

SPÅRVAGNSBREVLÅDOR

Av Stig Nilebrant

Stig Nilebrant hade vid sitt frånfälle lagt ner ett långvarigt och omfattande arbete på att kartlägga användningen av spårvagnsbrevlådor i vårt land. Hans avsikt var att presentera resultatet i en artikel i Post-ryttaren, men någon sådan hann han aldrig utforma.

Redaktionskommittén har sammanställt hans material sådant det föreligger men utan försök att vidareföra behandlingen av de insamlade uppgifterna.

Den första spårvagnsbrevlådan här i landet togs i bruk den 1 november 1906 i Stockholm och den sista praktiska användningen av sådana förekom i Göteborg den 30 juni 1962. Den kom således att omfatta 56 år i svensk posthistoria.

Spårvagnar har funnits i Stockholm, Göteborg, Malmö, Norrköping, Uppsala, Helsingborg, Gävle, Ulricehamn (provturner), Karlskrona, Kiruna, Jönköping, Lidingö och Sundsvall. Av dessa har följande orter haft postbefordran med spårvagn och är av intresse i detta sammanhang: Stockholm, Lidingö, Göteborg, Malmö, Gävle, Helsingborg, Sundsvall och Uppsala. När det gäller Lidingö blev aldrig postkontoret på Lidingö inblandat då tömningen skedde i Stockholm vid Humlegårdsgatan.

Initiativet till användning av spårvagnarna för transport av brevlådor togs av postdirektören C A Hasselrot i Stockholm.

Som andra stad efter Stockholm började Göteborg den 1 juni 1911 och brevlådornas antal var 72, fördelade på alla linjer utom en. Antalet brevlådor ökade och var 1915 88 st och 1917 99 stycken.

Från Göteborg finns intressanta antalsuppgifter som visar användningen av spårvagnsbrevlådorna. År 1918, då befolkningen i staden uppgick till 200 000 personer, postades 2,2 miljoner försändelser i spårvagnsbrevlådorna, därav 75 % småbrev. Fyrtio år senare, 1958, hade befolkningen ökat till det dubbla men antalet försändelser via spårvagnarna hade minskat till ca en miljon. År 1961, då man var beredd att slopa spårvagnsbrevlådorna, hade antalet försändelser än en gång minskat med hälften till omkring 500 000.

Spårvagnsbrevlådorna har haft skiftande utförande och färg på olika platser. Postmuseum har sålunda funnit 12 olika utföranden i sina samlingar. De första hade på locket över brevinlägget ett vitt kuvert och var röda till färgen. De hade också texten: »BREVLÅDA» och »OBS. EJ FÖR VÄRDEN ELLER KORSBAND» och visade ett posthorn.

Brevlådorna fanns i två utföranden, dels för att byggas in i vagnen och dels den som hängdes löst utanpå vagnen.

Färgen varierade till en början, så exempelvis var den röd i Stockholm, gul i Uppsala, brun i Malmö och ljusblå i Göteborg. Den 27 juli 1923 bestämde Generalpoststyrelsen att spårvagnsbrevlådorna skulle vara gula och ommålningen genomfördes efter hand.

Spårvägspersonalen fick inte befatta sig med postförsändelserna utan lådorna tömdes genom Postverkets försorg. Undantag gjordes vid trafikstörningar. Om då Postens personal inte kom åt att tömma låda, skulle spårvägens personal tömma den och se till att posten vidarebefordrades med annat tåg med brevlåda.

Sporadiska uppgifter finns om den ersättning som betalades till spårvägsbolagen för brevlådsbefordran. Sålunda fick Lidingöbolaget 6 kronor per månad för varje motorvagn med brevlåda som gått i regelbunden trafik 1946. Motsvarande ersättning var 1925 tre kronor per månad.

Spårvagn var aldrig skyldig att stanna vid hållplats enbart för postförsändelsers skull utan endast om passagerare skulle stiga på eller av. Brevlådor kunde också vara försedda med en skiva av plåt med ordet STÄNGD, som fälldes ner när brevlådan inte skulle vara i bruk.

Postverket tillhandahöll brevlådor och svarade också för underhållet av dem. De lösa lådorna skulle monteras av Postverket (t ex Lidingö 1925). Sedan vagnar med inbyggda lådor tagits i bruk framhålles att om någon vagn saknade låda, så skulle kompletteringen utföras av Postverket (Lidingö 1946). Det framhölls också att spårvägens personal inte fick befatta sig med att lägga ner breven i brevlådan.

Den 20 maj 1912 bestämdes att brevinlägg skulle monteras i 15 spårvagnar i Malmö. Kostnaden beräknades till 496:08 kronor. Under året hann man dock bara med 12 vagnar. Generalpoststyrelsen gav också tillstånd till inköp för vagnarna i Malmö av 100 st emaljerade skyltar med röd botten och ordet BREVLÅDA i vita bokstäver till en kostnad av högst 1:56 kr/st och dessutom fick för högst 1:60 kr/st inköpas emaljerade skyltar av ungefär samma utseende som baksidan av ett korskuvert.

STOCKHOLM

Trafik med spårvagnsbrevlådor påbörjades den 1 november 1906. Efter förslag av postdirektören C A Hasselrot (1863—1942) fattades beslut i Generalpoststyrelsen den 18 maj 1906 och kontrakt tecknades med Stockholms Spårvägar den 30 oktober. Den första linje som tillämpade beslutet var Karlberg—Gustaf Adolfs Torg—Värtan, men flera linjer kom strax efter och även i andra städer infördes spårvagnsbrevlådor.

Spårvagnsbrevlådornas

	användningstid	utseende	tömning
STOCKHOLM	1.11.1906—1.7.1949 x) 1.11.1906—14.7.1951 xx)	röd, senare gul	
LIDINGÖ	1925—1.10.1950	gul	Humlegårdsgatan (Stockholm)
GÖTEBORG	1.6.1911—1.7.1962	ljusblå, 1950 gul, bottentömning	lådorna tömdes på Drottningtorget av personal från Göteborg 1. Tömning skedde även vid Järntorget av personal från Göteborg 7, tidigare i Brunnsparken.
MALMÖ	27.2.1908—1934, —35	röd, från 1912 brun, 25×10×40 cm och inne i vagnen	2 ggr/dag, kl 12.00 och 20.00 vid Gustav Adolfstorg vid Centralstationen. Tömdes inifrån spårvagnen av postfunktionär.
GÄVLE	1.3.1936—31.1.1953 (28.3.1936)	förmodligen gul	vid Islandsplan av spårvagnsföraren.
HELSINGBORG	1.10.1911—20.7.1924 21.7.1924—31.1.1948 p)	gul	
SUNDSVALL	26.8.1925—nov 1952		Lådorna tömdes en gång om dagen av postpersonal.
UPPSALA	1928—1933, ev 1934	gul	av trafikförmannen vid Stora Torget, två gånger om dagen. Den uppsamlade posten fördes i en särskild väska på resa med spårvagnen till Centralstationen i Uppsala, där posten nedlades i vanlig gul brevlåda utanför postsorteringsrummet vid Centralstationen.

x) innerstadslinjerna
xx) förortslinjerna
p) paketvagn

ALLMÄNNA SVENSKA ELEKTRISKA AKTIEBOLAGETS

PLAN ÖFVER
STOCKHOLMS
NYA SPÄRVÄGSAKTIEBOLAGS
ELEKTRISKA SPÄRVÄGAR

RINGLINIEN

*Pellerins
margarin
är bäst!*

LEVINSKA INKÖPET 1911

1:a UPPLAGAN
UTDELAS GRATIS
50,000 exemplar

STOMATOL

Prisbelönt vid hygieniska utställningar såsom

Nutidens förnämsta antiseptiska toilettmedel

H. M. Konungens Hofleverantör

GÖTEBORGS LITOGRAFISKA AKTIEBOLAG: ÅFDRUKNINGSKONTOR STOCKHOLM, DROTNINGGATAN 34



Spårvagnsbrevlåda använd i Stockholm på 1920-talet.

Spårvagnsbrevlådorna var uppsatta på vagnens sista plattform och var i bruk endast under dagtrafik. Den utvändigt monterade lådan ersattes senare av en inbyggd brevlåda.

De utvändigt monterade brevlådorna var i Stockholm till en början röda men efter beslut den 27 juli 1923 blev de gula. Denna bestämmelse gällde hela landet men den genomfördes efterhand som lådorna kom in för översyn.

I Stockholm upphörde brevlådetrafiken den 1 juli 1949 på innerstadslinjerna och den 14 juli 1951 på förortslinjerna.

Brevlådornas konstruktion

belyses av en utförlig skriftväxling som föranleddes av anmärkningar mot lådans funktion. Sålunda hade en av Riksdagens revisorer vid ett tillfälle iakttagit hur en försändelse, som lagts i spårvagnsbrevlåda i Stockholm, hade fallit ner på marken eftersom lådans botten (tömningsluckan) inte hade varit tillsluten. Den som lade i brevet hade försökt tillsluta botten, men det hade inte lyckats. Revisorn hade påpekat saken för postdirektören i Stockholms distrikt, som den 11 november 1922 skrev till tf överpostmästaren¹ i Stockholm. Han åberopade därvid en skrivelse i samma ärende av den 24 april samma år och han begär förnyad undersökning huruvida låsmekanismen kan tänkas gå upp på grund av vagnens skakningar. Han föreslår att undersökningen skall företas av postiljonen H F Barnekow, som hade bättre insikter i frågan än brevlådtömmarna.

Den 27 november samma år kan överpostmästaren svara postdirektören att undersökningen hade utförts av den föreslagne postiljonen Barnekow och att den hade visat att den använda typen av lås för brevlådor fungerade tillfredsställande *så länge de var nya*, men att de »på grund av sin bräckliga konstruktion och ömtåliga beskaffenhet» lätt blev förslitna och att det då inte var otänkbart att de någon gång kunde gå upp under vagnens gång. Det var önskvärt att lådorna kunde förses med ett hållbarare lås, men undersökningen hade inte lett till att man kunde föreslå något sådant. Slutligen försäkrar överpostmästaren att alla de lådor, som vid besiktningen hade visat sig vara behäftade med något fel, hade skickats in till Postverkets verkstad för reparation. Även i fortsättningen skulle man, utöver den dagliga tillsynen, låta postiljonen Barnekow inspektera lådorna och deras låsmekanism två gånger i månaden.

Men redan den 8 december 1922 fick man anledning att återkomma till saken. Ordinarie överpostmästaren hade då kommit i tjänst igen, och han kunde nu underställa postdirektörens prövning ett förslag till förändrad tömnings- och låsanordning för spårvagnsbrevlådor, ett förslag som hade utarbetats av *hisskonduktören* Barnekow. Om detta är samma person som

¹ Under tiden 1920—1949 hade postmästaren vid några av de största postkontoren titeln överpostmästare.

postiljonen med samma namn eller möjligen en mekaniskt kunnig anhörig, framgår inte. Förslaget nämns emellertid inte vidare.

När postdirektören den 22 december åter skriver till överpostmästaren på Stockholm 1 är det för att konstatera att postiljonen Barnekow vid sin tekniska inspektion den 19 november på morgonen hade påträffat ett brev och ett kort (en mönstringsanmälan) fastsittande mellan plåten och skruven genom lådans rygg. Vid inspektion den 1 december hade brev påträffats fastsittande i ytterligare två lådor. Överpostmästaren anmodades därför att fästa vederbörande brevlådtömmares uppmärksamhet på förhållandet och att de måste förvissa sig om att lådan var tom efter tömning särskilt varje kväll.

Postvaktmästaren Henning August Sahlin var en av dem som fick ta del av detta påpekande. Han svarar den 7 januari 1923 direkt till postdirektionen att han alltid har varit nog med att med handen känna efter att inget brev fastnat i lådorna, och att han också brukat framhålla detta för den hjälp med avtagning av lådorna vid Slussen om kvällarna, som numera fanns att tillgå. Men — undrar han — varför göres ännu lådorna inuti som häcklor? Som brickor för fästskruven hade man klippt till skarpkantade plåtbitar, som bockades till formliga klor när skruven drogs åt. Denna detalj ansåg han vara orsaken till att post fastnade i brevlådorna, det tyckte han att ett enkelt prov skulle klarlägga för var och en. Olägenheten visade sig inte bara genom att brev blev kvarsittande i lådan vid tömningen, det var också ett problem när post skulle läggas ner i lådan, i synnerhet menar han, när man vid Slussen skall få in massor av post i lådan på den korta tid som vagnen gör uppehåll. För att inte tala om hur man kunde skada sig då man undersökte lådan inuti. Sahlin hade därför gjort ett besök på Postverkets verkstad och visat hur man skulle kunna byta ut dessa vassa plåtbitar mot särskilda knappar som skulle sluta tätt intill väggen när skruven drogs till. I varje fall ansåg han att spackelfärg och fernissa eller annat hårt och glatt färgämne skulle kunna förbättra situationen. Slutligen hade han vid ett besök den 30 december på ankommande och avgående expedition, i närvaro av en kontrollör kunnat konstatera att brevlådorna var bedrövliga att skåda inuti. Han anhöll att postdirektionen skyndsamt skulle vidta åtgärder för att avhjälpa olägenheterna.

Den 12 januari 1923 skriver överpostmästaren åter till postdirektionen och berättar att inspektionerna under december månad hade medfört att inte mindre än 46 spårvagnsbrevlådor (9 vid Centralpostkontoret, 3 vid Norra Bantorget, 13 vid Slussen och 21 vid Tegelbacken) befunnits obrukbara och hade måst bytas ut. Han begär därför att få 25 lådor som reserv och om annan modell och lämpligare låstyp skulle ha fastställts, så vill han ha av den nya och bättre sorten.



Även den 6 februari framhålles önskvärdheten av att en bättre konstruktion kommer till användning. Denna gång är det vaktföreståndaren på brevbärareexpeditionen vid Stockholm 1 som efter samråd med verkstaden skriver till föreståndaren för ankommande avdelningen vid postkontoret och föreslår att ytterligare 50 reservbrevlådor skall anskaffas. Därvid föreslår han åter att låskonstruktionen skall förbättras eftersom det oftast är den som föranleder reparation. Föreståndaren skickar skrivelsen vidare till

överpostmästaren och hemställer att till en början 30 brevlådor rekvireras, om möjligt av förbättrad typ beträffande låsen och »inuti befintliga ojämnheter».

Men det var inte så lätt som Sahlin hade tänkt sig att få fram en bättre skruvbricka. Postiljonen Barnekow fann vid sin undersökning av brevlådorna den 25—26 april att 22 stycken lådor behövdes bytas ut. Han hade hittat ett brev vid Norra Bantorget, 4 st söndriga vid Centralpostkontoret, 4 vid Slussen och vid Tegelbacken 13 stycken söndriga brev. Föreståndaren för avdelningen för ankommande brevpost överlämnar hans anmälan till överpostmästaren och påminner om de 30 reservlådor som rekvirerats den 7 februari. Överpostmästaren skickar handlingen vidare till postdirektionen och åberopar att ovannämnda rekvisition skickats vidare redan den 26 februari. Slutligen överlämnar postdirektionen vördsamt ärendet till Generalpoststyrelsens Andra byrå, dit rekvisitionen har skickats den 28 februari.

All denna möda utmynnar den 24 juli 1923 i ett vördsamt memorial från Generalpoststyrelsen till Stockholms Spårvägar. Det är viktigt eftersom det också tar upp färgen på spårvagnsbrevlådorna, och har följande lydelse:

II 1663

»BC-skrivelse till AB Stockholms Spårvägar
Vördsamt Memorial.

Det har vid upprepade tillfällen visat sig, att låsen till postverkets spårvagnsbrevlådor i Stockholm äro av för klen konstruktion, vilket medfört, att brevlådsbottnarna i en del fall vid skakning under gång gått upp. Till avhjälpande av sagda missförhållande har å postverkets verkstad nu tillverkats en kraftigare låsanordning för dessa brevlådor.

Efter förhandlingar med postdirektören i Stockholms distrikt har av verkstadsingenjören därjämte ifrågasatts, att ifrågavarande spårvagnsbrevlådor, som för närvarande äro rödmålade, vid nytillverkning eller i mån som omlackering av äldre brevlådor erfordras måtte få målas i gul färg. Förutom att den gula färgen på grund av större hållfasthet bättre skulle skydda brevlådorna mot rost etc. torde spårvagnsbrevlådorna i gul färg mera komma till sin rätt mot de blå spårvagnarna.

På grund av vad ovan anförts hemställes om bemyndigande att genom verkstadens försorg dels få förse postverkets spårvagnsbrevlådor i Stockholm med kraftigare lås, dels ock att vid nytillverkning eller ommålning av äldre dylika brevlådor låta måla desamma i gul färg.

Stockholm den 24 juli 1923

e.f.

A. Hammarquist

Anteckning i blyerts:

Kamreraren i Spårvägsbolaget (verkställande direktörens företrädare) har per telefon 24/7 1923 meddelat, att från bolagets sida icke torde vara något att erinra mot att måla lådorna gula; Ansåg det tvärtom vara fördelaktigare med gul färg än med röd.»

Förrådsintendenten hos Kungl Generalpoststyrelsen skriver så den 21 augusti en VPM till Byråchefen på andra byrån. Han återställer mottagna handlingar rörande de anmärkningar som framförts beträffande brevlådorna och kan nu meddela, att efter överenskommelse med postdirektionen i Stockholms distrikt skulle samtliga brevlådor som postkontoret Stockholm 1 disponerade successivt tas in på verkstaden för översyn. Därvid skulle de gamla låsen bytas mot kraftigare sådana och lådornas upphängningsanordning förändras. Verkstaden var redan igång med reparation och förbättring av 35 lådor som beräknades bli färdiga inom den närmaste tiden. Beträffande reservlådor kunde han berätta att 10 nya lådor redan hade tillverkats och levererats samt att ytterligare 20 var i det närmaste färdiga för leverans. »Med förmälan härom» hemställde förrådsintendenten att ärendet icke måtte föranleda vidare åtgärd.



Tömning av spårvagnsbrevlåda på Vasagatan i Stockholm, 1920-talet.

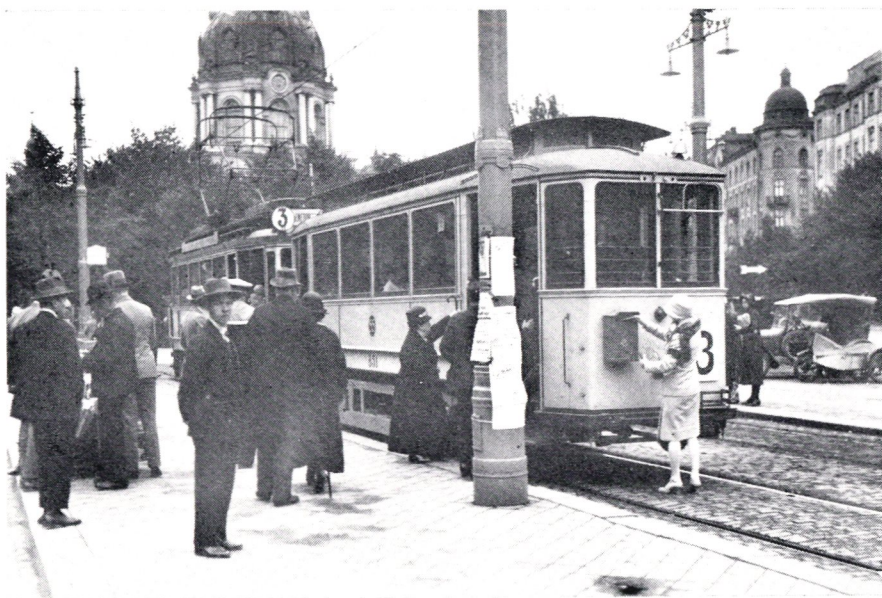
Klagomål

Att den successiva översynen och förbättringen av spårvagnsbrevlådorna inte omedelbart medförde en förbättring av situationen framgår av en artikel i Nya Dagligt Allehanda den 29 september 1923. Den har rubriken »Den bottenlösa brevlådan på spårvagnen». — »En malör, 'som inträffar ganska ofta', samt en ohövlig konduktör. Posten och spårvägen förklara sig. Ett observandum för allmänheten.»

En dansk affärsman befann sig en afton med några svenska vänner vid Slussen. Dansken undrade hur han snabbast skulle få fram ett viktigt brev till Köpenhamn och han fick rådet att lägga det i brevlådan på en spårvagn. Vagnen stannade just, dansken stoppade brevet i lådan, men fann till sin häpnad att brevet hamnade på marken. Han finner att brevlådans botten stod öppen. Han frågar vagnens konduktör hur han skall förfara och får svaret: Det angår mej inte. Vänta till nästa vagn.

Dansken blir uppbragt och hans vänner generade. Därefter tar NDA hand om saken, frågar postmyndigheten och får följande förklaring:

»För kontrollen av brevlådstömningen å spårvagnarna ha vi en särskild tjänsteman, som gör regelbundna promenader Vasagatan—Tegelbacken—Slussen. Alla lådor, som befinnas i dåligt skick, utrangeras omedelbart och ersättas med nya, som de utposterade lådtömmarna alltid ha i reserv. Nu



Spårvagn med brevlåda vid Odenplan i Stockholm.

händer det emellertid mycket ofta att lådorna gå upp i botten på grund av skakningen under färden. De äro försedda med patentlås, som låsa sig då botten smalles upp av tömmaren, men som tiden härför alltid är mycket knapp, kan det inträffa att botten icke slår igen ordentligt utan går upp vid en svårare krängning av vagnen. Vad beträffar det nu refererade fallet tyckes det verkligen att konduktören kunde ha sagt till lådtömmaren; denne hade just i går fyra lådor i reserv för utbyten. Emellertid äro dylika malörer alltid att betrakta som olyckshändelser, som vi här vid posten göra allt för att förebygga. Dock inträffa de ganska ofta. Häromdagen lossnade just locket i en spårvagnsbrevlåda mitt under färd på Vasagatan. Vagnen körde förstås vidare, och under släpvagnens hjul 'massakrerades' ömkligt ett 20-tal brev.

Så talade och sade postverket.

På spårvägsbolaget uttryckte man sin stora förundran över det underliga beteende, vartill konduktören i detta fall gjort sig skyldig. Men beklagligtvis voro vi icke i stånd att lämna närmare uppgifter om mannen ifråga. — Händer en dylik malör med en brevlåda på spårvagnen, så har konduktören på denna vagn skyldighet att genast lyfta av den söndriga brevlådan och att för utbyte överlämna densamma till närmaste posttjänsteman. Sådana finnas ju utplanterade tämligen tätt. Däremot gjorde han rätt i att hänvisa avsändaren till en annan vagn — men naturligtvis skulle detta ha skett på ett helt annat sätt. — — —»

Förrådsintendenten lämnade följande kommentar:

»Sedan verkstaden tagit del av artikel rörande spårvagnsbrevlådor i Nya Dagligt Allehanda för den 29 september, får verkstaden härmed vördsamt anföra följande: Enär enligt uppgift Postverkets avgifter till Spårvägsbolaget för lådornas anbringande å vagnarna oavkortade tillfalla spårvägsfunktionärernas änke- och pupillkassa, synes man hava rätt förvänta att ifrågavarande funktionärer skola hava intresse av ett fortsatt användande av sagda lådor och därför också så vitt möjligt bidra till deras riktiga funktionerande. Framför allt är då av vikt att felaktig låda omedelbart nedtages och placeras inuti vagnen.

Vidare är det av stor betydelse att låda, som under färd går upp av sig själv, vid återsändandet till verkstaden är försedd med påskrift härom. Anhållan i sådan riktning torde tidigare hava utgått från verkstaden, tills vidare dock utan påföljd.

Otvivelaktigt torde de hittills använda låsen å dessa lådor vara väl klena för sitt ändamål. Verkstaden har därför tillverkat erforderligt antal kraftigare lås, vilka efter hand anbringas på lådorna. Härvid märkes att samtliga gula lådor f n 65 st äro försedda med det nya låset under det att de röda lådorna hava lås av den äldre typen.

Slutligen torde böra erinras om att det förhållandet att dessa lådor på grund av vagnens skakningar äro underkastade en synnerligen kraftig förslitning, som särskilt påverkar låsinrättningen, varför det torde kunna ifrågasättas huruvida de någonsin skola kunna fås att fungera med *absolut* säkerhet. Dock borde olägenheten av undantagsvis inträffande felfunktion som regel kunna undanröjas av vederbörande spårvägsfunktionär.

Vad den tämligen spetsigt formulerade tidningsartikeln beträffar, torde det kunna sättas ifråga, huruvida författaren verkligen någonsin sett en spårvagnslåda i funktion. Han yttrar nämligen: 'Vagnen körde vidare och under släpvagnens hjul massakrerades ett tjugotal brev'. Som bekant är förhållandet, att brevlådan alltid sitter å släpvagnens bakre del, då sådan vagn finnes i tåget, i följd varav 'massakrering' icke kan förekomma, förrän nästa tåg passerar och utsikten för att urramlade brev skola bli räddade av en intresserad allmänhet är sålunda icke alldeles obefintlig.

Man torde sålunda vara berättigad säga, att ehuru dessa lådor liksom allt mänskligt äro ofullständiga, måste de dock anses dels såsom en oundgänglig faktor i en modern storstads postbefordringssystem, dels såsom tillräckligt driftsäkra för att tillfredsställande motsvara sitt ändamål.

Slutligen kan tilläggas att därest vederbörande postfunktionärer skola kunna förmås att meddela verkstaden då funktionsfel uppstår å viss låda, skulle man kunna förvänta att lådorna till sist bli fullt oklanderliga. Genom nu pågående revision och förändring komma de att mycket nära uppfylla denna fordran.»

Detta verkstadsingenjörens yttrande vidaresändes av förrådsintendenten med hänvisning till den tidigare nämnda överenskommelsen med postdirektören. Vidare nämner han att antalet i bruk varande spårvagnsbrevlådor i Stockholm var 112 st, varjämte det fanns 30 reservlådor. Av dessa brevlådor var 65 st (30 st nya och 35 st reparerade) redan försedda med nya lås av kraftigare konstruktion. Yttrandet är daterat den 9 oktober 1923.

LIDINGÖ

På Lidingö fanns spårvagnspostföring från 1925. Avtal härom träffade Postverket och Trafikbolaget Stockholm — Södra Lidingön den 27 februari 1925.

Brevlådan var redan från början gul och inbyggda brevlådor kom till användning från 1946 (?)

Tömning av brevlådorna ombesörjdes emellertid inte på Lidingön utan genom postkontorets Stockholm 1 försorg vid Humlegårdsgatan, där spårvagnen hade ändstation.

Avtalet upphörde att gälla fr o m 1 oktober 1950.

Kontrakt

Emellan Kungl Postverket å ena sidan samt Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön å andra sidan är följande avtal träffat.

Trafikaktiebolaget Stockholm—Södra Lidingön åtager sig att med å Bolagets linjer i trafik gående vagnar verkställa brevlådsbefordran på nedan upptagna villkor, i den mån postverket finner sådan befordran böra äga rum.

För befordringen behövlige brevlådor tillhandahållas och underhållas av postverket. Anordningen för brevlådornas placering å vagnarna ävensom erforderliga underhållsarbeten beträffande dessa anordningar utföras av Bolaget men betalas av postverket i enlighet med följande prislista:

Nya fästjärn med skruvar för lådans	
anbringande på vagnen	kr 4:— per par
Målning av fästjärn	kr 0:30 per st
Arbetskostnad för anbringande av fästjärn å vagnen	kr 0:30 per st
Skrubar eller nitar	kr 0:10 per st

Skulle brevlådsbefordran av någon orsak upphöra, ersätter postverket Trafikaktiebolaget de kostnader, som Bolaget kan få vidkännas för reparation av sådana bristfälligheter å vagnarna, som uppkommit till följd av brevlådornas anbringande.

Förutom vid de s k hållstationerna förbinder sig icke Bolaget att låta tåg stanna vid hållplats för postförsändelses skull, utan endast om passagerare finns, som skall därstädes på- eller avstiga.

Bolaget förbinder sig att, när omflyttning av brevlåda på grund av av- eller tillkoppling av släpvagnar eller ombyte av vagnar under dagens lopp erfordras, låta vederbörande personal ombestyras sådan omflyttning.

Tömningen av brevlådorna verkställas genom postverkets försorg och skall ske med största möjliga skyndsamhet, på det att vagnarna icke må uppehållas.

Bolaget eller dess personal ansvarar icke för de skador å brevlådorna, som kunna uppkomma under trafiken.

Bolagets personal får icke taga någon befattning med postförsändelsers nedläggande i brevlåda.

Såsom ersättning för varje på sätt ovan sagts befordrad brevlåda äger bolaget att uppbära ett belopp av tre (3) kronor i månaden. Del av månad räknas som hel. Ersättningen utbetalas till Bolaget efter varje kalenderkvartals utgång genom postkontoret Stockholm 1.

Detta kontrakt, som icke får på annan överlåtas, gäller från och med den tidpunkt, då anordningar för brevlådors uppsättande på vagnarna iordninggjorts och intill dess tre månader förflutit från det kontraktet blivit å nägondera sidan uppsagt. Stockholm den 27 februari 1925.

Avtalet uppsades från postverkets sida för förhandlingar om nytt avtal fr o m den 1 april 1944. Det förlängdes emellertid på samma villkor till dess att ny rullande materiel skulle komma att insättas i trafik. Samtidigt ville man ha besked om verkställda prov hade lämnat sådant resultat, att man skulle kunna montera brevlåda framtill på motorvagnen, varigenom brevlådor skulle kunna medföras i alla tåg, även på sträckan Lidingö—Brevik—Gåshaga.

Den 23 maj 1944 skrev postdirektören i Stockholms distrikt till trafikaktiebolaget och meddelade, att de ritningar för brevlådor, som upprättats av AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping i huvudsak kunde anses lämpliga om storleken ökades något. Sålunda borde totalhöjden ökas till omkring 45 cm. Enligt förslaget skulle lådorna vara låsbara invändigt och försedda med spärr för brevlådslocket, så att försändelser inte skulle kunna iläggas när tömningen för dagen avslutats. Man ville dessutom att brevlådan konstruerades så, att ordet »STÄNGD», angivet på en plåtskiva som vid behov kunde fällas ner, skulle framträda för brevlådsöppningen när lådan inte skulle vara tillgänglig för allmänheten. Postdirektören anhöll också om att få nya ritningar i enlighet härmed. Men den 22 september hade han anledning att påminna om dem. Han fick dem redan den 29 september och godkände dem den 2 december.

Från den 1 april 1946 gällde nytt kontrakt. Brevlådsbefordran omfattar enligt detta sträckan Humlegårdsgatan—Gåshaga—Humlegårdsgatan. Bolaget skulle nu anskaffa och underhålla i motorvagnarna inbyggda brevlådor, men om vid något tillfälle vagn med inbyggd brevlåda saknades, så skulle Postverket tillhandahålla dylik, att anbringas på någon vagn i tåget genom Bolagets försorg och utan kostnad för Postverket. Ersättningen för befordran hade nu höjts till sex kronor i månaden.

När trafiken med spårvagnsbrevlådor sades upp från den 1 oktober 1950 angavs anledningen vara att brevlådtömningen inom Lidingö stad skulle komma att väsentligen förbättras, och spårvagnsbrevlådorna skulle därefter inte vara av samma betydelse för allmänheten då fasta brevlådor skulle komma att finnas förutom på i övrigt lämpliga platser även vid varje järnvägsstation.

GÖTEBORG

Beträffande spårvagnsbrevlådorna i Göteborg har postmästaren vid Göteborg 1 Stig Gardtman i april 1970 lämnat följande utförliga redogörelse:

Spårvagnsbrevlådorna i Göteborg.

1. Den elektriska spårvägen i Göteborg invigdes i oktober 1902, då den s k Ringlinjen (Drottningtorget—Slottsskogen—Drottningtorget) öppnades. Efterhand ersattes hästspårvagnarna på andra linjer med el-spårvagnar.

2. Spårvagnsbrevlådor togs i bruk den 1.6.1911. Antalet brevlådor var 72 st, fördelade på alla linjer utom en.

År 1915 var antalet brevlådor 88 och två år senare 99.

Under 1918 hade ca 2,2 miljoner försändelser postats i lådorna, varav ca 75 % utgjordes av småbrev. Folkmängden i staden var ca 200 000 personer.

Efterhand som utökning skedde av antalet fasta brevlådor vid postanstalter och på andra ställen i staden minskade behovet av spårvagnsbrevlådor.

År 1958, då invånarantalet var närmare 400 000 personer och antalet spårvagnsbrevlådor var ca 70 st, hade antalet försändelser minskat till ca 1 miljon, varav 72 % var småbrev. Minskningen fortsatte och var under 1961 ca 500 000 försändelser.

Under många år framfördes spårvagnsbrevlådor på flertalet linjer nämligen linjerna 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8 och 9. Under de senaste åren fram till indragningen endast på linjerna 1, 3, 4, 5, 7 och 9, dvs linjer med spårvagnar som passerade Drottningtorget eller Järntorget.

Den 1.7.1962 drogs spårvagnsbrevlådorna in. Anledningen var närmast ett under senare år framfört önskemål från Spårvägen. Nyare typer av vagnar, snabbare färdtider och kortare uppehåll vid hållplatserna samt säkerhetsfrågor i samband med övergång till enmansbetjäning (de särskilda konduktörerna drogs in) var skäl till att Spårvägen inte längre ville ha kvar brevlådorna. Från Postens sida fanns intet att erinra mot indragning. Tömnings- och andra kostnader per försändelse hade ökats i takt med minskningen av antalet försändelser. Vidare hade antalet fasta brevlådor ökats och tömningen förbättrats.

Vid indragningstillfället var ca 55 spårvagnsbrevlådor i trafik.

3. Spårvagnsbrevlådans utseende m m.

Lådan hade ljusblå färg. (Från omkring 1950 infördes brevlådor i gul färg av något annorlunda typ.)

Lådan hade bottentömning. Under locket fanns en röd skylt med texten »Stängd», som fälldes ned av brevlådtömmaren, då lådan stängdes på kvällen. Skylten fälldes upp av konduktören när tåget togs i trafik påföljande morgon. Spårvägen svarade för tvättning-

en av lådorna samt överflyttning från ett tåg till ett annat resp från släpvagn till motorvagn vid ändrad tågsammansättning.

Anskaffning och underhåll av lådorna åvilade Postverket.

Låda medföljde endast ordinarie tåg på resp linje, vilka var i trafik hela dagen eller både morgon och kväll.

4. Tömningen av spårvagnsbrevlådorna.

Lådorna tömdes på Drottningtorget kl 10—22 vardagar, kl 12—14 och 17—22 sön- och helgdagar av personal från Göteborg 1. De linjer som inte passerade Drottningtorget (linjerna 4 och 9) tömdes vid Järntorget av personal från Göteborg 7 på ungefär samma tider.

Fram till maj 1925 (innan Centralposthuset vid Drottningtorget togs i bruk) tömdes lådorna i Brunnsparken av personal från »gamla» Göteborg 1. Vid Järntorget tömdes då endast lådorna på linje 9. Efterhand ändrades tömningstiderna något.

Lådtömmarna hade en specialtillverkad »väska» för tömningen av de ljusblå lådorna. Sedan den gula lådan införts användes en postpåse, oftast en värdepåse.

Väskan bestod av en påse av brun smärtingväv fastnitad vid en metallram med spår, som passade till sidskenorna på lådan. Väskan trädde på lådan som öppnades med brevlådnnyckeln (fästad vid metallramen med ett läderband). I väskans övre del fanns en öppning för handen, när lådans bottenklaff skulle stängas efter tömningen.

Den uppsamlade posten lade brevlådtömmaren på Järntorget i spårvagnsbrevlåda på linje 3 som tömdes vid Drottningtorget. Brevlådtömmaren på Drottninggatan lämnade posten i den fasta brevlådan vid Göteborg 1. Uppsamlad post avlämnades varje halvtimme.

Spårvagnsbrevlådtömningen, Järntorget (Gäller fr 1.12.1961)

Spårvagnsbrevlådorna på linjerna 1, 4 och 9 tömmes vid Järntorget.

Brevlådorna på linjerna 4 och 9 stänges vid Järntorget enligt nedanstående plan.

Brevlådorna på linje 1 stänges vid Drottningtorget.

Ur spårvagnsbrevlådorna upphämtad post skall behandlas enligt nedanstående.

Spl 6 skall vardagar (ej lördagar) överlämna försändelserna till tjänstgörande expeditionsvakt vid postkontoret Göteborg 7.



*Tömning av spårvagnsbrevlåda vid Drottningtorget i Göteborg i juli 1954
(Foto Yngve Hellström).*

Linje nr	Vagnens kör- riktning	Brevlådan på 1:a vagn stänges			Vagnen återvänder till Järntorget kl		
		M-F kl	L kl	Sohd kl	M-F kl	L kl	Sohd kl
4	Krokslätt Mölndal	20.41	18.37	20.44	21.49	19.43	21.58
	Sannaplan Kungssten	21.09	19.01	21.09	21.45	19.37	21.47
9	Saltholmen	20.33	18.33	20.34	21.48	19.48	21.49



Rekonstruktion av spårvagnsbrevlåda i Göteborg (bilden från 1968).

Övriga spårvagnsbrevlådtömmare (liksom även Spl 6 på lördagar) skall efter hand nedlägga upphämtad post i brevlåda på linje 3 med körriktning mot Kålltorp. Sedan brevlådorna på linje 3 stängts, nedlägges förekommande post i brevlådan vid *postkontoret Göteborg* 7.

Före påbörjandet av tjänstgöringsvakt resp efter avslutad tjänstgöringsvakt (ej kl 22.15, ej L kl 17.15, ej Sohd) skall brevlådtömmaren anmäla sig för vaktföreståndaren Göteborg 7.

Spårvagnsbrevlådtömningen, Drottningtorget. (Gäller fr 1.12.1961).

Spårvagnsbrevlådorna på *linjerna 3, 5 och 7* tömmes vid Drottningtorget. Nämda brevlådor stänges vid Drottningtorget enligt nedanstående plan.

Spårvagnsbrevlådorna på *linje 1* stänges i samband med tömning vid Drottningtorget enligt nedanstående plan. Nämda brevlådor *tömmes* i övrigt vid Järntorget.

Linje nr	Vagnens kör- riktning	Brevlådan på 1:a vagn stänges			Vagnen återvänder till Drottningtorget		
		M-F kl	L kl	Sohd kl	M-F kl	L kl	Sohd kl
1	Linnéplatsen Vidkärr	21.06	18.56	20.58	21.48	19.42	21.45
		21.08	19.00	21.03	21.46	19.38	21.40
3	Högsbogatan Kungssten Kålltorp	20.54	18.41	20.47	21.52	19.39	21.49
		21.12	19.03	21.00	21.50	19.41	21.43
5	Torp Bräcke Biskopsgården	21.05	18.55	21.01	21.55	19.45	21.52
		20.55	18.45	20.57	21.45	19.35	21.51
7	Guldheden Sahlgrenska Kortedala	20.59	18.59	21.01	21.44	19.42	21.46
		20.48	18.47	20.52	21.48	19.44	21.55

Ur spårvagnsbrevlådorna upphämtad post skall varje halvtimma nedläggas i postkontorets brevlåda vid Drottningtorget.

Före påbörjandet av tjänstgöringsvakt resp efter avslutad tjänstgöringsvakt skall brevlådtömmare anmäla sig för vederbörande förman samt anteckna sitt namn i vaktliggaren.

Den 1 juli 1962 kunde tidningarna i Göteborg meddela, att Göteborg som sista stad i världen hade upphört med spårvagnsbrevlådor. Den direkta anledningen angavs vara att brevlådorna genom en trafikomläggning

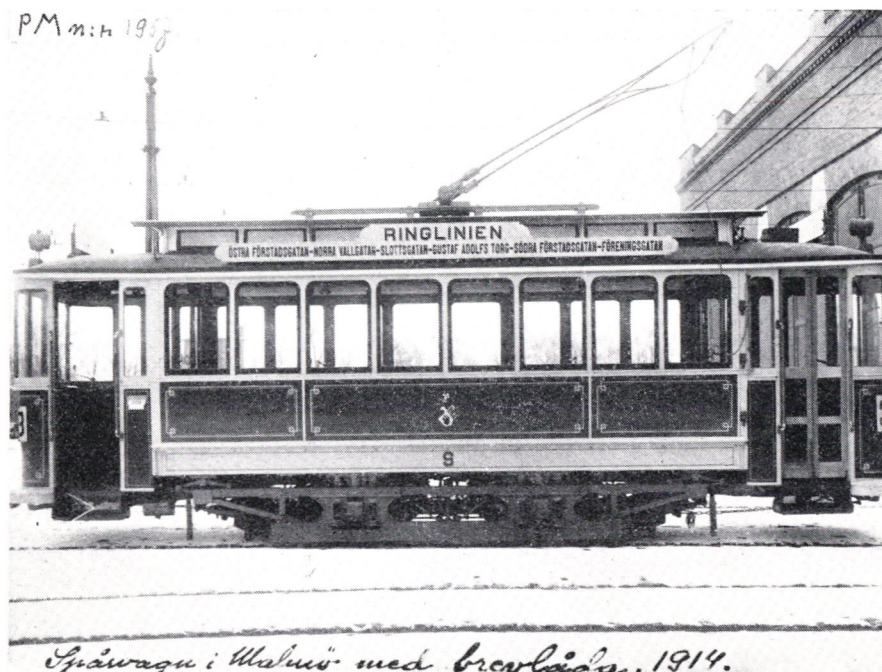
kommit att medfölja vagnarna till vagnhallarna. Där hade de tömts av postverkets personal, men denna tömning visade sig så kostsam, att man beslutat dra in spårvagnsbrevlådorna.

Antalet lådor hade emellertid långsamt minskat inför indragningen.

MALMÖ

Spårvagnsbrevlådor har funnits i Malmö sedan 1908, då elektriska spårvagnar infördes där. Statistik finns tillgänglig från den 27 februari detta år och ett beslut om anskaffning av *nya* brevlådor är daterat den 3 december 1907. Formuleringen kan tyda på att brevlådor funnits även på tidigare spårvagnar men en uppgift om att de infördes redan 1894 har inte kunnat bekräftas.

De första brevlådorna var rödmålade med text och emblem i vit färg, varjämte vita, blå och röda tidbrickor användes för att ange lådornas tömning. Under år 1912 började man emellertid bygga in de främre och bakre plattformarna och Spårvägsstyrelsen förklarade bestämt att man inte fick, såsom i Stockholm, hänga brevlådorna på vagnens ytersida eller



Spårvagn i Malmö med brevlåda. 1914.

Spårvagn i Malmö med brevlåda 1914.



Brevlåda på den inbyggda plattformen, Malmö 1914.

på vagnsgaveln. De nya lådorna var placerade inuti vagnen, men brev lades i utifrån genom ett brevinlägg. Själva lådan flyttades från ena vagnsändan till den andra vid ändring av färdriktning. För denna flyttning av lådorna betalade postverket till spårvägspersonalen 200 kronor per år, men för själva befordran av lådorna betalades ingenting.

Tömning av lådan utfördes inifrån vagnen av postfunktionär. Den utfördes två gånger om dagen, kl 12.00 och kl 20.00 vid Gustav Adolfs Torg och Centralstationen. Vid varje tillfälle tömdes 8—10 spårvagnslådor.

Antalet försändelser som inlämnades genom spårvagnsbrevlådor uppgick år 1908 (från 27.2) till 67 993 st

1909	»	92 194
------	---	--------

1910	»	92 863
------	---	--------

1911	»	97 682
------	---	--------

1912	»	100 820
------	---	---------

1913	»	90 316
------	---	--------

Postdirektionen i Malmö distrikt påpekade detta i skrivelser till Generalpoststyrelsen i september och oktober 1914. Den fortgående ökningen av antalet försändelser genom spårvagnsbrevlådorna motsvarade den allmänna trafikökningen. Men den nedåtgående tendensen från 1912 kunde endast förklaras av att de inbyggda, brunmålade brevlådorna var svårare att observera än de röda som förut hängde utanpå. Man ville därför göra brevinläggen lättare att se genom att förse dem med en skylt med rubriken BREVLÅDA och en skylt för locket i form av baksidan av ett korskuvert.

Spårvagnsbrevlådorna i Malmö togs ur bruk 1934—1935.

GÄVLE

Avtal om befordran av brevlådor med spårvagn slöts från den 1 mars 1936 mellan Postverket och Gävle stads Belysningsstyrelse, men tillämpades först fr o m 28.3.36.

Belysningsstyrelsen åtog sig enligt avtalet att befordra brevlådor av storlek, färg och beskaffenhet som de kunde godkänna, dels på spårvagn på linjen Islandsplan—Karskär och dels på vissa omnibussar. Postverket skulle tillhandahålla och underhålla brevlådorna, men fastsättningsanordningar skulle utföras av Belysningsstyrelsen på Postverkets bekostnad. Spårvagn skulle inte behöva stanna vid hållplats enbart för att postförsändelse skulle läggas i lådan, utan endast om passagerare samtidigt skulle stiga på eller av.

På spårvagn skulle finnas två brevlådor, en i vardera änden. Tömning skulle ske vid Islandsplan genom spårvägspersonalens försorg i anslutning till att Postverket lät tömma brevlådan vid hållplatsen. I denna fasta brevlåda skulle också breven från spårvagnsbrevlådan läggas.

För befordran av lådor på såväl spårvagnar som bussar, för utbyten av brevlådor och för tömning av lådorna skulle Postverket betala 250 kronor per år.

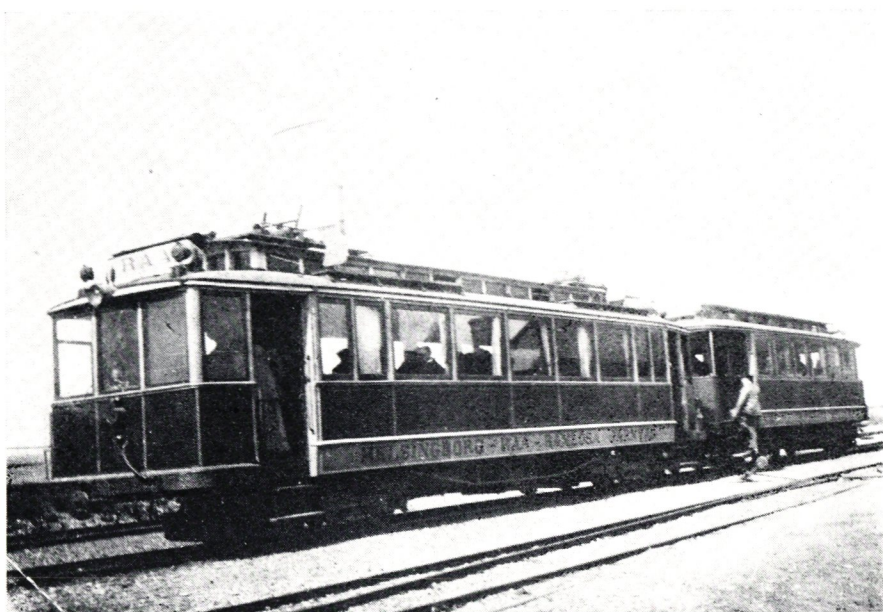
Avtalet förnyades i varje fall i juli 1948 och den 1 februari 1951, och entreprenören betecknas då Gävle stads Industriverk, Spårvägen. Ett senare avtal gäller från den 1 december 1951.

Både spårvagnar och bussar var till färgen röda. Förmodligen var brevlådorna gula.

HELSINGBORG

fick brevlådor på spårvagnarna den 1 oktober 1911. De var uppsatta på ordinarie motorvagnstågen på linjen Helsingborg—Råå—Ramlösa. En av förespråkarna för denna postbefordran var dåvarande postmästaren Otto Samuel Schütz. Lådorna tömdes tre gånger dagligen vid Centralstationen av postkontorets personal.

När HRR-järnvägen övertogs av Hälsingborgs stads spårvägar 1924 i juli månad, togs brevlådorna bort. I stället fick paketvagnen på linjen Hälsingborg—Råå—Ramlösa Brunn en brevlåda. Samtidigt sattes en brevlåda



Vagn och släpvagn från Helsingborg—Råå—Ramlösa Järnväg.

upp på Råå stationshus och en annan låda på dåvarande Ramlösa Brunns godsexpedition. De kan dock räknas till spårvagnsbrevlådorna eftersom de byttes ut av föraren på paketvagnen tre gånger dagligen, under de sista åren två gånger. Föraren tömde alltså inte lådorna utan det gjordes av Postens personal då vagnen kom till Helsingborg.

På motorvagnen var brevlådan placerad på högra sidan under förarhytten. På paketvagnen var den fäst på ena vagnsändan.

Brevlådorna var gula till färgen och ägdes av Postverket.

I koncessionshandlingarna för HRRJ, som undertecknades av Oscar II den 10 april 1891 står bl a följande:

»5) att det åligger concessionshafvarne ej mindre att å jernvägen fortskaffa trupper, fångar och allmänna posten samt ombesörja alla andra för kronans eller det allmännas räkning ifrågakommande person- och varutransporter emot den ersättning, som enligt gällande eller blifvande bestämmelser utgår för dylika transporter å de enskilda jernvägar-
na i riket . . .»

Brevlådbefordran med paketvagnen upphörde den 31 januari 1948. Att anordningen var populär visades av att både vagnen och brevlådan var fulla av blommor dess sista dag.



Vid Helsingborg Centralstation. Brevlåda syns längst till höger på vagnen.

SUNDSVALL

Frågan om spårvagnstrafik i Sundsvall väcktes redan 1888. Arbetet kom emellertid inte igång förrän 1910, då Sundsvalls Spårvägs AB den 20 december öppnade trafik på den röda linjen (Sundsvall—Kubikenborg). Redan i januari 1911 följde linje II med gröna skyltar (Sundsvalls centrum—Ortviken). Dessa båda linjer sammanbyggdes till en linje år 1914. Slutligen tillkom 1925 Spårvägs AB Sundsvall—Skönvik, som den 26 augusti startade trafik på en linje med samma namn med utnyttjande av Ortviksbanan.

Enligt tillgängliga uppgifter förekom inte någon brevlådbefordran på sträckan Kubikenborg—Ortviken. Däremot skickades den ankommande och avgående posten till resp från postanstalten i Skönsmon med spårvagnen.

Trafiken Kubikenborg—Ortviken upphörde i november 1949 och linjen Sundsvall—Skönvik lades ner i november 1952.

Vagnarna på Skönvikslinjen var större och var försedda med brevinlägg. Breven lades alltså i från vagnens utsida och uppsamlades i en låda som fanns uppsatt inuti vagnen. Lådan tömdes av postpersonal varje eftermiddag.

Nämnas kan att vagnarna hade namn som »Malin», »Sköna Karin» och »Fröken», den sistnämnda enligt uppgift för att den från början betraktades som nyckfull.

Vid nedläggningen 1952 såldes vagnarna till Kiruna.

UPPSALA

Spårvagnsbrevlådor var i bruk under åren 1928—1933 eller möjligen till 1934.

Lådorna var gulmålade.

Lådorna tömdes av trafikförmannen vid Stora Torget två gånger om dagen. Den uppsamlade posten medfördes av förmannen i särskild väska på resa med spårvagnen till Centralstationen i Uppsala, där posten lades ner i en vanlig stor gul brevlåda utanför postsorteringsrummet vid Centralstationen.