

POSTSTYRELSENS OMVÄNDELSE I REFORMVÄNLIG RIKTNING 1860

av Eugén Rismark

Det som sker stort, sker tyst, är en sentens som ofta har fog för sig. I fråga om händelser i det förgångna, som skall föras fram i historiens ljus, har forskaren ett tålmodsprövande arbete i de fall skriftlig dokumentation saknas. Oftast får han arbeta med små, små pusselbitar, läsa mellan raderna samt försöka bena upp skeenden, som vid ingående studium förefaller förbryllande. Händelseförloppet, som rymts inom rubriken ovan, är just ett sådant fall. Här kan det nämligen vara fråga om en uppgörelse på tu man hand mellan dåvarande finansministern, den reformvänlige *Johan August Gripenstedt* och generalpostdirektören, den mera konservativa *Otto Wilhelm Staël von Holstein*. Anledningen härtill var poststyrelsens passiva hållning till reformer. Postverket var vid denna tid, för att citera Nils Forssell i Svenska postverkets historia, »ett verk med senfärdig anpassning efter samhällets snabbt förändrade krav». Men först något om utvecklingen halvseket före 1860 samt en presentation av huvudpersonerna.

Efter omvälvningen 1809 var man full av förhoppningar om ett verkligt framåtskridande på alla områden. För postens del utreddes frågan om paket- och personbefordran samt om en allmän reglering av postnätet. Dessa ambitioner förhalades emellertid och kom icke då till utförande.

Ute i Europa hade man länge haft ett välutvecklat diligensnät. I Frankrike t. ex. förekom den första linjen redan 1720. Det skulle dröja ytterligare ett halvsekel innan verklig diligenstrafik skulle komma till stånd i vårt land och då endast som komplement till järnvägarna under den tid detta nät utbyggdes. Sverige har således aldrig haft något diligensnät av t. ex. danskt eller europeiskt mönster. Även i fråga om paketposten låg vårt land också på efterkälken. »Den danske författaren Christian Molbech anmärker i Breve fra Sverige i Aaret 1812 på, att vårt land inte hade någon bokhandel, och ser orsaken främst i bristen på paketpost. Man har talat om att inrätta sådan men det har hittills inte blivit av».¹ Anmärkningen var säkerligen riktig. Paketposten var helt enkel nödvändig för bokhandelsdistributionen.

Under halvseket efter 1809 växlade postcheferna tätt. Det var chefsbyten inte mindre än 11 gånger och alla chefer, med undantag för *Carl David Skogman*, tycktes vara lika omedvetna om vad som rörde sig i tiden. I sin självbiografi 1880 i biografiskt lexikon av Ro-Silverschiöld säger A. W. Roos, postchef 1867—89: »med undantag för den korta Skogmanska perioden, i allmänhet under förra hälften af innevarande århundrade icke synnerligen mycket gjordes för postutvexlingens underlättande». C. D. Skogman, som var överpostdirektör i två etapper, sammanlagt 16 månader under åren 1829—32, utgjorde som redan nämnts ett lysande undantag. Han lät genomföra dels den första regleringen (1830) av postnätet så att landsbygdens postförhållanden bättre tillgodosågs än tidigare, dels 1831 inrättade paket- och personbefordran. Den senare upphörde dock 1834. Företrädaren på chefsposten 1812—29 hade varit *Wilhelm Carpelan*, på vilkens lott det annars hade varit att effektuera åtgärderna enligt ovan. Han ägnade sig inte så mycket åt administrationen, bara »några få timmar i veckan» enligt vad han i brev till Skogman 18/9 1813 själv uppger. Där emot sysslade han desto mer med personal- och befordringsärendena, som genom sportlersystemet var en lukrativ affär. Här ingrep emellertid Kungl. Maj:t med förordningar och övertog själv 1823 utnämningsärendena. Enligt Nils Forssell hade Carpelan som chef »en konservativ läggning, mistrogen mot de skiftande reformprojekt som nu sågo dagen». Han ratade tjänstebostaden och hyrde i stället »en komfortabel enskild lägenhet, där han utövade en överdådig gästfrihet».

Den uteblivna aktiviteten berodde väl också till en viss del även på de verkställande organen, vilka tillsammans med chefen bildade poststyrelsen. Sedan tidigt 1700-tal hade dessa organ utgjorts av sekreteraren och kamreraren. Under 1800-talets första hälft var det i motsats till cheferna, som

¹ Enligt Ture Nerman i Stockholms Postmän 1940.



Carl David Skogman.

ofta växlade, en stor personlig kontinuitet å dessa tjänster. Med undantag för P. W. Pripp och P. F. T. Winroth är samtliga personer anonyma, d. v. s. ingenting finns nämnt om dem. Med då rådande befordringssystem, i vilket sportlerna ofta spelade en avgörande roll, var det inte alltid kvalifikationerna, som var avgörande. Det var börd och pengar, som ofta fällde utslaget, och därför var det många mer eller mindre inkompetenta tjänstemän i förvaltningarna, vilket för övrigt A. W. Roos ger uttryck för i sin bok: »En vinter i landsorten».

När det gäller P. W. Pripp, kamrerare 1824—44, är tillkomsten av reformerna omkring år 1830, nämligen Snällposten 1827, omläggningen av



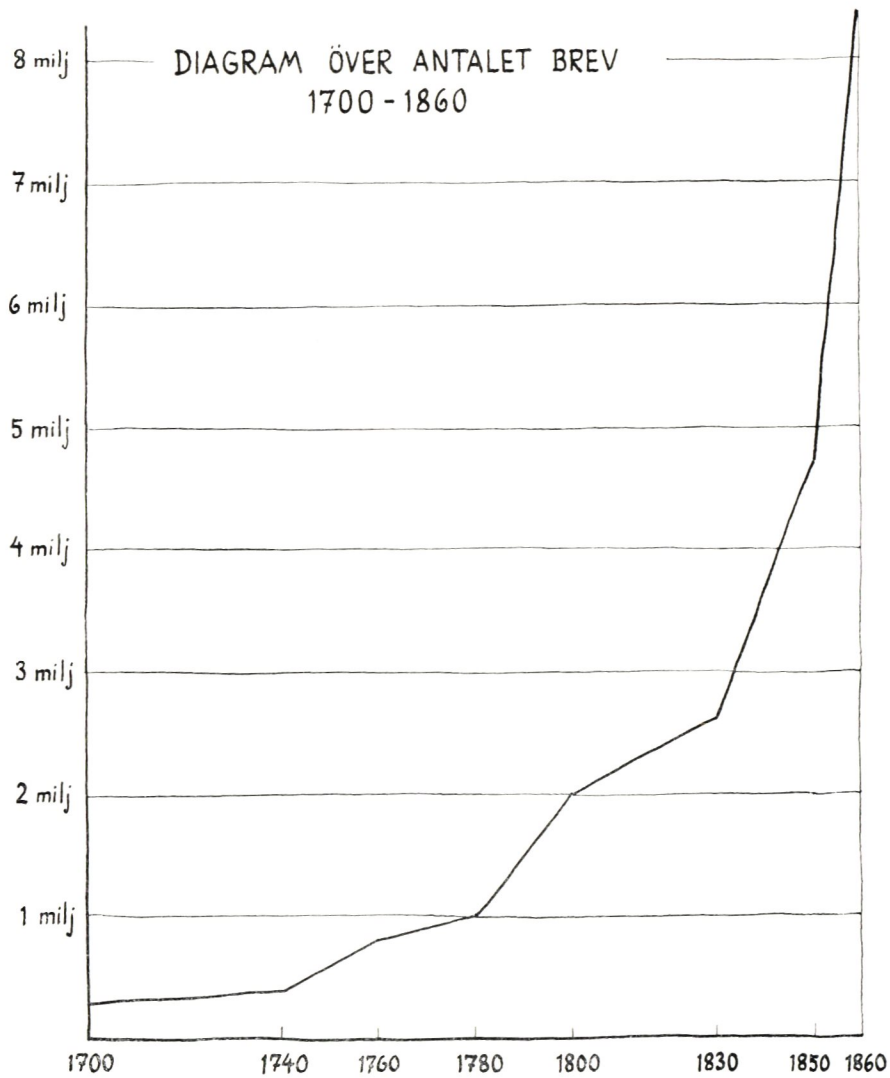
Wilhelm Carpelan.

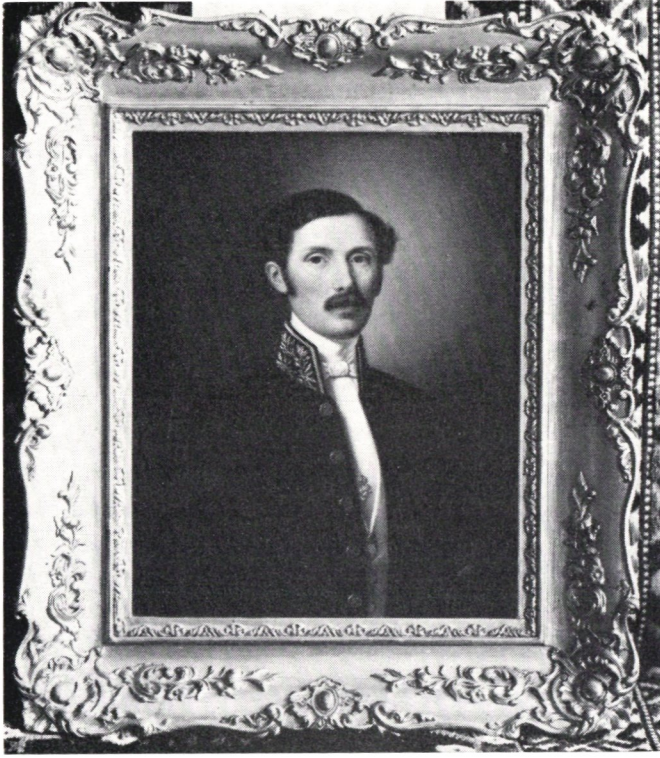
postnätet 1830 samt paket- och personbefordran 1831, mycket hans förtjänst. Han nedlade ett omfattande arbete på fullföljande och utbyggnad av dessa reformer. P. F. T. Winroth, kamrerare 1844—63, svarade för den statistiska undersökningen och författade poststyrelsens utlåtande (1853) i samband med enhetsportots införande 1855 — ett utlåtande, som fick beröm för att vara välskrivet och klart avfattat. Dessutom nedlade han ett mycket gott arbete vid reformens genomförande. Poststyrelsens negativa inställning till järnvägspostfrågan 1858 hade förmodligen Winroth sin del i eftersom ärendet låg under hans arbetsområde.

Epoken efter 1809 var, för vår världsdel, annars en intressant och betydelsefull period. Ångan hade gjort sin entré. Handel och industri blomstrade. Kommunikationerna förbättrades. Vid århundradets början hade man vid sidan om landsvägsdiligenserna ett väl utvecklat flod- och kanalsystem för den inre sjöfarten. Under 1820-talet börjar järnvägar anläggas (England 1825). Posten hade mer än någonsin en betydelsefull roll att spela, brevpostens ökningstakt avspeglade industrialismens utveckling. Vårt land lämnades inte oberört av vad som hände ute i Europa, fastän utvecklingen här t. ex. i fråga om kommunikationerna släpade betydligt efter. Ändå hände det en hel del. Även för Sveriges del var brevpostens ökningstakt en god mätare på den ekonomiska utvecklingen. Som framgår av omstående diagram började redan på 1780-talet kurvan stiga uppåt, vilket var beviset på en begynnande industrialism även för vårt land. Från 1830 stiger kurvan än brantare i höjden — således en bekräftelse på den ökande utveckling, som nu tager sin början. På 1840-talet kom så de stora sociala reformerna: folkundervisningen 1842, kriminal- och fattigvården 1840 resp. 1847, lika arvsrätt för män och kvinnor 1845, näringsfriheten 1846 m. m. och 1850-talet blev ett ännu mera expansivt årtionde, då bl. a. järnvägsbyggandet spelade en allt annat överskuggande roll. För postens vidkommande förekom två mycket stora reformer, som skulle få den allra största betydelse för den framtida utvecklingen, nämligen enhetsportot jämte frimärket 1855 samt järnvägspostbefordran 1859. Tyvärr kunde poststyrelsen inte tillgodoräkna sig äran av att ha tagit initiativet till dessa reformer, vilka hade utgått helt från ständerna och Kungl. Maj:t. Tvärtom ställde sig postledningen tämligen kallsinnig till det hela. Härom mera i det följande.

Huvudpersonerna i en ev. uppgörelse 1860 var som redan nämnts finansministern J. A. Gripenstedt och postchefen Staël von Holstein, varvid ytterligare en person kom att beröras, nämligen den blivande postchefen, dåvarande sekreterare A. W. Roos. Här en kort presentation av dessa.

Om Johan August Gripenstedt (1813—74), liberal politiker, heter det, att han var utrustad med en sällsynt begåvning samt ägde stor praktisk duglighet. Vid 27 års ålder tog han plats i Riddarhuset, där han redan från början gjorde sig gällande och imponerade genom sin vältalighet. Redan då ägde han »grundliga kunskaper om statsförvaltningens skilda grenar». Vid 35 års ålder blev han statsråd, vilket han sedan var i 18 år — den mesta tiden som *finansminister*. Hans ställning i regeringen var mycket stark och hans insatser på skilda områden var också stora. Hans makt och myndighet var stor, självaste majestätet (Karl XV) fick böja sig för honom. I statsrådet var han nämligen kungens skarpaste kritiker. Vid Ulriksdalskonferensen den 8/9 1863, då frågan om en svensk-dansk allians





Johan August Gripenstedt.

i konflikten med Preussen var uppe, gick han skarpt till rätta med utrikesministern och kungen. Denne senare hade redan utlovat hjälp. Kungen fick emellertid — med all den prestigeförlust detta innebar — ge efter för Gripenstedt och Louis de Geer. Regeringschefen ställde sig nämligen på Gripenstedts sida medan de övriga statsråden var passiva i själva debatten. I slutomgången ställde hela regeringen, även utrikesministern, upp bakom regeringschefen.

Otto Wilhelm Staël von Holstein (1802—84) var jurist. Åren 1841—48 var han konsultativt statsråd. År 1850 efterträdde han som chef överpostdirektören Hugo Adolf Hamilton af Hageby, som då blev entledigad.

Hamilton, som var en dugande ämbetsman, kom genom sitt alltför självständiga uppträdande i onåd hos Oscar I och måste gå. Han hade varit chef sedan 1845. Staël von Holstein, som var den förste generalpostdirektören — titeln ändrades 1850 — var postchef till 1867. I tillgängliga uppslagsverk finns inte mycket antecknat om honom. I Svensk Uppslagsbok t. ex., där annars de flesta postchefer under 1800-talet förekommer, är Staël von Holstein ej omnämnd. Han var säkerligen en god jurist och en fin personlighet, men skall man döma av hans ställningstagande i olika sammanhang samt efter frånvaron av egna initiativ så måste han betecknas som en konservativ och tämligen slätstruken chef.

Adolf Wilhelm Roos, postverkets store omdanare och reformator, var född i Finland 1824 och kom till Sverige 1845. Efter studier i Uppsala fick han anställning 1851 som e. o. tjänsteman i finansdepartementet, där han genast vann Gripenstedts förtroende. Efter tjänst bl. a. i Telegrafverket kom han till Posten 1860 som sekreterare och 1863 blev han departementschef — föregångare till byråchef. År 1867 utnämndes Roos till generalpostdirektör. Han tog emot ett postverk, som var mer än lovligt efterblivet, och avlämnade vid sin avgång 1889 en modern och funktionsduglig postinrättning, för vilket han också fick mycket beröm i hela den svenska pressen. Dessa lovord upprepades vid hans död 1895.

Stora och framgångsrika personer får ofta sina avundsmän. Det är de som står i skuggan och som anser sig inte tillräckligt uppskattade eller förmå vidareavancera. Förvisso saknade Roos ej heller sådana. I minneskriften 1903, vid invigningen av Centralposthuset i Stockholm, förekommer en del tendentiösa uppgifter, dels om Roos i negativ riktning, dels om företrädaren och i viss mån om efterträdaren (J. E. von Krusenstjerna) i positiv riktning, allt i syfte att dämpa ner Roos insatser. Nu kan man inte klandra författarna. Långt mäktigare, som stått nära »tronen» och i grämselse över uteblivet avancemang, har här hållit i pennan. Det fanns avundsmän även på pyramidens topp. Idel lovord från tidningspressen, riksdagens talarstolar, regeringskanslierna och andra om en undersåte, som vid mottagningar inte ens behagade buga tillräckligt djupt, var naturligtvis påfrestande för ett fåfängt Majestät. Inte ett ord av erkännande fick Roos i Oscar II:s memoarer. Desto mer beröm erhöll efterträdaren. »Jag aldrig kunde få bättre generalpostdirektör», säger kungen om Krusenstjerna, som bara hade att gå till dukat bord för att övervaka stabiliseringsprocessen. Det som skulle göras var redan gjort! Det nya som Krusenstjerna kom med, har någon påpekat, var byggandet av Centralposthuset samt utgivande av ett vackrare frimärke med kungens bild, till glädje för Högst Densamme.



Adolf Wilhelm Roos.

Låg Postverket på efterkälken 1809 t. ex. i fråga om paket- och personbefordran, så blev detta förhållande ännu mera märkbart under det halvsekel, som följde. Nils Forssell anmärker i samband med G. A. Peyrons chefskap på 1840-talet att »postförvaltningen fortfarande merendels gick i de gamla hjulspåren». I fråga om tiden före Roos säger samme författare, att det svenska postväsendet var efterblivet. Forssell tillägger: »Med Roos som chef erhåller posten en verklig ledning, målmedveten och energisk, systematisk och praktisk». Samma arbetsordning som gällt sedan

1704, antagen i Karl XII:s högkvarter i Jaroslav, var ännu i kraft 1860. Redan 1834 föreskrev Kungl. Maj:t en författningsrevision, som skulle ersätta denna instruktion. Detta beslut verkställdes aldrig av poststyrelsen. A. W. Grundelstierna, som då var sekreterare och dessutom 1844—45 även överpostdirektör, jämte dåvarande chefen Elias Lagerheim, var väl närmast ansvariga för att detta inte blev gjort. Även efterföljande chefer, däribland Staël von Holstein, var medansvariga. Grundelstierna var sekreterare till 1854, således 4 år under den senares chefsskap. Om nu Grundelstierna inte ansågs vara den rätte mannen för uppgiften, så följde i varje fall en ny sekreterare — en mycket duktig sådan — samma år. Ej heller han blev anmodad att verkställa uppdraget. Utan tvekan förelåg här ett tjänstefel med flera inblandade postchefer!

Roos har i sin bok »En vinter i landsorten», utgiven 1879 under signaturen Seb. Robertsson, tecknat en bild av mentaliteten och arbetsrutinen i de svenska statsverken vid århundradets mitt. Han hade därvidlag goda erfarenheter eftersom han varit anställd i fyra olika förvaltningar, nämligen finansdepartementet 1851, Kammarkollegium 1853 (?), Telegrafverket 1856 samt Postverket 1860. Roos var finlandssvensk och blev svensk medborgare 1849. Detta oaktat tog han svensk kansliexamen 1851 för att därmed söka sin framtid inom statsförvaltningen. En utlänning ansågs nämligen inte ha stora chanser att avancera. Så här berättar han när han sökte anställningen: »Nu på spring till Presidenter, Ministrar, Registratorer och tacka fan, om man icke också får börja uppvakta Waktmästarena». När det gäller de inre förhållandena beskriver han detta i förkortat skick så här, att en Kongl. Sektor — alla tjänstemän på det övre planet tycks ha titulerats så — inte nedlade »särdeles mycket arbete» i sin tjänst. Vidare tillade han »ju mindre hans huvud är fullproppat med ideer och vetande», desto större självkänsla har han om vikten av sin verksamhet. Varifrån har Roos hämtat dessa sina intryck? Från Telegrafverket? Knappast! Detta var då ett alldeles nytt verk, där byråkratisk slentrian ännu ej hade hunnit få fotfäste. Även finansdepartementet var då en ny institution och för övrigt var den energiske och effektive Gripenstedt chef där. Återstår således kammarkollegium och postverket, båda verk med hundraåriga traditioner, vilka alltså kunna dela på den något tvivelaktiga äran av de allt annat än smickrande omdömena. För Postens del förefaller det, som om detta verk skulle ha legat rätt bra till för denna betygssättning.

När det gäller det annars så expansiva 1850-talet, då Staël von Holstein var postchef, var passiviteten fortfarande förhärskande inom poststyrelsen. Motviljan mot reformer var också påtaglig, fast när det gällde enhetsportot försökte man dölja detta. Här blåste det alltför starka vindar



Otto Wilhelm Staël von Holstein.

för en reform! Efter enhetsportots införande i England 1840 följde en rad länder detta exempel. I Sverige kom frågan upp bl. a. vid 1850—51 års riksdag.

Vid debatten i Riddarhuset den 5 april 1851 varnade Staël von Holstein för föreställningen om att postmängden skulle stiga vid genomförandet av enhetsporto. Exemplet från England ansåg han inte vara tillämpligt på Sverige. Före reformen i England hade privata inrättningar också befordrat brev, som nu hade »kommit statens postverk till del, hvarigenom antalet av bref steg orimligt. Detta blifver icke förhållandet här, ty om här infördes ett medelporto, så kan det omöjligen blifva så lågt att i följd

deraf någon synnerligen mängd bref inkomma ytterligare till postverket». Att anförandet inte uppfattades särskilt positivt framgår av ett inlägg av Nils Adolf Wattrang: »Jag icke är af samma öfvertygelse som af Herr Friherren Staël von Holstein i fråga om *oöfvervinnliga* (kursiv. av författ.) svårigheter, som skulle ligga i vägen för ett förslag». Postchefen tillstyrkte dock reformen, men yrkade på en ändring i utskottsutlåtandet med orden: »därest Kungl. Maj:t finner skäl därtill». Han ansåg det olämpligt att ständerna skulle »yrka» och »begära» att Kungl. Maj:t måtte avlåta proposition. Yrkandet, som föranledde livlig diskussion, avslogs emellertid.

Ernst Grape har i sin bok Enhetsportot och Frimärket givit en uttömmande skildring i denna fråga. Som en kommentar till poststyrelsens utlåtande säger Grape, »att man med skäl kan fråga sig, varför icke styrelsen själv tagit initiativet till ändring, helst som enhetsportot införts i många länder, bl. a. Danmark». Det kan anföras att samtliga nordiska länder, ja t. o. m. Ryssland låg före Sverige i fråga om enhetsportots införande.

Kungl. Maj:t avgav skrivelse till poststyrelsen den 7/5 1851 med anmodan om utredning samt att inkomma med förslag. Styrelsen tog emellertid god tid på sig och först den 18/10 1853 — således efter nära 2 1/2 år — avgav denna sitt utlåtande. Man har svårt att frigöra sig från tanken att här förelåg en medveten förhållning, särskilt om man tar i betraktande hur väl förberedd postchefen var med ekonomiska fakta redan vid sitt framträdande i Riddarhuset 1851. Han visste t. ex. exakt vad merkostnaderna skulle bli i fråga om ett enhetsporto av 4 skilling banco — fakta som tydligen hade föregåtts av en snabbutredning, vilken i så fall verkställdes under loppet av några få veckor. I själva verket torde motståndet i kulisserna ha varit kompakt hos alla dem, som fruktade mista sportlerna.

I debatten på Riddarhuset, då frågan om postanvisningar även kom upp, anförde Staël von Holstein, att införande av »dylika postväxlar» icke lät sig göra, »åtminstone torde den tiden vara avlägsen». »Postanvisningar», anmärkte Grape lakoniskt, »infördes i Sverige ungefär 10 år senare!» men nu hade ju Roos kommit med i bilden.

Även till den andra stora reformen under 1850-talet, nämligen järnvägspostföringen, som kom till stånd på tillskyndan av J. A. Gripenstedt, ställde sig poststyrelsen tämligen avvisande. I en artikel i Postens Årsbok 1932 »När jag började» påpekar den erkänt duktige forskaren Teodor Holm just detta: »Det var ju, som bekant, ej på tillskyndande av generalpoststyrelsen, som postbefordran med järnväg kom till stånd. Den tyckte närmast, att det var bra som det var!» utan initiativet härtill togs av den framsynte Gripenstedt.

I tidningen PS 8/1956 har Maja Ehrenstråle i anledning av SJ:s 100 års-jubileum skrivit en intressant artikel om järnvägsposten genom tiderna. Jag tillåter mig återge ett avsnitt ur artikeln, som är belysande för poststyrelsens inställning till postbefordran på järnväg:

Det är svårt att utläsa någon större entusiasm för järnvägspostbefordringen i ett uttalande poststyrelsen gjorde 1858. Visserligen anlätade man postbefordring på järnväg¹ »der sådant utan väsentliga olägenheter och med någon fördel för brevexlingen kunde ske, men ingenstädes hade härigenom någon indragning av annan postgång kunnat ifrågakomma». Men »med hensyn till att posten vid transport å jernväg borde vara fredad för öfvervåld» tillstyrkte styrelsen samma år järnvägspostföring på den till Alingsås utbyggda västra stambanan, även om »några fördelar av snellpostens försändande på jernväg icke egentligen skulle uppstå».

Den järnvägsentusiasm som under 1850-talet präglade hela det officiella Sverige, tycks ha lämnat poststyrelsen fullständigt oberörd — ett bevis för hur verklighetsfrämmande denna i själva verket var. När man 1858 tillstyrkte järnvägspostföring nöjde man sig med sträckan Göteborg—Alingsås, oaktat att järnvägen den 16/12 1857 var öppnad för trafik fram till Vårgårda, en plats som i så fall hade varit lämplig utgångspunkt för landsvägspost mot Stockholm och Jönköping. Som i poststyrelsens cirkulär för 1858 inget finns omnämnt om tidtabellsändringar — någon dylik tidtabell har för övrigt ej kunnat återfinnas i arkivhandlingarna för detta år — tycks det endast ha varit lokalposten till Alingsås som har befordrats med järnväg, medan landsvägsposten mot Stockholm och Jönköping fortfarande synes ha utgått ifrån Göteborg, närmare 70 km jämsides med järnvägen. Tidsvinsten enbart för snällposten skulle i så fall ha blivit mer än 5 timmar per tur och för de båda linjerna med t. ex. två turer i veckan i vardera riktningen skulle den sammanlagda vinsten ha blivit 40—45 timmar. Dessutom skulle man med 4 skjutshåll ha sparat in 32 hästbyten i veckan — men »några fördelar för snellpostens försändande på jernväg» var det enligt styrelsens mening icke! Tillstyrkan skedde ju också enbart »med hensyn till att posten vid transport å jernväg borde vara fredad för öfvervåld»!

Som redan nämnts saknade vårt land, bortsett från ett par linjer i privat regi, diligenstrafik före järnvägarna, en omständighet som måste betecknas som ganska anmärkningsvärd. Här låg vårt land långt efter det övriga Europa. Om planerna 1810 verkställdes i vederbörlig ordning hade med en successiv utbyggnad förutsättningarna för ett tämligen effektivt nät av postdiligenlinjer funnits ett par årtionden senare. Överpostdirektören

¹ Avser troligen Malmö—Lund.

Wilhelm Carpelan, chef 1812—1829, är närmast den som var ansvarig för att så icke blev fallet, en försummelse som skulle få ödesdigra konsekvenser. Totala frånvaron av reguljära kommunikationer under halvseket före 1860 var starkt hämmande på den industriella utvecklingen. Denna i sin tur förmådde därför ej suga upp befolkningsökningen, i varje fall delar av denna. Resultatet blev i stället en förödande emigration.

Diligenstrafiken måste grunda sig på gästgivargårdarna. När sent om-sider sådan trafik (Stockholm—Ystad) startade 1831 var förutsättningarna sämre. För att inte kollidera med Snällposten, som tillkom 1827 och som även hade gästgiverierna som skjutsstationer, fick diligenstrafiken en ofördelaktig uppläggning, då det ju för reguljär trafik fordrades ständig tillgång på hästar.

Persontrafiken lades ner vid 1834 års utgång. Skälet härtill angavs vara att rörelsen var förlustbringande, vilket väl inte var alldeles riktigt. Visserligen gick linjen 1834 med en förlust av 10.000 rdr, men häri ingick ju också paketbefordran. Denna fortsatte emellertid separat efter detta år och kostade, strängt taget, lika mycket. Det kan omnämnas att till den i privat regi 1833 startade diligenlinjen Stockholm—Göteborg, senare utsträckt till Hälsingborg, postverket vid periodens slut erlade ett årligt bidrag av 15.000 rdr för samtidig befordran av paket. Närmaste anledningen till nedläggningen av persontrafiken torde i stället ha varit att poststyrelsen av någon anledning drog sig för nyanskaffningen av postdiligenser. Med hänvisning till att rörelsen var förlustbringande torde det vid denna tid ej ha varit svårt att få sanktion på nedläggning av diligenlinjen. I så fall var tidpunkten väl vald! Den 1832 invigda Göta kanal hade med hänsyn till de enorma belopp, som här hade investerats, inte blivit den framgång man räknat med. Eftertankens kränka blekhet hade allmänt gjort sig gällande och man var tiden närmast därefter nära nog förlamad när det gällde initiativ i kommunikationsfrågor.

Det måste dock framhållas, att när det gällde diligenstrafiken, var man ifrån statsmakternas sida mycket angelägen om sådan trafik. Med jämna mellanrum under åren 1810—30 gjorde man inte mindre än 4 framstötningar härom. Det måste betecknas som minst sagt anmärkningsvärt, att poststyrelsen negligerade dessa propåer. Det var, som redan nämnts, först under C. D. Skogmans korta chefstid man försökte realisera planerna på en persontrafik, men redan 1834 — då hade Skogman avgått — var man redo att lägga ned rörelsen såsom varande »olönsam». Det skulle dröja hela 25 år innan man på nytt tog upp verksamheten!

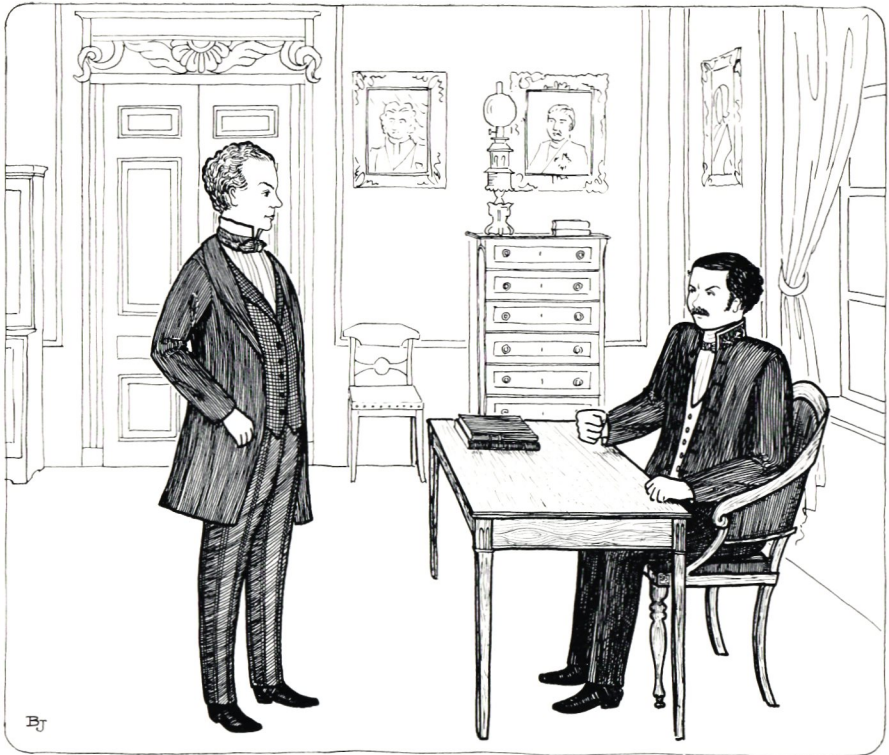
Nedläggningen 1834 fritar inte postledningarna i fortsättningen från ansvar för frånvaron av diligenstrafik, framförallt inte under 1840—50-talen. Behovet av reguljär persontrafik bevisas väl bäst av resultatet när

järnvägstrafiken äntligen kom i gång. År 1865 var både västra och södra stambanan färdiga och dessutom förekom reguljär trafik på ytterligare ett 10-tal linjer — färdiga eller delsträckor. Under åren 1860—64 startades inte mindre än ett 40-tal postdiligenslinjer. Nu frågar man sig hur det egentligen var möjligt att det under en tidrymd av 5—6 år helt plötsligt finns trafikunderlag för mer än ett 50-tal linjer? Jo, det fanns helt enkelt ett uppdämt behov sedan årtionden tillbaka, ett behov som ytterligare accentuerades under 1850-talet.

Postledningen under detta årtionde, då atmosfären för reformarbete från statsmakternas sida annars var så gynnsam, måste verkligen ha levat i en värld för sig. Ej heller kunde postchefen skylla på icke kvalificerade medarbetare. Som sekreterare efter Grundelstierna 1854 utnämndes den reformvänliga publicisten Georg Fredrik Ameen. Hans kapacitet kom dock ej att utnyttjas, och i början av år 1860 sökte han sig ifrån poststyrelsen — fann han atmosfären alltför instängd? Var det inte en inkompetensförklaring för poststyrelsen när Kungl. Maj:t ansåg sig böra inrätta ett särskilt verk för den på 1850-talet startade telegraftrafiken, medan postverken i de stora industriländerna ute i Europa med sin många gånger större postmängd och med omfattande diligenstrafik ansågs kunna handha även telegramtrafiken? Nils Forssells omdöme om posten vid denna tid: »ett verk med senfärdig anpassning efter samhällets snabbt förändrade krav», var sannerligen inga överord!

Sådant var läget 1860, och det var därför fullständigt otänkbart att Gripenstedt skulle tillåta poststyrelsen att traska vidare i samma gamla hjulspår. Som finansminister var han postverkets huvudman och ansvarig för att detta verk effektivt fyllde sin funktion i den starka ekonomiska utveckling, som pågick. Han var väl insatt i hur verksamheten bedrevs på ömse håll inom sitt fögderi. Missnöjet med postledningen torde vid det här laget ha varit stort, och att en snar kursändring måste ske var han säkerligen helt klar över.

När så Adolf Wilhelm Roos blev disponibel för den lediga sekreterarbefattningen gjorde han slag i saken. Man kan spekulera över hur detta gick till. Det som förekommer inom lyckta dörrar brukar ibland vara mera dramatiskt än vad man föreställer sig. Ibland skulle man önska att väggarna kunde tala och att man så här efteråt hade möjlighet att spela upp händelseförloppet. Nu kan man inte det, utan man får i stället mödosamt treva sig fram! Att något hände står dock klart. Helt plötsligt sker, i varje fall utåt, en attitydförändring från poststyrelsens sida, vilken annars är svår att förklara. Det stora inflytande och den roll den nyanställda Roos kom att få redan från början, är i annat fall ännu mera oförklarlig. Att en ung man, hur duktig han än är, av egen kraft med en gång skulle



*Den nutida tecknarens syn på uppgörelsen 1860:
 Johan August Gripenstedt (sittande) till postchefen Staël von Holstein:
 NU FÅR DET BLI SLUT PÅ NEJSÅGERIET I POSTVERKET!
 (Teckning av Birgitta Rismark-Johansson).*

nå denna position i dåtida förvaltning är en fullständig omöjlighet. Nej, här låg mäktigare krafter bakom — krafter som t. o. m. postchefen måste böja sig för. Och det var utan tvivel Johan August Gripenstedt, som skymtar i bakgrunden.

Nu frågar man sig kanske, kunde verkligen en departementschef göra föreläggande till en verkstyrelse så här utan vidare? Man får emellertid ha klart för sig att poststyrelsens ställning gentemot Kungl. Maj:t på

1850-talet var en helt annan än vad den är i dag. Postverket hade sedan 1677, genom att ha varit underordnat Kanslikollegium och Kanslistyrelsen, stått under direkt inflytande av Kungl Maj:t. Åren 1809—33 hade överpostdirektören »varit föredragande i kanslistyrelsen i postala frågor». Genom förordningar 1820 och 1823, då utnämningssärendena överfördes till Kungl. Maj:t, försvagades poststyrelsens inflytande ytterligare. Under dessa omständigheter ställs frågan i sin rätta belysning om man också tar i betraktande, att ett påkallat ingripande var en benägenhet till maktutövning, som inte torde ha varit alldeles främmande för den kraftfulle Gripenstedt. I samband med departementsreformen 1840, då statsråden blev departementschefer, underställdes postverket finansdepartementet och rent formellt stärktes nu poststyrelsens ställning. Detta slog dock igenom först i och med Roos' tillträde.

En av Roos' första arbetsuppgifter blev att ta itu med den redan omnämnda författningsreformen. Vem aktualiserade frågan? Roos? Troligen inte. Han kunde som nyanställd inte känna till förhistorien! Poststyrelsen? Knappast! Förmodligen var det Gripenstedt, och i så fall måste det ha varit rätt besvärande för postchefen. Aktiviteten efter 1860 är påfallande. Förutom den nya instruktionen, som trädde i kraft 1863, utarbetade Roos en *historisk exposé*, som ingick i postverkets första årsberättelse (1864) till Kungl. Maj:t. Båda dessa uppdrag var omfattande arbeten, och enbart källstudierna torde ha tagit mycken tid i anspråk. De första poststationerna tillkom 1861 och året därpå kom den första postkupén. Detta slag av postanstalter kom i fortsättningen, allt efter järnvägsnätets utbyggnad, som på löpande band. Vidare startades ett stort antal diligenslinjer. Dessutom förbereddes reformer, vars mognande inträffade långt senare, och i allt var Roos den drivande kraften. Detta är några av aktiviteterna i början av 1860-talet, vilka avser att påvisa den islossning, som då helt plötsligt ägde rum.

Med största sannolikhet innebar denna mer eller mindre påtvingade attitydförändring starka inre påfrestningar, som oförskyllt kom att ligga Roos i fatet under lång tid när det gällde att få lojala medarbetare. Han hade tydligen inga sådana, eftersom han måste göra allt själv, ja, t. o. m. avfatta rena rutinskrivelser i rent banala ärenden. I sin nya funktion 1860 fick Roos enligt egen uppgift föredraga »de flesta ärenden, som tillhörde postverkets ämbetsförvaltning». Troligen var det tidtabellsärendena, som var undantagna. Det skulle således betyda att han var föredragande i ärenden även inom kamrerarens arbetsområde!

Motsättningar bör ha uppstått mellan Roos och den etablerade personalen, som fick se sin arbetsrutin rubbad och sitt inflytande minskat. Det blev inte bättre av att Roos var något tvär till sitt sätt och inte hyste

några högre tankar om sin närmaste arbetsomgivning. Man kan säga att han kom med den nya tiden som en virvelvind och rörde om åtskilligt i fråga om byråkrati, ineffektivitet, försoffning och slentrian. Något sådant var man ju inte van vid! Påtryckningar hos chefen saknades säkerligen inte. Denne hade väl att, i eget välförståeligt intresse, med eller mot sin vilja stödja Roos, väl vetande att hans företrädare hade erhållit silkesnöret efter en schism med Kungl. Maj:t.

De, som har forskat i hävderna, är både imponerade och förvånade över att Roos tycks ha gjort allting själv. Hur har detta varit möjligt frågar man sig? Någon har t. o. m. framfört sina tvivel härom och hävdats, att utan medarbetare har ett så stort reformarbete inte kunnat genomföras. Denna åsikt framförs t. ex. i den omnämnda minnesskriften 1903. I princip är naturligtvis denna mening alldeles riktig. Det var den 1903 och är det ännu mera i dag; men var detta förhållande alldeles självklart 1860 sådant läget då var? Ingalunda! Poststyrelsen vid sidan om chefen bestod ju bara av två man, varav Roos var den ene. Då fanns det inga självständigt arbetande byråer, ingen utredningsavdelning, inget sekretariat — ja, inte ens ett ordnat arkiv. Man arbetade i stort sett efter samma normer och hade samma instruktion, som varit gällande sedan Karl XII:s tid. Många decenniers byråkrati, slentrian och okunnighet från de flesta, passivt motstånd och avundsjuka från dem, som kände sig trampade på tårna, konservatism och »petimeteri» från överordnad, samtidigt som man överlag hade en deciderad hållning mot reformer, var ingen vidare god jordmån för samverkan. Skulle något göras måste nog Roos göra det själv, vilket nogsnamt framgår av poststyrelsens registratur. Skall man döma av detta förefaller det, som om styrelsen under 1860- och långt in på 70-talet utgjordes enbart av Roos.

Vad som exakt hände 1860 blir väl aldrig helt klarlagt. Inget finns dokumenterat. Stämmorna har för länge sedan tystnat och väggarna kan inte tala. Detta lilla bidrag söker i någon mån skingra töcknet.