliga förbättringar för postkunderna. Poststyrelsen beslöt att skilsmässan skulle genomföras och SJ fick acceptera inkomstbortfall men ville inte ge sig i namnfrågan.

Ortnamnskommissionen hade emellertid intet att erinra mot att poststationen fick namnet Ås. Så blev också poststyrelsens beslut och den 1 april 1936 genomfördes flytningen till en lägenhet i Ås Handelsförening.

År 1982 fick invånarna i Ås uppleva att deras adresser plötsligt ändrades utan att de tillfrågats. Postverket hade i sina strävanden att göra distributionen säkrare gått in för att numrera fastigheterna i kombination med namn på vägarna. Som exempel kan nämnas att gården Rösta fick den postala underadressen Åsvägen 22. Även om det inte fanns något hinder att också sätta ut namnet Rösta eller andra berörda gårds- och bynamn i adressen kände sig Åsborna kränkta. De var rädda för att namnen skulle falla bort i databaserade adressregister, vars ägare föredrar att utnyttja utrymmet till enbart adressatens namn, vägnamn, vägnummer och ortsadress.

Vice häradshövdingen Carl Gripenstedt bosatte sig i november 1890 på sin egendom i Nynäs i Bälunge socken i Södermanland. Han hade den 1 juli samma år fått uppleva att socknens poststation fått namnet ändrat från Bälunge till *Mosstena* för att inte förväxlas med den uppländska poststationen Bälunge.

Men nu drabbades han av ett privat bekymmer på grund av namnlighet. I Ösmo socken i Stockholms län fanns en poststation med namnet Nynäs. Där hamnade ofta brev,

som var adresserade till Nynäs i Mosstena. Han sände till poststyrelsen ett antal kuvert som innehållit brev som försenats på så sätt.

Handläggaren vid poststyrelsen fann att det inte bara för Nynäs i Bälunge socken var angeläget att ändra namnet på poststationen Nynäs »utan även för mängden av andra Nynäs». Därför beslöts att prefixet Ösmo skulle tilläggas poststationen Nynäs från den 1 mars 1891.

Ändring av poststationers namn var ofta en besvärlig och långsam procedur, eftersom så många intressen berördes. Ett exempel på motsatsen utgör en framställning från kunder vid poststationen i Svängsta. De skrev den 10 september 1891 till poststyrelsen att det mycket ofta hände att post avsedd för dem sorterades till Svensta i Jämtland och att post avsedd för adressater i Svensta ibland hamnade i Svängsta. De bifogade ett brev-kort, som var adresserat till Halda Urfabrik. Det hade varit i Svinstad och i Svensta och bar dessutom avtryck av stämplars som användes i Linköping och Östersund.

Med anledning av brevet från Svängsta skrev poststyrelsen till länsstyrelserna i Östersund och Linköping. Från Östersund föreslogs att *Svensta* poststation skulle benämnas Galhammar, men det förslaget föll. Efter förnyad kontakt föreslog länsstyrelsen i Östersund Bergsviken. Inte heller detta accepterades men redan vid 1892 års ingång döptes den jämtländska poststationen om till *Svenstavik*. Samtidigt ändrades namnet på poststationen i *Svinstad* till *Bankekind*.

Namnbytet från Svinstad till Bankekind motiverades inte bara av sorteringsfel. Invånarna skämdes för det uråldriga sockennamnet. Det gjorde väl också många i Svinhults socken i Ydre härad i Östergötland, när de på 1920-talet ansökte om att få byta namn till Skogtuna. Som skäl angavs att de ibland möttes av smädelsefulla tillmälen på grund av socknens namn. Ändå fick man inte gehör och sockennamnet finns kvar. Poststationen behöll också socknens namn så länge den fanns kvar, dvs under perioden 1915–1965.

Den hade även funnits med samma namn under några år på 1870-talet innan lantbrevbäring infördes.

Poststationen *Södra Tärendö* döptes vid tillkomsten den 1 oktober 1929 till *Putinpalo*. Den öppnades bland annat för att underlätta postutväxlingen mellan postdiligensen och poststationen Tärendö på andra sidan älven.

Postmästaren i Övertorneå hade troligen inte haft någon kontakt med bybefolkningen när han föreslog namnet *Putinpalo*. I ett brev i november 1930, underskrivet av nästan alla invånare, begärdes att namnet skulle ändras till *Södra Tärendö*.

Namnet *Putinpalo* gillade man inte eftersom det var föga svensk-klingande. Dessutom betydde det brand och förmodades ha tillkommit efter att en stuga som tillhörde *Puti* hade brunnit. Den hade legat på den plats där den nya poststationen inrättades.

Postdirektören tillstyrkte namnändringen och sedan ortnamnskommissionen godkänt den fick poststationen heta *Södra Tärendö* från den 1 mars 1931. Datumstämpeln med namnet *Putinpalo* var i bruk under bara 17 månader och de flesta ortstämpelsamlare saknar frimärken med det avtrycket.

Det rådde inte någon tvekan om att från den 1 augusti 1930 bifalla en framställning från *Tofta* kommunalstämma om att inrätta en poststation med postföring dit genom omnibus från Visby fyra gånger i veckan, om lantbrevbäringen från *Eskelhem* till *Tofta* samtidigt drogs in.

Däremot hade postdirektionen i Linköping sin egen uppfattning i namnfrågan. Där trodde man, att även om det stod *Gotlands* framför namnet *Tofta* skulle breven riskera att felsändas till poststationen i Halland med namnet *Tofta*, särskilt som man befarade att invånare på *Gotland* inte skulle skriva prefixet, eller att man på andra håll skulle skriva *Gotlands* på en rad och *Tofta* på den sista.

Därför ansåg postdirektionen för sin del namnen *Gnisvärd* eller *Dyple* vara lämpligare än *Gotlands Tofta*. Före beslut blev det en fråga för Svenska Ortnamnarkivet, där pro-

fessor *Jöran Sahlgren* uttalade bl a följande:

»Skulle i större utsträckning landskapsnamnen användas som förra ledet i sammansatta poststationsnamn, så skulle också småningom förblandningar mellan så sammansatta namn uppstå. Endast ett mycket litet antal dylika namn kunna tillstyrkas för varje landskap. På Gotland finnas redan Gotlands Hässleby och Gotlands Karby. Namnet Gotlandstofta blir nr 3 i serien. Härmed torde denna lämpligen böra avslutas.»

Sahlgren tillstyrkte slutligen det sammansatta namnet *Gotlandstofta*, »för så vitt poststationen ligger i *Tofta* by. Skulle den däremot ligga i grannbyn *Dyple*, vilket namn är ensamstående i hela Sverige, vore detta namn att föredraga framför *Gotlandstofta*».

Telegraf- och järnvägsstyrelserna hade intet att erinra mot det sammansatta namnet *Gotlandstofta*. Detta blev också poststyrelsens beslut den 14 april 1930.

Postens samarbete med ortnamnskommissionen i frågor som gällde val av namn på nytillkommande poststationer var väl etablerat. I regel tog man hänsyn till kommissionens synpunkter. Inom Postverket lämnades synpunkter från redaktionen för *Svensk Ortförteckning*, som då gavs ut gemensamt av Postverket, Telegrafverket och Statens Järnvägar. Enstaka gånger hände det att synpunkterna var något skiljaktiga. Sålunda skrev ortnamnskommissionen den 27 februari 1941 följande till poststyrelsen beträffande en ny poststation med namnet *Trossnäs* inom *Nors* socken i *Värmland*:

»Mot det föreslagna namnet har ortnamnskommissionen intet att erinra under förutsättning att det i enlighet med härledningen och jordebokens namnform stavas Tråssnäs.»

Redaktören för *Svensk Ortförteckning*, *Erik G Lanng*, var dock inte enig med kommissionen och lämnade följande svar till poststyrelsen den 4 mars 1941, fyra dagar efter att poststationen blivit inrättad:

»I sin utredning om ortnamnen i Värmlands län säger ortnamnskommissionen, i del V s. 25, beträffande ortnamnet Trossnäs, vilket kommissionen vill skriva Tråssnäs, att namnets första

led, vilken även förekommer i norska ortnamn, är oklar och att den möjligen är genitiv av ett fornsvenskt tillnamn *Thra*. Under sådana förhållanden synes namnformen *Trossnäs*, vilken torde ha va förekommit i äldre handlingar lika ofta som formen *Trässnäs* och som nu allmänt brukas, böra bibehållas intilldess klarhet vunnits angående härledningen. En dylik anordning är desto mera motiverad som här tydligen är fråga om en tillfällig poststation, vilken kan bliva indragen rätt snart.»

I ett annat fall återopade Långe också att en poststation skulle inrättas som tillfällig och ansåg att man inte behövde fråga ortnamnskommissionen. Det gällde poststationen med namnet *Midskogsforsen*, som inrättades den 1 december 1941. Av särskilt tillfällig natur blev dock inte någon av dessa båda poststationer. Den i *Trossnäs* drogs in den 31 januari 1954 och den med namnet *Midskogsforsen* den 30 juni 1967.

Den skånska poststationen *Mala by*, som från den 13 september 1890 namnändrades till enbart *Mala* föranledde bekymmer för både Postverket och många kunder. Poststationsföreståndare *M A Rönnberg* i *Malå* skrev den 30 juni 1891 till poststyrelsen att »det gång efter annan inträffar att hit adresserade brev, korsbandsförsändelser och postförskott förväxlas med i *Kristianstads* län befintliga poststationen *Mala by* och skickas dit samt tvärtom till *Mala by* adresserade försändelser flera gånger anlant hit».

Rönnberg föreslog i samma brev att hans poststation skulle benämnas *Malåträsk* i stället för *Malå*. Poststyrelsen accepterade förslaget efter skriftväxling med postmästaren i *Skellefteå* och namnändringen genomfördes den 1 september 1891.

Även om Postverket undvek att använda snarlika namn på poststationer inträffade det någon gång att man lät bero vid vad som var, namnligheten till trots. På hösten 1902 reklamerades ett rekommenderat brev som innehöll en postsparbanksbok tillhörig en person i *Långared* i *Älvsborgs* län. Försändelsen hade blivit felaktigt expedierad till *Långared* i *Jönköpings* län.

Poststyrelsen skrev nu till landskansliet i *Vänerns* borg och föreslog att namnet för poststationen i *Långared* skulle ändras. En remiss från länsstyrelsen till kronofogden i *Kullings* fögderi gav *Långaredsborna* möjlighet att själva yttra sig. *Kyrkoherden*, kommunalstämmans ordförande, folkskolläraren, poststationsföreståndaren och en handlande var bland dem som undertecknade svarsbrevet från *Långared*. De framhöll att poststationen var belägen i själva kyrkbyn inom socknen med samma namn. De menade också »att då adress med *någorlunda* tydlighet utskrivs, någon förväxling icke bör ifrågakomma, helst som de båda poststationerna äro belägna inom olika län».

Kronofogden uttalade i sitt brev till länsstyrelsen att förväxling av postadresserna inte riskerades annat än vid slarvig skrift. Han tillade att »den som till dylikt slarv gör sig skyldig också får skylla sig själv».

På landskansliet höll man med remissinstanserna och föreslog i svaret till poststyrelsen att poststationen i *Långared* skulle få bibehålla sitt namn. Förslaget följdes dock av brasklappen, »att, därest hinder härför skulle anses möta, poststationen måtte benämnas »*Mjönäs*».

Poststyrelsen ansåg vid föredragningen den 27 februari 1903 att ärendet inte borde föranleda vidare åtgärd. Postnamnet *Långared* blev kvar till oktober 1948, då poststationen ersattes med lantbrevbäring.

Poststationsföreståndare *Conrad Almroth* i det östgötska *Vånga* anmälde den 20 juni 1913 i ett brev till poststyrelsen »att dagligen ankomma flere postförsändelser till *Vånga* poststation utan att vara för denna avsedda».

Det var fråga om post till *Vångaby* i *Västergötland* eller det skånska *Villands Vånga*. Mindre noggranna avsändare skrev bara *Vånga*, när de avsåg *Villands Vånga* eller *Vångaby*. Den sistnämnda poststationen hade fått sitt namn ändrat från *Vånga* till *Vångaby* så tidigt som i november 1875 för att inte förväxlas med den sex år äldre poststationen *Vånga* i *Östergötland*.

Poststationsföreståndare Almroth föreslog att hans poststation skulle få namnet Balderum, som kyrkobyen kallades där den var belägen. Vid en kommunalstämma med Vånga församling den 24 augusti 1913 accepterades dock inte förslaget. Man hade funnit att brev till Vånga kom fram ordentligt och skrev bl a följande i protokollet:

»Då försändelser till Vångaby och Villands Vånga mycket ofta bliva expedierade till härvarande poststation, synes däremot skäl förefinnas att ändra namnen å förenämnda stationer så att de icke med den härvarande förväxlas.»

Men det motbudet föll inte i god jord, varken hos postmästaren i Skara eller postmästaren i Kristianstad. Postdirektörerna höll med dem. I Göteborg uttalades sålunda att Vångaby »poststations gamla och allmänt vedertagna benämning genom sin slutstavelse fullt tillfredsställande skiljer sig från de båda poststationerna Vånga och Villands Vånga».

Postdirektören i Malmö ansåg att det borde räcka med ett påpekande i ortspressen om att ordet Villands inte skulle förkortas i adresserna, medan postdirektören i Linköping föreslog en bestämmelse i postreglementet om »att då försändelse avlämnas till postbehandling och postadressortens namn förkortats, mottagande tjänsteman skall tillse, att namnet fullt utskrivs».

Någon ändring av de tre berörda poststationernas namn gjordes inte.

Hammars Glasbruk AB med postadress Askersund skrev den 18 mars 1915 till poststyrelsen att post till företaget ofta expedierades till Hammars poststation söder om Askersund. Företaget önskade att namnet för Hammars poststation skulle ändras.

Poststationsföreståndaren i Hammar kunde dock inte bekräfta förseningarna. Däremot hände det ibland att försändelser till Hammar blev försenade genom att först gå till den skånska poststationen Hammarslund. Poststyrelsen fann att framställningen inte skulle föranleda någon åtgärd.

Den skånska poststationen *Åsperöd*, som länge stavades med E, visade sig ofta förväxlas med Espered i Älvsborgs län. Efter samråd med landskansliet i Vänersborg beslöt poststyrelsen att poststationen skulle benämnas *Gullestorp* från den 1 december 1896. En vecka före ändringen skrev några Esperedsbor till poststyrelsen och bad att poststationen skulle få kallas Esperedstom. Deras motivering var bl a följande:

»Härigenom avviker ej namnet så mycket från det gamla, vilket är till stort gagn för den industriverksamhet vi bedriva. Vi befara dessutom att Gullestorp förväxlas lika snart med t ex Gullered och fler lika förvillande namn som Espered förut förväxlas med Esperöd.»

Framställningen föranledde ingen åtgärd, eftersom beslutet i namnfrågan redan hade fattats när brevet från industriidkarna i Espered kom till poststyrelsen.

Hela befolkningen i ett område engagerade sig ibland i frågan om namnet på ortens poststation. Det skedde en gång på Österlen. Efter en omfattande utredning lyckades man utverka att Skillinge år 1891 fick en ny poststation. Sedan 1883 hade det funnits en med namnet Skillinge i Östra Hobby församling. Nu fick den nya poststationen överta den ursprungliga poststationens namn, medan den åtta år äldre poststationen döptes om till *Holmåkra*.

Några månader innan organisationsförändringen trädde i kraft skrev bl a kyrkoherden och kommunalordföranden i Östra Hobby församling och tackade för beslutet att poststationen skulle få behållas trots att en ny inrättades vid Skillinge läge. De vände sig emellertid mot att den ena av församlingens poststationer skulle kallas Holmåkra och ville göra gällande att namnet var dem alldeles okänt. »Visserligen», fortsatte de, »finns i församlingen ett tegelbruk, som man och man emellan kallas Holmåkra, men den benämningen förekommer icke vare sig i hushörs- eller mantalslängder.»

Poststyrelsen fann dock inte skäl att ändra på de redan beslutade namnen.

Lantbrevbäring

Revision av kronobrevbäringsreformen

DE SOM UPPLEVT den stora vågen av poststationsindragningar på 1950-, 1960- och 1970-talen har kanske förfasat sig över den kraftiga rationaliseringen, åtminstone om de läst eller hört talas om den utan att själva vara direkt inblandade. Men de som berörts av omorganisationerna har mycket snart kommit underfund med att de medfört bättre service. Detta beror på den samtidiga utbyggnaden av lantbrevbäringslinjerna till finmaskiga nät i förening med ökade befogenheter för lantbrevbärarna, så att de gör skäl för namnet »rullande postkontor».

De pengar som sparats in på poststationsindragningarna har således kommit landsbygden till godo. Så har det inte alltid varit. När lantbrevbäringen introducerades i Sverige år 1878 var en av orsakerna att minska Postverkets utgifter. Dessa hade stigit mycket i och med att kronobrevbäringskyldigheten övertogs av Postverket med början år 1874. Med stor brådska hade denna omorganisation genomförts i ett tiotal län. En skrivelse från poststyrelsen till länsstyrelsen i Halmstad redan i december 1873 röjde osäkerhet om beslutet var det bästa i alla delar och antydde snara justeringar. Detta skulle ske genom att några av de beslutade poststationerna ersattes med lösväskor.

Enligt en framställning den 25 september 1876 till regeringen önskade poststyrelsen pröva frågan om »vilka stationer, som i anseende till synnerligen obetydlig rörelse, böra indragas». Man ville ersätta sådana poststa-

tioner genom »en brev bäring, nära överensstämmande med den som i andra länder äger rum å landsbygden».

Redan här märker vi sålunda funderingar över vilket sätt som rätteligen skulle användas för att betjäna landsbygdens postkunder. Det blev fråga om en balansgång mellan å ena sidan en fast postanstalt och å andra sidan en rörlig anordning med till en början mycket begränsade befogenheter, så begränsade att »den korresponderande allmänheten» ändå hade anledning att besöka postanstalterna.

I framställningen till regeringen den 25 september 1876 angavs att lantbrevbäring förekom på landsbygden i andra länder. I Tyskland hade en föredömlig *Landpostdienst* införts 1870. Den blev reorganiserad under perioden 1881–1887. I Frankrike var institutionen betydligt äldre. I början av 1830-talet hade staten där övertagit den av kommunerna införda och bekostade brev bäringen mellan prefekturerna och märierna, varvid *le service rural* blev organiserad som en del av det franska postväsendet.

Kanske ansåg man ändå att den danska *landposten* var den bäst organiserade. Liksom fallet hade varit när man skulle inrätta järnvägspostkupéer tog man Danmark till förebild och i framställningen till regeringen redovisas hur det danska postverket hade löst frågan. Uppgifterna hämtades bland annat från en i mars 1872 utfärdad instruktion (»Vejledning for Landtpostbude»).

Poststyrelsen förklarade att »en anordning

av i fråga varande slag synes erbjuda korrespondenterne alla de fördelar som skäligen kunna påräknas för orter med så ringa rörelse, att inkomsten av postutväxlingen icke betäcker de med en poststationsföreståndares aflönande förenade utgifter».

Exempel på sådana olönsamma poststationer lämnades i framställningen. 26 poststationer namngavs där uppbörd under 1875 hade varit mindre än 65 kronor. Bland de mest förlustbringande kan nämnas Erstavik i Stockholms län, där uppbörd varit 12 kronor, Nöbbelöv i Kristianstads län 14 kronor och Lindstorp i Kalmar län 18 kronor.

Ett ännu mer extremt exempel blev senare poststationen i Ardre på Gotland, vars totala uppörd under 1876 var nio kronor. Den drogs in den 30 september 1877, innan de första lantbrevbärarna börjat vandra. Årsarvodet till poststationsföreståndaren i Ardre hade varit 150 kronor.

Propositionen angående lantbrevbäring bifölls av riksdagen. En promemoria om lantbrevbäringens ordnande utfärdades den 5 oktober 1877 och på själva julafton daterades den första instruktionen för lantbrevbärare.

Av promemorian framgick bl a att en tid av tre timmar beräknades för varje mil lantbrevbäring och att ingen brevbäring skulle ske på natten. Även rekommenderade brev skulle utväxlas med lantbrevbäraren. Där emot var assurans inte medgiven. Men det skulle snart visa sig att flera postmästare önskade en sådan kvalitetsförbättring. Inte minst var postmästaren i Visby, J A Lindqvist, förespråkare för detta. Han skriver bl a följande i ett brev i mitten av januari 1878 till generalpostdirektör Wilhelm Roos:

»Har allmänheten så pass förtroende för lantbrevbärarna att dessa, å de fasta postanstalterna få uttaga även assureerade försändelser till mindre belopp, som jag hört redan sker å vissa platser, så är ändamålet, enligt mitt förmenande, bättre vunnit genom lantbrevbäringen än genom de fasta postanstalterna, som naturligtvis icke kunna så tätt plasseras som kommunalombuden.»

Postmästaren använde här beteckningen

kommunalombud. Den i officiell skriftväxling oftast använda beteckningen var kommunombud. Om dessa sades följande i oktoberpromemorian, som fick vara rättesnöret för lantbrevbäringens organisation:

»Vad alla övriga försändelser av nu i fråga varande slag angår, varda de till utdelning genom lantbrevbärare avlemnade endast i det fall att vederbörande kommun till den postanstalt varifrån lantbrevbäringen utgår, uppgiver en på lämplig plats bosatt person, som är villig att, såsom kommunens ombud, utan särskild kostnad för Postverket, mottaga den post som av lantbrevbäraren medföres och försändelserna vederbörande adressater tillhandahålla.»

I realiteten innebar detta att kommunens av Postverket oavlönade ombud skulle vara en ersättningsanordning för poststationen åt de kunder som inte fick direkt kontakt med lantbrevbäraren.

Och det var många. Lantbrevbäraren gick nämligen bara raka vägen mellan de i tidtabellen uppgivna orterna. Det var långt ifrån de flesta som råkade bo just där. Men de som gjorde det, hade onekligen en stor fördel och saknade inte den indragna poststationen. De fick till och med sin post i bostaden, för postlådor på landsbygden var ett okänt begrepp.

I den första instruktionen för lantbrevbärare av den 24 december 1877 heter det följande:

»Är fullt frankerad försändelse adresserad till person, så bosatt, att utan väsentligt dröjsmål eller betydligare avvikelser från den bestämda brevbäringsstråten, densamma kan i adressatens bostad avlämnas, må ock sådant ske.»

Samma formulering går igen i de följande instruktionerna den 30 juni 1886 och den 21 februari 1893. Andemeningen är densamma i instruktionen av den 20 mars 1900. Ett kvarts sekel senare finner vi i en ny instruktion för lantbrevbärare följande om den i dag så viktiga detaljen angående postlådor:

»Lantbrevbärare bör söka i sin mån verka för att postlådor uppsättas av allmänheten, varigenom posten kan snabbare utdelas.»

Vid förberedelserna för organisationen av

lantbrevbäring sammanträffade generaldirektör Wilhelm Roos eller hans ställföreträdare med landshövdingen, landssekreteraren och postmästaren i residensstäderna. Under 1877 ägde möten rum i Västerås, Karlstad, Mariestad, Vänersborg, Visby, Kalmar, Karlskrona, Växjö, Göteborg, Malmö, Kristianstad, Jönköping och Linköping i nu nämnd ordning.

Generalpostdirektören förde personligen anteckningarna vid de flesta av dessa överläggningar. De avslöjar tankegångarna kring de indragningshotade poststationerna, i allmänhet med mycket kortfattade kommentarer som ibland anger länsstyrelsernas argument för bibehållande av en eller annan poststation.

Med sig på resorna hade Wilhelm Roos bl a en av Trafikbyrån upprättad sammanställning över samtliga poststationer i länet. Där framgick uppbörden under 1876, och arvodet till poststationsföreståndarna. Vidare fanns en kostnadsuppgift för den befintliga postföringen. Dessutom hade han tillgång till 1876 års statistik över antalet vid varje poststation inlämnade rek och ass.

Han var så välförsedd att han kunde fatta preliminära beslut redan under överläggningarna. Under de två intensiva septemberveckorna skrev han beslutskoncepten innan han återvände till Stockholm. Sålunda har han t ex den 18 september 1877 i Kalmar skrivit till Trafikbyrån för att föranstalta om uppsägning av postföringskontrakten på Gotland. Dessa skulle vara uppsagda före september månads utgång om lantbrevbäringen skulle bli en realitet vid årsskiftet.

Och det blev den med besked. Inte mindre än nio lantbrevbärare startade sin verksamhet på Gotland vid årsskiftet, dessutom en på Öland och åtta i Blekinge. Ett halvt år senare skedde motsvarande omorganisation i Kronobergs län.

Man spårar ekonomi och sparsamhet i allt handlande under den expansiva perioden i slutet av 1800-talet. I en sammanställning upprättad vid Generalpoststyrelsen den 15

november 1878 återspeglas de totala rationaliseringsvinsterna genom att göra om postföringar till lantbrevbäringslinjer och dra in poststationer. I de län som ditills var avverkade genom preliminära ställningstaganden skulle man sålunda göra en årlig besparing på totalt 42 900 kronor. I toppen låg Malmöhus län med en besparing på 9 500 kronor, därefter Kristianstads län med 8 500 kronor och Gotland på tredje plats med 6 000 kronor.

Men man gick också andra vägar för att begränsa verkets kostnader. Postmästarna fick order att söka »åstadkomma nedsättning i postföringslegan». I klartext innebar det att postföringskontrakten sades upp och postföringslinjerna utlystes som lediga mot anbud. Många gånger blev det samme postförare som fick förnyat kontrakt men mot lägre ersättning. I andra fall anställdes nya postförare. Något av detta speglas i kapitlen »Anbud och underbud» resp »Sparsamhet». Utöver det man sparade genom att dra in poststationer skulle man de första lantbrevbäringsåren enligt en preliminär kalkyl spara 161 400 kronor om året på att sänka ersättningen till postförarna. I nutidens ögon är detta ingen vacker bild av Postverket som arbetsgivare.

En sammanställning, uppgjord vid Generalpoststyrelsens trafikbyrå i slutet av 1878 visade, att generalpostdirektörens sammanträden med landshövdingarna och postmästarna i residensstäderna hade resulterat i förslag om att 298 poststationer i tolv län skulle dras in.

Det visade sig vid försöken att genomföra omorganisationen att motstånd restes mot indragningarna. I Skåne och Västergötland blev t ex åtskilliga av de till indragning föreslagna poststationerna kvar till långt in på 1900-talet (tolv i vardera landskapet ända till 1960-talet).

Andra poststationer, som verkligen drogs in, blev återinrättade under de båda sista decennierna av 1800-talet eller i enstaka fall ännu tidigare och fick vara kvar till någon tid efter andra världskriget. På många håll kämpade man för att få lantbrevbäringen utbytt

mot postföring i kombination med en återinrättad poststation.

Ett skäl var att 1878 års lantbrevbärare och deras efterföljare under flera decennier hade föga kontakt med den egentliga kundkretsen, eftersom förhållandevis få bodde utmed »brevbäringsstråten». Det var naturligt att många saknade poststationen, där de kunnat utträta postärendena. Bara de som bodde utmed lantbrevbärarens färdväg fick någon egentlig förbättring.

För att motverka försämringen skulle kommunombudet överta poststationens roll för dem som inte fick direktkontakt med lantbrevbäraren. På sina håll ogillades i hög grad det förhållandet att kommunombudet inte skulle avlönas med postmedel.

Det finns belägg i åtskillig skriftväxling för att kommunombudsfrågan var problematisk för postmästarna. Sålunda anmäler t ex postmästaren i Visby följande till generalpoststyrelsen, när lantbrevbäringen är blott några veckor gammal:

»Däremot är det litet krångligt med posterna till Follingbo, Barlingbo, Endre och Ekeby församlingar. Dessa vilja icke utse kommunalombud, icke hålla lösväska och icke avhämta sina poster här, utan påstå det vara postverkets skyldighet att draga försorg om, att deras bref och tidningar bliva befordrade till bestämmelseorterna. Vad beträffar Follingbo och Endre så tror jag att dessa kommuner komma att besluta sig för att hålla en sockenväska; men i Barlingbo finnes icke ens någon, som vårdar sig om att emottaga den post som postföraren medför.»

Motsatsen till denna typ av tredskande kommuner kan man på sätt och vis säga att de var, som visserligen inte ville gå med på att poststationerna drogs in, men i stället förklarade sig vilja svara för kostnaderna. Åtskilliga poststationer, som vid överläggningarna med landshövdingarna bedömdes självklara för indragning, räddades på så sätt. Det skulle dröja nära ett sekel innan rationaliseringsplanen fullföljdes i sådana fall. Ett sådant fall exemplifieras med poststationen Hejde, vars indragning inte kom till stånd

förrän i modern tid. Någon tid efter generalpostdirektörens besök i Visby på hösten 1877 skriver postmästaren bland annat följande:

»Poststationsföreståndaren i Hejde har varit här och frågat sig för, huruvida det ansågs möjligt att stationen därstädes finge bibehållas mot villkor, att komunen antingen iklädde sig att betäcka den brist som uppstår vid stationen eller gottgöra Kongl. Postverket en viss summa per år.»

Frågan skulle behandlas vid en kommunalstämma. Postmästaren var välvilligt inställd:

»För min del lämnade jag mannen det besked, att jag hos Kongl. Styrelsen skulle förorda stationens bibehållande derest komunen ikläder sig att antingen avlöna stationsföreståndaren eller att godtgöra Kongl. Postverket 100 Kr pr år.»

Frågan löstes enligt postmästarens förslag. Hejde var sålunda en av de sex gotländska poststationer, som överlevde trots att de föreslagits till indragning.

Den statliga lokalförvaltningens betydelse

De ursprungliga förslagen till hur lantbrevbäringslinjerna skulle dras blev föremål för remiss till länsstyrelser, kronofogdar och länsmän. Därvid gjordes ofta justeringar för att tillgodose civiltjänstens behov. Detta kom i främsta rummet. Den privata korrespondensen blev många gånger åsidosatt. Kronofogden i Lidköpings fögderi begärde i ett brev till länsstyrelsen i Skaraborgs län den 26 oktober 1878 vissa justeringar av de planerade linjerna med följande motivering:

»I annat fall kan den sk kyrkoposten aldrig hinna att i behörig tid och ordning expedieras och framkomma och den indragna kronobrevbäringen har då ej heller blivit av postverket ersatt.»

Hänsyn till civiltjänstens behov återspeglas också i 1877 års instruktion för lantbrevbärare. Där föreskrevs att lantbrevbäraren skulle inställa sig för att lämna och ta emot postförsändelser vid kronobetjänt- och prä-

terskapsbostäder. När lantbrevbärare Olof Olsson i Vallby på linjen mellan Skogstorp och Västermo i Södermanland inte följde denna bestämmelse påpekade pastor C J Svedelius i Öja och komminister O G Blomberg i Västermo detta för poststyrelsen. Poststationsföreståndare A Björkmansen i Skogstorp konstaterade i sitt svar till poststyrelsen att lantbrevbäringskontraktet preciserade vissa ställen som lantbrevbäraren skulle besöka. Enligt detta skulle lantbrevbäraren utgå från Västermo kyrka och besöka Lista komministerboställe och fjärdingsmannen där samt Öja klockaregård. Däremot stod det ingenting i kontraktet om att Västermo och Öja pastorsboställen skulle besökas.

Lantbrevbärare Olsson blev informerad om att instruktionen skulle följas även om kontraktet inte angav de ytterligare platser han skulle besöka och därmed fick de båda prästmännen sina önskemål uppfyllda.

I samband med att lantbrevbäring infördes i Stockholms län blev poststationen i Hökhuvud indragen från april månads ingång 1879. Kronofogden i Eke motsatte sig denna indragning. Han erinrade om att poststationen hade inrättats »huvudsakligen genom kronobrevbäringens övertagande av postverket». Vid den föreslagna indragningen av Hökhuvuds poststation uppstod för kronofogden »frågan huru kronobreven skulle befordras till Hökhuvuds fjärdingsman och kyrka, enär med Hökhuvuds poststations indragning ingen post på denna linje kommer att befordras till Östhammar. Fjärdingsmannen kunde måhända, på grund av Kungl. kungörelse den 5 december 1873, åläggas vid Gimo hämta *sin* post, men icke att taga befattning med avhämtande av Hökhuvuds kyrkopost, enär kronobrevbäring honom icke åligger».

Lantbrevbäring fick bli fjärdingsmannens service, när poststyrelsen beslutat att den skulle inrättas mellan Gimo och Fors länsmansboställe med april månads ingång. 89 poststationer drogs då in, däribland den i Hökhuvud. Postmästaren i Uppsala hade re-

dan i februari 1876 föreslagit att Hökhuvuds poststation skulle dras in i samband med omläggning av postföringen på sträckan Hökhuvud—Valö—Forsmark. Han tänkte sig då att postföringen i stället för att utgå från Hökhuvud skulle börja vid »Gimo eller annan järnvägsstation».

Hans förslag omfattade den gången indragning av 13 poststationer. Han återopade poststyrelsens besparingscirkulär den 27 september 1875. I detta hade poststyrelsen uppdragit åt postförvaltarna att lämna uppgift på de poststationer »vid vilka portouppbörden varit synnerligen obetydlig».

Under 1875 hade 272 värdeförsändelser sänts från Hökhuvud och frimärken sålts för ca 280 kronor, medan poststationsföreståndarens årsarvode var 200 kronor. Till Hökhuvud kom posten via linjen Uppsala—Öregrund. Den gången hade poststyrelsen inte funnit anledning att dra in poststationen i Hökhuvud.

Besparingsmålet nått

En intressant summering av hur utfallet blev efter lantbrevbäringens införande finner man i poststyrelsens cirkulär till postförvaltarna den 1 juli 1880, där det bl a heter:

»Som bekant är, har i väsentlig mån lantbrevbäringens införande föranletts av behovet att minska Postverkets utgifter för besörjande av postutväxlingen inom orter, där rörelsen varit alltför ringa för att postuppbörden skulle kunna betäcka utgifterna så väl för posttransporten som för avlöande av särskild poststationsföreståndare. De åtgärder som i sådant avseende vidtagits, hava också lett till resultat som för Postverkets ekonomi varit synnerligen förmånliga.»

I samma cirkulär uppdrog poststyrelsen åt postförvaltarna att företa inspektionsresor för att skaffa sig en bild av hur lantbrevbäringen fungerade. De skulle avge inspektionsberättelser och i samband därmed framställa »förslag rörande sådana förändringar i sättet för postutväxlingens besörjande inom orten som antingen kunna anses vara av syn-

nerligt behov påkallade eller som skäligen kunna antagas medföra avsevärd minskning i Postverkets trafikutgifter».

Postdirektören vid postkontoret i Göteborg Frans Broberg blev en av de första att följa cirkulärets anmodan. Han hade efter kameralexamen i Uppsala blivit kammarskriverare i poststyrelsen 1861, avancerat till kanslist, notarie, aktuarie, sekreterare och byråchef på samma arbetsplats innan han år 1877 blev chef för postkontoret i Göteborg och fick titeln postdirektör. Han ledde postkontoret i 32 år och pensionerades vid 74 års ålder. Han fick omdömet »en sällsynt nobel man».

Hans inspektionsrapport, avgiven den 30 november 1880, omfattar 25 handskrivna sidor. De exemplifieras i det följande från hans resor inom Halland, huvudsakligen företagna den 7–10 september 1880, då han inspekterade sex lantbrevbäringslinjer. Rapporten återger på ett sällsynt sätt en samtida tjänstemans iakttagelser av den rörelsegren inom Postverket som i modern tid kanske har fått de bästa lovord och skapat good will genom pressens intresse.

I Kungsbacka mötte lantbrevbäraren, organisten Thollén upp tillsammans med kommunombudet i Sannå, J F Svensson. De hade varit föreståndare för poststationerna med namnen Vallda och Sannå. Dessa ombud gjorde gemensam sak, att klaga över indragningen av Vallda och Släps poststationer. De anförde bland annat, »att då ortens invånare till stor del utgöres av sjöfartsidkande personer, hvilka ofta mottaga penningar samt viktigare meddelanden från annan ort, vore det för dem en kännbar olägenhet att vara så långt, som de nu äro, skilda från en postanstalt, där de kunde uttaga dessa brev, som avsändas under assurans eller rekommendation».

Detta är synpunkter som ofta återkom som argument för att få en poststation i stället för lantbrevbäring. Av rapporten framgår också att postmästare L E Danielsén i Kungsbacka vitsordade riktigheten i att brevväx-

lingen i Vallda och Släps socknar var betydande. Broberg följde med lantbrevbärarna på åtskilliga linjer, t ex på linjen Fjärås–Förlanda. Den började vid Gressela, där Fjärås poststation då var belägen och slutade vid Hällevik i närheten av Förlanda kyrka. Lantbrevbäraren, gästgivaren i Öxared S P Widell, »för tillfället i tjänstgöring» mötte upp i Gressela. Möjligen kan lantbrevbäringsturen ha utförts med häst och vagn vid inspektionstillfället, om detta sammanföll med en postdag*.

»I fråga om sättet för lantbrevbärings besörjande å linjen anfördes å Fjärås prästgård, att posten anlände på tämligen ovissa tider, något som, då vägen är lång och högst backig, dock medgavs kunna åtminstone delvis bero av mer eller mindre ogynnsamt väglag. I Hällevik anmärktes att lantbrevbäraren icke alltid infunne sig där på återvägen från Gressela, så vitt icke brev till orten funnes att avlemna. Ehuru såsom härvid tillika uttryckligen anmärktes, ingen blivit härmed tillskyndad ringaste skada, har jag dock även här funnit skäl ålägga lantbrevbäraren att jämväl i återvägen från Fjärås poststation gå hela linjen, desto hellre som emellan Limmanäs (der vägarna till Öxared och Förlanda åtskiljas) och Förlanda, en sträcka som synes uppgå till omkring 0,8 mil, möjligen kunde finnas någon som hade att medsända brev till Förlanda eller annat ställe å vägen.»

Det undgick inte Broberg att poststationen med namnet Fjärås hade flyttats till orten Gressela i grannsocknen men utan att ändra namn. Han gav stort utrymme åt detta i sin rapport, dock utan att lämna något förslag. Han citerade bland andra vice pastorn Ljungner, som »ansåg Fjärås poststation vara, på sin nuvarande plats, rent av hinderlig och onyttig och ifrågaställde densamma återförflyttande till Fjärås kyrka eller ock indragning». I Gressela fick Broberg en skrivelse från ordföranden i Förlanda kommunstyrelse med begäran att en lantbrevbäring skulle inrättas mellan Kungsbacka och Björketorps järnvägsstation vid Varberg–Borås järnväg »med en poststation i Öxared, där förut, före

nuvarande lantbrevbäringens inrättande, funnits sådan postanstalt, men med indragning av nuvarande poststationen i Fjärås».

Vid lantbrevbäringslinjen Rågelund—Hofors var skollärare J P Lagermark kommunobud för Frillesås. Denne som bodde ett stycke från landsvägen framhöll för Broberg, »att lantbrevbäraren i allmänhet ej gjorde besök därstädes mer än en gång i veckan och uppgav sådant ske till följd av ett utav kyrkoherden i Frillesås honom lämnat medgivande därtill. Brevbäraren själv, som jag sedermera träffade i Rågelund och härom tillsporde, förnekade emellertid att hava försunnat någon tur, och då jag icke kunde avgöra vilkenderas, Lagermarks eller Landbergs, uppgift var riktig, erinrade jag endast den senare därom att, därest han någon gång under postfärderna icke besökt Frillesås skolhus, möjligen till följd därav att han icke för tillfället haft något brev att der avlämna, sådant vore desto mindre rätt och lämpligt, som å stället kunde finnas brev att mottaga för befordran i så väl ena som andra riktningen, och det icke kunde vara avsändare likgiltigt om desamma finge ligga över från en postdag till en annan. Jämte det nämnda meddelandet av skolläraren Lagermark vitsordade denne dock Landberg såsom en i övrigt synnerligen ordentlig och tillmötesgående lantbrevbärare; och i Hofors lämnades även åt Landberg i denna egenskap ett fullt klanderfritt vitsord».

Under inspektionen av lantbrevbäringen Hunnestad—Tvååker besökte Broberg kommunobudet i Fastarp, handlanden S Johansson. Där fick han mera kött på benen kring en allmän önskan om att den indragna poststationen i Tvååker bleve återinrättad:

»Så som det nu vore ordnadt, skulle posten dit ankomma över Hunnestad på måndag och torsdag, efter att hava avhämtats i Varberg föregående lördag och onsdag. Följden härav vore den, att denna postgång kunde föga eller intet användas för denna orts privatkorrespondens. Också medförde till Fastarp lantbrevbärare nästan icke andra brev än från länsmanen (vilken tillika är poststations-

föreståndare i Hunnestad). För privatkorrespondensens behov hade i stället blivit anordnad en ortens egen postgång på Varberg. Med denna post anlände 25 à 50 brev pr gång, däribland flera penningebrev. Underhållandet av en dylik postgång för Postverkets räkning ävensom skötandet av en poststation å platsen vore bemälda Johansson villig att åta sig för det billiga priset av sammanlagt 150 kronor om året; vilket endast med en obetydlig övertiger vad som nu utgår ensamt för lantbrevbäringen mellan Hunnestad och Tvååker.

Ortens riksdagsman i Andra Kammaren Lars Börjesson mötte vid Fastarps gästgivaregård och hade enahanda andraganden i avseende å ortens behov av förbättrad postgång som förut kommunobudet Johansson.»

Önskemålen tillgodosågs så småningom genom att poststationen i Tvååker blev återinrättad den 1 juni 1882. När Broberg inspekterade lantbrevbäringslinjen Hunnestad—Nösslinge, träffade han kronolänsmanen H Sam Nerman, som själv hade påverkat organisationen av det halländska postnätet under de tre närmast föregående omstöpningarna. Troligen hade Nerman haft möjlighet att påverka besluten till egen fördel. Själv hade han fått teckna kontraktet om lantbrevbäringslinjen men lejde ut den. Detta påvisade Broberg på följande sätt i sin rapport:

»I fråga om bestridandet av lantbrevbäringen å linjen förnams icke någon annan anmärkning, än att tjänstgörande lantbrevbäraren, som uppgavs vara minderårig, ankom till de olika ställena något 'ojämnt'. Här torde dock, såsom förut i avseende å linien Fjärås—Förlanda, förhållandet härmed icke behöva annan förklaring än den långa, besvärliga vägen med de hinder understundom inträffande sämre vägslag förorsaka samt även måhända behovet för brevbäraren att någon gång besöka ett större antal ställen än eljest. Dylika anmärkningar skola utan tvivel aldrig utebliva, och de skola förekomma tätare, allteftersom de linjer, der brevbararne framgå, äro längre.»

Anmärkningen att Nerman lejde ut sin lantbrevbäring åt en minderårig föranledde

en remiss från poststyrelsen. Nerman glädde sig över att poststyrelsen »fann skäligen låta därvid bero» sedan han åstadkommit en lång försvarsskrift ur vilken följande citeras:

»Med minderårig måste väl, jämlikt 17 kap § 7 rättegångsbalken, förstås den, som ej är vittnesgild, således den, som ej fyllt femton år. Under den tid jag enligt kontrakt med Kongl. Generalpoststyrelsen ombesörjt brevbäringen å linien Hunnestad—Rolfstorp—Nösslinge, har jag därtill använt ynglingen Johan August Andersson, vilken jag särskilt inövat och som är därtill mycket lämplig, enär han är redbar, pålitlig, nykter och ordentlig och skulle vara svår att ersätta med en äldre person i denna ort, där endast de yngre äro skrivkunniga. Denna yngling är född den 23 oktober 1863, och således nu på adertonde året.»

I fortsättningen av sin rapport gav Broberg en målande beskrivning över hur lantbrevbäringen hade mottagits på orter där man under ett helt lustrum hunnit vänja sig vid och glädja sig åt en poststation i den egna socknen. När Broberg besökt kommunombudet i Grimeton möttes han »i Rolfstorp hos därvarande kommunombud av åtskilliga personer, däribland även s k ståndspersoner, vilka anförde mycket allvarliga klagomål så väl mot lantbrevbäringen i och för sig, genom vilken de förlorat sin postanstalt samt i och därmed pålagts mycken tunga för att avlämna och utbekomma sina värdebrev, som även mot det sätt varpå postturerna blivit ställda. Det karakteriserades härvid såsom någonting oerhört, att för postföringen dit från Varberg, 1,5 mil, skulle erfordras mer än 2 resp 1 dygn».

Sockenborna hade tydligen i förväg fått veta, att postdirektören skulle komma och passade nu på att uttrycka sitt missnöje. Det gjorde de också i grannsocknen, varom Broberg berättar följande:

»Om klagomålen redan här voro högljudda, blevo de vid besöket hos kommunombudet i Skällinge rent av stormande. Här infann sig ett slags deputation, bestående av kommunalstyrelsens ordförande samt 10 à 12 andra socknebor, anförda av en skollärare Wahlgren, tillika jordägare. I de

mest skarpa ordalag framhöllos av denne de olägenheter som vidlådde den postutväxling, vilken staten numera bestod denna ort, samt nödvändigheten att få sakernas närvarande tillstånd, vilket betecknades såsom en levande oefterrättlighet, med det snaraste ändrat till det bättre; ty så som postutväxlingen nu vore ställd, funnes ingen som kunde draga någon fördel därav, osv. Han fordrade nu, i församlingens namn, av mig, såsom ett Kongl. Generalpoststyrelsens sändebud, att hos Kongl. Styrelsen anmäla kommunens ivriga och berättigade fordran på, att få dess forna poststation återupprättad och därjämte en så snabb postgång till och från Varberg som möjligt vore. Han förklarade sig förvissad om, att något annat än en sådan anmälan ej erfordrades, för att församlingens önskningar skulle varda uppfyllda, helst Kongl. Styrelsen redan visat sig behjärta dylika krav anorstädes ifrån, genom att med fördelarna av en liknande ändring tillgodose en närliggande kommun, nämligen Stannared; vilken dock, såsom bestående av endast 10 hemmantal, måhända varit jemförelsevis mindre i behov därav än Skällinge, som utgöres av 34 mantal.

Så väl här, som förut i Rolfstorp, anmärktes att orterna måst förskaffa sig enskild postgång på Varberg.

Även vid besöket i Nösslinge voro mig till mötes några kommunens förtroendemän vilka anmälde sina önskningar om postgångens upphjälpande samt även ifrågasatte inrättande därstädes av poststation.»

Broberg var inte blind för det faktum att besparingsvågen hade svept fram väl kraftigt vid lantbrevbäringens införande i denna del av landet och ställde sig förstående till kraven i fortsättningen av sin rapport till poststyrelsen:

»Då, efter allt vad jag erfor, Varberg är huvudpunkten för denna orts affärsrörelse, kan jag icke finna annat än att den postförbindelse socknarna genom nu ifrågavarande lantbrevbäring erhåller med denna stad, är alltför torftig, för att kunna fylla behoven. Det är redan anført, att posten behöves till och med två dygn på sig för att hinna den 1 1/2 mil långa vägen från Varberg till Rolfstorp. Lika oförmånlig ställer sig brevbefordringen

i motsatta riktningen, vilken alltid kräver två dygn. Och då i allmänhet, svaret å ett med posten erhållet brev väl icke kan sändas omedelbart, utan först nästföljande postdag, så åtgår för befordran av brevet och svaret därå ej mindre än en vecka, då däremot, på annat sätt ställt, härför ej skulle erfordras mer än en halv vecka.»

De nu gjorda utdragen är en blygsam del av postdirektör Brobergs långa rapport. Han avslutade den med en sammanfattning över det väsentligaste av sina iakttagelser och framhöll att klagomålen mot lantbrevbäringen i vissa fall var välgrundade, särskilt på de långa linjerna. Hans synpunkter torde ha bidragit till poststyrelsens beslut att återinrätta en del poststationer.

Utvecklingen till modern tid

Från början var med enstaka undantag alla lantbrevbärare gående, åtminstone enligt kontrakten. I verkligheten färdades även andra än de kontraktsreglerade med häst och vagn. Detta är svårt att dokumentera, då det i allmänhet inte framgår av bevarade handlingar. Men noggrann läsning av handskrivna aktstycken kan lämna bidrag till forskningen. Ett fall från Gotland kan vara värt att nämna.

Kort tid efter lantbrevbäringens införande på Gotland ställde postmästare J A Lindqvist i Visby sex konkreta frågor i brev till samtliga föreståndare vid de underlydande poststationer, varifrån lantbrevbäring utgick. En av frågorna löd som följer:

»Kan brevbäraren fullgöra brevbringsturerne i överensstämmelse med den tidtabell, som postkontoret för linien utfärdat?»

Poststationsföreståndaren i Sanda kommenterade frågan på följande sätt:

»Denna fråga kan jag ej nöjsamt besvara, enär brevbäraren ännu icke en enda gång gått, utan varit körande med posten och som väglaget varit gott har han ankommit till stationen kl 5–6 i stället för kl 8 e.m.»



Johan Petter Larsson i Hillared representerar en av de många lantbrevbärare som decennierna kring sekelskiftet svarade för postdistributionen från förenade post- och järnvägsstationer.

Detta är det äldsta kända fallet, då en lantbrevbärare utnyttjat ett snabbare färd sätt än det avtalade.

Rekryteringen av de första lantbrevbärarna skedde genom upprop i länsstyrelsernas kungörelser. När t ex sätaren på Gotlands Allehanda i början av november 1877 plockade in typ efter typ i den för många i dag svårästa frakturstilen, med vilken länskungörelserna trycktes, var han med om att

trycka posthistoria. Postmästare J A Lindqvist begärde rekryteringshjälp från landskansliet när han hade genomfört det omfattande förberedelsearbetet för omorganisationen och det resulterade i ett upprop, varav följande kan vara av intresse:

»Sedan Kongl General-Poststyrelsen genom skrivelse den 4 sistlidne oktober beslutat att postföringen från och med nästkommande års ingång, mellan nedan upptagne orter inom Gotlands län, skall bestridas genom lantbrevbärare och åt under-teknad lämnats uppdrag, att anskaffa härtill lämpliga personer och med dem uppräta kontrakt; så uppmanas hugade sökande till dessa lantbrevbärarebefattningar, att personligen sig infinna å nedan uppräknade ställen och å dagar och tider som särskildt finnas angifne.»

På tolv olika orter under perioden 19–30 november 1877 skulle anställning ske med början vid poststationen Gotlands Dalhem den 19 november kl 10 och vid poststationen Sjonhem kl 14 samma dag. Postmästaren besökte personligen samtliga platser för att vara med och välja ut vårt lands första lantbrevbärare. Till villkoren för att bli antagen som sådan hörde bl a följande:

»Lantbrevbärare måste vara skrivkunnig och känd såsom ärlig, nykter, pålitlig och ordentlig samt försedd med intyg, som utfärdas av fullt trovärdige män inom den kommun som sökanden tillhör samt prästbetyg.»

Efter bemyndigande av regeringen kunde generalpoststyrelsen från den 1 november 1909 förbättra lantbrevbärningen i flera avseenden, främst genom att öka lantbrevbärarnas befogenheter. Samtidigt infördes två olika klasser.

Lantbrevbärare av första klass fick – under förutsättning att försändelserna skulle behandlas vidare på fast postanstalt – ta emot inrikes assurerade brev och paket med ett angivet värde av högst 500 kronor, postanvisningar om högst 100 kronor samt tjänstebrev. De fick bl a i följande omfattning dela ut sådana försändelser som behandlats på postanstalt: assurerade brev och paket med ett angivet värde av högst 500 kronor,

postanvisningar om högst 500 kronor, postförskotts försändelser som innehöll medicin samt inkasseringshandlingar om högst 500 kronor. Dessutom skulle de förmedla insättning av medel i postsparbanken och försälja sparmärken.

Lantbrevbärare av andra klass hade i stort sett samma begränsade befogenheter som vid lantbrevbärningens inrättande. Postlådefrågan hade kommit in i bilden. Den som ville ha vanlig post nedlagd i en postlåda, skulle göra skriftlig framställning om detta. Men det var först genom 1925 års instruktion som Postverket via sina lantbrevbärare försökte påverka kunderna att skaffa postlådor.

Det fanns också vissa regler om lantbrevbäringslinjernas längd. Gångtiden som från början satts till tre timmar per mil beräknades i början av seklet till 15 minuter per kilometer. Det ansågs lämpligt med en maximilängd på 32 kilometer för ringlinje och hälften för fram- och återgångslinje. Det motsvarade åtta timmars beräknad gångtid.

Genom 1925 års instruktion för lantbrevbärare försvann klassindelningen och alla lantbrevbärare fick samma befogenhet. Några år tidigare hade även kvinnor kunnat antas till lantbrevbärare och på de 2 647 lantbrevbäringslinjerna år 1923 fanns 68 kvinnliga funktionärer.

De första lantbrevbärarna började sina turer på Gotland, Öland och i Blekinge vid årsskiftet 1877–1878. Men det skulle gå många år innan den nya formen för postdistribution blev mera allmän. År 1880 var den sammanlagda längden på lantbrevbäringsnätet 393 mil. Under de tio följande åren ökade det blott med ca 100 mil.

Föret var således trögt i portgången. Men efter sekelskiftet accelererade utvecklingen. År 1909 var antalet lantbrevbärare 1 776 och år 1923 var det 2 647, dvs nästan lika många som i våra dagar. Men bara 324 av dem var åkande, dvs lantbrevbäraren använde häst och vagn. Den sammanlagda linjelängden var då ca 4 000 mil.

Efter andra världskriget tog utvecklingen åter fart och motoriseringen tog vid. Cykeln, som varit ett naturligt färdssätt för lantbrevbärarna under flera decennier började avvecklas och motorcykeln kom in i bilden men blott under en kort övergångsperiod. Bilismen möjliggjorde en oanad utbyggnad av lantbrevbäringsnätet.

De bilreglerade lantbrevbäringslinjerna kunde göras mycket stora och tillät sammanslagning av cykel- och motorcykellinjer med samtidig utsträckning till nya hushåll. Kravet på hushållsunderlag för lantbrevbärning minskade undan för undan och när gränsen sattes så lågt som till två hushåll per kilometer under 1960-talet, blev ytterligare utbyggnad möjlig. Den skedde systematiskt och föregicks av en noggrann kartläggning av alla landsbygdshushåll som inte betjänades av lantbrevbärare.

Denna utveckling nådde sin kulmen i slutet av 1960-talet. Genom den utbyggnad som skedde under kalenderåret 1968 ökade antalet lantbrevbärarkunder med 16 520 hushåll, av vilka flertalet tidigare fått hämta sin post vid en poststation. Trots att den sammanlagda linjelängden det året ökade med nära 700 mil, kunde antalet linjer minskas med tio, en minskning som sedan fortskridit så att det på 1980-talet knappt finns 2 700 linjer. Dessas längd är ca 20 000 mil, och 99 procent av lantbrevbärningen sker med bil. Den siste motorcykelåkande lantbrevbäraren var Lennart Elmgren i Rydaholm, som på sensommaren 1974 ställde in sin Puch 125 för gott.

En ytterligare förbättring av lantbrevbärarnas service påbörjades 1968 och genomfördes successivt över hela landet under ett par års tid. Förändringarna avsåg dels möjlighet för lantbrevbärarkunderna att sätta in eller ta ut pengar på postsparbanksbok och dels möjlighet att kalla till sig lantbrevbäraren genom en signalbricka som fästs på postlådan.

På försök började Postverket också år 1968 att kombinera postdiligenstrafik med lantbrevbärning.



Landets siste motorcykelåkande lantbrevbärare var Lennart Elmgren i Rydaholm.

Den fortsatta rationaliseringen på landsbygden medförde att kostnaderna för postanordningarna minskade. Under år 1975 var denna minskning nära två miljoner kronor, men den uppvägde bara till en liten del de ökade kostnaderna för postservicen i tätorterna.

För att utöka lantbrevbärarnas service och samtidigt förbättra det ekonomiska underlaget för lantbrevbärningen erbjöd Postverket i samarbete med Socialstyrelsen efter flera års försöksverksamhet viss social service genom lantbrevbärarna åt landets kommuner. Ett ramavtal tecknades 1974 och relativt snabbt kom avtal till stånd med så många kommuner att mer än en tredjedel av lantbrevbärarna började fungera som kontaktmän åt kommunernas sociala organ. På en stor del av linjerna svarar dessa lantbrevbärare också för distribution av dagligvaror till hushåll.

Från att till en början egentligen bara ha varit en form för postföring kombinerad med utlämning av post till ett fåtal kunder, har lantbrevbärningen utvecklats till att bli ett utmärkt servicemedel för alla som bor på landsbygden.

Kvinnan i Posten

KVINNOÖVERSKOTTET föränledde 1863 års riksdag att i en skrivelse till regeringen föreslå statsanställning av kvinnor, eftersom inte alla »kunde erhålla den verkningsskrets, som i äktenskapet är dem anvisad».

Vid behandlingen av frågan ansåg regeringen i likhet med poststyrelsen att man inte borde tänka särskilt på att ge förvärvsarbete åt en eller annan samhällsklass som förmodades vara i behov därav. I stället skulle stats-tjänst »uppdragas åt den person som till dess bestridande kan anses mest skicklig och möjligen genom föregående tjänstgöring gjort sig av befordran förtjänt». Befattningen som poststationsföreståndare skulle emellertid »under vissa omständigheter kunna med fördel anförtros även åt kvinnor».

Vi finner också någon kvinna bland föreståndarna för de poststationer som började inrättas 1861 efter ett regeringsbeslut om bättre postgång på landsbygden. Pionjär var Maria Josefina Adlerstam, dotter till postmästare Gustaf Ulric Adlerstam i Hedemora. Hon blev den 7 mars 1864 utnämnd till föreståndare för poststationen Sund i Östergötland, sedermera namnändrad till Ydre.

Knappt ett decennium senare gick man längre. Regeringen gillade ett förslag från poststyrelsen och förklarade i en skrivelse den 23 februari 1871 att kvinnor fick användas som extra biträden och som tillfälliga biträden. Som en följd därav fick postförvaltarna i april 1871 läsa ett cirkulär »angående

tillstånd att använda personer av kvinnkön såsom biträden, med arvode, vid postanstalterna». Bara två år senare bestämdes att kvinnor kunde anställas som föreståndare för postexpeditioner. Med postexpedition menades då de fyra lägsta klasserna av de fullständiga postanstalterna. Föreståndarnas titel var postexpeditör till skillnad från postmästare, som var titeln för postkontor, dvs de fyra högsta klasserna.

Krassa synpunkter på kvinnofrågan speglas i det cirkulär som poststyrelsen utgav i september 1884. Därin hette det bland annat att man borde tillse om inte »befattningen som extra biträde må kunna bestridas av fruntimmer, för vilka i allmänhet levnadsomkostnaden är lägre, och vilka därför även lättare kunna övertaga befattningar, med vilka mindre utsikt till befordran är förenad». Man hade då mer än 20 års erfarenhet av kvinnor i posttjänst och under mer än 13 år hade kvinnor varit biträden på postkontor. Detta hade styrkt uppfattningen att kvinnor borde användas i större utsträckning.

Bara tre månader senare förklarade poststyrelsen att flertalet av göromålen vid postanstalterna kunde fullgöras av kvinnor. Regeringen utökade då de statliga anställningsmöjligheterna ytterligare för ogifta kvinnor eller änkor. Men beslutet förenades med brasklappen att om en kvinna som hade en befattning i Postverket gifte sig, skulle hon anses ha frånträtt befattningen, dock med rätt för henne att kvarstå som extra biträde.

Kvinnor hade långt dessförinnan fungerat som postchefer. Postmästaränkorna fick nämligen nådeår efter de avlidna männen. Det finns många exempel på sådana. Den första i raden var Gese Wechel som övertog den centrala postledningen redan 1637 efter Anders Wechel. Hon fick stadfästelse på sin höga befattning av regeringen den 25 oktober 1639 med motiveringen att hon »nu snart tu år samma postväsende väl dirigerat och förestått».

Stockholms postkontor förestods under åren 1669–1673 av Margareta Beier efter makens död. Ofta satt postmästaränkorna mycket korta perioder på sina avlidna mäns stolar, men det finns också exempel på motsatsen. När postmästaren i Luleå Jöns Johansson Fordhell avled år 1678 efterträddes han av hustrun Anna Gjärdsdotter. Hon behölls vid tjänsten »för hennes stora fattigdom» och ersattes inte förrän 1690 av sonen Anders Fordhell, vilken dock hade skött postärendena i praktiken åtta år dessförinnan. Anna Gjärdsdotter blev åter postmästare i Luleå omkring ett år sedan Anders hade drunknat år 1697, när han gick med posten mellan nya och gamla staden. Bland andra regerande postmästaränkor kan nämnas Christina Jönsdotter i Falun (1682–1686) och Karin Grubb i Gävle (1676–1688). Den sistnämnda fick bekräftelse på tjänsten sedan den tidigare utfärdade fullmakten för rådmannen Lars Olufsson hade återkallats.

Skicket att låta postmästaränkorna överta arbetet under kortare eller längre perioder upphörde så småningom och det skulle dröja ända till år 1864 innan man åter fick se kvinnor i posttjänst på sätt som omtalats i början av detta kapitel.

Bestämmelsen att en gift kvinna inte fick inneha någon annan posttjänst än biträdesbefattning vållade ofta komplikationer. Ibland kringgicks det på så sätt att mannen omedelbart efter giftermålet övertog befattningen, men denna sköttes ändå av hustrun på mannens ansvar. Detta var en fullt godtagbar lösning. Poststyrelsen svarade t ex i februari

1885 bl a följande i ett brev till Axel Flagge i Svensta:

»Dock möter ej hinder att i händelse poststationsföreståndarens blivande äkta man är lämplig och villig att övertaga poststationsföreståndarebefattningen, kontraktet därom kan på honom överlåtas, med rätt för honom att låta göromålen på hans ansvar och i den mån han kan finna sådant lämpligt, av hustrun ombesörjas.»

En arbetsplats där den kvinnliga arbetskraften dominerade redan från början var Postsparbanken. Dess centrala förvaltning öppnade sin verksamhet på nyåret 1884 med fem män och sex kvinnor. Det fanns en chef och tre manliga tjänstemän (dock inte alla på heltid), en vaktmästare samt sex kvinnliga extra biträden. Tre av de sistnämnda hade en månadslön på 75 kronor och tre på 60 kronor. Vid en debatt i riksdagen sex år senare om bankens ekonomi kommenterades den låga lönen:

»Man kan icke begära att ett fruntimmer skall kunna kläda och föda sig samt leva ärbart med mindre än denna ringa inkomst.»

Av det citerade utdraget ur poststyrelsens cirkulär i september 1884 om att levnadskostnaderna i allmänhet är lägre för fruntimmer förstår man också att betalningen till kvinnor i postverksamheten generellt var sämre än för männen. Detta gav framför allt utslag i att de bäst avlönade befattningarna förbehölls männen. Det visade sig också att kvinnliga poststationsföreståndare ofta hade lägre lön än manliga kolleger, trots att de fullgjorde likvärdiga arbetsuppgifter.

Detta rättades så småningom till och man spårar generalpostdirektören Julius Juhlius personliga intresse för saken. Vid sitt besök i Växjö på sommaren 1909 uttalade han i samband med genomgång av uppbördsstatistiken att det inte skulle vara omöjligt att något höja arvodet för »en del föreståndare, i synnerhet äldre kvinnor, vilka till större delen hade sin utkomst genom postverket».

De följande framställningarna från de kvinnliga poststationsföreståndarna i Jät, Dädesjö och Linneryd upptogs dock inte



Två kvinnliga postexpeditörer arbetade vid postkontoret i Sunne vid sekelskiftet.

gynnsamt av postinspektör Olof Thormark i Malmö. Trots generaldirektörens yttrande ansåg han sig inte kunna tillstyrka någon avlöningsförhöjning för två av dem. För poststationsföreståndaren i Jät ömmade han dock och föreslog ett tilläggsanslag om 60 kronor om året. Därom beslöt poststyrelsen, som emellertid var generös och tecknade kontrakt även med damerna i Dädesjö och Linneryd om högre årsersättning.

Kvinnor fick alltmer tillgång till arbete i Postens tjänst, men det fanns uppgifter som länge ansågs förbehållna män, i första hand sådana där fysisk styrka var nödvändig. Postmästare Otto Pamp på Orust gjorde i augusti 1892 upp ett förslagskontrakt med änkan Charlotta Olsson om postföring mellan Hälleviksstrand och en planerad poststation i Stocken. Av flera skäl blev denna poststation inte inrättad och postföringen kom inte till stånd. Förslagskontraktet återsändes från poststyrelsen till postmästaren med påpekandet att det »i alla händelser icke kunnat godkännas, då sådan postföring icke må utföras av kvinna».

Denna generella princip hindrade inte att kvinnor anlätades på sina håll även för post-

föring, åtminstone tillfälligtvis. Änkan efter poststationsföreståndare A J Åsén i Sandvik bar sålunda posten mellan Burseryd och Sandvik nära nog ett helt år efter makens död i november 1880. Sterbhuset hade fått överta kontraktet, enligt vilket postföringen skulle fullgöras av myndig mansperson. Detta förbisåg den nye poststationsföreståndaren, när han den 2 juli 1881 begärde i ett brev till postinspektionen »att snart själv få övertaga nämnda postföring, enär nämnda änka ibland kommer mycket sent med posten till Sandvik på grund av hennes många påhållningsställen».

Tydligen ångrade sig poststationsföreståndaren, för han skrev strax efter och frågade om änkan i alla fall inte kunde få fortsätta att bära posten »mot vederhäftig borgen, som håller poststyrelsen skadelös, ifall något obehag skulle inträffa». Men det gavs ingen pardon när ärendet prövades i högsta instans. Kravet att postföraren skulle vara manlig var oåterkalleligt och nu fick den manliga poststationsföreståndaren teckna ett eget kontrakt.

Så småningom bröts isen även när det gällde kvinnans rätt att färdas med post och är

1917 anställdes 17 kvinnliga lantbrevbärare.

Kvinnor har tidigt haft sitt finger med i spelet i många sammanhang utan att det blivit känt eller erkänt. Det sägs till och med att en kvinna var upphov till frimärkena och därmed gör engelsmannen Rowland Hill äran stridig. Franska postverkets chef under Ludvig XIV:s tid fick av markisinnan de Longueville ett förslag som gick ut på att brevavsändarna inte behövde gå till postkontoren för att lämna sina brev och betala portot. De skulle i stället kunna köpa och fästa vid breven pappersremсор, försedda med kungens vapen och ett påtryckt pris motsvarande portokostnaden. Vid kloster och olika institutioner såldes dessa märken under namnet billets de port payé. Brevlådor sattes upp för avsändarnas bekvämlighet, men av någon anledning dog den nyttiga reformen tidigt.

Under årens lopp har det funnits åtskilliga krutgummor i Postverket. Lotten Karlsson i Klintemåla var en av dem. Hon började sin postala bana vid 61 års ålder och fortsatte som avtalsanställd poststationsföreståndare ett gott stycke in på sitt nionde decennium. 93 år gammal fick hon medaljen för nit och redlighet i rikets tjänst.

Sedan år 1921 är enligt svensk lag även gifta kvinnor myndiga. Men den äktenskapliga samvaron kunde störas om parterna hade anställning på olika orter, något som generaldirektör Anders Örne berörde i sitt tal vid avslutningen av postassistentkursen på hösten 1932.

»Jag ser för min del ingen annan möjlighet, åtminstone beträffande rekryteringskåren för högre tjänster än att postverket godtager teorin om äktenskapet som en ren privatangelägenhet. Detta betyder, att vederbörande instans inom verket bestämmer tjänstgöringsort för tjänstemännen utan att efterhöra eller fästa avseende vid hur den ena eller andra placeringen passar ihop med vederbörandes äktenskapsförhållanden.»

Följden kunde t ex bli att den ena parten placerades i Kristianstad och den andra i Hedemora med dåvarande bestämmelser. Men

generaldirektören förringade inte kvinnans prestationer i Postverket:

»Kvinnorna äro i många avseenden förträffliga som tjänstemän och jag hyser ingen tvekan att befordra en duglig kvinna, för vilken skötandet av tjänsten framstår som den verkliga livsuppgiften och som själv är villig att underkasta sig de besvärligheter och det ökade ansvar, som följa med en befordrad anställning.»

Generaldirektören kunde dock konstatera att Postverket hade stora bekymmer med de moderna äktenskapen, där båda makarna hade avlönade befattningar. Han menade »att gifta kvinnor i statstjänst, vilkas män ha någorlunda tillfredsställande inkomster, i de allra flesta fall i själ och hjärta betrakta tjänsten blott som en bisyssla till husmodersuppgifterna och alls icke äro villiga att i samma utsträckning som manliga tjänstemän prestera det hart när obegränsade arbete, som vissa tider kräves av de på befordran aspirerande».

Talet torde ha väckt uppeende i sin rättframma redovisning av de erfarenheter Postverket dittills hade fått av gifta kvinnor med högre anställning, särskilt som det också antydde att äktenskapet med en statsanställd kvinna ofta gjorde den manlige statstjänstemannen till efterliggare i befordringshänseende. Mannen ansågs sålunda vara mycket villig att söka befordran till andra orter, när han hade familj att försörja på egen inkomst, men ovillig så snart en flyttning skulle medföra att hustrun måste ta avsked från statstjänsten och familjen gå miste om hennes inkomst.

I början av år 1934 konstaterades att Postverket hade omkring 300 fruar i sin tjänst. Poststyrelsen erinrade vid detta tillfälle i ett utlåtande till riksdagen om en tidigare uttaland uppfattning att allt som kan göras för att lindra arbetslösheten bland ungdomen skulle göras. Postverket ansåg det inte lyckligt att en alltför stor procent av tjänstemännen utgjordes av gifta kvinnor. Undersökningen hade vid det tillfället visat att av de gifta kvinnliga posttjänstemännen var 92 gifta med posttjänstemän, 37 med andra stats-

tjänstemän, 16 med kommunaltjänstemän och 149 med privatanställda. Av de mer än 1 000 ogifta kvinnliga posttjänstemännen var de flesta i postgirots och postsparbankens tjänst.

Till grund för undersökningen låg en motion med syftet att genom särskild förtidspensionering minska antalet gifta kvinnliga tjänstemän som var anställda i statlig och kommunal tjänst. Poststyrelsen höll det då inte för osannolikt att en möjlighet till frivillig avgång ur tjänsten före den stadgade pensionsåldern skulle komma att begagnas av åtskilliga tjänstemän, även om en sådan avgång endast skulle berättiga till en pension som avvägdes i förhållande till antalet tjänsteår vid avgångstillfället.

Många vindar har blåst under det halvsekel som gått sedan dessa för nutidens svenskar främmande tankar fästes på papper. Jämlikhetssträvandena har lett till helt andra värderingar.

Vid 1984 års ingång fanns det 62 903 fast anställda i Postverkets tjänst, av vilka 34 094 var kvinnor. Av dessa var 17 132 heltidsanställda och 10 801 anställda med 50 % tjänstgöringstid. Antalet anställda män med 50 % tjänstgöringstid var 2 308. I siffrorna för de halvtidstjänstgörande speglar man sålunda en kvinnlig dominans, vilket möjligen kan tolkas så att kvinnans roll i hemmet i stor utsträckning är den traditionella. Gapet mellan män och kvinnor är dock mycket mindre för personal som är anställd på kortare arbetstid än 50 %. Av sammanlagt 10 479 i denna kategori fanns 6 161 kvinnor vid 1984 års ingång.

Postfolk från alla samhällsskikt

I KAPITLEN »Militärer som postmästare» och »Kvinnan i Posten» berättas om hur Postens chefstjänster under en stor del av 1800-talet besattes med f d militärer och hur kvinnor under andra hälften av 1800-talet vann inträde i Postens tjänst.

I äldre tider lämnades postmästarebefattningar ofta åt medlemmar av stadsstyrelsen och så sent som på mitten av 1700-talet var postmästarsysslan kombinerad med någon annan offentlig tjänst vid mer än 25 % av postkontoren. Ett sådant förenande av tjänster förbjöds år 1849 men undantag förekom.

Chefskapet för mindre postanstalter, dvs postuppsyningsmansplatser (från 1832) och poststationer (från 1861) föll sig däremot naturligt att kombinera med andra offentliga uppdrag inte bara vid de förenade post- och järnvägsstationerna. Karaktären av bisyssla som länge utmärkte föreståndarskapet för en poststation, försvann i takt med att postarbetet blev alltmer omfattande och mångfacetterat.

Systemet med militärer som postkontorschefer ökade behovet av biträdeshjälp. Ofta kunde militärerna inte själva utföra postgöromålen och långa perioder var de tjänstlediga på grund av ålder eller sjukdom.

De första ordinarie biträdande tjänsterna vid postkontoren inrättades år 1849 och efter 15 år fanns det 56 sådana biträden. Långt dessförinnan hade man anlitat icke ordinarie biträdespersonal. År 1864 fanns 100 icke ordinarie biträden anställda av Postverket

och år 1884 inte mindre än 543, upptagna på Postverkets stat.

Proportionen mellan antalet ordinarie och extra ordinarie tjänstemän var mycket ogynnsam och personalorganisationerna engagerade sig för att poststyrelsen skulle begära nya ordinarie befattningar hos riksdagen.

Några formella kompetenskrav för anställning i Postverket tycks inte ha förekommit förrän under andra hälften av 1800-talet. I cirkulär nr 5 år 1866 förklarade poststyrelsen att den som ville bli antagen som extra ordinarie kontorsskrivare (från 1882 kallad extra ordinarie postexpeditör) måste ha betyg från offentligt läroverk om kunskaper i svensk skrivning, geografi, räkning och tyska, engelska eller franska samt intyg om tjänstgöring vid postkontor. Det sistnämnda kravet gav postkontoren möjlighet att skaffa billig arbetskraft genom att medge obetald övningstjänstgöring. Utbildningskurser för blivande posttjänstemän började anordnas efter en kungörelse i poststyrelsens cirkulär nr 77 år 1884.

Elevutbildning och kompetenskraven i kombination med upphävandet av postmästarnas rätt att själva anta övningstjänstgörande användes som medel att reglera tillströmningen till Postverket. Man ville förhindra att det fanns »på tjänstemannabanan ett större antal personer än som på densamma i en framtid kan förvärva sin bärning». Genom att överföra vissa göromål från administrativ

personal till postbehandlingspersonal och genom anställning av viss kvinnlig personal kunde man decimera den manliga extrapersonalen. En bitanke var också att den obefordrade tjänstemannakåren skulle minskas något genom att kvinnorna inte troddes ha några anspråk på befordran. Vid antagning av postelever år 1884 var kvinnorna i flertal.

Den fast anställda personalstyrkan i Postverket uppgick år 1884 till 772 tjänstemän, varav 73 tillhörde generalpoststyrelsen. Vid postkontoren tjänstgjorde 39 kvinnor och inom poststyrelsen tre utöver de nio nyanställda i postsparbanksbyrå.

Den fast anställda biträdespersonalen bestod av 37 kontrollörer, 165 postexpeditörer, 8 övriga ordinarie biträden samt 309 extra biträden.

Utöver de fast anställda anlätades sk dispositionsbiträden eller enskilda biträden som postmästarna själva anställde och i många fall avlönade. Sportler eller uppborädsprovision bidrog till att de kunde ge dessa biträden viss ersättning. Det var oftast fråga om blygsamma belopp, ibland under 100 kronor om året. Kvinnor var i ungefär 2/3 av fallen biträden vid de mindre postkontoren. Många av dem tillhörde postmästarens familj.

När postmästarna kunde påvisa att det fanns behov av dispositionsbiträden kunde anslag utgå ur Postverkets medel. I viss utsträckning utgick sådana anslag för arbetsprestationer som enligt handlingarna utfördes av postmästarens fru eller döttrar. I realiteten – det framgår av inspektionsrapporter – var det postmästaren själv som utförde arbetet.

En följd av det starka militära inslaget bland postmästarna under 1800-talet var att det fanns ganska många adliga tjänstemän. På mitten av 1800-talet var 20 procent av postmästarna adelsmän. Sedan militärer inte längre prioriterades vid rekrytering till chefsbefattningarna minskade den adliga andelen till några procent. År 1884 fanns adelns representanter främst bland postmästarna (10 %) och bland de kvinnliga extra biträde-

na (15 %). Titeln »fröken» för poststationsföreståndare avslöjar att adelsdamer även fanns bland de avtalsanställda.

Stockholm och dess angränsande områden har länge varit ett dominerande område för rekrytering till Postverket. Nära nog hälften av 1884 års tjänstemän har ursprungligen kommit från Stockholmsområdet och angränsande centrala postdistrikt. Vid denna tid var behovet av personal till järnvägsposten stort och många tjänstemän rekryterades från de delar av landet där Postens expansion hängde samman med järnvägsnätets utbredning. Dominansen i rikets centrala delar avtog, medan rekryteringen i Sydsverige ökade betydligt.

Posttjänstemän har i stor utsträckning fått finna sig i att flytta till olika platser, inte bara i samband med befordran. Av de under åren 1861–1884 rekryterade posttjänstemännen hade redan vid första ordinarie befordran mer än hälften flyttat till annat distrikt än hemdistriktet. I den postala distriktsindelningen omfattade varje distrikt då åtskilliga län. Långt fler än hälften var efter anställningen i Postverket bosatta utanför det ursprungliga hemlandet.

Man kan utan överdrift påstå att postpersonalen i hög grad avvikit från genomsnittsbefolkningen i fråga om rörlighet och att den tillhört de mest rörliga tjänstemannagrupperna. Av den postala lokalförvaltningens tjänstemän år 1884 hade ungefär hälften rekryterats från hem där fadern var sysselsatt i praktiska näringar. Den andra hälften hade i stort sett fäder inom militär eller civil förvaltning, framför allt från den senare.

Bland praktiska näringsgrenar kan särskilt nämnas jordbruket, varifrån en femtedel av rekryteringen skett, medan industri, hantverk och handel stod för 30 procent.

Hög teoretisk utbildning har inte utgjort någon nödvändig förutsättning för befordran till högre befattningar i Postverket. Snarare har mångårig tjänstgöring och därigenom förvärvad postal erfarenhet och yrkeskunnighet haft avgörande betydelse. Postver-



Interiör från postkontoret i Värnamo år 1900.

ket gav begåvade personer från lägre socialskikt möjlighet att förbättra sin samhällsställning och avancera på den sociala rangskala som under 1800-talet tillmättes stor betydelse.

Den avtalsanställda personalen har i hög grad haft andra göromål vid sidan om posttjänsten. Detta faller sig naturligt eftersom avtalsanställningen i många fall antingen avsett ringa arbetsinsats eller varit så lågt avlönad att andra arbetsuppgifter varit nödvändiga för livsuppehållet.

Till denna grupp hör poststationsföreståndarna. De hade postarbetet som en utpräglad bisyssla medan deras huvudanställning i mycket stor utsträckning hörde hemma i samhällets sociala mellanskikt. Av 1884 års poststationsföreståndare var omkring 35 % järnvägstjänstemän, 20 % folkskollärare,

10 % handlande och drygt 5 % kronolänsmän.

Postföringsentreprenörerna var i stor utsträckning gästgivare eller bönder, och lantbrevbärarna representerades av torpare och bönder samt småhantverkare. Inte sällan ansvarade personer inom ett högre socialskikt för postföring eller lantbrevbäring, medan själva arbetsuppgiften utfördes av andra personer mot lägre avlönning än vad kontraktssinnehavarna fick kvittera ut.

Numera har den allra största delen av dem som arbetar i Postverket tjänstemannaanställning. Rekrytering sker ur ett mycket stort urval. Personal till postbehandling, kassatjänst och administrativt arbete hämtas från alla samhällsskikt.

Arbetsvandring

I FRAMSTÄLLNINGEN OM en poststation i Torup år 1861 gav organisten D A Ansell och garvaren A Pettersson i Torup flera skäl för behovet av en poststation. Ett av dem återspeglar den tidens arbetsvandring:

»För ortens sädesfattighets skull har en mängd arbetare (till och med hemmansägare) måst wandra bort till Jernvägarne för att der finna arbete, och från sådana hemkomma ej sällan rekommenderade bref, hvarvid det oftast är widfogadt såväl tidsutdrägt som besvär att erhålla dem från det aflägsne postcontoret.

På 1/4 mils afstånd och inom Socknen ligger Jern- och Pappersbruket Rydö med en arbetarepersonal, hufvudsakligast bestående af folk från andra orter, med hvilka de hafva angelägenheter gemensamma.»

Sockenstämman i Torup och de närliggande församlingarna Drängsered, Krogsred och Kinnared förenade sig i ansökan om en poststation i Torup och kronofogden Dan Andersson intygade att »en poststation i Sjögård icke allenast är högst lämplig utan äfven för orten deromkring särdeles behöflig». Poststyrelsen gjorde inte ens en remiss på ärendet utan beslöt den 29 augusti att poststationen skulle inrättas och att den skulle heta Sjögård.

Järnvägsbyggandet medförde tidvis omfattande arbetsvandringar i vårt land. För att underlätta för de engagerade att ha kontakt med omvärlden genom brev och tidningar inrättades ibland tillfälliga poststationer. I några fall blev dessa permanenta.

Under byggnadstiden för längre bansträckor förekom också tillfällig postföring på landsvägar i närheten innan järnvägarna kunde öppnas för trafik. Den 19 januari 1884 påtalade Carl Beijer vid Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen i ett brev till poststyrelsen att det behövs en direkt postförbindelse på den åtta mil långa vägen mellan Håsjö och Sollefteå, dvs den då återstående delen av sträckan mellan Bräcke och Sollefteå på norra stambanan. På den södra delen fram till Håsjö hade järnvägen öppnats för trafik.

Carl Beijer skrev:

»En sådan anordning, som den nu ifrågasatta, är påkallad ej mindre av den stora fördelen av att vid ett så omfattande arbetsföretag som denna järnvägsanläggning erhålla en genare och snabbare förbindelse med de å själva järnvägslinjen förlagda tjänstemännen, än ock därav att den talrika arbetarepersonal, uppgående understundom ända till två à tre tusen personer, till största delen från mera sydligt belägna delar av landet, som under arbetets fortgång och intill dess banan i sin helhet om tre år härefter kan komma att för allmän trafik öppnas, är vid arbetena anställd, må erhålla en ordnad och regelbunden postförbindelse med sina hemorter.»

Chefen för stambanebygget genom Norrland siktade in sig på att i detta sammanhang få en poststation vid Ledinge gård i Ångermanland. Men där kunde han inte finna någon lämplig person till poststationsföreståndare. Därför föreslog han i stället att den planerade poststationen tills vidare skulle förläggas till Graninge bruk, där järnvägsingen-

jören G Ahlgrens hustru Therése erbjöd sig att svara för postgöromålen mot ett arvode av 180 kronor för helt år. Formellt måste mannen dock stå för kontraktet, eftersom hustrun var omyndig enligt då gällande lag. Poststationen kunde förläggas till Graninge trafikstation så snart den stod klar. Den inrättades den 15 maj 1884 och förlades under mellantiden till en gård vid landsvägen knappt 5 kilometer från Ledinge skjutsstation.

När Graninge trafikstation var färdig ville postföringsentreprenören inte göra en avstickare från allmänna landsvägen dit och distriktsingenjören Axel Roos lät uppföra en vaktstuga invid landsvägen.

För landsvägspostföringen mellan Håsjö och Sollehtëå gjorde postmästare Uddo Zachrisson i Sundsvall upp kontrakt med sju olika personer om var sina delsträckor.

Behovet av ytterligare en poststation på delsträckan gjorde sig gällande och redan den 7 april begärde Axel Roos att få en sådan inrättad i Långsele. Någon lämplig poststationsföreståndare kunde han inte föreslå utan poststyrelsen måste kontakta landskansliet i Härnösand för att få tips. Därifrån föreslogs fröken Christine Orstadius som efter åtta år som föreståndare vid poststationen i Junsele flyttade därifrån. Hennes hemort var just Långsele och den 1 oktober 1884 kunde hon återvända dit samtidigt som poststationen öppnade.

Vid organiserandet av lantbrevbäringen i Halland beslöts att den år 1874 inrättade poststationen i Sannå skulle dras in. Beslutet verkställdes med utgången av juli 1879. En framställning den 22 november 1878 om dess bibehållande lämnades utan åtgärd. I denna framställning hade ett stort antal personer, däribland kvarnägaren Brogren, kyrkovärden Arvidsson, handlanden Hansson, folkskolläraren Lindgren och klockaren Engström, anfört »att postutvexlingen mellan Kongsbacka och nämnde poststation är för vidlyftig för att kunna af landtbrefbärare till allas vårt gemensamma gagn med säkerhet

utföras, alldenstund en vidt omfattande utrikes korrespondens tillfölje deraf att största delen af kommunens manliga befolkning idkar sjömansyrket, här eger rum».

Motiven var inte starka nog och Släps socken fick vara utan en fast poststation under närmare två decennier.

Däremot var den stora arbetsvandringen i Dalarna skäl nog till att Mockfjärds poststation inrättades den 1 december 1884. Där om berättas i avsnittet »Lösväskor i stället för poststationer» (sid 43).

Under 1930-talets depression sysselsatte Statens arbetslöshetskommission många med vägbyggen. I Aspanäs tre kilometer öster om Hökerum fanns en stor styrka. Handlanden Thure Karlsson blev en förmedlande länk mellan arbetarna och poststationen i Hökerum. Han fick så mycket att bestyra att han begärde ersättning från Postverket. Dessutom föreslog han att en poststation skulle inrättas i hans handelsbod.

Postmästare Martin Juhle i Ulricehamn gjorde en utredning och fann att posten till Aspanäs var obetydlig, om man bortsåg från den post som var avsedd för de tillfälliga vägarbetarna. En del av dem hade redan hunnit flytta därifrån och när väl hela arbetsstyrkan försvunnit fanns inte ens underlag för ett s k postombud i Aspanäs.

De fasta invånarna i Aspanäs använde sig av en lösväska som utväxlades med poststationen i Hökerum. För denna betalade de 8 kronor i månaden till järnvägen för transporten från och till Hökerum. Statistiken visade att åtta brev och nio tidningar befordrades i genomsnitt med väskan på varje tur.

Postdirektionen i Göteborg beslöt att Postverket skulle stå för väskans transportkostnader men avstyrkte Thure Karlssons framställning om att en poststation skulle inrättas. Vid föredragning av ärendet beslöt poststyrelsen den 27 mars 1933 att ärendet inte skulle föranleda någon åtgärd.

Poststationen Midskogsforsen inrättades som en tillfällig anordning halvannan mil öster om Östersund den 1 december 1941.

Orsaken var behovet av ordnad postgång i samband med att Midskogs kraftstationsbyggnad uppfördes av Statens Vattenfallsverk. Till en början var 150 man anställda, men dubbelt så många fanns redan på plats mot årets slut, när poststationen öppnades. Antalet ökade successivt till omkring 1 400 man och omsättningen blev så stor att poststationen efter en tid stathöjdes till postexpedition. Den blev sedermera degraderad till poststation när arbetet var slutfört och drogs in år 1967.

Uppförandet av kraftverket i Vietas beräknades vid planeringen som mest kräva en styrka av 900 personer. Med en prognos över fördelningen av arbetsstyrkan under tiden 1965–1972 beslöt postdirektionen i Boden i augusti 1965, att en poststation skulle inrättas i Vietas väster om Gällivare utefter Stora Sjöfallsvägen.

Statens Vattenfallsverk föreslog namnet Vietas för poststationen efter den älv, Vietasjokk, vid vars utlopp ett litet samhälle växte upp. Postdirektionen föreslog däremot namnet Vietasbygget, vilket fastställdes av poststyrelsen. Däri kan man tolka en markering av att poststationen ansågs vara av tillfällig natur. Den drogs in med utgången av oktober 1973.

Bland andra poststationer som initierats av kraftverksbyggen kan nämnas Harsprånget år 1946, Kilforsen och Flybrännan år 1949, Harsseleforsen, Högberget, Stornorrfors och Grundforsbygget år 1954, Trängslet år 1956, Tuggenbygget och Laxede år 1959, Ajaureforsen år 1960 samt Gallejaurbygget år 1961.

Flyttbara poststationer

Rallarna borde ha möjlighet att anlita postsparbanken. Det var tanken bakom en skrivelse från poststyrelsen till regeringen i februari 1884. Man föreslog att poststationer skulle få inrättas på orter i områden där järnvägsanläggningar pågick, om det inte fanns någon fast postanstalt inom rimligt avstånd. Avsikten var att sådana poststationer skulle

flyttas från plats till plats efter hand som järnvägsanläggningen fortskred.

Regeringen beslöt vid sammanträde i Charlottenberg den 3 mars 1884 bemyndiga poststyrelsen att inrätta flyttbara poststationer och att postföring skulle få anordnas mellan lämpligt belägna postanstalter och de nya poststationerna. Vissa inskränkningar gällde för poststationernas befogenheter.

Den 1 maj 1884 öppnades en flyttbar poststation i Aplared med gångpost från Borås två turer i veckan och en i Oslättfors med vardaglig gångpost från Gävle. Den sistnämnda visade sig inte förbli tillfällig. Behovet av en poststation i Oslättfors fanns även när arbetstyrkan dragit förbi.

Däremot avvecklades poststationen i Aplared med november månads utgång. Dess levnadssaga på blott sju månader har bidragit till att frimärken som stämplats i Aplared under den perioden är sällsynta samlarobjekt. När järnvägen mellan Borås och Alvesta togs i bruk för allmän trafik drygt 18 år senare, inrättades åter en poststation i Aplared, då i stationshuset. Ett stenkast därifrån finns den kvar.

Bakom önskemålen att få poststationer inrättade i Aplared och Oslättfors låg ingenjörsfirman Wessel & Posse i Stockholm. En av deras ingenjörer, löjtnanten F O Bothén, blev ambulatorisk poststationsföreståndare i Oslättfors. I Aplared var avsikten att låta befattningen uppehållas av studeranden P Hårleman. Men denne var inte myndig när poststationen skulle öppnas. Därför blev ingenjören A Schwanbom föreståndare i Aplared. Arvodet för bestyret med posten blev 25 kr i månaden i Oslättfors och 20 kr i Aplared, fullt jämförligt med arvoden som betalades till föreståndare för förenade poststationer. Enligt firmans preliminära beräkningar skulle poststationen i Oslättfors behövas till och med september 1884 och den i Aplared till och med juni 1885. I verkligheten blev poststationernas livstid således annorlunda.

Småspararnas bank

EN BIDRAGANDE ORSAK till att Postverket tog upp frågan om att engagera sig i sparverksamheten var att arbetare och andra mindre löntagare växte i antal som en följd av industrialismen och samhällsomdaningen med bl a järnvägsnätets utbredning.

Tanken på en allmän »besparingsbank» under svenska statens beskydd och insyn hade diskuterats redan vid 1817/18 års riksdag, men resultatet blev inte det som motionären hade tänkt sig. Privata sparbanker började emellertid växa upp efter några år, i Göteborg redan 1820 och året därefter i Stockholm.

De lokala sparbankerna var inte så lättillgängliga, särskilt inte för dem som var bundna till arbetet hela dagarna. När frågan diskuterades i början av 1880-talet framstod Postverket som den bästa lösningen för en allemanssparbank. De många poststationerna utgjorde goda kontaktpunkter med alla och envar.

Regeringen tillsatte en kommitté på fem man för utredning av frågan om en svensk postsparbank och generalpostdirektör Wilhelm Roos blev kommitténs ordförande. Det snabbt tillkomna, men ändå väl genomtänkta förslaget behandlades av 1883 års riksdag. Det föranledde många diskussioner, men gick igenom, och den 22 juni 1883 utfärdade regeringen en »förordning angående en postsparbank för riket».

Postsparbanken skulle till en början inte förränta högre sammanlagt belopp än 1 000

kronor i varje sparbanksbok. Därmed markerades skillnaden gentemot de enskilda sparbankerna. Postsparbankens främsta uppgift var att ta vara på intressena för de ekonomiskt sämst ställda samhällsgrupperna och för barn och ungdom. Staten garanterade för insättarmedlen och inlåningsräntan var lägre än vad sparbankerna i övrigt kunde erbjuda. Lägsta belopp för insättning var en krona.

Under år 1883 byggdes organisationen för den nya sparbanken upp. Alla postkontor blev automatiskt utsedda till kontor för sparbanken. Föreståndarna för poststationerna kunde emellertid avstå från att ta befattning med postsparbanken. När den nya banken startade verksamheten med 1884 års ingång var ungefär 80 % av postanstalterna anslutna.

Postmästarna engagerades i försöken att intressera poststationsföreståndarna i arbetet. På postsparbankslösa orter anmodades postmästarna »att efter vederbörande poststationsföreståndares hörande, till Kongl Styrelsen inkomma med yttrande huruvida sådana omständigheter fortfarande förekomma, som kunna anses lägga hinder i vägen för anordnande av sparbanksrörelse och sparmärkesförsäljning vid poststationerna».

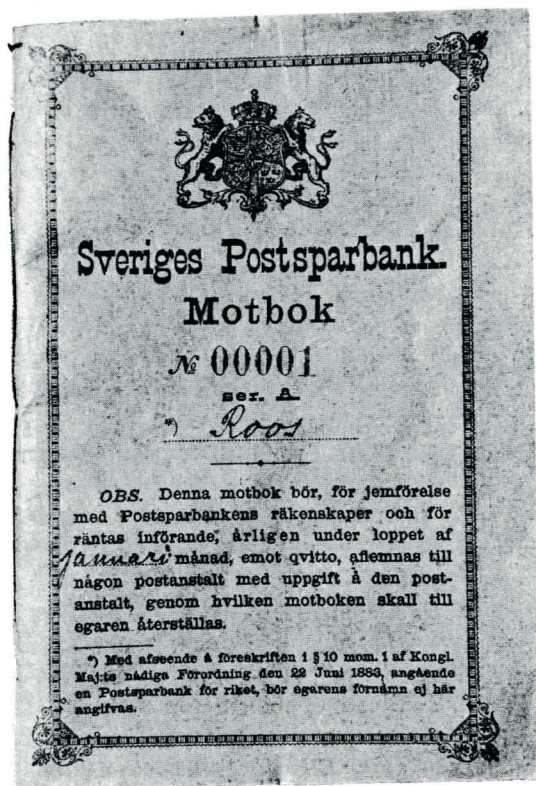
Även postmästarna i residensstäderna engagerades när närmast överordnade postmästare misslyckades med att övertala sina poststationsföreståndare. En av dessa högre postchefer rapporterade efter att ha besökt oivilliga poststationsföreståndare att han »vid

alla tillfällen som givits sökt att verka för postsparbanksrörelsens framgång, utan att dessa allvarliga strävanden krönts med någon som helst framgång». Den ersättning av två öre per gjord insättning som utlovades poststationsföreståndarna var föga lockande i förhållande till merarbetet.

Även om minsta möjliga insättningsbelopp var så lågt som en krona utgjorde gränsen ett hinder för småspararna, t ex skolbarren. Dessa stimulerades emellertid genom att sparmärken infördes. Sådana såldes för 10 öre och klistrades på ett sparkort som hade plats för tio märken och gällde för insättning av en krona. Skollärarna utförde genom sparmärkesförsäljningen ett ideellt arbete. Även i vissa butiker såldes sparmärken. Totalt tillförde de postsparbanken omkring 3,8 milj kronor innan försäljningen upphörde år 1922.

Med sparmärkesförsäljarna tecknades formella avtal och de fick vardera ett förskott av 100 sparmärken. Det var åtminstone inledningsvis svårt att få dem att fungera. En postmästare påpekade i slutet av 1884 att av 21 sparmärkesförsäljare som antagits inom hans område hade 14 av sagt sig uppdraget. Sparmärkesförsäljningen hade varit ringa trots ihållande försök att informera allmänheten »om den välsignelse ett flitigare begagnande av tillfällen till insättningar i postsparbanken otvivelaktigt medför».

Poststationsföreståndare som vägrade att ta befattning med sparbanksrörelsen kunde till och med utsättas för mer eller mindre förtäckta hot som t ex några i fattighäradet Sunnerbo. I en skrivelse från postsparbanken den 10 mars 1885 uppmanades sålunda postmästaren i Ljungby »att till Kongl Styrelsen inkomma med upplysning, huruvida ett för postsparbanksrörelsen gynnsammare förhållande kunde antagas vara att förvänta därav att förvaltningen av poststationerna och de dermed förenade postsparbankskontoren i Göteryd, Hamneda, Pjetteryd och Prestnäs anförtroddes åt andra personer än de nuvarande poststationsföreståndarna».



Den första postsparbanksboken utfärdades för Anna Maria Roos, dotter till generalpostdirektören och författaren till bl a Sörgården.

Inspektionsrapporter från postmästarna ger ibland intressanta besked om sparbanksrörelsens möjligheter på olika orter. När postmästare Albrecht Almgren besökte den västgötska poststationen Tranemo, konstaterade han att sparbanksrörelsen var obetydlig i förhållande till socknens storlek och folkrikhet, »antagligen beroende på att folket derstädes sätter in sina penningar på Svenljunga sparbank, som ligger 1,5 mil från Tranemo. Av Postverkets inventarier vid poststationen måste jag kassera såväl post- som sparbanksskylten, enär dessa nästan voro oläsliga».

Från den angränsande socknen Mossebo anmälde Almgren att postsparbanken »tycktes hava ett gott framåtskridande» och hans inspektionsrapport återspeglade vilka former sparreklamen då kunde ta:

»Slutligen får jag vördsamt meddela att jag till-
sade samtliga föreståndare vid de av mig inspekte-
rade poststationerna att minst 2ne gånger i hvarje
kvartal låta kungöra i närmaste kyrka, att pen-
ningar kunna insättas i Postsparbanken vid post-
stationen, vilken stode under statens garanti.»

Efter första verksamhetsåret hade närmare
80 000 postsparbanksböcker blivit utfärdade.
Två tredjedelar avsåg minderåriga. Bland
övriga grupper i statistiken fanns hantverka-
re, gesäller och lärlingar samt tjänstehjon, in-
hyses-, fattig- och hospitalshjon, vilka till-
sammans svarade för något över 8 000 böc-
ker. Totalt hade något över en miljon kronor
blivit insatta under första sparåret och
282 000 kronor tagits ut. Men omkostnader-
na för förvaltningen var ungefär tio gånger
så höga som inkomsterna. Banken gjorde en
nettoförlust på ungefär en krona per bok.
Det skulle dröja sju år innan postsparbanken
kunde visa vinst på rörelsen. Detta var delvis
möjligt genom att någon ersättning inte re-
dovisades till Postverket för transaktionerna
vid postkontor och poststationer.

De sju magra åren följdes av sju någorlunda
feta år. Men framemot sekelskiftet började
konkurrensen med de enskilda sparban-
kerna bli kännbar. Detta berodde bland an-
nat på att de sistnämnda lämnade högre rän-
ta. Postsparbankens vara eller icke vara blev
föremål för undersökning av ett par kom-
mittéer. Resultatet blev att banken förvand-
lades till ett självständigt ämbetsverk år 1912
och tjänstemännen blev ordinarie från att dit-
tills ha varit på extra stat under nära tre de-
cennier.

Nu hade verksamheten gått någorlunda
bra och de som visade intresse för verksam-
heten blev premierade, om än blygsamt. Ett
citrat ur ett brev till postmästaren i Markaryd
år 1914 får belysa detta:

»Av det belopp som av postsparbankens över-
skottsmedel för år 1913 ställts till kungl postspar-
bankens förfogande att tillgodokomma poststa-
tionsföreståndare och enskilda sparmärkesförsälj-
are, vilka med nit och framgång verkat för post-
sparbankens utveckling, har, i överensstämmelse

med Edert förslag i skrivelse den 9 dennes, post-
sparbanken funnit skäligt tilldela följande poststa-
tionsföreståndare nedan angivna gratifikationsbe-
lopp, nämligen i Hinneryd Axel B Johansson och
i Strömsnäsbruk Nils Albert Lindblad 25 kronor
vardera, i Traryd Fredrik V Svensson 15 kronor
och i Axhult Carl P Olsson 10 kronor.»

Men nu nalkades första världskriget med
ödesdigra ekonomiska följder. Postsparban-
ken fick för år 1914 ett uttagingsöverskott
på nära 5 milj kronor och spararnas behåll-
ning blev den lägsta på 19 år. De mörka åren
fortsatte och i juli 1920 beställde finansminis-
tern en utredning som skulle inbegripa ett
förslag till omorganisation av postsparban-
ken. Generalpostdirektör Julius Juhlin blev
ordförande för en grupp sakkunniga, däri-
bland Johannes Döss, sekreterare i poststy-
relsen.

Översynen utmynnade i ett beslut om att
postsparbanken skulle befrias från vissa gö-
romål som inte hade med den egentliga
bankverksamheten att göra och att ledningen
av banken från den 1 januari 1923 skulle åter-
gå till poststyrelsen under den nye chefen
som just var Johannes Döss. Åtskilliga ratio-
naliseringståtgärder vidtogs. Insättningsmax-
imum höjdes och nya sparformer infördes.
Banken växte och växte och 90 år efter dess
födelse gick den samman med Sveriges Kre-
ditbank.

Efter fusionen är det PKbanken som för-
valtar postsparrörelsen i nära samarbete med
Postverket. År 1984 – när postsparandet
fyllde 100 år – var 32 miljarder kr samlade i
postsparrörelsen, fördelade på 6 miljoner
konton. Utslaget på varje svensk blir det
4 000 kr.

Postsparandet – landets största hushålls-
sparande – har haft och har alltjämt stor be-
tydelse för miljontals enskilda människor ge-
nom den trygghet sparandet ger. Det har be-
tytt och betyder också mycket för hela landet
genom samhällsnyttiga investeringar med
sparmedlen som grund.

Sparsamhet

ETT GENOMGÅENDE DRAG i Postens utveckling genom seklerna har varit att noga avväga förbättringar i postnätet och postgången mot de kostnader de medför så att inte Postverket, samhället och kunderna betungats med alltför stora ekonomiska bördor. Som framgår av skildringar på åtskilliga håll i denna bok har sparsamheten också tagit sig andra uttryck, inte minst i strävanden att förbilliga postanordningarna genom att säga upp avtal och pressa priser och löner.

Man kan urskilja perioder av särskilt hård åtstramning liksom kortare och längre perioder då ökad rörelse gett utrymme för utbyggnad av servicenätet.

Den ökade brevtrafiken i samband med industrialismens genombrott och läs- och skrivkunnighetens tilltagande gjorde det möjligt att bygga ut postnätet gradvis. Men övertagandet av kronobrevbäringen – med början år 1874 – blev en tung ekonomisk belastning och ledde till en sparsamhetsaktion. Denna tog sig uttryck i en undersökning av vilka nyinrättade poststationer som hade låg uppbörd*. Som en följd härav drogs åtskilliga poststationer in kort tid efter tillkomsten. En motsvarande undersökning hade gjorts redan när de första poststationerna inrättats i början av 1860-talet. Men den ledde då bara till ett fåtal indragningar.

Tydliga spår av 1870-talets sparsamhetsaktion finner man i statistiken över poststationsindragningar åren 1878–1880 i samband med lantbrevbäringens införande. Där-

efter följde en relativt lång period av ekonomisk återhämtning med fortsatt utbyggnad av bland annat poststationsnätet.

Sparförslag kunde också komma från enskilda personer, ofta dikterade av egoism. Närkingen Wilhelm Hallberg, som bodde i Odensbacken men hade sin post på Asker, skrev t ex till poststyrelsen den 26 februari 1880 att de tre poststationerna i Asker, Lännäs och Stora Mellösa borde ersättas med en gemensam poststation i Odensbacken. Han beräknade att Postverket därigenom skulle spara omkring 1 000 kronor om året. Han erbjöd sig själv att bli föreståndare för den önskade poststationen. Det blev avslag från poststyrelsen och först 15 år senare fick Odensbacken en poststation, dock utan att poststationerna i Asker, Lännäs och Stora Mellösa drogs in. Å andra sidan åtog sig föreståndaren för den nya poststationen att sköta den under fem år utan ersättning från Postverket.

Allmänt var man återhållsam och prövade varje ansökan om ny poststation noga. Åtskilliga avslogs, t ex en år 1892 som avsåg att fiskeläget Stocken i Bohuslän skulle få en poststation för betjäning av »denna framåtsträvande befolkning och ävenledes för det andra sidan om ett smalt sund belägna fiskeläget Råön samt i närheten av Stocken boende jordbrukare».

I början av det nya seklet tog sparsamheten på nytt sig uttryck i försök att anställa postförare mot lägre ersättning. Därvid kom

ofta entreprenadauktioner in i bilden på samma sätt som under 1800-talets andra hälft, något som redovisas i kapitlet »Anbud och underbud». Åtskilliga poststationer ifrågasattes till indragning men de flesta bibehölls.

I första världskrigets skugga spårar man en ny period av koncentrerad sparsamhet. De krav som restes på lönehöjning på grund av fördyrade levnadskostnader kunde dock inte mötas med enbart sparsamhet. En provisorisk portohöjning trädde i kraft den 1 juni 1918. Vanliga brev i första viktclassen kostade 12 öre i stället för 10, som portot varit sedan 1885. Det räckte inte, och från den 1 juli 1919 blev portot 15 öre och ett år senare 20 öre.

I september 1921 fick poststyrelsen ett brev från kommunikationsdepartementet, vari man erinrade om det synnerligen allvarliga tidsläget. Detta nödvändiggjorde »mycket energiska ansträngningar för nedbringande av statens administrationskostnader». Postverket skulle enligt skrivelsen »taga spörsmålet om lämpligaste åtgärder för åstadkommande av begränsning av Postverkets administrationskostnader under omedelbart och allvarligt övervägande».

Det var bråttom och svar begärdes inom två månader. I detta skulle Postverket redogöra för de förenklingar och besparingar som hade vidtagits under den närmast förlutna tiden samt ange planerade åtgärder i samma syfte. Dessutom skulle de ansvariga lägga fram förslag och uppslag till besparingar som ansågs »böra övervägas för användning inom verket och måhända även inom andra grenar av statsförvaltningen».

Den kampanjen ledde bland annat till att många postförare och lantbrevbärare fick lägre ersättning eller också måste de överlåta sina åtaganden till andra som var villiga att fullgöra postturerna mot lägre ersättning. Medan uppsägningstiden löpte blev linjerna ledigförklarade genom pålysning i kyrkorna och bland inkomna anbud fanns det ofta sådana som låg lägre än de anbud som dittillsvarande kontraktsanställda lämnade. Ett all-

mänt prisfall under 1921 torde ha påverkat anbudsgivningen.

Det blev i denna besparingskampanj intal om en mängd poststationsindragningar. Därtill bidrog det förbättrade ekonomiska resultat, som kunde noteras efter 1921 års utgång. Detta ledde bland annat till att portot sänktes den 1 oktober 1922 (från 20 till 15 öre för brev i första viktclassen).

I april 1932 begärde poststyrelsen in uppgifter från samtliga postdirektörer om poststationer med en frimärksförsäljning på högst 500 kronor per år. Dessa skulle bli föremål för särskild utredning med sikte på att ersätta dem med lösväskor eller med skationär lantbrevbäring.

Postdirektörernas utredning visade emellertid att antydda ändringar bara skulle medföra måttliga besparingar. Inom övre norra distriktet fanns totalt 21 poststationer med högst 500 kronors årsuppbörd, men bara två – Dajkanvik och Fiandberg – blev föremål för omorganisation.

I västra postdistriktet fanns 16 poststationer med så låg omsättning. Av olika skäl blev ingen av dessa indragen.

I själva principfrågan uttalade postdirektören starka betänkligheter mot att, utom i tvingande fall, beröva korrespondenter för-måner, som de tidigare åtnjutit.

Av 23 poststationer i östra distriktet med låg uppbörd blev två indragna år 1932, nämligen de i Högsten och Skurugata. Av de övriga blev en avvecklad år 1939 och en år 1943 medan de flesta blev kvar åtskilliga år efter andra världskriget.

Inom södra postdistriktet fanns 16 poststationer »med årsuppbörd av högst 500 kr, för vars skötande utgår ersättning med belopp som överstiger uppbörden». Ingen av dessa blev föremål för omedelbar indragning. Men postdirektören fann att besparingar kunde göras genom att klassificera om några och därmed betala lägre ersättning till föreståndarna. En av de berörda poststationerna blev dock indragen ett år senare, nämligen den i Kastberga. Efter andra världskriget fick de

övriga stryka på foten i samband med att lantbrevbäringsnätet byggdes ut. Före 1950 drogs sju av dem in och under 1950-talet fyra.

Mot indragningen av poststationen i Kastberga protesterade godsägare Oscar Persson, som bodde nära stationen. Han framhöll den låga kostnaden för poststationen och prisade det utmärkta sätt varpå den sköttes. Postmästare Emil David Carlin i Eslöv redovisade i sin utredning bl a Postverkets kostnader, som uppenbarligen inte var kända av godsägaren. Järnvägsbolaget fick 696 kr om året av Postverket för skötseln av den förenade post- och järnvägsstationen jämte 90 kr om året för postbefordringen mellan Eslöv och Kastberga, medan poststationen sålde frimärken för bara 465 kr år 1933.

Postmästaren anförde också under vilka villkor den kvinnliga platsvakten arbetade. Hon fick 400 kr om året av järnvägsbolaget och för denna ersättning jämte »en liten underhållig bostad» måste hon sköta »posten och allt vad till järnvägstjänsten hör, såsom passandet av 10 tåg pr dag, bestyret med bommars fällande och öppnande vid de båda vid hållplatsen befintliga järnvägsövergångarna, renhållningen av hela stationsområdet m m och detta under en tjänstgöring som dagligen omspanner tiden 6.50 till 21.30 (å sön- och hd till omkring kl 23.30)». Postmästarens remissyttrande gav poststyrelsen starkt stöd för beslutet om poststationens indragning. Som ytterligare ett exempel på motiveringen kan följande utdrag citeras:

»Godsägare Perssons förmodan, att järnvägsbolaget säkerligen skulle tillmötesgå med bibehållandet av trafikplatsen, om blott poststationen där bibehålles, kan anses axiomatisk. En sådan välvilja kan järnvägsbolaget säkerligen kosta på sig — den kostar ingenting utan inbringar fastmera en liten penning. Det blir postverket, som får betala.»

Går man längre tillbaka i tiden kan man finna att arbetet under det långa uppbyggnadsskedet ofta grundades på att nya postförbindelser eller nya postkontor inte skulle

öka utgifterna. Detta kunde genomföras på samhällets bekostnad. Ett exempel var postkontoret i Warnäs, som inrättades i september 1787 utan någon väsentlig kostnadsökning för postkassan. Bruksägarna i Grythyttte bergslag försåg nämligen postmästaren med både husrum och lön och bidrog till kostnaden för postföringen på en del av den nya postlinjen.

När postkontoret Nya Kopparberget öppnades med 1836 års ingång vid Krokfors bruk hade brukets intressenter förbundit sig att hålla lokal för postkontoret. I Karlskoga förband sig bruksägare Lindberg nära 20 år senare att tillhandahålla lokal för postkontoret som öppnades den 1 oktober 1855. Postkontoret i Boxholm inrättades »på prov» i januari 1787 sedan bruket hade förbundit sig att bl a betala postmästarens lön.

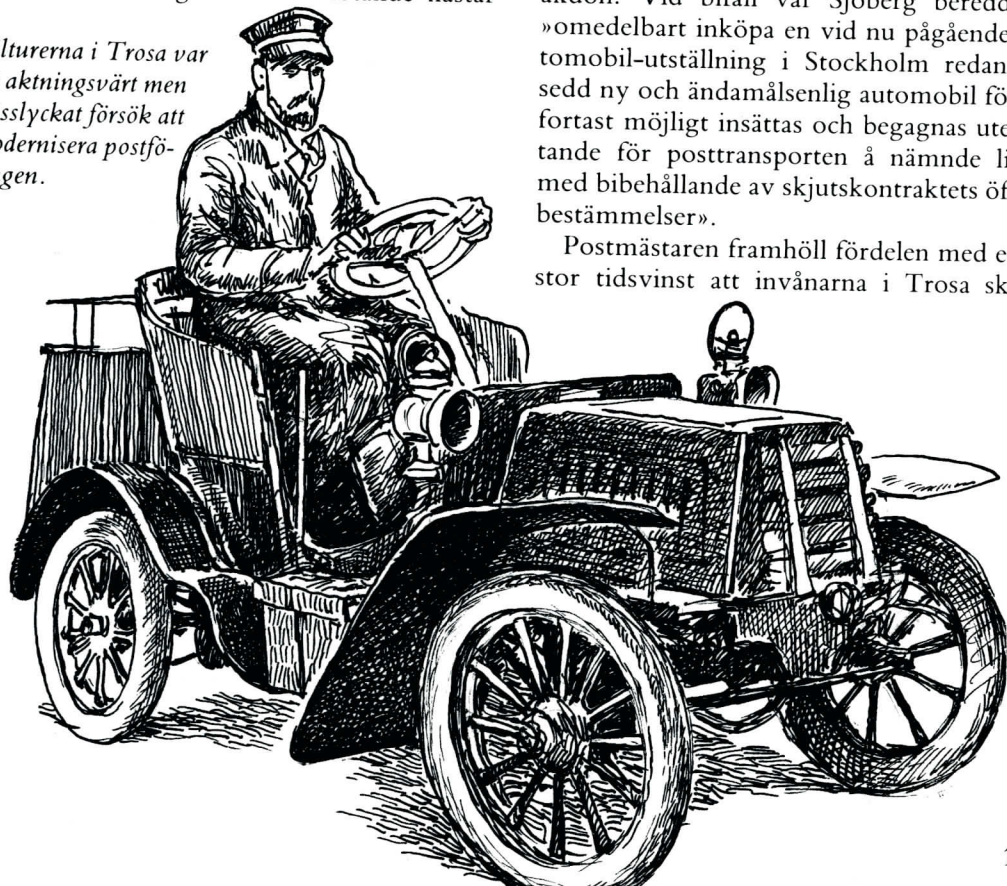
På annan plats berättas om hur poststationer ofta inrättades under förutsättning att föreståndarna förband sig att sköta dem under några år utan ersättning från Postverket.

Bilen slår ut posthästen

Tidsbild 1905

MED ENTUSIASM SKREV postmästare Axel Blixt i Trosa den 25 juli 1905 till poststyrelsen i en rapport om prov med bilpostföreling Trosa-Järna, att »automobilens utan ringaste forsering tillryggalagt nämnde vägsträcka fullt exakt i enlighet med de i förslagstidtabellen utsatta tiderna, samt att någonsomhelst olägenhet för mötande hästar

Bilturerna i Trosa var ett aktningsvärt men misslyckat försök att modernisera postförelingen.



eller andra hinder av vad slag som helst icke alls förekommit».

Bakom denna lyckosamma början låg en framställning den 2 maj 1905. Postmästare Blixt begärde ändring i skjutskontraktet med Carl Sjöberg så att denne fick tillstånd att köra posten med bil i stället för med häst och åkdon. Vid bifall var Sjöberg beredd att »omedelbart inköpa en vid nu pågående automobil-utställning i Stockholm redan utsedd ny och ändamålsenlig automobil för att fortast möjligt insättas och begagnas uteslutande för posttransporten å nämnde linje, med bibehållande av skjutskontraktets öfriga bestämmelser».

Postmästaren framhöll fördelen med en så stor tidsvinst att invånarna i Trosa skulle

kunna skicka i väg svaren på mottagna brev samma dag och tillade sökandens avsikt »att efter eventuellt beviljande av sin anhållan på egen bekostnad låta den nuvarande postskjutsaren i Stockholm inhämta fullständig kunskap om automobilens skötsel och vård».

Postinspektören i Östra distriktet ställdes liksom poststyrelsen inför en tidigare helt oprövd fråga. Han ville bl a att bilen utan kostnad för Postverket skulle »under cirka 14 dagars tid framgå dagligen mellan Jerna och Trosa utan att befordra post, men med iakttagande av vissa från postverkets sida meddelade kontrollföreskrifter».

Genom förfrågan från postmästare Blixt blev även länsstyrelsen inblandad. Från Nyköping kom det positivt svar »under förutsättning att automobiltrafiken sker med iakttagande av erforderlig varsamhet och av de särskilda bestämmelser, som för dylik trafik må bliva meddelade».

Landskansliet i Stockholms län hade redan tidigare tagit ställning till frågan om bilars användning och uppgav att det inte fanns några hinder »under förutsättning att vederbörande ställer sig Konungens Befallningshavandes den 20 juni 1903 utfärdade kungörelse rörande automobilåkning å allmän väg inom länet till noggrann efterrettelse».

Provkörningen utan post begränsades till sex dagar i juli, varefter postmästare Blixt avlät sin entusiastiska rapport till poststyrelsen. Hästen fick nu vila sig från posttransporter. Det gick inte många dagar förrän en förfrågan kom huruvida hinder skulle möta för entreprenören »att, då bilen är inrättad för 2 resande, föraren under utgörandet av postbefordringen kunde äga berättighet medtaga en passagerare, hvilken wid möjligen inträffande händelser av ett eller annat slag skulle kunna vara föraren till välbehövlig hjälp».

Även på denna framställning blev det bifall och Sveriges första postförelse med bil hade blivit verklighet. I »Berättelse om Postverkets förvaltning under år 1905» meddelas

lakoniskt att »postförelse medelst *automobil* har verkställts å den 32 km långa linjen Jerna—Trosa, i början på försök men under tiden 16 augusti—31 december, med några avbrott, regelbundet med en dubbeltur dagligen».

Det skulle emellertid visa sig att den nyordne bilägaren inte hade kalkylerat med de svårigheter som uppstod vid trafikstörningar. Postmästare Blixt hade troligen inte heller förutsett den skepsis som snart nog visade sig vara förankrad på olika håll. Han anmälde den 11 maj 1906 bl a följande till poststyrelsen:

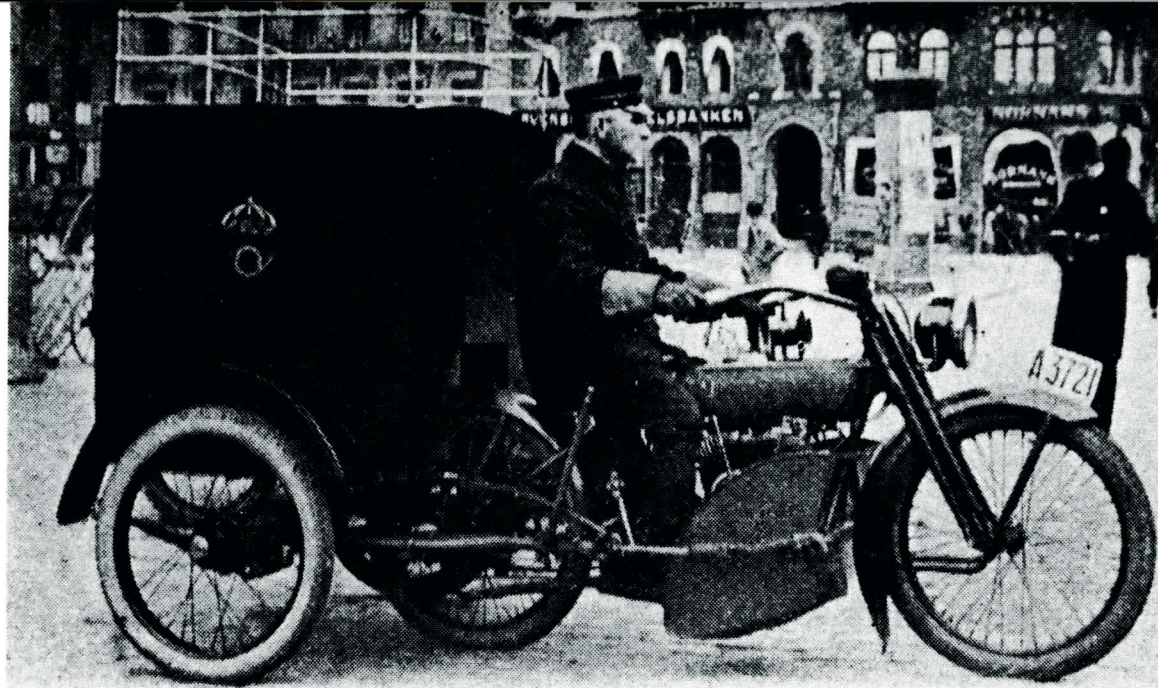
»Några nämnvärda olyckor eller skador i följd av automobilens verksamhet har icke förekommit. Emellertid har motarbetande av företaget, särskilt från Hölö kommun icke uteblivit.

Ett sådant, över förväntan gott resultat, som överhuvud taget denna vinters automobilpostförelse nu visat, har givetvis, såsom förstlingsförelse, icke kunnat ernås utan de kraftigaste och mest ihärdiga ansträngningar å alla håll, i all synnerhet vad den ekonomiska bärigheten beträffar, och har det huvudsakligen varit genom hoppet om att Kongl. Generalpoststyrelsen, för företagets fortsättande, ville behaga medgiva skjutsentreprenören så stor ökning av skjutslegan, att han icke drabbades av ekonomisk förlust vid fortsatt automobilskjuts, som det lyckats mig förhindra uppsägning av kontraktet.»

Poststyrelsen gick nu med på en höjning så att entreprenören fick en ersättning som motsvarade 3 000 kr om året vid postbefordran med automobil och 2 150 kr »med vanlig lägenhet». Men i slutet av år 1906 kom de verkliga problemen och entreprenören slutade att använda bilen under en lång period. Följande utdrag ur postmästarens brev den 7 december 1906 belyser något problemens art:

»Inträder åter kyla, så fryser vattnet i maskinen, så att timplång förberedelse är nödig för maskinens igångsättande. Vid snöväder behöves icke heller mycket av denna nederbörd, för att även detta skall utgöra odisputabelt hinder för entreprenören att inställa automobiltrafiken.»

Även lagstiftningen invercade menligt,



Motorcykeln användes för posttransporter och tömning av brevlådor i de största städerna. Bilden togs i Stockholm 1920.

vilket postmästaren framhöll i sitt brev till poststyrelsen:

»Enligt den nya allmänna automobilförordningen, som träder i gällande kraft den 1ste instundande Januari får automobilen icke framforslas med större hastighet än 25 kilometer i timmen under dagsljus och 10 under mörker, vilket förhållande nödvändiggör så mycket långsammare turer för uppses an vintertid, att farten icke blir stort hastigare än skjuts för häst och åkdon.»

Det mer än tre foliosidor långa brevet från postmästare Blixt andades närmast uppgivenhet och han slutade det med en begäran att automobiltrafiken skulle få upphöra »med anledning av allt detta och för att fränkomma de nuvarande rent av olidliga förhållanden som försöket med automobiltrafik på senaste tiden åstadkommit».

Försöken upphörde, liksom de år 1906 och under kort del av år 1907 genomförda proven med bilpostföring mellan Bengtsfors och Gustafsors.

Den 11 december 1907 avslutades ett kontrakt mellan Postverket och automobilaktiebolaget »Gotland» om postföring på linjen

Tingstade—Fårösund »medelst automobil eller med begagnande av häst och åkdon».

Tekniska svårigheter och ekonomiska problem för företaget gjorde att avtalet hävdes i augusti 1912. Många gånger under kontraktstiden hade Brunte fått träda in i bilens ställe. I september 1912 trädde ett nytt avtal i kraft om postföring på linjen, då utan tanke på annat beförderingsmedel än häst och vagn.

Ekonomiska svårigheter följde även Gislaved—Hestra Biltrafiksaktiebolag. Företaget åtog sig enligt kontrakt den 11 februari 1913 postbefordran mellan Gislaveds postkontor och Hestra poststation på en 18 km lång linje för 80 öre per tur. Den 1 september 1914 sade bolaget upp kontraktet.

Åkaren Nils Alander i Grebbestad var entreprenör åt Postverket och ansvarade för postföringen på den 4 kilometer långa linjen mellan Tanum och Grebbestad med häst och vagn två gånger om dagen fram och åter. Han fick kr 1:50 per tur och hade kontraktsenlig rätt att medföra passagerare och deras effekter när han forslade post.

SJ planerade i början av 1911 att anordna



För posttransporter i Göteborg användes denna bil, tillverkad i Södertälje år 1910.

automobiltrafik på linjen. Alander erbjöds att bli järnvägens chaufför.

Geografiska problem ställde emellertid svårigheter i vägen. Alanders häst klarade transporten hela vägen, må så vara med någon hjälp uppför den 300 meter långa Gisle-rödsbacken i Grebbestad, som började vid länsmansbostället Anneberg. För SJ:s automobiler väntades det bli svårt att forcera hindret och enligt planerna skulle bilarna ha slutstation vid Anneberg. Därigenom skulle Postverket behöva vidkännas kostnader för transporten däremellan och poststationen i Grebbestad.

Med Alander som chaufför startade SJ biltrafiken den 23 juni 1911. Formella hinder gjorde dock att Postverkets kontrakt med Statens Järnvägar tecknades för tillämpning först en månad senare. Trafiken flöt jämnare än vad försökanordningen i Trosa hade gjort och bilarna visade sig starka nog att forcera backen i Grebbestad. Av olika skäl återgick Postverket ändå till postföring med häst och vagn mellan Tanum och Grebbestad den 1 oktober 1915.

Innan avtal tecknades om bilpostföring gjorde man i allmänhet beräkningar för att utröna om den nya anordningen skulle löna sig i jämförelse med den tidigare postföringen. In i bilden vävdes också synpunkter på eventuellt förändrad tidtabell.

Oscar Ericsson vid Norra Unnaröds gästgivaregård i Mohärad höll sig tidigt framme med en önskan om att köra post med bil. Han erbjöd sig i maj 1911 att på det sättet transporterera posten mellan Jönköping och Mohärad. Det visade sig att tidtabellen skulle bli sämre, eftersom han ville förena posttransporten med annan körning. Kalkylen visade dessutom att Postverkets utgifter för den ifrågasatta bilbefordran skulle ökas med 764 kronor om året i förhållande till den dåvarande befordran med häst och vagn. Ericssons erbjudande antogs därför inte.

Något om de ständiga problemen med bilpostföring under inledningskedet speglas i Postverkets verksamhetsberättelse för år 1910, där det heter: »Emellertid hava under hela året endast 40 resp 115 sådana turer å linjerna i fråga företagits medelst automobil, men i övrigt posten befordrats med användande av häst och åkdon.» De båda linjer som åsyftades var dels den ovan nämnda mellan Tingstäde och Fårösund och dels en försökslinje mellan Lobonäs och Los i Gästrikland. Enligt turlistan skulle den ena linjen köras fyra turer i veckan och den andra sex, således totalt 520 turer under 1910. Ställs detta tal i relation till de 155 fullföljda turerna får man en bild av svårigheterna.

Det tröga föret i portgången övervanns så småningom. Verksamhetsberättelsen för 1921 talar om att bil hade använts på 96 linjer och motorcykel på 16, medan antalet motoriserade linjer var uppe i 540 år 1925. Efter andra världskriget accelererade takten och år 1971 ägde Postverket 1 920 egna motorfordon, en siffra som tolv år senare har stigit till 3 218. Därav användes 1 406 i stadsbrevbäring, medan 388 bilar var lantbrevbärares tjänstefordon. Ca 2 300 lantbrevbärare använde egna bilar.

Postflyg

Tidsbild 1934

FLYGSTATIONSMEKANIKER Axel Persson hade avslutat sitt sista jobb på Barkarby flygplats den 6 juli 1934. Nu skulle han få semester och fara till Malmö för att hälsa på anhöriga. Han fick tillåtelse att följa med nattpostflygplanet »Småland». Han var inte medveten om att planets förare, flygkapten K G Lindner kände viss oro vid starten.

Så mycket mera klar över situationen blev han när planet mellanlandade i Malmslätt och han fick besked om att han inte kunde få fortsätta med flygplanet. Litet smått förargad tog han tåget söderöver. Men det blev han senare tacksam för. Flygplanet medförde nämligen bara två fallskärmar och dem tog piloten samt radiotelegrafisten H Nordborg på sig vid omstarten från Malmslätt.

Flygkapten Lindner hade gjort mellanlandningen av oro över svaga, periodvis återkommande vibrationer från vänster vingspets. Vid provflygningar dagen förut av det helt nyinsatta flygplanet hade han konstaterat att det var vibrationsfritt. Han var därför förvånad över vibrationerna men ansåg inte någon fara föreligga. Ännu mindre orolig blev han kanske när löjtnant Dubois i Malmslätt efter mellanlandningen yttrade småleende, att »gamla flygare blir mer och mer försiktiga».

Under stigningen efter starten från Malmslätt märktes inga vibrationer i planet och på 2 500 meters höjd ställde Lindner om propellern så att hastigheten ökade från 160 till 230 km/tim.

Lindner lät planet stiga till 3 000 meter och justerade servoroderkontrollen så att planet höll exakt planflykt. Vid fullgas var farten 245 km/tim. Då kom svängningarna i vingspetsen igen och blev också märkbara i ratten. I hela flygkroppen började svaga dallringar kännas. Telegrafisten Nordborg fick en lapp av Lindner om att noggrant iakttä alla vibrationer för att kunna beskriva dem efter landningen i Malmö.

Höjdvindarna var gynnsammare på 2 500 meters höjd och Lindner beslöt sig för att sakta planéra till den höjden. Han ställde om höjdrodrets servoroder för svag plané på 0,5 till 1 meter per sekund. Hastighetsmätaren visade på fartökning till 255 km/tim.

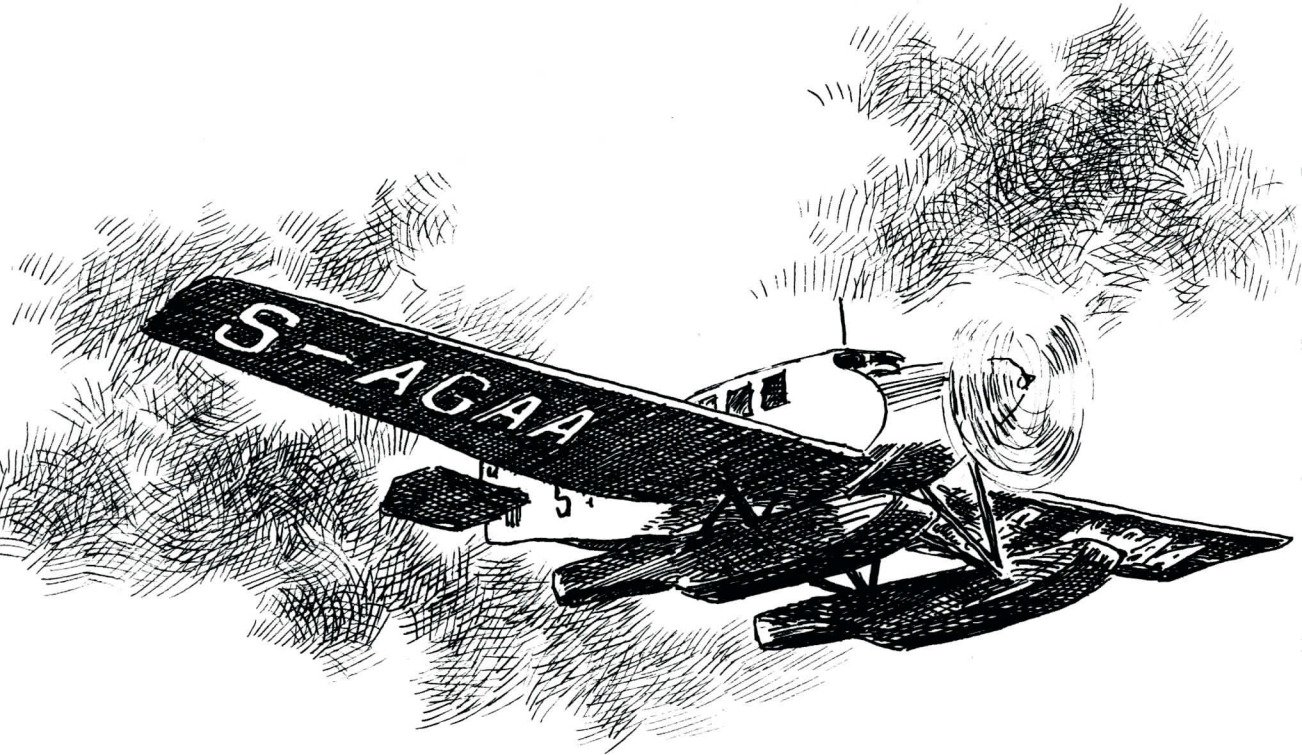
I detta ögonblick ökade vibrationerna och övergick plötsligt i våldsamma skakningar. De kom så överraskande att ratten rycktes ur hans händer. Han grep efter gasregulaget för att strypa motorn till tomgång. Det handgreppet var en vanerörelse, men han kunde inte finna gasspaken genast. När han väl fått grepp om spaken drog han hårt i den tills skakningarna nästan helt avstannade. Han kunde inte med hörseln avgöra om motorn var frånslagen. Bullret var intensivt. Så ropade han till Nordborg:

– Klar för hopp.

Det uppfattade inte Nordborg, men när skakningarna upphörde frågade denne:

– Skall jag hoppa?

– Ja visst, hoppa och hoppas, ropade Lindner tillbaka.



Med flygplan av typ Junkers öppnades postflygtrafik mellan Stockholm och Helsingfors 1924.

Medan Nordborg snabbt förberedde hoppet låg flygplanet i en svag vänstersväng med ungefär 150 km fart. Underliga dallringar märktes i hela planet. När han såg att Nordborg gav sig iväg, började han känna på rodden. Skakningarna var kvar när han slog till motorn igen. Förgäves försökte han få planet under kontroll.

Lindners tankar koncentrerades nu på att komma ur planet fortast möjligt. Det var svårt att ta sig ur med skärmen fastspänd, men han berättade efteråt att han »på ett om än långsamt så dock lyckligt sätt skiljde sig från flygplanet».

Han föll en stund innan han utlöste skärmen. Den fungerade. Planet flög i flack högerspiral och han såg hur det dök ner i en skog, där en kraftigt upplammande eld skvallrade om nedslagsplatsen. Själv landade han i en gran omkring 500 meter därifrån. Nordborg klarade också sitt hopp utan komplikationer.

När Lindner en stund senare befann sig på

olycksplatsen var eldsläckningen i full gång och traktens brandfogde på plats. Risken för skogsbrand var eliminerad efter 20 minuter. Den del av postlasten som kunnat räddas ur det brinnande planet samlades ihop under Lindners kontroll med bistånd av landsfiskal Öhrstam och kördes i dennes bil till Alvesta på natten. Där purrades postmästare Carl Malmstedt som tog hand om posten och säkerställde vidaretransporten.

Flygplanet hade slagit ner vid Eteryda i nordligaste delen av Älmhults landsfiskalsdistrikt, där landsfiskal Sigge Kirsten fick överta utredningen. Toffelmakaren Lars Johan Svensson berättade för honom att han hade hört ett starkt motorbuller på kvällen. Han hörde plötsligt en kraftig skräll. Han skyndade mot det håll, varifrån ljudet kom och såg efter ca 150 meter eld i skogen intill vägen. Via en liten skogsväg nådde han fram till den brinnande flygmaskinen. Han upptäckte en säck som låg i kläm mellan maskinen och ett träd och lyckades dra fram den

till ett vattentomt dike. Andra personer skyndade till och hjälptes åt att släcka den begynnande skogsbranden.

Vraket bärgades några dagar senare och lastades på en godsvagn med destination Stockholm. Tågsättet hade kommit till Alvesta när en postiljon, som sägs ha varit Alvesta postkontors mekaniska geni, befann sig vid stationen för att tömma brevlådan. Postiljonen kunde inte tygla sin nyfikenhet för teknik utan klättrade upp på vagnen och började inspektera vraket. Han kom inte av vagnen i tid när tåget åter satte sig i rörelse utan måste följa med till nästa station. Postmästare Carl Malmstedts kommentarer till den försenade brevlådtömningsturen har inte bevarats åt eftervärlden.

Med flygplanet Småland, som gjorde sin första ordinarie tur när olyckan inträffade, följde 170 kg post. En stor del räddades. De skadade försändelserna försågs med nya omslag på postdirektionen i Malmö och skickades vidare till adressaterna.

Olyckan föranledde en debatt om vilka åtgärder som skulle kunna vidtas för att förebygga att post förstördes vid eventuella flygolyckor. Bland de förslag som diskuterades kan nämnas en anordning så att bensinen vid nedslagsfara snabbt kunde avlägnas ur flygplanet. Man funderade också på ett löst postrum, eventuellt med automatisk fallskärm, som kunde lösgöras från maskinen vid störtningrisk.

Det svenska postflyget var 14 år gammalt när olyckan inträffade. De första reguljära turerna med post i internationella förbindelser flögs mellan Malmö och Warnemünde år 1920. Inrikes förekom flygpostbefordran under vissa tider åren 1921–1923 mellan Porjus och Suorva, där ett kraftstationsbygge pågick vid Lule älv.

Under följande år skickades post med flyg bl a mellan Stockholm och Helsingfors, Malmö och Hamburg, Malmö och London samt Malmö och Berlin.

År 1928 började man med nattpostflyg. På sommaren gjordes på försök fem dubbeltu-

rer mellan Stockholm och London med mellanlandning i Hamburg. En postkupé inreddes i flygplanet, en Junkers F 13, som ABA hade köpt vid bolagets start år 1924. Planet finns nu på Tekniska Museet i Stockholm och själva postkupén förvaras på Postmuseum.

Fem tjänstemän vid poststyrelsen turades om i världshistoriens första försök att sortera post under flygturen. Det lyckades inte något vidare. Svårigheten att sortera post vid färd i luftgropar och vid landning återspeglas i några av de fem pionjäreernas rapporter. Teodor Julin noterade sålunda följande över Eutin den 23 augusti: »Gråa skynken dansa förbi i luften. Maskinen kilar kors och tvärs mellan dem och jag får plocka post och bohag på golvet.»

Uno Söderberg, som var med på den fjärde försöksturen, berättade att vid starten från Barkarby »föll emellertid samtliga uppsorterade brev ur sina fack ner på golvet». Hans loggbok vid mellanlandningen i Malmö anger att två tjänstemän från postkontoret »tog vård om posten, som vid landningen kastades ur facken ner på golvet, fast jag dragit ned gardinen för facket». Om ankomsten till Bremen skrev han: »Vid landningen föll allt på golvet.»

Det var fem svenska posttjänstemän förunnat att uppleva äventyret med den första flygpostkupén. De hade mycket att berätta efteråt, men de anade nog inte den snabbhet med vilken utvecklingen skulle gå vidare.

En allvarlig olycka vid Hannover den 2 maj 1933 med ett danskt nattpostflygplan satte igång en debatt om luftpostrisker.

Svenska Morgonbladets intervju med dåvarande generaldirektör Anders Örne i anslutning till olyckan med det danska planet speglar något av hur man såg på postflyget år 1933. Tidningen summerade intervjun på följande sätt:

»Det svenska postverket har aldrig förlorat ett öre på sitt postflyg. En och annan försändelse har kanske gått förlorad, men det har aldrig inträffat, att hel post – som i detta fall – blivit förstörd.

Vanlig flygpost har nu befordrats i 12 år och nattpostflyg i fem år.

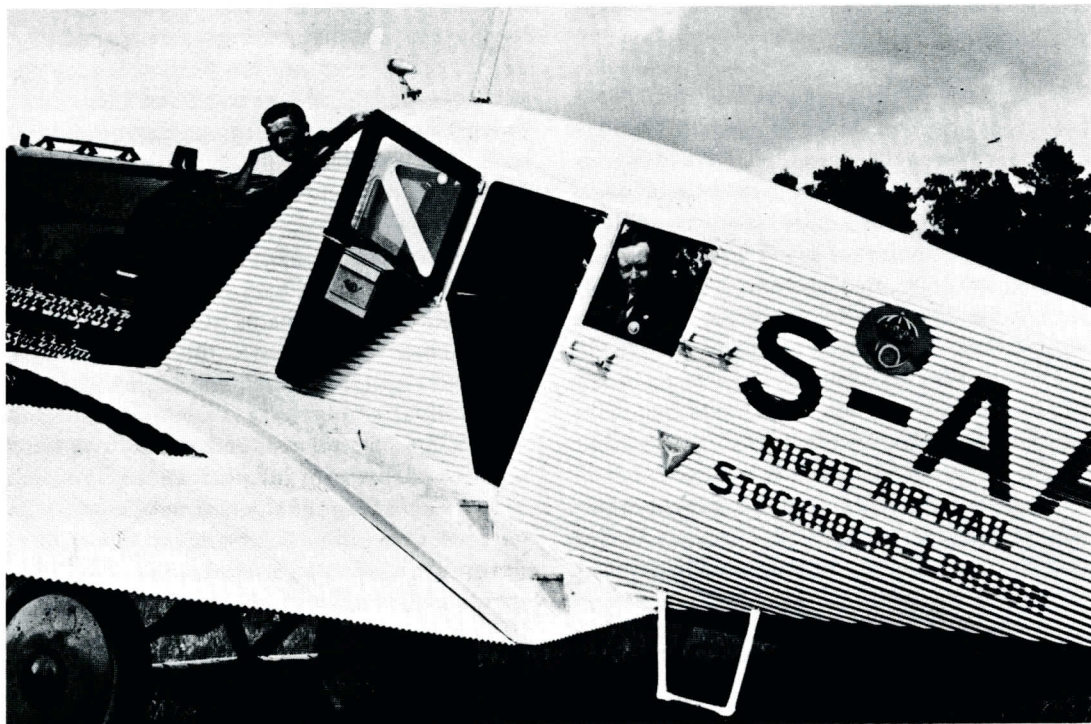
Ehuru postverket naturligtvis tar en risk genom att befordra rek, som inte bära beteckningen flygpost, sker detta likväl efter hela huvudlinjen Stockholm—Malmö—Köpenhamn—Hamburg—Amsterdam och även till Berlin och Paris. Från denna huvudlinje befordras den vidare med tåg. Man har ansett sig göra landet uteslutande en stor tjänst genom detta arrangemang.

Även om ett flygplan störtar, tar man för postens del en jämförelsevis liten risk. Krossas planet, brukar posten kunna räddas, och ramlar det ned i sjön, är det ingen svårighet att rädda ett flygplan mot vad det är att bärga en sjunkande båt. Enda större risken är just som i fallet vid Hannover — eldsvåda. Man kan naturligtvis hävda, att eldrisken är stor beträffande ett aeroplan, som medför eldfarliga oljor — dock visar det sig, att en järnvägsvagn eller till och med ett postkontor brinner lika ofta.

Det bästa med flygposten är emellertid tiderna. Flyget följer tidtabellen — man kan nästan säga — på minuten. Dagflyglinjerna på Amsterdam fungera helt enkelt strålande — det finns radio och alltså möjlighet till väderlektjänst ombord, och flygmaskinerna gå som klockor.

Nattpostflyget måste i högre grad räkna med dimma och dylikt, och kan därför inte hålla tiderna med samma storartade precision. Men det anmärkningsvärda är, att aeroplanen i så fall snarare komma för tidigt än för sent. Man har nämligen beräknat tidtabellerna med en viss förseningsmarginal — och det är väl ett gott betyg, att de ofta inte behöva taga denna i anspråk.»

I Danmark ansåg man risken rätt stor och beslöt att undanta rekommenderade brev från befordran med flygplan om försändelserna inte hade försetts med flygpostetikett. Redan då tillämpades nämligen det systemet att alla brev inom Europa flygbefordrades utan tilläggsavgift, även om de inte var



Försöket med den flygande postkupén lyckades inte tillräckligt bra. Brevsortering ombord på flygplan har veterligen aldrig skett sedan dess.

märkta »Luftpost». Danska avsändare måste nu genom etikett markera att de ville ta risken. Vid flygolyckan i Hannover hade mer än 800 rekommenderade brev gått förlorade.

Natten mellan den 11 och 12 augusti 1936 störtade ett engelskt postflygplan på väg från Hannover till London. Med detta följde nio påsar med post som hade utställts av svenska postkontor och postkupéer. Ytterligare ett engelskt nattpostflygplan förolyckades en månad senare vid Gatwick strax efter starten den 15 september, med bl a nio påsar post till Sverige. En del av den posten kunde räddas ur flygplansvraket.

Fler olyckor har hänt med postflygplan under årens lopp, där även svensk post skadats eller förstörts. I förhållande till den stora mängd post som flygs är de hittills inträffade skadorna försumbara.

Flygets utveckling har påverkats av kundernas vilja att utnyttja det nya transportmedlet. I detta avseende har inte minst det svenska postverket spelat en stor roll. Tack vare kontrakt om posttransporter har flygbolagen fått värdefulla bidrag till kostnads-täckning. I själva verket var posttrafiken från början den grund som flygbolagen baserade sin verksamhet på. Ännu i slutet på 1950-talet svarade posttransporterna för 30–40 procent av den svenska luftfartens intäkter. Denna andel har krympt i takt med tillväxten av passagerare och gods. Men fortfarande spelar posttransporterna stor roll både för stora och små flygbolag världen över. Så har t ex det svenska postverket i oktober 1984 ökat sina årliga kostnader för flygbefordran med ca 15 milj kr för att åstadkomma »övernattbefordran» av långväga inrikes brev.

Sortimentet breddas

Brevbäring

DEN FÖR DAGENS medborgare så självklara utdelningen av post i brevinlägg och postlådor har gamla anor när det gäller Stockholm. Redan 1673 års reglemente för »Betjente vid Stockholms postkontor» anger möjligheten att genom särskilt anställda »brevdragare» bära ut postförsändelser till adressater vars bostad var känd. I mitten av 1700-talet uppmanades korrespondenterna att ange gata och hus på brev till personer i huvudstaden »på det slike brev måtte kunna beställas till dem som själva ej äro kunniga om deras avfordring».

På andra orter var det mer eller mindre nödvändigt att själv känna till att brev var att vänta. Man fick nämligen ända fram till mitten av 1850-talet bege sig till postkontoret och se efter på uthängda s k brevkartor, om man hade något brev att hämta.

Regeringen beslöt år 1861 att särskilda brevbärare skulle anställas och avlönas av Postverket i större städer. Brevbäringen vann mark successivt och vid 1864 års utgång fanns det brevbäring i 46 städer förutom Stockholm och Göteborg. På den sistnämnda orten hade det också funnits organiserad postutdelning under en tid före regeringsbeslutet.

I samband med denna serviceförbättring sattes brevlådor för avgående post upp på allmänna platser.

Sådana hade tidigare bara funnits vid själva postanstalten, på vissa ångbåtar och – sedan frimärkets tillkomst – vid ett fåtal platser

utmed allmänna landsvägar där postförare passerade.

Tidningsprenumeration

Postverket har ägnat sig åt nyhetsförmedling även genom att befordra tidningar nära nog från verkets tillkomst. Vårt lands första tidning, »Ordinari Post Tijdender» gavs ut av Postverket med början år 1645. Med växlande titlar och stavsätt har den levt vidare och finns i våra dagar som »Post och Inrikes Tidningar».

Postverket åtog sig också spridningen av vissa andra tidningar av vilka kan nämnas Riksdagstidningen, Medicinsk tidning och Journal för litteraturen och teatern.

Prenumeration på tidningarna skedde till en början hos boktryckarna eller deras ombud. Senare beställde man tidningarna hos postförvaltarna som fick viss ersättning för besväret med förmedlingen och distributionen under den tid prenumerationen varade. Det var genom en uppmaning från Inrikes Tidningar 1760 om nyhetsbidrag från landsorten som intresset för prenumeration ökade och postbefordran av tidningar fick större betydelse. Först 1820 fick dock postförvaltarna centrala föreskrifter om tidningsrörelsen med bestämda avgifter för befordran och hantering.

Tidningsprenumerationerna tog nu sådan omfattning att tidningsförsändelserna vid de större postkontoren representerade ungefär

två tredjedelar av den totala postens vikt vid 1860-talets slut. En radikal omläggning av tidningsrörelsen genomfördes 1872 och medförde bl a att Postverket fick ersättning för en del av hanteringskostnaderna. I modern tid har ännu en ändring av prenumerationssystemet genomförts utan att prenumeranternas bekväma sätt att betala abonnemangsvgifterna försämrats. Det föråldrade bokföringssystemet har anpassats till dataåldern.

Vid mitten av 1950-talet täcktes bara ungefär hälften av tidningsrörelsens kostnader genom de avgifter som betalades till Posten. För att förbättra ekonomin har Postverket dels höjt avgifterna, dels rationaliserat tidningshanteringen.

Förändringsarbetet har till största delen skett med utgångspunkt från tre statliga utredningar:

Tidningsförordningsutredningen 1955–1959,
Tidningstaxeutredningen 1966–1969 samt
Tidningstaxeutredningen 1974–1975.

Avgifter och villkor för Postens tidningsdistribution fastställs nu av regeringen efter förhandlingar mellan Postverket och tidningarnas organisationer. Enligt riksdagens beslut år 1976 skall avgifterna för distributionen under perioden 1977–1991 successivt höjas så att särkostnadstäckning genom avgifter ernås till år 1992.

Postverkets ersättning för tidningsdistributionen under år 1985 beräknas till ca 700 miljoner kr för en distribuerad volym av ca 600 miljoner tidningsexemplar. Kostnaderna för tidningsdistributionen under detta år beräknas till ca 760 miljoner kr.

Från att vara en rörelsegren med stora ekonomiska problem har således Postverkets tidningsdistribution under senare år utvecklats till en rörelsegren som lämnar ett gott bidrag till verkets intäkter.

Paket med posten

I 1643 års förordning om brevtaxa omtalas möjlighet att förutom brev skicka »alla andra

småsaker». Försändningssättet och villkoren var desamma som för brev. Paket i den betydelse vi nu lägger i ordet tillkom samtidigt med diligensrörelsen. Den avsåg befordran av resande och paket förutom vad som ditills legat i begreppet post. Innan diligensrörelsen blomstrade på mitten av 1800-talet hade paket- och passagerarbefordran försöksvis förekommit vid några tillfällen med längre eller kortare varaktighet. En mera regelbunden paketbefordran blev möjlig genom att sk paketposter inrättades under perioden 1834–1860. Man skilde till 1862 mellan Postverkets och »paketpostinrättningens» räkenskaper. Ett begränsat antal postkontor deltog i paketrörelsen, t ex 22 år 1858 och 116 vid 1865 års utgång.

I samband med att en maximivikt fastställdes för brev år 1862 blev behovet av paketpostkontor större och från mitten av 1870-talet kunde alla postanstalter delta i paketutväxlingen. Fram till och med år 1872 hade en zontariff tillämpats så att avståndet och paketets vikt tillsammans avgjorde taxeringen. När ett enhetligt porto infördes för paket upp till två skålpunds vikt ökade pakettrafiken mycket. Även för tyngre paket hävdades zontaxeringen från 1880 års ingång.

I modern tid finns flera specialtjänster förknippade med paketrörelsen, som t ex hämtning hos avsändaren och utkörning till adressaten. En ny tjänst sedan 1984 är Företagspaket, som innebär befordran från »dörr till dörr» företagen emellan.

Korsband

Genom att Postverket tecknat fördrag med några främmande länder kunde man i den utrikes korrespondensen förhållandevis tidigt skicka trycksaker, varuprov och mönster mot nedsatt porto, i förbindelse Sverige–Danmark t ex redan år 1847 och sju år senare i förbindelse Sverige–Frankrike. Denna förmån infördes också i den inrikes postutväxlingen från september 1864 sedan Kungl Maj:t givit sitt bemyndigande. Porto-

nedsättningen var väsentlig – i allmänhet kunde trycksaker skickas mot en fjärdedels porto om de uppfyllde villkoren att bli inte ha något skriftligt innehåll.

Denna taxeringsform var föga affärsmäsig och den slopades i den inrikes postutväxlingen år 1981 i samband med en allmän portoreform.

Lokalbrev

Befordran av lokalbrev i Postverkets regi kunde inte komma i fråga förrän brevbäring inrättades. I samband med frimärkets införande började brevlådor sättas upp »på allmänna platser». I Stockholm och Göteborg anställdes Postverket brevbärare, vilka mellan sig fördelade portointäkterna för lokalbrev.

Genom ett regeringsbeslut 1861 fick brevbäringen fasta former och brevbärare började anställas även på andra orter än Stockholm och Göteborg.

Lokalportot fastställdes till tre öre, dvs en fjärdedel av riksportot. Egentligen harmonierade detta dåligt med tanken på ett enhetsporto. Men det skulle dröja ända till 1951 innan lokalportot avskaffades. Det var då 75 % av riksportot.

Rekommendation

Redan år 1660 talas om rekommendation och i en förordning 1704 sägs postmästaren vara skyldig ansvara för brev på vilka ordet »rekommenderas» blivit antecknat. Denna rekommendation innefattade dock inte att Postverket ansvarade för innehållet i försändelserna. Den förpliktade postförvaltarna att ge en omsorgsfullare vård åt sådana försändelser än vad som kom övriga försändelser till del. Överpostdirektören föreskrev 1752 och 1758 att rekommenderade brev skulle förtecknas särskilt och lämnas till adressaten mot kvitto. Påminnelsen 1758 kan ha berott på att flera rekommenderade brev hade förkommit och att andra inte haft det ursprung-

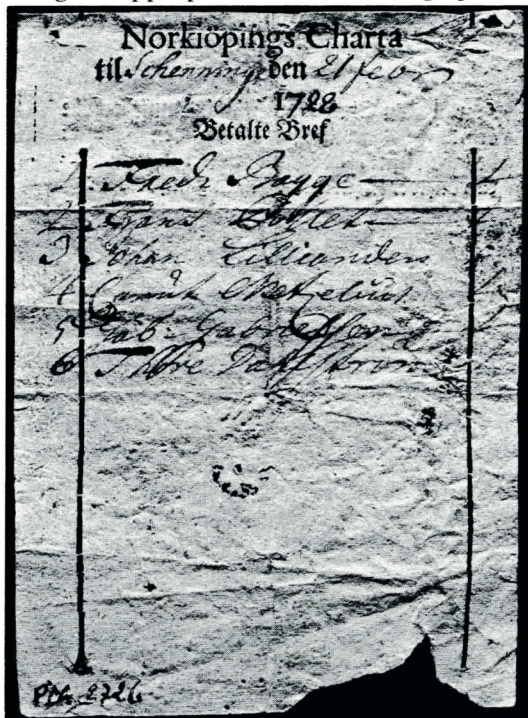
liga innehållet när de väl nått adressaten.

Ersättning för förluster kunde betalas ut sedan Postverket tillfördes avgifter för rekommendation. Avgiften för slutet rekommendation var lägre än avgiften för öppen. Öppen rekommendation innebar att avsändaren fick ett intyg av postförvaltaren om det rekommenderade brevet innehåll.

Postrån gjorde att Postverket fick betala ut stora summor till avsändare av rekommenderade brev. En särskild assurancesavgift tillkom år 1849 för de öppet rekommenderade breven. Denna form av försäkring övergick sedermera till vad som kallas assurance.

På överblivna kartan

Alltsedan Postverkets tillkomst skrev den postförvaltare som tog emot post för befordran namnen på brevens adressater i en sk brevkarta. Den följde med brevsäcken och hängdes upp i postkontorets förstuga på ad-



Brevkarta år 1728 för post från Norrköping till Skänninge.

ressorten så att vem som helst kunde gå dit och se efter om det fanns brev att hämta.

Flera postdagars kartor kunde hänga uppe samtidigt. När det blev för många fördes namnen på adressater som inte efterfrågat sina brev samman på en ny brevkarta. De som inte brytt sig om att fråga efter post hamnade på »överblivna kartan».

Bruket att föra upp adressaternas namn på brevkartor upphörde i samband med enhetsportots och frimärkenas tillkomst 1855.

Det hände därefter alltsom oftast att avsändare begärde att få brev »namnkarterade». Enligt regeringsmedgivande skulle önskan efterkommas om avsändaren betalade en särskild avgift på 4 skilling banko (från 1858 12 öre) till postförvaltaren. Kvitto förekom inte, men det visade sig att denna form av registrering blev ganska flitigt använd. Försändelseslaget kallades »registrerade brev».

Med ledning av postförvaltarnas egna uppgifter om sportelinkomsterna beräknades 29 000 sådana brev ha sänts under år 1863 och 35 000 under år 1864, motsvarande 4 resp 5 promille av samtliga avsända vanliga brev.

Systemet med denna form av registrering upphörde år 1872.

Postanvisningar

Sättet att skicka pengar i rekommenderade brev var tungrott. En modernisering skedde den 1 augusti 1866, då postanvisningar infördes bland Postverkets verksamhetsgrenar. Därmed förverkligades ett förslag som varit uppe redan i 1854 års riksdag.

Till en början användes inte några särskilda blanketter för postanvisningar utan man skickade ett brev på vars omslag postanvisningsbeloppet angavs förutom vissa bokföringsuppgifter. Trafiken ökade snabbt och systemet måste förenklas. Ett kungligt brev i juni 1869 beslöt om särskilda blanketter och olika sådana infördes för inrikes resp utrikes postanvisningar.



Postanvisningsrörelsen ökade snabbt. Under tiden 24–27 december 1914 kom 14 344 postanvisningar till Åhlén & Holm i Insjön, här lagda på varandra i en manshög stapel.

Med tillkomsten av postgiörörelsen 1925 minskade postanvisningarna mycket. Men det finns ännu många postkunder som inte har tagit vara på möjligheten att öppna postgirokonton. Därför lever postanvisningarna kvar ännu 120 år efter deras tillkomst och systemet är i stort sett oförändrat. Under tiden har telegrampostanvisningar tillkommit och avlösts av telefonpostanvisningar i den inrikes trafiken.

Radiolicenser

Rundradioverksamheten började den 1 januari 1925 och måste naturligtvis finansieras. Första året tog Telegrafverket ut avgiften för radiolicenser för det följande året genom postförskott enligt samma princip som för bilskatt.

Följande år engagerades Postverket mera. Radiolicenserna såldes enligt medgivande av regeringen från och med oktober 1926 vid de fasta postanstalterna och licensavgiften var 10 kronor. Samma blankett användes till en början för såväl nytecknade som förnyade licenser. Senare övergick man till att skicka blanketter för förnyelse direkt till licensinnehavarna. På postkontoren fick de betala avgiften vilket bekräftades på licensblanketten genom att postfunktionären klistrade på ett särskilt märke och stämplade detta.

Systemet med licensbetalning förenklades när märkena slopades. Radiolicensavgiften upphörde så småningom och numera betalas TV-licensen genom inbetalningskort till Televerket, för telefonabonnenter samtidigt med telefonräkningen.

Några övriga uppgifter för Postverket

Bland åtaganden i större omfattning som det fallit sig naturligt för Postverket med dess vitt förgrenade nät att ägna sig åt kan nämnas folkpensionsutbetalningar, skatteuppbörd i olika former och försäljning av statsstämplar.

Mindre omfattning fick engagemanget i försäljning av postresekreditiv, sedan världspostkongressen i Kairo tillfört detta som ett tillägg i det internationella avtalet om postanvisningar. Föga känt är också Postverkets utfärdande av nordiska resekort, vilka tjänade som legitimationshandlingar inom våra grannländer. På grund av de politiska förhållandena upphörde denna verksamhetsgren den 1 september 1939.

Sedan 1904 har Postverket varje år sålt välgörenhetsmärken till förmån för Svenska

Nationalföreningen mot Hjärt- och lungsjukdomar.

År 1919 gavs kunderna möjlighet att sända s k masskorsband. Till en början måste minst 2 000 försändelser av lika format och vikt lämnas och rabatten var 10 %. Från 1926 höjdes denna till 20 % samtidigt som miniantalet försändelser sänktes till hälften.

År 1935 tillkom ett försändelseslag som till en början fick den något tvetydiga beteckningen »adresslösa försändelser». Från den 1 oktober 1941 kallades de grupp-korsband och numera heter försändelseslaget gruppreklam. Sverige var inte pionjärland. Systemet att dela ut försändelser till vissa grupper av mottagare hade tidigare praktiserats i våra västra grannländer. Fördelen för avsändaren att slippa anskaffa adresser, slå in försändelserna och göra adresspåskrifter var stor. Avgiften var till en början densamma som för masskorsband, men efter ett regeringsbeslut år 1937 om högst 50 % rabatt på korsbands-taxan fastställde poststyrelsen en differentierad avgiftsskala. Gruppreklam upptar i våra dagar en avsevärd del av postvolymen.

Sedan augusti 1974 medverkar Postverket i Rikstotospelet. Under 1970-talet tillkom också vissa tilläggsuppgifter för lantbrevbärarna, s k social service, som vunnit stort gehör inom vissa kommuner vilka tecknat avtal med postkontoren om denna speciella verksamhetsgren.

I samband med att Televerket avvecklade lyxtelegrammen den 3 maj 1977 införde Postverket postogram, vilka säljs till förmån för Radiohjälp. Försäljning av brevpapper och kuvert sker vid många postkontor.

På många postkontor kan man numera också boka biljetter till teater och andra arenor. Genom direktanslutning via dataterminaler kan kunden få biljetterna i handen.

Datatekniken används i full utsträckning av Postel. Denna verksamhetsgren ger Postens kunder möjlighet använda ett tvåvägs kommunikationssystem där kunden med sin terminal utnyttjar telefonnätet. Systemet har många användningsområden.

Postverkets chefer

1636–1637 **Anders Wechel** var enligt vad posthistorikern Teodor Holm funnit i bevarade handlingar »en dugande man i sitt kall och nitisk att sköta detsamma».

1637–1642 **Gese Wechel**, företrädarens änka, kallade sig gärna »Sveriges Rikes Postmästarinna».

1643–1654 **Johan Beijer** var Postens chef i tre etapper. Han var inflyttad från Tyskland och gav år 1645 ut vår första tidning, »Ordinari Post Tijdender».

1654–1655 **Wilhelm Taube** fick drottning Kristinas fullmakt att vara »generalpostmästare» men trädde tillbaka när han blev utnämnd till övermarskalk vid hovet.

1655–1658 **Johan Beijer** utövade chefskapet på nytt men fick dela inkomsten med Wilhelm Taube.

1658–1661 **Wilhelm Taube** ställdes på nytt i spetsen för Postverket, varvid Beijer förgäves försökte att starta ett eget postverk.

1661–1669 **Johan Beijer** övertog åter Postverket mot ett årsarrende. Han fick efter sin begravning sitt vapen uppsatt i Storkyrkan.

1669–1673 **Margareta Beijer** skötte efter makens död Postverket under kanslikollegiets överinspektion.

1673–1677 **Magnus Gabriel de la Gardie** var rikskansler och en av Karl XI:s förmyndare. Kanslikollegiet övertog chefskapet över Postverket år 1677 men hade redan 1673 beslutat att till postdirektör utse den avlidne Johan Beijers son Johan Gustaf.

1677–1697 **Johan Gustaf von Beijer** var formellt endast chef för Stockholms postkontor. Kanslikollegium fattade besluten för rikets postväsende i övrigt.

1697–1702 **Samuel Åkerhielm** var företrädarens handsekreterare och hade starkt intresse för Postverkets utveckling. Under en stor del av den tid då kanslikollegiet svarade för Postverkets skötsel torde hans idéer ha präglat verksamheten.

1702–1713 **Johan Schmedeman** ordnade tidigare utfärdade beslutshandlingar och skapade själv nya författningar. Han hade varit kanslist i riksarkivet. Efter sin utnämning till kansliråd 1710 fick han uppehålla överpostdirektörstjänsten under tre år, en del av den tid då den utnämnde överpostdirektören Henric Bunge var med kungen i fält.

1713–1715 **Samuel Barck** förordnades till chef under den utnämnde överpostdirektörens fortsatta frånvaro.

1715–1737 **Henric Bunge** fick först fem år efter sin utnämning tillträda chefskapet. Fram till kungens död ägnade han stor kraft åt att genomföra dennes befallningar om ändrade postgångar. Han var inte enig med kungen i beslutet om att sammanfoga Postverket med gästgiverierna. Detta beslut av den 10 februari 1718 upphävdes efter mindre än ett år.

1737–1743 **Johan Fredrik von Schantz** ägnade en del av sina krafter åt att få till stånd en lönerreglering som åtminstone gav någon förbättring åt de lägst avlönade postförval-

tarna. Postverkets skötsel uppges under tiden ha »råkat i en och annan villervalla».

1743–1759 **Leonhard Klinckowström** uppges ha varit en skicklig administratör. Han upplevde på ett tiotal år nära nog en fördubbling av verkets portoinkomster och genomdrev en förbättring av postböndernas villkor.

1759–1791 **Mathias Benzelstierna** kunde inte mäta sig med företrädarens skicklighet på det administrativa området men hade tillgång till goda medarbetare. Han ägnade sig åt forskning i hävderna och fortsatte en skildring av Postens historia, påbörjad av Samuel Åkerhielm.

1791–1809 **Ulric Gustaf Franc** hade tidigt förvissat sig om att få bli Benzelstiernas efterträdare. Från december 1793 till januari 1797 var han, såsom inblandad i den »Armefeltska konspirationen», tjänstledig för att »sköta sin hälsa».

1809–1812 **Carl Lagerbring** upphöll överpostdirektörsämbetet under företrädarens ledighet. Efter tre år som ordinarie postchef utnämndes han till statsråd.

1812 **Shering Rosenhane** förvaldade överpostdirektörsämbetet under sju månader fram till sin död. Som historisk författare har han utvecklat en betydande verksamhet.

1812–1829 **Wilhelm Carpelan** deltog inte särskilt allvarligt i det löpande arbetet men ägnade sig mycket åt utnämningsfrågor. Utredningen om diligenstrafik påbörjades under hans ämbets tid.

1829–1830 **Carl David Skogman**, ansedd som en av sin tids mest framstående ämbetsmän, ägnade särskilt intresse åt postnätets utveckling.

1830–1831 **Göran Berndt Magnus Stackelberg** var under tio månader överpostdirektör innan han utnämndes till landshövding i Malmö.

1831–1832 **Carl David Skogman** förvaldade åter överpostdirektörsämbetet under tolv månader och fortsatte därefter sitt arbete

som statssekreterare innan han blev president i kommerskollegium.

1832–1836 **Elias Lagerheim** hade varit diplomat och utnämndes till envoyé i Köpenhamn efter drygt fyra år som överpostdirektör. Två decennier senare blev han utrikesminister.

1836–1837 **Berndt Wilhelm Fock** var 72 år när han utnämndes till överpostdirektör efter en lång bana som militär och som landshövding i Uppsala under 18 år. Med utnämningen av Fock till överpostdirektör gav Karl XIV Johan ett eftertryckligt prov på systemet med pensionerade militärer på posttjänst, närmare beskrivet i kapitlet »Militärer som postmästare».

1837–1844 **Gustaf Peyron** hade liksom företrädaren varit både militär och landshövding. Han uppges ha varit mycket hetlevrad men med stark rättskänsla. Han lämnade Postverket för att bli chef för lantförsvarsdepartementet.

1844–1845 **Axel Wilhelm Grundelstierna** var tillförordnad överpostdirektör i halvtannat år och återtog därefter sin sekreteraretjänst i överpostdirektörsämbetet.

1845–1850 **Hugo Hamilton** engagerade sig livligt i postarbetet. Hans tid som postchef bildar övergången till en ny era i Postens historia. Med 1850 års ingång fick han titeln generalpostdirektör. Innan han ännu fyllt 48 år avgick han på grund av en konflikt med Oscar I.

1850–1867 **Otto Wilhelm Staël von Holstein** hade bl a som justitieråd förvärvat framstående juridiska kunskaper. Framåtskridandet under hans tid berodde på att han själv var en rutinerad ämbetsman men kan också gottskrivas hans skickliga medarbetare. Enhetspartots införande 1855 var den viktigaste reformen under denna period.

1867–1889 **Wilhelm Roos** var en framstående reformator av Postverket på alla områden. Han lät avskaffa böndernas betungande arbete för Postverket, fullföljde i stor skala 1860 års regeringsbeslut om poststationer,

inrättade lantbrevbäring och införde systemet med tidningsabonnemang. Postsparbankens tillkomst var till stor del hans förtjänst och han sörjde även för personalens bästa. Han arbetade intensivt och hans handstil återfinns i otaliga koncept i Postens huvudarkiv.

1889–1907 **Edvard von Krusenstierna** var Postverkets chef i två perioder och däremellan statsråd och chef för civildepartementet. Både som postchef och i andra ämbeten beskrivs han som praktisk, energisk och initiativrik.

1896–1902 **Frans Herman Schlytern** var tillförordnad generalpostdirektör under Krusenstiernas andra period som civilminister. Under 30 år (1878–1908) var han byråchef i generalpoststyrelsen.

1907 **Richard Ossbahr** utnämndes till generalpostdirektör tre månader efter att Krusenstierna avlidit under en tjänsteresa till Norge. Av hälsoskäl avgick Ossbahr redan vid årets slut.

1908–1925 **Julius Juhlin** var rektor vid läroverket i Skara och under drygt ett år chef för civildepartementet innan han blev generalpostdirektör. Under hans dynamiska ledning förbättrades postkommunikationerna avsevärt. Postbusstrafiken i Norrland var hans speciella skötebarn. Också på det internationella planet var Juhlin livligt verksam. Han bidrog personligen – genom att resa runt i världen »som en oförtröttlig pilgrim» – till att återupprätta postförbindelserna efter första världskriget och gjuta nytt liv i det internationella postsamarbetet.

1926–1946 **Anders Örne** hade en tidig beröringspunkt med sin företrädare – som dennes elev vid läroverket i Skara. Som kommunikationsminister, som postchef i hela 21 år – den längsta »regeringstiden» under 1900-talet – som förgrundsgestalt inom Kooperationen och inte minst genom sitt heta engagemang i den politiska debatten tillvann sig Örne allmän aktning. Örnes stora intresse för samhällsekonomiska frågor bi-

drog mycket till Postsparbankens och Postgirots framgångsrika utveckling under hans chefstid.

1947–1964 **Erik Swartling**, tidigare expeditionschef i finansdepartementet och regeringsråd, tillträdde i en begynnande kraftig expansion över hela det postala fältet. Personalvolymen liksom antalet försändelser, bank- och betalningsuppdrag fördubblades – och delvis mer än så – under hans intensiva 18 år i ledningen. För att balansera ökade servicekrav och en merendels pressad ekonomi vidtogs kostnadssänkande rationaliseringar samtidigt som Posten började uppträda mer affärsmässigt genom att stimulera försäljning och kundtjänst.

1965–1973 **Nils Hörjel** fick som nybliven postchef sjösätta den nya organisation av Postverket som 1964 års riksdag fastställt och som han själv varit med om att utforma som statssekreterare i kommunikationsdepartementet. Som en följd av omorganisationen, som bl a innebar en mera markerad ekonomisk styrning av verksamheten, blev verkschefens roll mer och mer företagsledarens. Hörjel ägnade en stor del av sin kraft åt att rationalisera, mekanisera och automatisera postarbetet genom bred satsning på ny teknik. Hörjel lämnade Posten i slutet av 1973 efter utnämning till landshövding i hemlandet – Malmöhus län.

1973–1982 **Ove Rainer** kom från justitiedepartementet, där han varit statssekreterare och dit han återvände som departementschef efter 9 år i Posten. En omedelbar uppgift för den nye generaldirektören var att föra den politiskt beslutade fusionen mellan Postbanken och Sveriges Kreditbank i hamn. Den svåra uppgiften bemästrades skickligt och grunden lades till ett fruktbart samarbete mellan Posten och den nya PKbanken. En genomgripande omorganisation genomfördes och ännu en inleddes – båda i syfte att minska centralstyrningen. Grundmurat under en rad tidigare verkschefer vidgades samarbetet med de fackliga organisationerna.

1983— **Bertil Zachrisson**, statsråd och chef för utbildningsdepartementet 1973—1976 och närmast före utnämningen till postchef ordförande i riksdagens trafikutskott, slutförde och vann statsmakternas stöd för den mera definitiva omdaning av Posten till ett modernt affärsföretag. Marknadsinriktningen stärktes genom uppdelning av marknaden i två huvudaffärsområden. Det ena omfattar brev- och tidningsrörelserna, postorder och varuhantering och det andra postgiro, bankuppdrag, finansrörelse och kassaservicen vid postkontoren. Ansvar för den löpande verksamheten har delegerats till 33 regioner.

Ordförklaringar

Bevilling Gemensamt namn på vissa svenska statsskatter. Enligt regeringsformens

§ 60 räknas postmedlen till statens extra ordinarie inkomster.

Excerpter se Holm, Teodor.

Expectorationer Tegnér avser här utkast till manuskript.

Forvagnstrafik Trafik med hästdragna vagnar för transport av resande, varor och post.

Förbudssedel Användes för att anmäla behov av plats i diligens eller gästgivareskjuts. Sedeln kunde lämnas till ett postkontor eller till en postiljon på en förbipasserande postskjuts. Postiljonen hade skyldighet att lämna förbudssedlar till alla gästgivaregårdar som var belägna utmed postskjutsens färdväg. Försummelse kunde straffas med böter.

Förskrivning Avser arbetet med behandlingen av de rekvisitioner på tidningar som gjorts av kunderna.

Holm, Teodor (1855–1940), postmästare i Liljeholmen och vid postkontoret Stockholm 5. Han tillbringade en mycket stor del av sin tid i riksarkivet, där han tolkade och stenograferade av aktstycken ända från 1500-talet och därigenom gjorde originaldokument om postal historia tillgängliga och förståeliga för andra forskare. De sedermera utskrivna handlingarna finns sedan 1981 tillgängliga på mikrofilm.

Hållskjutsning (reservskjuts) Skyldighet

för allmogen att mot betalning hjälpa resande att färdas vidare, där gästgivarens skjutsningsskyldighet inte räckte till. Jordbruket befriades från denna skyldighet 1878.

Kartera Anteckna på en medföljande handling postpåsarnas innehåll.

Kommunombud Person som utan ersättning från Postverket var den förmedlande länken mellan lantbrevbäraren och de postkunder, som lantbrevbäraren inte kom i kontakt med under turen.

Legitimitetsprincip Princip om laglig rätt (till ett ämbete).

Lösväskor Begreppet utreds närmare i kapitlet Lösväskor och lösbrev.

Memorial Inlaga, betänkande, promemoria.

Postdag Dag då en ort kunde ta emot eller skicka post genom en regelbunden postförbindelse. Antalet postdagar var på landsbygden i regel två per vecka under större delen av 1800-talets andra hälft.

Postgång Härmed avses i olika sammanhang inte bara själva transporten av posten utan också linjer utmed vilka regelbunden postbefordran var anordnad. Postgången kunde ske till fots, med båt, med hästskjuts osv.

Posthemman Hemman, vilka det ålegat sedan 1636 att biträda med den allmänna postens befordran. Ofta kallas de postgårdar i handlingarna. Posthemmanskyldigheten avskaffades med 1870 års utgång.

Postinspektör Titeln användes under en stor del av 1800-talet för de tjänstemän som var postmästare i residensstäder. Vid inrättandet av postinspektioner 1893 blev titeln för dessas föreståndare postinspektörer (ändrat till postdirektörer från 1910 och under några år i mitten av 1900-talet till distriktschefer).

Registratur Eg hänvisningsbok. Registraturet är en systematiskt ordnad samling av utgående skrivelser i koncept.

Sportler Biförtjänster.

Thurn und Taxis Medlemmar av familjen Thurn und Taxis var italienska kurirer som i

slutet av 1400-talet kom i habsburgsk tjänst. Franz von Taxis förband sig år 1504 att inrätta postförbindelser mellan länderna inom huset Habsburgs välde. Genom ett nytt avtal 1516 utsträcktes servicen till flera europeiska länder. Familjen Thurn und Taxis ägde företaget. Det ärvdes i generationer. År 1867 förstatligades de sista resterna.

Uppbörd Det sammanlagda beloppet av försålda frimärken, postkort m m.

Uppbördsprovision Posttjänstemännen hade under viss tid en procentuellt beräknad inkomst av försäljningen av frimärken m m.

Källförteckning

OTRYCKTA KÄLLOR:

Persson, Evald: Studier kring posttjänstemännens rekrytering, utbildning och sociala bakgrund under senare delen av 1800-talet (Licentiatavhandling Lund 1964).

Holm, Teodor: Excerpter ur handlingar i Riksarkivet.

Handlingar i Postens centralarkiv i Stockholm.

TRYCKTA KÄLLOR:

Adolfsson, Göran: Ölandsposten till lands, till sjöss och i luften (1981).

Bergfalk, Pehr Erik: Om Svenska Postinrättningens uppkomst och utbildning från 1636 till Konung Carl XII:s död 1718 (1839).

Carlin, Sven: Vad kostade brevet? (1975)

Dahlgren, J H: Hofkamreraren Dahlgrens behandling vid Kongl. Post-Werket (1847).

Forsell, Nils: Svenska Postverkets historia (1936).

Grape, Ernst: Svensk posthistoria, berättad för postens folk (1941).
Expeditionsföreskrifter vid postverket (1952).

Postkontor och postmästare (1951).

Ur Norrbottens äldre posthistoria – några anteckningar (Särtryck ur »Norrbotten» 1960).

Holm, Teodor: Sveriges Allmänna Postväsen (9 band 1906–1929).

von Knorring, Sophie: Resa omkring Vettern 1832. Utgiven med inledning och kommentarer av Börje Räftegård (1985).

Larsson, Lars-Olof: Gästgiveriets uppkomst, blomstring och avveckling. Uppsats i »Småländska gästgivaregårdar och skjutsstationer». Red Christina Westerman (1983).

Lindgren, Erik: Posthistoria från Ljungby kommun (1980).

Kommunikation i gränsbygd (1981).

Kommunikation i Västbo (1982).

Kommunikation i Allbo (1983).

Kommunikation i Kinnevald (1985).

Nylander, Yngve: Sveriges fasta postanstalter genom tiderna (1963).

Samsioe, Gustaf: Postala notiser för år 1877.

Swartling, Erik: Riksdag och inrikes brevtaxa (Statsvetenskaplig tidskrift, 1961:1).

Thurgren, J A: Stadgar rörande Postväsendet i Sverige (1858).

Ortregister

För orter som nämns mer än en gång i samma kapitel avser sidhänvisningen första gången de nämns.			
Ajaureforsen	170	Bollebo	143
Alingsås	32	Bollnäs	87
Alm	85	Bolmsö	138
Alsback	120	Borg	144
Alster	102	Borgholm	37
Alvesta	170, 182	Born	110
Anderslunda	101	Borås	32, 104, 134, 170
Anderslöv	72, 105	Bosebo	143
Andrarum	39	Bottna	142
Aplared	170	Boxholm	32, 176
Arboga	47, 54, 72, 95	Brandshammar	80
Arbrå	86	Brastad	120
Ardre	150	Brink	70
Arneberga	100	Brodalen	120
Arvidstorp	78	Broddbo	15
Arvika	75, 135	Brokind	86, 108
Asker	174	Brovallen	15
Askersund	32, 84, 148	Brunsta	101
Aspanäs	169	Bräcke	105, 168
Assmunderöd	115	Brännarp	110
Avesta	15, 31	Brömsebro	11, 18
Axhult	173	Burseryd	91, 162
Backbyn	62	Burträsk	31
Backe	143	Byxelkrok	129
Balderum	148	Bålsjön	144
Baltack	34	Båstad	32
Bankekind	145	Bäckmanstorp	56
Barkarby	181	Bälinge	145
Barlingbo	152	Bärfendal	122
Bastmora	61	Böda	37, 128
Bender	24	Böringe	105
Bengtstors	179	Charlottenberg	143, 170
Bergsjö	56	Dajkanvik	175
Bergsviken	145	Dalhem (Gotlands)	158
Bestorp	108	Dalkarlsberget	99
Beted	143	Dalsjöbyn	17
Bie	49, 142	Defvelstorp	105
Bjärsjölagård	36	Delsbo	31, 114
Bjärträ	88	Dingle	130
Bjåsta	34, 86, 92	Dockmyr	105
Björke	114	Dorotea	38
Björketorp	154	Drottningholm	135
Björkfors	121	Drängsered	62, 136, 168
Björksele	142	Dunker	125
Björnlanda	98	Dylta	98
Bodarne	92	Dyple	146
Boden	37, 101	Dädesjö	161
Bodum	143	Edebäck	126
Bogen	87, 135	Edsele	138
Bohus	21	Edshult	136
		Ekeby (Gotlands)	152
		Ekensholm	125
		Ekestad	100
		Eksjö	136
		Elleholm	66
		Emmaboda	34
		Endre	152
		Enerum	128
		Eneryda	182
		Enköping	31, 76
		Enviken	54
		Erstavik	150
		Ervalla	95
		Eskelhem	146
		Eskhult	136
		Eskilstuna	31, 116
		Eslöv	72, 98, 176
		Espered	148
		Fagerled	92
		Falkenberg	18, 75, 78, 136
		Falköping	34, 98, 127, 142
		Falköping-Ranten	98
		Falun	15, 31, 95, 161
		Fastarp	155
		Fellingsbro	98
		Fiandberg	175
		Figeholm	35
		Filipstad	31, 95
		Fjälkestad	115
		Fjärås	154
		Fladstrand	20
		Flen	98
		Floda	98
		Flybrännan	170
		Folkesta	101
		Follingbo	152
		Fors	153
		Forsby	47
		Forsed	142
		Fredriksborg	22
		Fredsberg	63
		Fridlevstad	104
		Frillesås	155
		Fristad	104
		Frötuna	42
		Frövi	98
		Fulunäs	144
		Fågelsta	100
		Fågelvik	102
		Fåglavik	98
		Färö	140
		Färösund	140, 179
		Färjestaden	65, 68
		Förlanda	154
		Gagnef	31, 43, 95
		Galhammar	145
		Gallejaurygget	170
		Gamla Upsala	106
		Gargbro	142
		Geijersholm	126

Getinge	110	Hedensbyn	31	Hörby	84
Gillberga	36, 48	Hedeviken	36	Hörvik	66
Gimo	153	Hejde	152	Höör	95, 139, 143
Gislaved	83, 91, 179	Helgum	138	Immeln	100
Gläborg	130	Helsingborg	20, 32, 35, 70, 79, 134	Ingenting	108
Gnesta	98	Henån	115	Insjön	189
Gnisvärd	146	Herrdal	90	Jernavik	66
Gotlandstofta	146	Herrestad (E län)	100	Jernskog	143
Graninge	168	Herrestad (M län)	84	Jokkmokk	31, 37
Grebbestad	135, 179	Herrevads Kloster	32	Jonsered	95
Gressela	154	Hestra	179	Julita	50, 141
Grimeton	156	Hidinge	128	Junsele	81, 169
Grimsgöl	116	Hillared	157	Jädersbruk	103
Grisslehamn	37	Himle	110	Jäderön	116
Grude	114	Himmelsända	116	Jämshög	67, 143
Grums	126	Hindby	140	Järle	98
Grundforsbygget	170	Hinneryd	173	Järna	98, 177
Grundforsen	144	Hjo	32, 34	Järvsö	87
Grythytan	47	Hjällby	114	Jät	161
Grythytteby	33, 47	Hjälsta(by)	125	Jävre	48
Grythyttehed	34	Hof (P län)	43	Jönköping	12, 18, 32, 34, 47, 56, 70, 134, 151, 180
Gränna	58, 70	Hofors (N län)	155	Kalmar	14, 32, 60, 65, 75, 94, 151
Gräve	128	Holkaberg	70	Karbenning	142
Grönskåra	60	Holmåkra	148	Karlsberg	108
Gullestorp	148	Horleby	115	Karlsborg	32
Gunnarp	136	Horsamo	83	Karlshamn	27, 66, 77
Gunnarskog	87, 135	Hova (R län)	92	Karlskoga	48, 176
Gustaf Adolf	126	Hova (U län)	121	Karlskrona	34, 72, 93, 151
Gustafsfors	179	Hovsta	99	Karlslund	92
Gyllinge	58	Huddinge	98	Karlstad	31, 51, 75, 102, 124, 151
Gysinge	36	Hudiksvall	57, 76	Kastberga	175
Gyttorp	54	Hult (F län)	136	Kastlösa	65
Gårelehöjden	81	Hult (U län)	96	Katrineholm	142
Gällivare	31, 37, 170	Hunnebostrand	139	Kila(borg)	144
Gävle	17, 31, 68, 76, 83, 95, 161, 170	Hunnestad	155	Kilforsen	170
Gölingstorp	32	Husbyfjöl	86	Killeberg	144
Göteborg	14, 19, 32, 72, 79, 95, 151, 171, 186	Håby(gård)	130	Kilsmo	98
Göteryd	172	Håkantorp	36	Kinnared	61, 168
Hagby	101	Hångsdala	130	Kjula	116
Hagfors	126	Håsjö	168	Klagstorp	103
Hallersrud	124	Hägerstad	121	Klintemåla	163
Hallsberg	98	Hällby(brunn)	101	Klippan	32, 35
Halmstad	18, 32, 61, 72, 79	Hällestad	86	Klågerup	140
Hammar	84, 148	Hällevik	154	Knäred	19
Hammarlund	148	Hälleviksstrand	162	Klövedal	115
Hammarö	124	Härja	127	Kolforsen	103
Hamneda	172	Härnösand	34, 81, 89	Kolhammar	121
Haparanda	31, 34	Hässleholm	123	Kopparberg	142, 176
Harrseleforsen	170	Hästveda	98	Korsnäs	36
Harsprånget	170	Högberget	170	Kramsta	87
Harplinge	110	Högfors(bruk)	142	Kristianopol	18, 93
Hassela	56	Högsten	175	Kristianstad	32, 35, 39, 70, 115, 148
Havgård	105	Högås	115	Kristinehamn	47, 93
Heberg	110	Hökhuvud	153		
Hedemora	15, 160	Hökerum	169		
		Hölö	178		

Krogsered	136, 168	Lyse	120	Norra Sandby	143
Krokek	70, 86	Lysekil	120, 131	Norra Unnaryd	180
Krokfors	176	Långared	147	Norrkila	120, 122
Kuddby	44, 55	Långaryd	91, 147	Norrköping	14, 32, 72, 144, 188
Kumla	98	Långasjö	117	Norrhälje	42
Kungsbacka	20, 75, 154, 169	Långbro	128	Norrvidinge	107
Kungsgården	88	Långsele	105, 169	Norsholm	86
Kungälv	20, 32	Långvik	84	Norsjö	139
Kvarnamåla	116	Långås	110	Nossebro	143
Kvarebo	34	Läggesta	106	Nya Lerdala	92
Kvistrum	36, 45, 122	Lännäs	174	Nyby	90
Kymbo	127	Lövstad	89	Nyckelby	17
Kyna	17	Mala	123, 147	Nyhem	105
Kyrketorp	129	Malmköping	31, 35	Nykyrka	86
Kållerstad	138	Malmslätt	181	Nyköping	11, 31, 35, 49, 70
Kälvene	127	Malmö	14, 39, 53, 70, 84, 95, 132, 151, 181	Nyland	88
Kärnbo	106	Malå(träsk)	147	Nynäs	145
Kättilstad	108	Mantorp	106	Näliden	141
Köping	96	Mariefred	31, 65, 106	Näs	127
Lagmansholm	98	Marieholm	107	Näsby	47
Laholm	18, 32, 75	Mariestad	32, 35, 92, 151	Näsåker	81
Landeryd	91	Markaryd	11, 18, 124, 173	Nätra	93
Landskrona	14, 30, 70	Marstrand	32	Nävrögöl	104
Landsort	56	Massamåla	60	Nöbbeled	117
Lassehaga	120	Matteröd	123	Nöbbelev	150
Laxede	170	Matvik	66, 67	Nösslinge	155
Laxå	98	Middagsberget	144	Ockelbo	104
Ledinge	168	Midskogsforsen	147, 169	Od	43
Leksand	62	Misterhult	35	Odensala	121
Lena	43	Mjölby	86, 91, 106	Odensbacken	174
Lerberg	130	Mjönäs	147	Oppeby	121
Lerum	98	Mockfjärd	43, 169	Ornäs	17, 144
Lid	126	Mohärad	180	Orraryd	117
Lidköping	76, 134, 152	Mokärnshyttan	126	Orrnäs	143
Lilla Edet	80	Mora	31	Orust	115, 162
Limmanäs	154	Mossebo	34, 143, 172	Osby	98
Limmared	143	Mossstena	145	Oskarshamn	35, 68
Lindesberg	31	Morås	98	Oslättfors	170
Lindstorp	150	Motala	32	Pajala	31
Linköping	31, 58, 70, 109, 122, 151	Mularp	130	Partille	98
Linneryd	117, 161	Munkedal	130	Parkrog	70
Lista	153	Myckleby	115	Piteå	49
Ljung	43, 114	Märsta	80	Pitholm	48
Ljungby	32, 72, 91, 172	Mölnbo	98	Pjätteryd	172
Ljusdal	31, 87, 90	Mörbylånga	65	Porjus	183
Ljusnarsberg	142	Mösseberg	142	Prästnäs	172
Lobonäs	180	Naglarby	17	Pukavik	66
Locknö	88	Nol	80	Putinpalo	146
Loka	40, 47	Nor	146	Pålsboda	98
Los	180	Nora	95	Ragunda	36
Ludgo	126	Norberg	31, 61	Ramsberg	36
Lugnvik	102	Nordanåker	138	Ramsele	138
Luleå	31, 48, 161	Nordanö	61	Ramundeboda	35, 84
Lund	51, 70, 84, 95, 132	Norje	67	Ranseröd	143
Lyckeby	93	Norra Bredåker	144	Resmo	65
Lycksele	38, 142	Norra Långstad	126	Ringarum	86

Ripsa	126	Slöinge	110	Särö	55
Rogsta	58	Smedberg	131	Säter	16, 95
Rolfstorp	156	Smedjebacken	31	Säverstad	45
Ronneby	27, 77	Smygehamn	137	Sävsjöström	36
Rosendal	60	Smörtunnemåla	60	Söderhamn	133
Rossön	143	Snärshult	116	Söderköping	44
Runtuna	126	Sollebrunn	32	Södertälje	35, 54, 98
Rya	136	Sollefteå	31, 138, 168	Södra Bredåker	144
Rydaholm	159	Solna	108	Södra Sandby	143
Rydöbruk	168	Sorsele	38, 142	Södra Tarendö	146
Rå	81	Sparsör	104	Södra Åkernäs	144
Rågelund	79, 155	Spöland	141	Sölvesborg	67, 77
Råhällan	104	Stamnared	156	Sörby	43
Råsunda	54	Stamsele	142	Sösåla	98
Råå	21	Stehag	98	Tannåker	138
Råön	174	Stensele	38	Tanum	139, 179
Rönö	44, 55	Stenstorp	98, 129	Teckomatorp	107
Röra	115	Stjernevik	121	Tegnaby	117
Sala	15	Stjärnhov	98	Tensta	102
Sallerup	139	Stjärnvik	36	Tiarp	129
Sanda	157	Stocken	162, 174	Tierp	31, 43, 76
Sandby	143	Stockholm	12, 20, 28, 32, 47, 52, 54, 65, 69, 78, 83, 161, 171, 186	Tingsryd	91
Sandhem	98	Stora Berg	120	Tingstäde	179
Sandklev	130	Stora Mellösa	85, 174	Tjärnö	56
Sandsjö	91	Stora Rör	37	Tjärstad	108
Sandvik	162	Stora Tuna	17	Tjörn	115
Sannå	154, 169	Stornorrfors	170	Toggestad	115
Sappetsele	142	Strand	48	Tomelilla	137
Seglingsberg	61	Striberg	54	Tomtebo	144
Serarp	60	Strängnäs	23, 31, 65, 116	Tomteboda	108
Sibbarp (R län)	80	Ströms Bruk	57	Torlunda	101
Siljansnäs	62	Strömslund	142	Torp (H län)	128
Simlinge	103	Strömsnäsbruk	173	Torp (O län)	115
Sjonhem	158	Strömstad	56	Torp (S län)	124
Sjöberga	58	Stugun	105	Torsebro	115
Sjöbo	84	Ståvesjö	105	Torsered	142
Sjöbol	27, 116	Sund	160	Torshälla	31, 101
Sjögård	168	Sundsvall	169	Torshälla station	101
Skara	76, 80, 148	Sunne	162	Torsjö	72
Skeen	72, 91	Suorva	183	Torsred	142
Skellefteå	48, 139, 147	Svabensverk	54	Torsåker	95
Skene	32	Svartå	128	Torsång	17
Skillinge	148	Sveg	90	Torsås (Östra)	117
Skir	26	Svenljunga	32, 91, 136, 172	Torup	61, 168
Skog	88	Svensta	145, 161	Torö	56
Skogstorp	153	Svenstavik	145	Tossene	121
Skogtuna	145	Svinhult	145	Tranemo	172
Skredsvik	122	Svinstad	145	Tranås (F län)	89
Skurugata	175	Svängsta	145	Tranås (L län)	84
Skyttorp	101	Svärdsbro	70	Traryd	173
Skådene	130	Sya	106	Trelleborg	103, 138
Skällinge	156	Säby (E län)	108	Treskog	87, 135
Skänninge	188	Säby (F län)	89	Trollhättan	142
Skölvene	43	Säljeryd	117	Trosa	177
Skövde	32, 76	Sämstad	122	Trossnäs	146
Släp	55, 154, 169			Trängslet	170
Slättäng	127			Tuggenbygget	170

Tumba	98	Vårdnäs	108	Östra Ny	44, 55
Tving	117	Väddö	37	Östra Torp	137
Tvååker	110, 155	Väderstad	86	Överby	139
Tysslinge	128	Vänersborg	32, 46, 79, 151	Överkalix	37
Tång	144	Vännäsby	141	Överluleå	144
Tänum	120	Vännäsdal	141	Övertorneå	31, 146
Tärendö	146	Väring	98	Öxared	154
Täxan	142	Värmskog	143		
Töreboda	63, 74, 101	Värnamo	32, 52, 61, 167		
Uddeholm	126	Västermo	153		
Uddevalla	20, 79, 122	Västervik	35		
Ullånger	35, 86, 89	Västerås	16, 31, 47, 61, 76, 151		
Ulrichamn	169	Vättak	127		
Ulriksdal	133	Växjö	26, 30, 51, 61, 70, 91, 116, 151, 161		
Ulvsbäck	18	Ydre	160		
Umeå	34	Ystad	20, 53, 70, 84		
Undenäs	32, 92	Å	44, 55		
Unnaryd	91	Åby (L län)	32		
Uppsala	14, 31, 51, 69, 80	Åby (O län)	122		
Urshult	91	Åkarp	98		
Uråsa	117	Åkernäs	144		
Utvångstorp	127	Åkers styckebruk	106		
Vadstena	100	Åkre	58		
Valdemarsvik	72	Ålberga	144		
Wall	93	Åmål	31		
Valla	98	Ånäset	31		
Vallby	103, 153	Årjäng	48		
Vallda	154	Årstad	136		
Valåsen	98	Ås (F län)	141		
Vankiva	123	Ås (Z län)	141, 144		
Wanäs	32	Åsby	101		
Varberg	18, 32, 155	Åsele	38		
Warnäs	33, 47, 176	Åsled	129		
Varpet	122	Åtorp	48		
Vartofta	98	Åtvidaberg	108		
Wassbacken	32	Älgarås	98		
Wastebotorpet	17	Älmeboda	117		
Vedkärr	117	Älmhult	182		
Vemdalen	90	Älvkarleby	31		
Vendel	102	Ängelholm	32		
Vessige	136	Äs	49, 141		
Vetlanda	60	Äsperöd	148		
Wiby	86, 150	Ödeshög	59, 70, 100		
Vietas	170	Öja	153		
Wik (F län)	34	Örberga	100		
Vik (W län)	31	Örebro	31, 47, 74, 84, 95, 127		
Viksta	102	Öregrund	153		
Vilhelmina	38	Örnåvik	66		
Villands Vånga	147	Örnsköldsvik	34, 93		
Vinteråsen	142	Ösmo	145		
Vintrosa	128	Österby	101		
Virso	61	Östersund	90, 145		
Visby	140, 146	Östhammar	153		
Vislanda	72	Östraby	84		
Vissefjärda	117	Östra Hoby	148		
Våla	61	Östra Husby	44		
Vånga(by)	147				

Postens uppgift är att betjäna samhället, näringslivet och de enskilda människorna. Det är under ständig påverkan från dessa håll som Posten vuxit från en ringa början för 350 år sedan till ett av vårt lands största företag. Postens historia är därför också samhällshistoria.

Postens anpassning till samhällsutvecklingen och till kundernas växande och växlande behov skildras här av den kunnige posthistorikern Erik Lindgren. Det har blivit en annorlunda posthistoria betydligt närmare människorna än tidigare posthistoriska verk. I mängder av citat ur brev, petitioner och protokoll träder bygdepolitiker, företagare och privatpersoner fram och hävdar både egna och lokala intressen med påfallande värtalighet och förmåga att argumentera. Här ryms både glädjeämnen och besvikelser. Vidare skildras hur postnätet vuxit och hur det gick till när postdiligenserna, järnvägarna, ångfartygen, bilarna och flygmaskinerna togs i Postens tjänst.

Skildringarna omfattar inte bara fyra sekler. De har också stor geografisk bredd. Över 700 orter, spridda över hela landet, finns omnämnda i olika sammanhang.

Författarens mänskliga perspektiv på utvecklingen gäller också postpersonalens insatser generation efter generation. Postens historia är fylld av plikttroget arbete, av mödor och strapatser, av pionjärbedrifter och krafttag för att förbättra servicen.

Om allt detta och mer därtill står att läsa i denna levande posthistoria under 40-talet huvudrubriker – från "Postbönder och kunskapare" till "Postverkets chefer".

