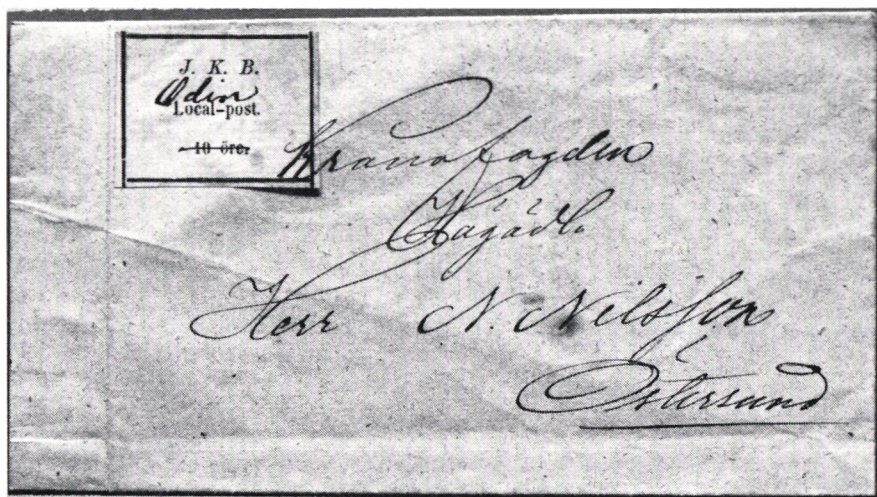


# STORSJÖPOST

av Åke Odén

Med den omfattande och intensiva forskningen på filateliens område som för närvarande bedrivs inte minst i Sverige hör det sannerligen inte till vanligheten med »nyupptäckter» på området. Det väckte därför berättigad uppmärksamhet när för något år sedan på en engelsk auktion utbjöds ett brev med ett dittills okänt märke.

Brevet var avsänt till »Kronofogden, Högädl. Herr N. Nilsson Östersund.» Märket hade påtrycket »J.K.B. Local-post. 10 öre.» Med bläck hade tvärs över märket skrivits »Odin». Det inläggande brevet var dagtecknat den 25 juli 1867 i Oviken (på Storsjöns västra strand) och med anteckning om ankomst till kronofogden den 2 augusti.



Brevet, vars innehåll finns på nästa uppslag.

Bokstäverna J.K.B. står för Jämtlands Kommunikations Bolag och påskriften »Odin» visar att brevet befordrats med hjulångaren Odin som ingick i kommunikationsbolagets flotta. Det kan här nämnas att Odin byggdes år 1861 av Nidelfvens Mekaniska Verkstad i Trondhjem på en slip i Kvitsle i närheten av Indalsälvens utflöde i Storsjön.

Det är överraskande att finna att *lokalpostmärken* varit i bruk i Sverige så tidigt som på 1860-talet. De svenska stadspostmärkena utkom ju inte förrän 1887. Några järnvägsfraktmärken torde knappast ha stått som

mönster. Det skulle dröja en god bit in på 1870-talet innan järnväg som berörde Jämtlands näringsliv kom till stånd. I Norge hade däremot den s. k. *By-posten* etablerats först i Bergen och från den 17 november 1865 i Trondhjem. Mot bakgrunden av de nära förbindelser som Jämtland vid denna tid hade med Trondhjem (jämför t. ex. att »Odin» byggts av ett norskt företag på en slip vid Storsjön) ligger det nära till hands att antaga att den av kommunikationsbolaget etablerade lokalposten har influerats av just den norska by-posten. Om detta är riktigt skulle alltså J.K.B:s lokalpostmärken ha tillkommit tidigast 1866.

Trots efterforskningar har det inte lyckats mig att finna något ytterligare brev med J.K.B:s märke eller få ytterligare upplysningar om märkets tillkomst. I en artikel i Östersunds-Posten har jag, samtidigt med en redogörelse för det nu aktuella brevfyndet, uppmanat tidningens läsare att lämna de ytterligare uppgifter om bolagets postbefordran som man kunde sitta inne med. Något resultat av denna uppmaning nåddes dock inte.

Genomgång av tidningslägg från 1860-talet har varit en intressant läsning och gett en hel del uppgifter om J.K.B:s trafik och de svårigheter bolaget ställdes inför, men inga uppgifter om postbefordran har stått att vinna. Tillgängliga handlingar på Landsarkivet i Östersund har inte heller givit några närmare uppgifter om posttrafiken på den av J.K.B etablerade färdleden genom Jämtland med förbindelse med Norge.

Jämtlands Kommunikations Bolag och dess verksamhet är emellertid i och för sig en intressant företeelse och det kan finnas anledning att så här mer än 100 år efteråt söka ge en översikt över jämtlänningarnas ansträngningar att få förbättrade kommunikationer med yttervärlden i första hand då att få förbilligade transporter till Atlanthamn men även att via Sundsvall få gynnsamma förbindelser med kustlandet och den vägen också med huvudstaden.

Som framgår av det följande hade bolaget en hel del ekonomiska svårigheter. Detta kan också ha varit anledningen till att man grep tillfället att i konkurrens med Postverket ombesörja postbefordran på kommunikationsleden och på Storsjön. Den för kommunikationsleden avsedda ångaren Odin uppehöll nämligen förutom de turer som ingick i denna led även trafik till Östersund från andra orter vid Storsjön. Brevbefordringsavgiften var satt till 10 öre, alltså 2 öre lägre än riksportot vid denna tid. Lokalportot 3 öre gällde ju endast inom vederbörande postanstalts utbärningsområde. Det finns dock all anledning förmoda att bolaget erhållit någon form av sanktion för sin postbefordran. Härför talar det förhållande att det nu avsedda brevet sänts till en offentlig myndighet. Vidare kan erinras om att den drivande kraften i bolaget var en hög ämbetsman, landssekreteraren A.J. Thomée.

Aud. d. 2 Aug. 1867  
s. d. til Kgl. Kjøb.

Til Herr Kransjager & Skolefoged

De 7 st. Besørgelsesynglinger af  
immuncursus og 1<sup>o</sup> Klasse paa Mønstergaard  
Søstern med atermarchen paa Trusø  
Lager den 18<sup>de</sup> næstleden Jæni mistede  
ved anledning af Samfundets aften  
learkit, toge Mønstergaard paa Kjøbenhavn  
af sine Gravhede til Høimønstergaard,  
Skolefogeden den næstledenes 3<sup>de</sup> del  
med længe mig en efter marchantens  
Læs  
D

Læs jeg, naar disse ynglinger, og hvad  
vedtagede bryd mig, om Høimønstergaard  
an aftenen for ytteligen 2<sup>de</sup> dages,  
Skolefogeden mig til Herr Krans-  
jager med anledning, at disse besørgelses-  
ynglinger an muligt sildes miste  
Høimønstergaard den ytteligen aften, samt  
føle sig sigte af mig  
frøtteligen den næstledenes 3<sup>de</sup> del.  
Eriken den 25 Juli 1867,  
Læs  
D

Även om det sålunda för närvarande inte varit möjligt att få fram ytterligare uppgifter om J.K.B:s postbefordran, kan det som förut framhållits ha sitt intresse att ta del av de försök till förbättrade kommunikationer för Jämtlands vidkommande som vid denna tidpunkt gjordes.

Som nämnts var landssekreteraren A.J. Thomée den drivande kraften för tillkomsten av dessa förbättrade kommunikationer. Thomée var en lika framsynt som energisk man, beredd att offra både krafter och pengar på att förverkliga sin strävan efter en billig transportled mellan Bottenhavet och Atlanten. Thomée, som ville ägna sig helt åt uppbyggandet av leden, begärde också för detta ändamål avsked från sin tjänst som landssekreterare.

Thomée hade redan under 1850-talet energiskt arbetat för att åstadkomma kommunikationsleden. Thomée som tillika var riksdagsman väckte tillsammans med Nils Larsson motion till 1856/57 års riksdag om statsanslag för kommunikationsledens inrättande. För att belysa de dryga kostnader som de dåvarande kommunikationerna medförde framhölls i motionen bl. a. att en tunna salt — en vid denna tid utomordentligt viktig artikel — i kustorterna betingade ett pris av 5 à 6 riksdaler medan den i Östersund kostade mellan 22 och 24 riksdaler.

Undersökningar om kommunikationsleden hade, redan innan motionen väcktes, påbörjats av chefen för norra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren F. W. Leijonmarcker, 1855. Ur hans omdöme om Jämtland kan förtjäna att återges:

»att nyssnämnda från Östersjökusten genom en ödlig skogs- och bergsbygd afskiljda landskap egentligen utgjorde en vidsträckt dal kring Storsjön med en fruktbarhet, hvartill motstycke saknades inom andra länder med lika nordligt läge. Men ej blott genom jordmånens fruktbara beskaffenhet vore detta landskap af naturen gynnadt, utan äfven därigenom, att detsamma vore genomskuret af flera nästan sammanhängande sjöar, hvilka underlättade kommunikationstillfällena med både provinsens särskilda delar och tillgränsande orter».

Transportkostnaderna uppgavs ligga mellan 1 1/2 och 2 riksdaler riksmünt per mil för ett hästlass. I utlåtandet framhölls att avståndet från Bräcke till Vårdalsöre vid Ytteröfjorden landsvägsledes var 28 mil men kunde kortas till 26 mil om man använde sjösystemet. Av dessa 26 mil skulle endast 10 mil vara till lands och resten över reglerbara sjöar. Kostnaderna för att ordna kommunikationsleden uppskattades till 163.548 riksdaler banco.

Innan ärendet avgjordes i riksdagen hade statsutskottet från norska stortinget inhämtat att man vid undersökningar funnit lämpligast att förbindelsen ordnades med landsväg från Anjan till någon punkt mellan Suul och Kongstuen. Stortinget hade också beslutat om anläggande av ny landsväg från Aadalslien vid Carl Johans vägen i riktning mot riksgränsen vid Anjan.

I sitt utlåtande till riksdagen över Thomées och Larssons motion uttalade statsutskottet bl. a.:

»I den mån den särdeles under sednaste årtiondena starka folkökningen inom ofvannämnda provins fortgår och det samtidigt framkallade näringslivet äfvensom den märkbart tilltagande rörelsen utvecklar sig och förkofras måste behovet allt mer och mer låta känna sig af en mindre besvärlig och kostsam kommunikation med andra orter, än den nuvarande, hvars menliga inverkan på provinsens hela befolkning och alla industriella förhållanden af de embetsmän och myndigheter, som härom sig yttrat, sammanställande vitsordats och öfverklagats. Det årligen från hvarje kommun i 10 års tid utgående bidrag af 6 Rdrmt, hvarmed, enligt hvad Utskottet inhämtat, provinsens invånare genom sina ombud vid det inför Kongl. Maj:ts Befallningshavande under innevarande års sommar hållna »landsting» åtagit sig att understödja bolaget för trafikens besörjan på den nya kommunikationsleden, hvarom nu är fråga, utgör dessutom ojäfaktigt bevis på den allmänt rådande öfvertygelsen om behovet och nyttan för denna landsort av sagda kommunikationsleds ofördröjliga erhållande och begagnande».

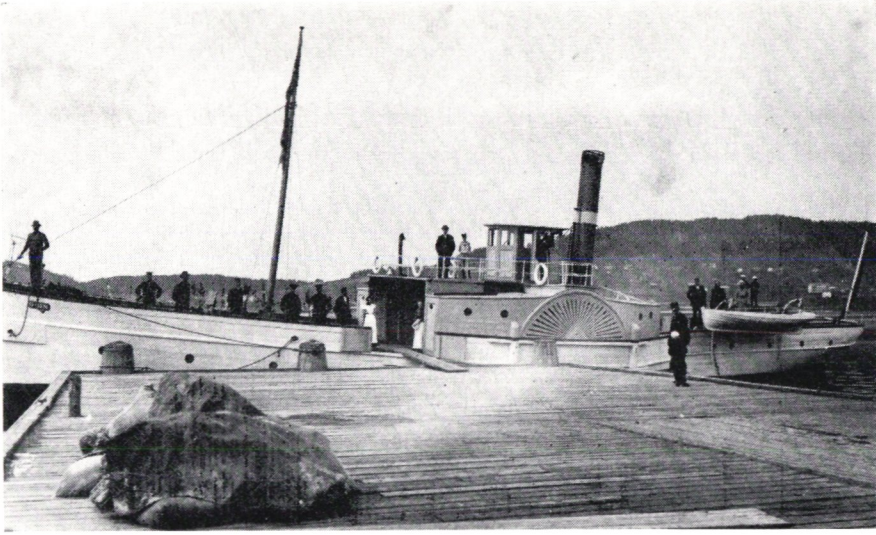
Intressant är att konstatera att representanter för kommunerna vid sammanträde inför Kungl. Maj:ts Befallningshavande vid »landsting» — detta var sålunda innan landstingen i modern mening tillkommit — beslutat anslå medel till stödjande av kommunikationsföretaget.

Riksdagen anslog 244.000 Rdr rm till anläggande av kommunikationsleden. Detta avsåg byggande av erforderliga landsvägar liksom också anläggningar i sjösystemet.

Trafikens upprätthållande förutsattes komma att ombesörjas av det redan 1857 bildade bolaget, Jämtlands kommunikations A.Bol.

Kommunikationsleden utnyttjade så långt möjligt det av majoren Leijonmarcker omnämnda sjösystemet, vilket innebar att man från Bräcke färdades sjöledes över Refsundssjön, därifrån med landsväg till Storsjöns sydöstra spets. Sjöledes till sjöns nordvästra spets i närheten av Kvitsle. Vidare landsvägsledes till Kallsjöns sydvästspets, över Kallsjön till dess västligaste del, där landtransport skedde till Anjan. Väster om Anjan kun-





*Hjulångaren Odin*

de man sedan anknyta till den av norska stortinget beslutade leden till Atlantkusten.

Kommunikationsbolaget anskaffade och insatte i trafik fyra ångare. På Refsundsjön hade man ångaren Refsund. För trafiken på Storsjön skaffades det största och starkaste fartyget »Odin» med hela 15 hkr. Kallsjön trafikerades av »Tor» och Anjan av »Frej», båda dessa anskaffade och i trafiken insatta av kommunikationsbolaget. Hjulångaren Odin blev färdig 1862 och upprätthöll som förut nämnts inte endast trafik på Storsjödelen av kommunikationsleden utan även annan trafik på Storsjön. Inte minst betydelsefull var vid denna tid transport av timmer och timmersläp, en transport som hade stor betydelse för rörelsens finansiering. Ledens tillkomst innebar väsentliga kostnadsbesparingar för Jämtlands befolkning och dess industri.

Bolaget drogs dock redan tidigt med ekonomiska svårigheter. Inställda turer på grund av maskinhaverier bidrog inte till ett förbättrat resultat. Med bekvämligheten för passagerarna tycks det inte ha varit allt för väl ställt. Bryggor hade uppenbarligen byggts endast i begränsad omfattning. På övriga platser fick passagerarna under första tiden färdas till och från ångaren med en roddbåt som släpade efter Odin. Att detta kunde vara obekvämt därom bär bl. a. följande notis i Jämtlands Tidning den 16 juni 1862 — alltså första verksamhetsåret — vittne:

»Mot anordningarna ifråga om passagerarnas säkerhet och bekvämlighet på sådana ställen som saknar brygga kan fortfarande den anmärkningen göras att fartygets båt för sådant ändamål är för liten och vanligast full med vatten som intagits under dess släpande efter fartyget på dess resor.»

Systemet med släpbåt blev tydligen i längden alltför obekvämt eftersom man någon tid senare kan läsa tillkännagivande i tidningen att passage-rarna i fortsättningen själva fick ombesörja båttransporten till och från ångaren på sådana ställen där brygga inte fanns.

De ekonomiska svårigheterna blev tämligen snart övermäktiga och redan 1867 hade bolaget nödgats begära sig i konkurs.

Landssekreteraren Thomées initiativ och myckna arbete hade dock inte varit förgäves. Transportkostnaderna för östersundsbor och för jämtlän-ningarna hade avsevärt nedbringats.

Det hade också haft en betydande effekt ifråga om transportleder. Allt större del av export och import på Jämtland hade dragits västerut över Norge och förbindelserna med Sundsvall gick ner betydligt i omfattning. Detta framgår av några siffror från åren 1864 och 1865.

Från Norge till Jämtland infördes år 1864 varor för 7.683 riksdaler, medan beloppet för år 1865 uppgick till 19.380 riksdaler — i det när-maste tre gånger så mycket. Samtidigt sjönk införseln från Sundsvall från 6.175 riksdaler till 4.597 riksdaler år 1865.

Thomées planer beträffande kommunikationerna avsåg dock inte att de förbättrade kommunikationerna med Norge skulle ske på bekostnad av förbindelserna med Sundsvall. Vad han eftersträvade var i stället en handelsled från Sundsvall över Östersund till Levanger — en tanke som ju aktualiserats även vid flera tillfällen senare, då kommunikationsväsen-det utvecklats till att omfatta järnväg, tunga landsvägstransporter och flygtrafik. Att Thomée hyste sådana planer framgår av att det var på hans initiativ som år 1858, alltså året efter det J.K.B. bildats, dåvarande borgmästaren i Sundsvall, Erik Berggren, kallade samman stadens borger-skap till ett möte på rådhuset den 18 maj 1858 för att tillsammans med direktionen för det jämtländska kommunikationsföretaget dryfta frågan om bättre förbindelse mellan Sundsvall och Bräcke i Jämtland.

Vid sammanträdet framhöll Thomée att linjen Bräcke—Östersund skulle tas i bruk under år 1858 och att hela utbyggnaden till norska gränsen be-räknades vara klar 1861. Thomée påvisade det slöseri med arbetskraft som det dittillsvarande förväsendet innebar. Han framhöll också att transport-taxan Östersund—Levanger beräknades till 18 skilling riksgälds per skepps-



pund milen, medan forlönen mellan Sundsvall och Östersund uppgick till 24 skilling, ja t. o. m. 1 riksdaler och mer per mil.

Thomé föreslog landsvägsförbindelse mellan Sundsvall och Hemgraven, 2 1/2 mil, båtförbindelse och kanalled från Hemgraven till Ångstaforsen vid Johannisberg, 5 mil, samt landsvägsförbindelse mellan Ångstaforsen och Bräcke, 4 1/2 mil. Resultatet av Thomées initiativ blev att man tillsatte en kommitté för att bearbeta uppslaget. Inför denna kommitté framlades i januari 1869 ett av kaptenen Adelsköld upprättat kostnadsförslag.

Adelsköld följde i stort sett den av Thomée skisserade sträckningen men föreslog att på sträckan Sundsvall—Hemgraven skulle byggas en 2,41 mil lång järnväg. Från Hemgraven skulle byggas en kanal med två slussar vid Edeforsen som skulle bereda möjlighet för båtar med 4 1/2 fots djupgående att komma fram den 4 1/2 mil långa sträckan till västra delen av Torpsjön vid Hammar. Härifrån skulle byggas en ny »fast och jämn» landsväg till Bräcke.

Den totala sträckan Sundsvall—Levanger skulle då bli 40,87 mil, varav 2,41 mil järnväg, 21,5 mil båtled och 16,97 mil landsväg, innebärande att drygt hälften av den totala sträckan skulle trafikeras av båt.

Entusiasmen från Sundsvallsbornas sida var emellertid måttlig — uppenbarligen hade man blivit tveksam om den planerade förbindelseleden verkligen skulle komma att gagna Sundsvalls stad. Kanske bidrog också att i riket i övrigt järnvägsbyggandet tagit fart och att planerna på en järnväg mellan Sundsvall och Östersund på vissa håll inte ansågs alltför orealistisk. Märkligt är att den eljest så framsynte Thomée ställde sig helt avvisande till järnvägstanken. När han 1861 på nytt grep in i frågan uttalade han den förhoppningen att förslaget om järnväg inte tagits på allvar eller åsikten gjort sig allmänt gällande.

Thomé följde dock den tekniska utvecklingen och framkastade nu tanken på att man på sträckan Torp—Bräcke skulle kunna använda sig av *landsvägslokomotiv*. Sådana hade kommit till användning i England och ett par svenska bruk hade importerat sådana. Landsvägslokomotivet beräknades kosta 9.000 riksdaler och utvecklade 10 hkr. Det ansågs kunna dra omkring 240 centner på fast väg där lutningen inte överskred 1 på 20. Med ett sådant landsvägslokomotiv skulle man kunna under den ljusa årstiden tillryggalägga sträckan Torp—Bräcke och åter på mindre än ett dygn. Något landsvägslokomotiv på sträckan Torp—Bräcke blev det dock aldrig. De försök som gjorts vid Uddeholm manade inte till efterföljd. I utlåtandet över proven kan man läsa bl.a.:

»Wid profning på förstärkt wäg sommaren 1862 stöp anghästen omedelbart i diket på grund af wägens svaghet, ett par hjul skadades.»



*Landsvägslokomotiv från Uddeholm av samma typ som tänkts för sträckan Torp till Bräcke*

I berättelsen till 1864 års bolagsstämma med Uddeholms AB uttalar styrelsen bl. a.:

»Hwad som med säkerhet blifvit utrönt är, att desse lokomotiv fordra en wäg, som är fullkomligt jemn och hård, om dess begagnande skall medföra någon fördel. Att åstadkomma en dylik wäg faller sig mycket dyrt och det synes därför, att döma efter hittills vunnna erfarenhet, som skulle ånghästarnas användning hos oss icke kunna blifva särdeles widsträckt»

Alltjämt gick det dock trögt med fullföljande av planerna på en kommunikationsled Sundsvall—Bräcke. Ett par omständigheter satte bättre fart på projektet. Sålunda beviljade 1862—63 års riksdag ett statsanslag på 253.000 till leden. Ny wäg skulle anläggas mellan Torp och Bräcke och förbättring av vägen Sundsvall—Hemgraven skulle göras. För en kanal med två slussar förbi Edeforsen i Stöde jämte upprensningsarbetet i Lillströmmen och Morrforsen i Ljungan beräknades kostnaderna till närmare 160.000 riksdaler. Till det ökade intresset bidrog också att kommunika-

tionsleden i Jämtland var fullt utbyggd 1863. Då tillkom också ett särskilt kommissionskontor i Sundsvall. Godset från Sundsvall transporterades nu landsvägsledes till Bräcke där omlastning skedde till ångbåt (»Refsund») eller pråm. Frakterna kunde härigenom reduceras en hel del.

Det ökade intresset för leden förmärktes emellertid mer på den av leden berörda landsbygden än i Sundsvall. För att man skulle komma i åtnjutande av det beviljade statsbidraget fordrades dock att ett kommunikationsbolag bildats. Signifikativt för stämningen var att det första sammanträdet för detta ändamål ägde rum i Borgsjö och inte i Sundsvall. Resultatet av detta sammanträde blev att bolaget konstituerades den 6 mars 1863. En följd av stadsbornas svala intresse för bolaget var också att detta fick namnet *Bräcke—Sundsvalls Kommunikations Aktie Bolag*, där *Bräcke* alltså nämns före Sundsvall. Detta gick uppenbarligen sundsvallsavisorna, Norrländska Korrespondenten och sedermera Sundsvalls Tidning djupt till sinnes, för i dessa kallades bolaget konsekvent *Sundsvall—Bräcke* kommunikations Aktie Bolag. Ett dåtida kallt krig mellan stad och landsbygd.

Färdigställandet av kommunikationsleden gick dock alltså långsamt. Och detta trots de förut omnämnda för sundsvallsborna skrämmande siffrorna ifråga om handelns utveckling mellan Jämtland och Sundsvall i förhållande till Norge. Inte förrän våren 1870 kunde leden i sin helhet trafikeras. För trafikerande av kanalleden och Ljungan hade då anskaffats ångbåten »Ljungan» om 15 hkr. Från 1874 insattes i trafiken ångaren »Pehr» och på hösten samma år anskaffades ytterligare en ångare, som fick namnet »Carl Huss» efter brukspatronen på Johannisberg, Carl F. Huss, som varit en av de ivrigaste tillskyndarna av kommunikationsbolaget.

Utvecklingen på järnvägsområdet hade emellertid gått raskt. I Sundsvall fanns starka intressen för byggande av järnväg från Sundsvall in i landet. År 1874 kunde järnvägslinjen Sundsvall—Hemgraven öppnas för person- och godstrafik. Under en tid skedde nu samtrafik järnväg—båt—landsväg. Järnvägen byggdes ut och redan på hösten 1874 kunde järnvägen tas i bruk ända fram till Torpshammar. Båttrafiken förde då en tynande tillvaro och på våren 1877 upphörde ångbåtstrafiken.

Landssekreteraren Thomée, som vikt sitt liv åt att åstadkomma kommunikationsleden Sundsvall—Östersund—Levanger — och som nämnts blivit ruinerad på detta företag — blev väl inte sannspådd ifråga om den av honom drömda kommunikationsledens betydelse för Jämtland. Ser man till de fortsatta strävandena att få till stånd en snabb och billig kommunikationsled mellan Bottenhavet och Atlanten är det dock uppenbart att Thomées grundtankar var riktiga och att han i många avseenden var före sin tid även om utvecklingen sedan gick snabbare än han tänkt sig.

Ett brevfynd på en auktion i London har givit anledning till denna historiska tillbakablick på de större kommunikationssammanhängen. Hur länge skall brevet med »Local-Post» på Storsjön förbli det enda kända? Man kan naturligtvis också ställa sig frågan om någon postbefordran ägde rum på kommunikationsleden Sundsvall—Bräcke och om några särskilda märken tillskapades för sådan postbefordran. Likaledes kan man i sammanhanget efterlysa fraktmärken på järnvägslinjen Sundsvall—Hemgraven—Torpshammar. I den nyligen utkomna förteckningen över svenska järnvägsfraktmärken finns inte något sådant fraktmärke redovisat, vilket ändå inte hindrar att sådana kan ha förekommit.