

3

# SVENSKA POSTVERKETS FÖRSTA PAS- SAGERARE- OCH PAKETTRAFIK INOM SVERIGE, 1831—1834

*Av Paul Gerhard Heurgren*

## *Inledning*

Rubriken här ovan kan förvåna. Men den har måst formas så, därför att innan regelbunden passagerare- och varu- eller pakettrafik, eller vad som nu allmänt kallas diligenstrafik ordnades av svenska postverket, var svensk sådan trafik igång i Danmark och i Svenska Pommern samt på privat initiativ även i vårt land. Ja, t. o. m. ett annat land, Danmark—Norge, befordrade tidigt passagerare och paket genom Sverige.

Från 1620 expedierades svensk post regelbundet, då ej krig lade hinder i vägen, genom Danmark med gående bud till och från Hamburg. Från 1661 använde de svenska postiljonerna i Danmark vagnar, därför att danska regeringen förbjöd dem, vad som var svenska regeringens önskan, att rida. 1679 bestämde den danska regeringen, att de svenska postiljonerna ej fick använda mer än en vagn och ej taga med passagerare och varor. Denna order hade dock ingen effekt. Med de svenska postvagnarna i Danmark befordrades ej blott post utan även personer och varor ända tills danska regeringen 1689 tillät att de svenska postiljonerna i Danmark red.

Mellan Pommern, som Sverige erhöll genom Westfaliska freden 1648, och Skåne upprättades 1684 regelbunden post- och passageraretrafik med segelfartyg. Ystad var utgångspunkten i Skåne för denna trafik och Stralsund i Pommern. I samband härmed ordnades samma år post- och passageraretrafik mellan sistnämnda stad och Hamburg. Till en början uppdrogs denna trafik av Kanslikollegium åt enskilda personer. Först efter 1699, då postväsendet i Pommern lades under Kanslikollegium och överpostdirektören, kan den pommerska diligenstrafiken

räknas tillhöra svenska postverket. Den trafiken pågick sedan, då den ej tillfälligt måste upphöra på grund av krig, ej blott å sträckan Stralsund—Hamburg utan även å en del linjer inom Pommern, ända till dess Sverige 1812 frånträdde denna besittning.

I en kunglig instruktion av den 10 juni 1673 talas om lämpligheten att ordna post- och passageraretrafik inom landet. Frågan kom där-efter flera gånger på tal. Men det dröjde över 150 år, innan postverket ordnade sådan trafik. I ett Kanslikollegii protokoll av den 15 juli 1685 berättas, att ritningar å postvagnar för 4 eller 6 hästar förevisats i kollegiet. Samma kollegium avslöt den 10 maj 1705 kontrakt med kontrollören vid postkontoret i Stockholm Johan Lange och hans »Intressenter» om befordran av post, passagerare och gods mellan Stockholm och Ystad, väl närmast för samtrafik med postjakterna å linjen Ystad—Stralsund. Lange skulle få den fina titeln »Post-Wagn-fahrt-Directeur». Någon diligenstrafik kom dock ej vid den tiden igång i vårt land. De ständiga krigen i början av 1700-talet hade väl till följd, att nödigt driftkapital ej kunde anskaffas.

I en tryckt förordning, som utfärdades av Karl XII den 10 maj 1718 om post- och gästgiveriväsendets sammanslagning, bestämdes om in-rättande av flera nya poster, bl. a. för befordran av passagerare. Post-vagnar beställdes »med flätade korgar, som stå fast på axlarna, för en person fram och 2-ne bak» samt dessutom med plats för gods. Men sådan vagn rymde troligen ej mer än en passagerare. Ett antal vagnar blev färdiga men kom ej till användning, därför att förordningen från 1718 upphävdes kort efter Karl XII:s död samma år.

Den första diligensen insattes i trafik i vårt land den 27 november 1722 å linjen Stockholm—Uppsala. Initiativtagare till denna trafik var en refendarius Walrave. Enligt ett tryckt plakat kostade resa med diligensen 7 daler kopparmynt från Stockholm men endast 6 daler i motsatt riktning. Postiljonen, som körde vagnen, skulle ha 6 öre silvermynt. En tid var denna trafik utsträckt till Gävle. I sin helhet upphörde den snart, då Walrave ej fick ekonomiskt stöd av staten.

På 1700-talet var regelbunden dansk-norsk passagerare- och pakettrafik igång i Sverige. 1770 erhöll ett par privatpersoner tillstånd av dansk-norska staten att starta sådan trafik från Köbenhavn över Öresund genom Skåne, Halland och Bohuslän till Kristiania och Kongsberg. Denna trafik, som 1788 övertogs av nämnda stat, pågick in på 1800-talet. I slutet av 1700-talet kostade resan Köbenhavn—Kristiania 20



riksdaler. Antalet passagerare var 1784 fyra, 1789 trettio, 1790 trettio-två och 1791 femtio. För denna trafik anskaffades holländska vagnar. Men då de visade sig för tunga, begagnades de endast en kort tid.

1808 och 1809 gjorde rikets ständer framställan till Kungl. Maj:t om att försök måtte göras med »så kallade postvagnar, varmed Resande och större paketer kunde tillika fortskaffas». Och 1820 insände Kanslistyrelsen till Kungl. Maj:t ritningar å vagnar (bild 2) med plats för personer och varor. Kungl. Maj:t ville dock ej fatta beslut om diligens- trafik, förrän överpostdirektör Wilhelm Carpelan studerat sådan trafik i Tyskland och Österrike. I den rapport om resan till de båda länderna, vilken Carpelan avgav den 31 januari 1821, framhölls, att inrättningen med »forvagnar» aldrig kunde bära sig i Sverige, »där vägarna höst och vår äro så beskaffade, att på den ena stationen hjul och på den andra medar måtte nyttjas». Detta problem löstes längre fram i tiden genom att diligenserna medförde små medar, som lätt kunde sättas fast under vagnshjulen. Sådana medar hör till den i Postmuseum utställda diligensen.

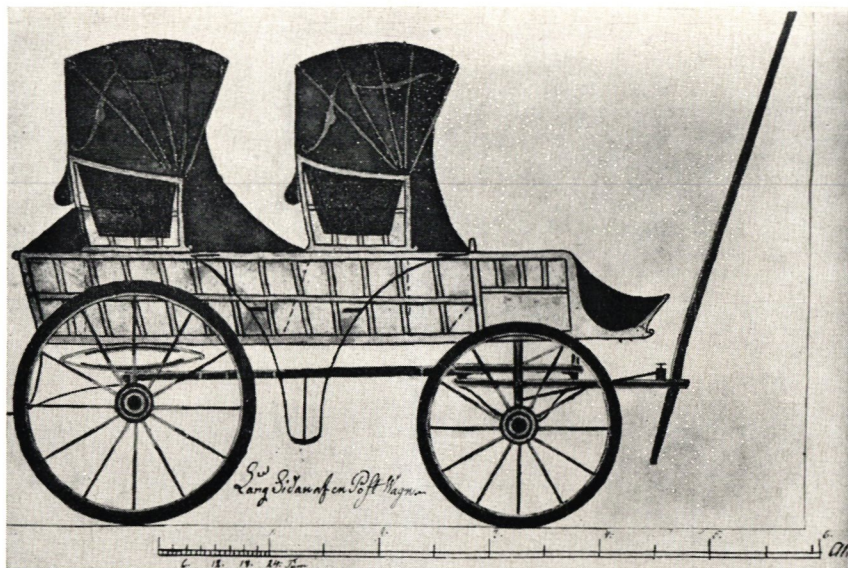


Bild 2. Ritning till postdiligens, ingiven till Kungl. Maj:t 1820.  
Original i Riksarkivet.

Den 9 juli 1829 kunde man i tidningen »Medborgaren» läsa »Bland inrättningar, som länge varit påkallade af behofvet ser man med nöje en forvagn, som snart i fyra månader utan minsta uppehåll gjort sina bestämda farter mellan Stockholm och Uppsala». Förste lantmätare A. V. Iggberg hade satt igång denna trafik, som en kort tid utsträcktes från Uppsala till Gävle. Å linjen Stockholm—Uppsala fortgick diligens-  
trafiken ända fram till 1866, då järnvägen mellan de båda städerna blev färdig.

Ännu ett privat företag startade diligenstrafik före postverket. Den 11 april 1831 spreds med tidningarna i Stockholm ett tryck, i vilket omtalades »ett bolag, som bildat sig med ändamål att framdeles med diligenser befara de större vägarna i Sveriges södra och västra provinser». Detta tryck hade som upphovsmän greve Klas Fredrik Horn och friherre Ernst von Vegesack. Dessa båda herrars diligenser, som från 2 maj 1831 trafikerade linjen Stockholm—Linköping, var täckta och hade tre avdelningar med två numrerade platser i varje samt två platser bredvid kusken. Mindre skrymmande resgods fick tagas med ävensom paket mot särskild taxa. Priset per person för hela sträckan var 10 riksdaler inne i vagnen och 8 riksdaler och 24 skilling på kuskbocken. I juli månad 1831 utsträcktes linjen från Linköping till Jönköping, enligt utförligt meddelande i »Bihang» till Jönköpings Tidning för 16 juli 1831. Från Jönköping till Stockholm kostade platserna 1—5 16 riksdaler och 24 skilling och platserna 7 och 8 13 riksdaler. »Hvarje till Gästgifvareskjuts berättigad Resande», dock ej barn under 6 år, fick fara med dessa diligenser. »Postiljonen skulle svara för resans skyndsamma och ordentliga gång.» Anmärkningsvärt är, att den, som körde diligens, kallades för postiljon, fastän denna trafik ej hade samband med postverket. I Aftonbladet för 12 april 1831 skrevs om de å denna sträcka använda vagnarna, att passagerarna »njuter således därstädes samma bekvämlighet, som om han sitter i sin egen Landauvagn» samt att »den behagliga rörelsen på goda vagnsfjädrar bör gifva en förträfflig och hälsosam matlust».

#### *Postverkets passagerare- och pakettrafik 1831—1834*

I en skrivelse från rikets ständer av den 17 mars 1830 till Kungl. Maj:t föreslogs »inrättande af en Paketpost hvarmed tyngre bref, kungörelser, rättegångshandlingar, böcker m. m. kunde emot en lägre afgift

försändas från ett ställe till ett annat och resande emot lägre betalning än vanlig skjutslega, åtfölja transporter hvarigenom utan betydlig kostnad för staten den början blefve gjord till Forvagnsinrättning på samma sätt som i andra länder redan skett». Att sådan trafik, fast i privat regi, då redan fanns i Sverige, låtsades ständerna ej om. Som paketgods tänkte ständerna närmast på handlingar och böcker. Att sprida böcker var vid tiden ifråga ej lätt, då allt, som sändes med posten, taxerades som brev och ej blott efter vikt utan även efter befordringsvägens längd. Detta gjorde, att portot för ett bokpaket kunde uppgå till större belopp, än vad boken däri kostat i bokhandel.

Av de fyra stånden i riksdagen ansåg adel, präster och borgare, att till passagerare- och paketvagnar borde användas gästgivareskjuts. Men häremot reserverade bondeståndet sig i en särskild skrivelse, under motivering att de tre andra ståndens förslag var »ett förnyat försök att emot bondeståndets bestridande utöfver grundskatten pålägga skattebonden nya bördor». Bönderna ansåg det riktigare, att nödiga hästar till den föreslagna trafiken anskaffades genom entreprenadauktioner, även om begärd ersättning komme att överstiga gällande skjutslega. Anledningen till bondeståndets opposition torde ha varit den, att enligt en lag från 1734 var somliga bönder skyldiga att stå till tjänst med hästar och åkdon åt resande. Detta innebar, att de växelvis måste ligga i beredskap ett dygn vid gästgivaregårdar. Härigenom skapades mycket missnöje, då jordbruken på så sätt ej sällan berövades arbetskrafter.

Med ständernas skrivelse till Kungl. Maj:t följde två tryck. Det ena hade till rubrik »Tarif för Paquet-Post-Porto». För paket vägande från 8 lod till 1 skålpund beräknades i porto 1 skilling milen och för 4 till 5 lispund 12 skilling milen. Försändelse, som vägde under 8 lod och över 5 lispund, föreslogs ej få expedieras med paketposten. 1 lod = 13,29 gram, 1 skålpund = 340—375 gram och 1 lispund = 8,5 kilogram. Det andra trycket hade till överskrift »Tabell öfver Paquet eller Forvagnars oafbrutna gång emellan Stockholm och Götheborg samt Stockholm och Ystad». De båda sträckorna delades upp på 4 linjer: 1) Stockholm—Västerås—Örebro, 2) Göteborg—Örebro, 3) Stockholm—Jönköping och 4) Jönköping—Ystad.

I skrivelse från Kungl. Maj:t av den 6 maj 1830 till överpostdirektörsämbetet, till vilken skrivelse ständernas redan omtalade framställan är fogad, sägs, att högsta vederbörande lika väl som folkets representanter insett behovet och nyttan av passagerare- och pakettrafik. På försök

skulle därför igångsättas regelbunden befordran av både personer och paket mellan Stockholm och Ystad. De vagnar, som komme att användas, borde, så ansåg Kungl. Maj:t, konstrueras huvudsakligen för paketbefordran. Hästar, som behövdes för denna trafik, skulle anskaffas genom entreprenad eller beting, således fick ej gästgivareskjuts användas, vilket adel, präster och borgare föreslagit, men bönderna opponerat sig mot. Med ledning av ständernas tarifförslag hade överpostdirektörsämbetet att upprätta förslag till passagerareavgifter och taxor för paket, de senare lämpade både efter vikt och storlek.

Först i början av 1831 började överpostdirektörsämbetet, i fortsättningen förkortat till öpdämb., vidtaga åtgärder för igångsättande av den av Kungl. Maj:t beslutade passagerare- och pakettrafiken, vilken i dåtida handlingar kallas för paketposten. Samma beteckning användes för korthetens skull i det följande.

I annons i stockholmstidningar den 2 februari 1831 infordrade öpdämb. anbud å 4 postvagnar enligt modell, som fanns att bese. Om denna är nu tyvärr ej något känt. Den 22 februari 1831 uppgjordes kontrakt med vagnmakaren och åldermannen Peter Wahlström om leverans av 4 vagnar till ett pris av 680 riksdaler per vagn. I flera avseenden skulle dessa vagnar dock enligt kontraktet göras annorlunda än modellen. Anordningar skulle vidtagas, så att lyktor kunde användas. Varje vagn skulle även förses med »tvänne Stäm Gafflar, som medelst Trissor och Linor av Kusken kunde uppdragas och nedsläppas». Postmuseets diligens har två sådana »gafflar». Härmed avsågs ett slags bromsanordningar att användas i utförsbackar. Vagnarna ifråga liknade så tillvida de å ritningar från 1820, se bild 2, att å båda slagen fanns två säten för passagerare. 1820 års hade suffletter över båda bänkarna men 1831 års, efter vad som omtalas, endast sufflett över bakre sätet. I övrigt har skillnaden väl varit ganska stor, då 1831 års vagnar huvudsakligen var avsedda för transport av paket. Men med 1820 års vagnar kan ej ha befordrats större antal paket. I öpdämb. redogörelse för postverkets verksamhet under 1831, daterad 31 januari 1832, omtalas, att av de 5 vagnarna hade 3 ställts i reserv, 1 i var och en av städerna Stockholm, Jönköping och Ystad.

Den 30 mars 1831 annonserade öpdämb. i Stockholms Dagblad och Dagligt Allehanda efter 4 postiljoner, som skulle köra paketposten. Det sades i annonsen, att postiljonerna borde kunna »försvarligt läsa, skriva och räkna samt vara skickliga kuskar». I en den 18 maj 1831 av öpdämb. utfärdad »Instruction för de vid Paket Posten emellan

Stockholm och Ystad anställda postiljonerna» bestämdes bl. a., att i Stockholm stationerade postiljoner skulle resa till och från Jönköping och de i Ystad mellan denna stad och Jönköping. 5 minuter före avresa från ställe där hästar byttes, skulle postiljon »genom blåsning i Trumpeten gifva tecken till afresa». Postiljonerna skulle köra paketpostens hästar med en hastighet av en mil på en och en kvarts timme. Å paketpostkontoren skulle postiljonerna erhålla förteckningar på paket, väskor, lådor m. m., som skulle föras med. Allt detta skulle, med undantag av paket med matvaror, placeras i »paketlådan». Matpaket skulle läggas på »taket» till lådan. Av resande medförda reseffekter borde stoppas in under täcken och fotsackar. Det var postiljonerna vid tjänstens förlust förbjudet att begära drickspenningar av de resande.

Paketpostkontor skulle finnas i Stockholm och Ystad samt i de städer, som paketposten passerade. Postmästarna på samtliga platser, undantagandes i Stockholm, hade att fungera som föreståndare för »paketpostkontoren». För dessa fanns ej heller särskilda lokaler annat än i Stockholm. I en skrivelse från öpdämb. av den 28 april 1831 till Riddarhusdirektionen uttalas en förhoppning, att denna måtte »tillåta att ett Contor, ämnadt att begagnas för expedierandet af den Paket och Forvagn, som kommer att gå emellan Ystad och Stockholm måtte på närlagda förslag utvisar, få inrättas uti Wagnshuset No 1 på Riddarhusgården, hvilket för Post Werkets räkning på fem års tid, enligt Contract med Sadelmakaren Åström blifvit förhyrdt». Riddarhusdirektionen biföll 2 maj 1831 öpdämb. framställan, under förutsättning att det hovintendenten Pfeffer föreslagit följdes. Detta gällde lokalens inredning. Den 12 maj 1832 begärde öpdämb. att Riddarhusdirektionen måtte medgiva, att det på Riddarhusets bakgård belägna av postverket förhyrda vagnshuset måtte få utvidgas och ett nytt fönster huggas upp mot Riddarhusgränden. Redan 16 maj medgavs detta. Stockholms då enda postkontor var den tiden inrymt i Lilla Nygatan 6, vilken fastighet nu helt disponeras av Postmuseum. Till föreståndare för paketpostkontoret förordnade öpdämb. i en skrivelse av den 6 maj 1831 ordinarie kontorsskrivaren vid postverket, kamreren Johan Fredrik Gråberg, som erhöll en årslön av 450 riksdaler. »Instruktion för Föreståndare vid Paketpostkontor» — således ej blott för Gråberg utan även för föreståndarna i landsorten — utfärdade öpdämb. den 18 maj 1831. I denna bestämdes bl. a., att i en »enligt formulär inrättad Bok» skulle antecknas passagerares namn och »Caractère» samt resas mål. I samma bok skulle även införas uppgifter om



paket och i den hade dessutom paketavsändare att skriva sitt namn. Porto och vikt hade paketpostkontorets föreståndare att ange å avgående paket.

I april 1831 anmodade öpdämb. K. Befallningshavande i de län, genom vilka paketposten skulle färdas, att söka skaffa hästar för denna post genom beting. De hästar, som fick komma ifråga, måste vara »omkring 9 Qvarter 3 tums storlek». Som regel skulle 3 hästar användas. Befallningshavandena, eller vad som nu som regel kallas länsstyrelserna, lyckades ej skaffa hästar för alla sträckor. I anledning härav erhöll en postmästare Norberg i skrivelse från öpdämb. av 6 maj 1831 i uppdrag att resa från Stockholm till Ystad för att på hela sträckan ordna för paketpostens transporterande. Förnamnet på Norberg anges ej. Vid tiden ifråga fanns endast en postmästare med det efternamnet, Carl Fredrik Norberg, som kort förut fått postmästartjänsten i Sundsvall. Den 3 juni samma år avgav Norberg rapport om sin resa. Ej i något fall hade han lyckats sluta avtal för lägre kostnad än 28 skilling per mil och häst. Åt två personer hade Norberg nödgats lämna förskott för uppköp av hästar. Han hade vidare förhyrt förvaringsrum för paketvagnen på de ställen, där de resande komme att övernatta samt ordnat för deras »spisning och nattqvarter».

Den 27 september 1831 anmodade öpdämb. åter länsstyrelserna att söka skaffa hästar för paketvagnarnas transport. I skrivelserna härom lämnas en del besked och föreskrifter. Samma hästar fick ej vid ett tillfälle användas på längre sträcka än högst 3 mil. Hästägare skulle låta lämplig person av »manskön» följa med på vagnen för att öppna grindar och föra hästarna tillbaka. Om hästarna ej var lämpliga, eller de fördes för sent fram till ombytesställe, var straffet 10 riksdaler i böter. Dessa m. fl. bestämmelser kom 1832 i tryck, t. ex. i Kronobergs läns kungörelse nr 81. De återgavs även i samma år tryckta kontrakt. I kontrakten fanns bestämmelse, att om en fjärde häst användes, skulle »entrepreneuren» anteckna detta i den dagbok, som postiljonen förde med sig. Ersättning för paketvagnens transport betalades ut av paketpostkontoren.

En fjärde häst behövdes ej sällan, men till en början medgav öpdämb. ej ersättning för mer än 3 hästar. På grund av upprepede klagomål häröver måste öpdämb. dock i slutet av 1831 dekretera, att för 4 månader av ett år fick utbetalas ersättning för 4 hästar. I en kunglig skrivelse av 10 december 1831 till öpdämb. gavs tillstånd åt detta, att med hänsyn tagen till »vägens längd, väglaget och vagnens beschaffen-

het» avgöra om 3 eller 4 hästar skulle få användas. Öpdämb., som omtalat för Kungl. Maj:t, att det flera gånger varit förenat med stora svårigheter att genom entreprenad eller beting ordna paketpostens transport, erhöll i sistnämnda skrivelse tillstånd att, om så var nödvändigt, anlita gästgivareskjuts mot en ersättning av 8 skilling per mil och häst, utöver fastställd gästgivareskjutslega.

Ännu en sak hade öpdämb. att ordna, innan passagerare- och paketbefordran sattes igång. På 1830-talet visiterade tulltjänstemän alla varor och allt gods, som fördes in i städerna och för åtskilligt därav betaltes tull. Av denna anledning skrev öpdämb. 13 maj 1831 till Generaltullstyrelsen och hemställde, att visitation av paket och resgods, som följde med paketvagnarna, måtte ske vid paketpostkontoren, samt att i Norrköping — av vad anledning är ej nämnt — inga andra paket måtte där visiteras, än de som var dit adresserade. Svar på denna skrivelse har ej återfunnits, men antagligt är att den bifallits.

I början av juni 1831 var alla förberedelser för postverkets första passagerare- och pakettrafik klara. I annons för den 7 juni i tre stockholmstidningar tillkännagavs, att paketposten skulle avgå varje lördag kl 6 fm från både Stockholm och Ystad, *första gången lördagen den 18 juni 1831.*

I en 1831 hos J. Hörberg i Stockholm tryckt och av överpostdirektör C. D. Skogman den 18 maj 1831 undertecknad »MarcheRoute för Paket Posten emellan Stockholm och Ystad» ges besked om de platser, på vilka hästar skulle växlas. Första plats efter Stockholm var 1 1/2 mil därifrån i Fittja och sedan i Södertälje, Pihlkrog, Stora Åby, Svärdsbro, Nyköping, Jäder, Vreta, Krokek, Åby, Norrköping, Brink, Kumla, Linköping, Bankeberg, Mjölby, Östad, Ödeshög, Hålkaberg, Gränna, Råby, Jönköping, Barnarp, Stigamo, Svennarum, Vrigstad, Starhult, Bo, Matkull, Ör, Wexiö, Nöbbeled, Gottåsa, Dihult, Marklunda, Broby, Kvänge, Kristianstad, Nöbbelev, Degeberga, Brösarp, Tranås, Herresta och Ystad. Hela sträckan beräknades till omkring 56 mil. Den tidens svenska mil var 10 688,4 meter. Torsdag kl 6 em skulle man vara framme i Ystad, men de som rest därifrån samma dag kl 10,15 em i Stockholm. Övernattning var i Nyköping, Linköping, Jönköping, Växjö och Kristianstad. De ställen, där frukost intogs på *nedresan*, är understrukna med ett streck, och där man rastade för middag med två streck.

Enligt i Stockholm 1831 hos J. Hörberg tryckta »Föreskrifter afseende Resandes fortkomst med Paket-Posten mellan Stockholm och

Ystad», vilka föreskrifter är undertecknade av överpostdirektör E. Lagerheim, kostade en av de två platserna å bakre sätet under suffletten 16 skilling milen och platsen å främre sätet 12 skilling milen. För den person, som reste mellan Stockholm och Ystad för 16 skilling milen, kostade biljetten för hela sträckan 19 riksdaler.

Den 18 augusti 1832 skrev länsstyrelsen i Jönköping till öpdämb., att för gästgivaregården Hålkaberg, varom mera längre fram, var taxan, »upprättad vid Lysinge Härads Lagtima Vinter ting den 30 mars 1832», följande:

	skill.	pen.
»1 måltid med 3ne Rätter	18	
1 kanna godt öl	12	
1 Do svagdricka	4	
1 kammare med säng och eldning öfver natten	16	
1 Do med säng men utan eldning	10	8
för hvarje särskild säng	2	8
1 Eld brasa	3	
1 lispund Hårdvalls hö	12	
1 kagge hafre	8	
1 (?) 6 gradig Bränvin	3	
Vagnsrum öfver natten för ett åkdon	1	
Stallrum öfver natten för en häst	2»	

Med utgångspunkt från denna taxa beräknas för mat och logi under resa Stockholm—Ystad eller i motsatt riktning kostnaderna allt som allt till omkring 7 riksdaler per person. Då har antagits, att resande intog två ordentliga mål mat om dagen, och att denne vid båda resorna drack en kanna »godt öl». Utgifterna för resan Stockholm—Ystad skulle då, enligt nu gjorda beräkningar, allt som allt ha uppgått till omkring 27 riksdaler. Detta var en dyr resa, ty på 1830-talet erhöi man mer än tio gånger så mycket för en riksdaler som nu för en krona. Antagligt var därför, att det endast var välsituerade personer, som kostade på sig en resa med paketposten mellan de båda städerna.

Enligt nyssnämnda »Föreskrifter» hade en resande rätt att kostnadsfritt taga med en kappsäck, som vägde högst 30 skålpund, samt ett »nattknyte eller Portefeulle». »Kantiner eller matsäckar» var det förbjudet ha med. Meningen härmed var väl, att måltider under resan skulle intagas på gästgivaregårdar. Barn under 6 år hade ej rätt följa med. Men barn öfver 6 år fick tagas med, om två vuxna ville lämna plats bredvid sig. Avgiften för sådant barn var 8 skilling milen. Vid vite av 13 riksdaler och 16 skillingar var det resande förbjudet att ha brev eller »varupaket» med sig.

En »Taxa hvarefter Frakten kommer att erläggas för Paketer och Förbudssedlar, som fortskaffas med Paket-Posten», är daterad 18 maj 1831, underskriven av överpostdirektör E. Lagerheim och tryckt hos J. Högman i Stockholm samma år. Denna taxa hade — enligt vad som omtalas i öpdämb. till Kungl. Maj:t den 31 januari 1832 avgivna redogörelse för postverket under 1831 — gjorts upp efter samma grunder, varefter »de privata Diligence inrättningarna beräknat frakten för Paketer». Det förvånar, att den privata regelbundna passageraretrafiken på 1830-talet kallas för diligensinrättning men aldrig postverkets egen trafik av ungefär samma slag. Möjligen berodde detta på, att den privata trafiken huvudsakligen var avsedd för resande men postverkets egen trafik i första hand för paket.

Med förbudssedlar avsågs skriftliga med posten i förväg sända beställningar till gästgivaregårdar om skjuts. Det kostade 3 skilling för en beställning till en skjutsstation. Paket fick ej väga över 3 lispund och ej omfatta mer än 4 kubikfot. Innehåll skulle angivas antingen på själva paketet eller i »öppna adresse-bref», de nu använda paketadresskortens föregångare. Det var förbjudet att innesluta brev eller eldfarliga ämnen i paket. Frakt skulle betalas av avsändare, som också hade att i »Varu- eller Paket-boken» skriva sitt namn. Efter pakets framkomst skulle paketpostkontoret på platsen underrätta adressaten, som härför hade att erlægga 2 skilling och sedan utkvittera paketet i en ankomstbok. Om paket förkom eller skadades, ersatte postverket förlust eller skada upp till 300 riksdaler. Paket fick, »då anledning därtill förekom», i adressats närvaro öppnas av post- eller tulltjänsteman.

Som exempel på frakt eller porto för paket kan nämnas, att för ett från Stockholm till Ystad adresserat paket betaltes 12 skilling för högst ett skålpund eller  $\frac{1}{6}$  kubikfot och för 3 lispund eller 4 kubikfot 6 riksdaler. Om ett pakets kubikinnehåll översteg den rymd, vilken i taxan var angiven för viss vikt, skulle betalning erläggas efter rymdmättet.

Den 22 november 1831 skrev öpdämb. till Kungl. Maj:t, att inkomsterna för paketposten uppgick för tiden 18 juni—30 september detta år till 2 152 riksd. och utgifterna till 10 649 riksd. I utgifterna ingick kostnader för vagnar m. m. till 5 646 riksd. Då förlusten på paketposten var ganska stor, föreslog öpdämb. en förhöjning av passagerareavgifterna med 4 skill. per person och mil, eller för var och en av de båda bakre platserna 20 skill. per mil och för den främre platsen

16 skill. milen. Den föreslagna förhöjningen avskogs av Kungl. Maj:t i skrivelse av 10 december 1831. I samma skrivelse medgavs dock, att om anbud å paketpostens transport uteblev eller begärd ersättning var för hög, fick hästar rekvireras mot en ersättning av 8 skill. per mil och häst utöver fastställd gästgivareskjutslega.

I en skrivelse av 23 maj 1832 från landshövding M. Stackelberg i Malmöhus län till öpdämb. sägs, att den mellan Stockholm och Ystad inrättade »forvagns- eller Paketpost beredt betydliga fördelar, så väl för Resande som Communicationen i öfrigt emellan dessa orter är allmänt erkänt». Landshövdingen hemställde därför, att en paketpost måtte inrättas å en linje Ystad—Malmö—Lund—Landskrona—Hälsingborg. Särskilt tänkte han härvidlag på bokhandeln i Lund, »som skulle mycket befordras genom möjligheten att kunna begagna denna väg». Både intressant och glädjande är det, att bok- och därmed kulturspridning var det främst anförda skälet för den föreslagna nya paketposten. Visserligen gick det en gång i veckan post mellan de nämnda skånska städerna, men det var brevpost, vars porto för tyngre försändelser som böcker blev orimligt högt, efter vad som redan påpekats. För paketposten behövdes, menade Stackelberg, endast en liten koffert istället för väska, »då posten gick på bespänd kärra och åtföljdes av postiljon». Öpdämb. tog i skrivelse av den 21 maj 1832 till Kungl. Maj:t upp Stackelbergs förslag och upprepade i samma skrivelse sitt tidigare förslag om förhöjda passagerareavgifter. För paketbefordran mellan de 5 skånska städerna ansågs det tillräckligt med en mindre vagn, framförd av gästgivareskjuts med två hästar och med plats för, utom paket, endast en resande. I skrivelse av den 22 juni 1832 biföll Kungl. Maj:t förslagen om utsträckt paketbefordran och förhöjda passagerareavgifter. Bådadera skulle tillämpas från 4 augusti samma år.

En tryckt taxa (bild 3) för paket och resande är daterad den 12 september 1832. Enligt denna kostade t. ex. ett paket, som sändes från Ystad till Hälsingborg, om 1 skålpund eller 4 kubikfot 2 riksd. Från Hälsingborg, Landskrona och Lund (varför ej Malmö?) till städer utmed linjen Ystad—Stockholm adresserade paket tillkom, utöver den för denna linje gällande pakettaxan, en avgift av 2 skill. per skålpund. Passagerareavgiften var 16 skill. milen. En tryckt »Marche-Route» för paketposten å linjen Ystad—Hälsingborg, daterad 12 september 1832, (bild 4) upptager följande platser: Ystad—Skivarp—Anderslöv—Klörup—Malmö—Lund—Kävlinge—Saxtorp—Landskrona—Glumslöv—Hälsingborg.



**Marche-Route för PaketPosten emellan Ystad och Helsingborg.**

Från Ystad till Helsingborg:				Från Helsingborg till Ystad.			
Dagar.	An-komst kl.	Afgång kl.	Mil.	Skjuts-Stationer.	Dagar.	An-komst kl.	Afgång kl.
Lördag	—	9	—	Ystad . . . . .	Onsdag	6	—
Lördag	41	41½	1½	Skjarp . . . . .	Onsdag	5½	4
Lördag	4½	4½	1	Anderslöf . . . . .	Onsdag	4½	4½
Lördag	2½	5	2	Rörup . . . . .	Onsdag	42	12½
Lördag	6 e. m.	Söndag 9	1½	Malmö . . . . .	Tisdag	8 e. m.	Onsdag 9
Söndag	41	42	1	Lund . . . . .	Tisdag	3	6
Söndag	4½	4½	1	Fjällinge . . . . .	Tisdag	5½	5½
Söndag	2½	5	1	Sastorp . . . . .	Tisdag	2	2½
Söndag	4½	5½	1	Landskrona . . . . .	Tisdag	14½	12½
Söndag	6½	6½	½	Glanslöf . . . . .	Tisdag	10½	10½
Söndag	8	—	4½	Helsingborg . . . . .	Tisdag	—	9

Stockholm af Kongl. ÖfverPostDirecteurs Embetet den 12 September 1832.

**E. LAGERHEIM.**

*P. W. Pripp.*

STOCKHOLM, tryckt hos J. Höberg, 1832.

Bild 4. Tidtabell från 1832 för postverkets paketvagnar å linjen Ystad—Helsingborg.

Öpdämb. anhöll i skrivelse av den 11 oktober 1832 till länsstyrelsen i Malmöhus län, att 2 »gästgivareskjutshästar» måtte å bestämda platser och tider ställas till den nya paketpostens förfogande. Postiljonen, som följde med denna post, skulle ha penningar med sig för att omedelbart kunna betala dem, vilka ägde hästarna. I samma dag daterad skrivelse från öpdämb. fick postmästare Sven Johan Svanberg i Ystad besked, att en paketvagn för den nya linjen sändes sjöledes till Ystad, antagligen från Stockholm, med skepparen E. Kullberg. Samme postmästare erhöll 16 oktober meddelanden från öpdämb., att paketposten skulle starta *lördagen den 3 november från Ystad* och *tisdagen den 6 november från Hälsingborg*.

Öpdämb. utfärdade 16 oktober instruktioner för föreståndare för paketpostkontoren i Malmö, Lund, Landskrona och Hälsingborg samt för postiljonen, som förde paketposten mellan Ystad och Hälsingborg. I den förstnämnda instruktionen bestämdes bl. a., att paketpostkontoren i Ystad och Hälsingborg skulle upprätta förteckningar över passagerare och paket. Dessa förteckningar skulle lämnas till postiljonen för erhållande av kvitton på de andra paketpostkontoren å utlämnade paket m. m. och för anteckning av passagerare och paket, som kom till under vägen. Efter resas avslutande skulle förteckningarna insändas till »General Post Kammar Kontoret». Vid pakets utlämnande dagen efter paketposts ankomst måste tulltjänsteman närvara. Resgods fick omedelbart lämnas ut. I instruktionen för postiljon föreskrevs bl. a., att han vid en gästgivaregård mellan Ystad och Malmö, vilken som avsågs meddelades ej, fick dröja  $\frac{1}{4}$  timme över fastställd tid, om den ende resande, som kunde följa med, ville intaga middag där. Postiljonen hade att i sin dagbok anteckna antalet förbudssedlar, som varje gång lämnades ut.

I en skrivelse från öpdämb. av den 22 november 1832 till föreståndarna för paketpostkontoren utmed linjerna Stockholm—Ystad och Ystad—Hälsingborg talas för första gången i postala handlingar om utväxling av paket med utlandet. Om från utrikes orter inkomna paket inlämnades på paketpostkontoret i Hälsingborg fick paketen, om de ej ifråga om vikt och kubikinnehåll överskred det som var bestämt i inrikes paketposttaxan, vidareändas med paketpost, fast självfallet ej till andra platser än där det fanns paketpostkontor. Porto skulle ej betalas vid inlämnandet utan istället utkrävas av adressaterna. Å paketen medföljande förteckningar samt å själva paketen skulle anges vikt, kubikinnehåll och porto. Utlöstes ej paket, skulle öpdämb. underrättas



för att senare meddela hur med detsamma skulle förfaras. Paket från Sverige till utlandet, vilka anlände till Hälsingborg, skulle skickas över till svenske och norske konsuln Åhman i Helsingör, som hade att ombestyra vidareändningen med »danska farande Posten». Någon överenskommelse härom tycks ej ha avslutats med danska postverket.

Den 13 maj 1833 underrättade öpdämb. Kungl. Maj:t, att två, något lättare vagnar än de dittills använda, beställts. Å varje vagn var plats för 4 passagerare. Då alla platserna var lika, föreslogs, att för var och en av dem skulle betalas 20 skill. milen. Med sistnämnda skrivelse följde förslag till nya pakettaxor, i genomsnitt 33 procent högre än de dittills gällande. Med de nya taxorna ansågs att större lätthet skulle vinnas »så väl vid uppboriden som för afsändaren och fractionen af skillingar undvikas». De föreslagna passagerare- och paketavgifterna godkändes den 8 juni 1833 av Kungl. Maj:t, som samtidigt uppmanade öpdämb. att »skyndsamligen till trycket befordra» den nya pakettaxan. Den tryckta taxan för »resande, paket, fraktgods och förbudssedlar» är daterad 11 juni 1833. Enligt denna kostade t. ex. paket från Stockholm till Ystad, om vikten var 1  $\frac{1}{4}$  skålpund eller rymden  $\frac{1}{6}$  kubikfot 22 skill. och om måtten var 51—60 skålpund eller 6 kubikfot 7 riksd. och 16 skill.

Passagerare- och pakettrafiken vållade öpdämb. mycket arbete och bekymmer. En stor del av detta ämbetes koncept från åren 1831—1834 handlar om denna post. Ofta måste nya entreprenörer anskaffas istället för sådana som tröttnat på att tillhandahålla hästar. Bekymmersamt var det även, att rörelsen ständigt gick med förlust. I en kunglig skrivelse av den 28 augusti 1834 omtalas, att förlusten för 1831 och 1832 uppgått till 24 126 riksd. och för 1833 till 10 066 riksd. För 1834 väntades förlusten bli omkring 10 000 riksd. Vagnarnas slitning hade varit »öfver all beräkning stor» och nya vagnar hade också kostat åtskilligt. Till det dåliga resultatet bidrog vidare, att passagerareplatserna i genomsnitt ej varit upptagna till mer än hälften. Antagligt är, att konkurrensen från de privata diligensernas sida var för stor å linjen Stockholm—Jönköping. Dessa senare var ju betydligt bekvämare än postverkets paketvagnar. Av nämnda anledningar bestämde Kungl. Maj:t i skrivelsen av den 28 augusti 1834 »att paketpostinrättningen sådan den för närvarande är ordnad må med detta års utgång upphöra». Men då transport av paket och mindre fraktgods »var af behovet påkallat», skulle postverket, till dess rikets ständer fattat beslut om enskilda företags befordran av resande och paket, expediera paket med gäst-

givareskjuts å sträckan Stockholm—Ystad—Hälsingborg. Men redan den 13 december 1834 beslöt Kungl. Maj:t att »paketpostfarten» skulle bjudas ut på auktion genom annonser i allmänna pressen.

Efter 1834 dröjde det åtskilliga år innan postverket startade passageraretrafik. Verket föredrog istället att understödja privata diligensföretag. Om sådana företag för linjerna Stockholm—Uppsala och Stockholm—Jönköping har förut talats. Men under de år postverkets första passagerare- och pakettrafik pågick, startade redan nämnda herrarn Horn och Vegesack trafik på ännu en linje. Den 13 juni 1832 kunde man i Stockholms Dagblad läsa följande annons: »Diligencerna afgå alla Tisdagar och Fredagar öfver Enköping, Vesterås, Köping och Arboga till Örebro samt samma dagar ifrån Örebro till Stockholm. De återvända till Stockholm och Örebro alla Onsdagar och Fredagar. Diligence-Kontoret derifrån de afgå är i Huset No 5 Qw. Sköldpaddan vid Clara Södra Kyrkogata». I annonsen är avbildad en diligens av samma utseende som å bild 2. Denna trafik utsträcktes senare till Göteborg och därifrån till Hälsingborg.

De, som hitintills läst denna artikel, kan undra, hur resor med paketposten avlöpte. 6 dagar skulle färden mellan Stockholm och Ystad taga. Men den tog säkert åtskilligt längre tid, i synnerhet då väglaget på grund av mycket regnande var uruselt. Dåligt var det alltid, från nutida synpunkt sett. Sämst tycks en del av vägen utmed Vättern ha varit. Den 7 april 1832 skrev postiljon P. Ramberg till öpdämb., att han på vägen från Stockholm måst lämna kvar paketvagnen i Gränna och skicka resande och paket till Jönköping med 2 bondvagnar. I andra riktningen från Gränna till Hålkabergs gästgivaregård hade Ramberg låtit spänna 4 hästar för paketvagnen samt dessutom skaffat en bondvagn för de resande. Men trots denna lättnad i »Paketvagnens last, nedsjönk den i vägens gyttja en half mil från Hålkaberg». »Den första omsorgen», skrev Ramberg, »blef nu att uppdraga hästarna, hvilket omsider lyckades. Jag lyckades tillkalla hjälp och först efter 5 timmars arbete att med stockar och huggved göra marken fastare förmådde 5 par oxar uppdraga den nedsjunkna vagnen, hvarefter med 3ne friska Hästar vägen till nyssnämnda gästgifvaregård fortsattes, på det sätt att manskap på sidorna åtföljde vagnen, hvarförutan densamma skulle hafva kullstjelt». Det är ej att undra på, att öpdämb. den 12 april 1832 skrev till länsstyrelsen i Jönköpings län och anhöll, att vägen mellan Gränna och Hålkaberg måtte sättas i sådant skick, att den var farbar alla tider om året. Chefen för postverkets räkenskapsavdelning, general-

postkammarkontoret, O. W. Pripp omtalade i en skrivelse från 24 maj 1832, att i trakten av Hålkaberg hade det vid ett tillfälle behövts 10 hästar för att få fram paketvagnen. Man får hoppas, att vägen i dessa trakter lagades, så att paketvagnen ej längre behövde fastna i gytta.

Den 20 december 1832 talade postmästaren i Södertälje C. J. Osbar i skrivelse till öpdämb. om en tragisk händelse, som inträffade vid färd med paketvagn. Då Osbar gav en utmärkt skildring av förloppet, återges hans skrivelse här i sin helhet.

»En timma efter sedan Paket Wagnen härifrån blifvit affärdad eller kl 5 på aftonen hitkom ridandes den ena Passageraren Herr Cornetten Didron med den högst obehagelige underrättelsen att Paket Wagnen stjelpt uti djupt Dike ungef.  $\frac{1}{4}$  mil härifrån och att Postillonen Wall dervid fått ett sådant slag, att han låg utan något medvetande, hvarföre och sedan jag föranstaldat om Läkare till dess biträde 2ne åkdon till Passagerarne och dess sakers fortkomst samt biträde af Karlar till Vagnens upresande, begaf jag mig med en Karl, Lyckta och Ljus till stället för att efterse förhållandet och taga vara på alla befintelige lösa Saker. Postillonen blef buret till nästa Hus, Glasberga Krogen kallad. Efter en  $\frac{1}{4}$  dels timmes förlopp anlände Läkaren Herr Doctor Landgren dit. Wagnen blef efter största möda och ansträngning efter flera timmar upprest men så söndergången att den omöjligen kunde Transporteras hit, hvarföre jag blef tvungen anskaffa 2ne pålitliga Karlar som i Natt hålla vakt om densamma tills jag i morgon bittida fådt anskaffa behövelige Hantvarkare för att söka få den i ordning satt. Till Paqueternes säkra fortskaffande på ett eller annat sätt till Stockholm lærer blifva af nöden att en Postillon hitkommer så fort sig göra låter. För en halvtimme sedan återkom Herr Doctor Landgren med underrättelsen, att föga hopp var att förvänta om Postillonen Walls vederfående».

De resande, som for med den paketvagn, som hamnat i diket, fortsatte säkerligen resan till Stockholm med gästgivareskjuts. Postiljonen miste väl tyvärr livet. Hur besvärliga färderna var med paketposten, var dock detta kanske den enda gång 1831—1834 någon resande eller postiljon fick sätta livet till vid färd med postverkets paketvagnar. I vår biltid hör sådant nästan till ordningen för dagen.

Hur var maten på de gästgivaregårdar, på vilka resande med paketvagnarna intog sina måltider? Allmänt omdöme härom saknas. Men en middag, som tre vuxna och två barn, vilka reste med en paketvagn, den 16 juli 1832 intog på Hålkabergs gästgivaregård, blev ganska omskriven. En av de fem, adjutanten hos kronprinsen, friherre Bennet, skrev till öpdämb., att det var en usel middag, som serverats i Hålkabergs

berg. Länsstyrelsen i Jönköping, som fick klagomålen på remiss, anställde förhör med gästgivaren i Hålkaberg, jägmästare Joakimson, och hans husfolk. Dessa senare intygade, att omtalade middag var »god och ingalunda mindre ätbar». Priset på middagen var uträknat efter den på sid. 41 återgivna taxan. Räkningen för middagen, som länsstyrelsen insände som bilaga till en skrivelse av den 18 augusti 1832 till öpdämb. är av följande lydelse:

»Midags måltid till Passagerarne på Post Paqueten Måndagen den 16 Julii 1832. Bestående af 3ne Rätter, Nämligen Färsk fisk Grädd mjölk med Smultron, samt Vilt af Orre och Ann Fogel.

3ne Eldre Personer 27 sk.B. Person enligt Taxa	1 Rd. 33 sk.
2ne Barn 18 sk. för vardera	36
3 koppar Kaffe	18
Strö säcker	12
För Midagen med Bränvin till Posteljonen som äfven skulle betalas av Passagerarne	30
	3 Rd. 33 sk.
Bekomet af Pasacherne	3 Rd. 32 sk.

Holkaberg den 16 Julii 1832 B. C. Joakimson.

Att den Midag som erhöles var god och smaklig intygat.

Joh. Jansen

Postilon.»

En sådan måltid skulle, om den var vällagad, i våra dagar ha ansetts som festlig. Anmärkningsvärt är, att de resande var skyldiga att betala den medföljande postiljonens måltid, vari ingick brännvin. Det hade sina risker att ge honom sprit, då han strax efter middagen hade att köra 3 eller 4 hästar. Postiljonens intyg om att middagen smakat bra, hade nog ej så stort värde. Han ville väl ej gärna stöta sig med gästgivaren. Länsstyrelsen torde ha ansett Bennets klagomål obefogade, ty i sitt svar till öpdämb. av den 18 augusti 1832 sades, »derest friherre Bennet icke kan ådagalägga annat förhållande, finner Lands Höfdingembetet ej skäl vidtaga några ytterligare åtgärder». Och öpdämb. lade Bennets klagomål utan vidare till handlingarna. Man undrar dock, om ej Bennet kan ha haft rätt, då han klandrade ett gästgiveris mat. Ty längre fram i tiden, närmare bestämt 1856, var maten enligt nyutnämnde svenske postkommissarien i Hamburg J. G. Hellberg dålig. I sina senare utgivna memoarer talar han om den eländiga förplägnaden, »till och med på den största diligence-tourens på förhand bestämda viloställen och nattkvarter». Därmed avsågs linjen Stockholm—Göteborg.

Postmästaren i Gränna Johan Gabriel Hjertstedt fann skäl att den 16 juni 1832 vända sig till öpdämb. i anledning av anmärkningarna mot Hålkabergs gästgivaregård. Hjertstedt ansåg, att passagerare med paketvagnen kunde vid ett tillfälle äta middag i Gränna och vid ett annat tillfälle frukost där, då det även framkommit anmärkningar mot gästgivaregården i Råby. Han påpekade att »ett snygt och hemtrevligt ställe här i Staden är att tillgå, på hvilket de Resande innan de spisade Frukost på Råby, fingo spisning och hvarest de funnit sig väl nöjda med matinrättningen, som priset». Skäl finnes antaga, att den, som hade det bra och hemtrevliga stället, var god vän med postmästaren, som därför gjorde vederbörande en väntjänst genom att rekommendera det.

Det var, som torde framgå av denna artikel, besvärligt att resa med postverkets passagerare- och paketvagnar på 1830-talet. Bättre utstyrda var dåtidens privata postdiligerser. Men färderna med dessa åkdon var även längre fram i tiden mången gång allt annat än bekväma. Den redan omtalade postdirektören Hellberg skrev bl. a. om en diligensresa från Stockholm till Göteborg den 9 april 1856:

» Första dagen, ännu ostlig och temligen nordlig, funno vi isgatan qvar, men ju mera den åbäkiga vagnen nalkades vester, desto mer fördjupade han sig i undersökningen af den svenska lerans segheter» — — —. »Vi fingo då till fots hjälpa oss fram själva, så godt vi kunde; ja, emellanåt, när han beslutsam tvärstannade, nödgades vi släpa honom egenhändigt, durch dick und dünn, själva djupt nedsjunkande i gyttjans trånga famn, ur hvilken med pelsar och bottesfortes man blott i sitt anletes svett kunde arbeta sig åter upp. Sådan var den tidens svenska resebeqvämligheter, vårtiden. En yngre generation, som nu behagligt slumrar sig fram på järnvägskupéernas divaner och vid stationerna träder till de rykande faten på dukade bord, kan svårligen rätt begripa, hvilket Marstrandsarbete» (=straffarbete) »en lantresa i Sverige då för tiden innebar».

Hade ungdomen på Hellbergs tid svårt fatta, hur besvärligt det kunde vara att färdas med hästdiligerser, hur mycket svårare skall det då ej vara för alla åldrar i vår tid att förstå det — vi som börjar tycka jorden vara alltför liten för våra flygfärder, och därför börjat sträva att nå ut i världsrymden.

## *Källor*

### *Tryckta*

Diligensen går från Klara, av K. O. Hammarlund. Särtryck ur Samfundet S:t Eriks Årsbok 1950, Sth 1950.

Norges Posthistoria, 1720—1814, av Hans Berrum. Kristiania 1906.

Johan Carl Hellberg, svensk postdirektör i Hamburg, 1856—1869, av Paul Gerhard Heurgren. I Postens årsbok, 1934. Sth 1934.

Av överpostdirektörsämbetet utgivna pakettaxor och förordningar om passagerare- och pakettrafik.

Av rikets ständer utgivna förslag till pakettaxa och förordning om passageraretrafik.

Jönköpings Tidning, 1831.

Stockholms Dagblad, 1832.

### *Skrivna*

I K. Generalpoststyrelsens arkiv.

Kungliga skrivelser.

Skrivelse från Rikets ständer.

Skrivelser från myndigheter och enskilda.

Överpostdirektörsämbetets koncept.

I Riddarhusets arkiv.