

LANTBREVBÄRING UNDER 100 ÅR

Av Erik Lindgren

I Generalpoststyrelsens utlåtande till regeringen den 24 oktober 1872 angående möjligheten att skilja jordbruket från kronobrevbäringsskyldigheten angavs som ett villkor för Postverkets övertagande av denna postdistribution att poststationer eller »brevbärestationer» skulle öppnas på lämpliga orter. Från och till dessa skulle de som begagnat sig av kronobrevbäring låta befordra sina brev.

I den följande framställningen till riksdagen anslöt sig regeringen till Generalpoststyrelsens förslag men gjorde det tillägget att poststationer borde, »om så skulle erfordras, öppnas en inom hvar socken».

Som många posthistoriskt intresserade känner till, beslöt riksdagen den 5 december 1873 i enlighet med framställningen. Redan den 1 januari 1874 inrättades de första poststationerna av det angivna skälet. Tidigare hade blott ett mindre antal poststationer inrättats för att underlätta postutväxlingen på landsbygden eller såsom förenade med järnvägsstationer i det framväxande järnvägsnätet. Under tiden 1874—1876 ökade antalet poststationer med ca 1 300.

I sin framställning den 25 september 1876 till vår »stormäktigste, allernådigste konung» fann Generalpoststyrelsen det inte möta någon svårighet att pröva frågan om »hvilka stationer som, i anseende till synnerligen obetydlig rörelse, böra indragas». Man hade för övrigt redan vidtagit åtgärder i sådant syfte och planerade fler indragningar. Skrivelsen nämner inte vilka poststationer som redan hade dragits in, men det är relativt lätt att kartlägga dem. Som exempel på poststationer med ett års eller kortare livslängd kan nämnas Malma, Kungsbarkarö och Setterbo i Västmanland, Lunden, Rya och Sannagården i Halland, Stenqvista i Södermanland och Södra Hjortseryd i Blekinge.

Poststationer, som omgavs av andra poststationer vid samma postlinje, kunde dras in sedan regeringen den 17 mars 1876 hade medgett befordran med post av lösväskor som innehöll tjänstepost.

Däremot kunde man inte utan vidare dra in poststationer som var ändpunkter för postlinjer. Om avståndet till närmaste poststation var »mera betydligt», kunde utgifterna för stationens bibehållande uppvägas av den nytta som allmänheten i den kringliggande orten hade av stationen.

I sådana fall då avståndet var mindre (»såsom å vissa orter 5, 6 å 7 tiondels mil») och förekommande försändelser huvudsakligen utgjordes av brev till och från kronobetjäningen och prästerskapet, fanns det anledning

Kungörelse,

angående poststationens i Lofvened öppnande samt åtskilliga poststationers indragning.

Den 1 januari nästinstundande år kommer poststation att öppnas vid Lofveneds station å jernvägslinien Lidköping—Håkantorp.

Deremot skola vid denna månads utgång indragas de nuvarande poststationerna:

Faringe, i Stockholms län,
 Öja, i Södermanlands län,
 Löt, Ölands-Egby och Bredsättra i Kalmar län,
 Hangvar, Stenkyrka, Martebo, Källunge, Gothem, Hörsne, Follingbo, Barlingbo, Endre, Gotlands-Wänge, Guldrupe, Wall, Atlingbo, Mästerby, Ejsta, Løjsta, Fardhem, När, Alskog och Grötlingbo, alla i Gotlands län,
 Biskopsberg, Torhamn, Tjurkö, Sturkö, Hasslöv, Aspö, Hjortsberga, Hala-hult, Hokadal, Gammalstorp och Hasselstad, i Blekinge län,
 Kyrkheddinge, i Malmöhus län,
 Hellingsjö, i Elfsborgs län,
 Mellby, i Skaraborgs län,
 Ingerdsby, i Wermlands län, samt
 Öratjern, i Gelleborgs län. Stockholm, af Kongl. Generalpoststyrelsen,
 den 24 december 1877.

Utan att ange det innebar detta cirkulär ett tillkännagivande av beslut om inrättande av lantbrevbäring som ersättning för åtskilliga av de namngivna poststationerna.

att undersöka om poststationen inte kunde ersättas genom »en brefbäring, nära öfverensstämmande med den som i andra länder eger rum å landsbygden».

Redan här märker vi sålunda funderingar över vilket sätt som rätteligen skulle användas för att betjäna landsbygdens postkunder. Det blev fråga om en balansgång mellan å ena sidan en fast postanstalt och å andra sidan en rörlig anordning med till en början mycket begränsade befogenheter, så begränsade att »den korresponderande allmänheten» ändå hade anledning att besöka fast postanstalt.

Kravet på postservice har under åren ökat samtidigt som befolkningsunderlaget på landsbygden minskat. Lantbrevbäringens kvalitetsmässiga utveckling och geografiska utbredning har inte tillräckligt kunnat bidra till att bromsa urbaniseringen. Följden har blivit att det svikande kundunderlaget framtvingat ytterligare utglesning av poststationerna. Den började i och med lantbrevbäringens införande även om det framgår av denna uppsats att en liten uttunning hade skett redan tidigare, särskilt i sådana fall då man i övermått hade följt tanken på »en poststation i var socken», när kronobrevbäringen upphörde.

I framställningen till regeringen den 25 september 1876 angavs att lantbrevbäring förekom på landsbygden i andra länder. I Tyskland hade en föredömlig *landpostdienst* införts 1870. Den blev reorganiserad under perioden 1881—1887. I Frankrike var institutionen betydligt äldre. I början av

1830-talet hade staten där övertagit den av kommunerna införda och bekostade brevbäringen mellan prefekturerna och märierna, varvid *le service rural* blev organiserad som en del av det franska postväsendet.

Kanske ansåg man ändå att den danska *landposten* var den bäst organiserade. Liksom fallet hade varit när man skulle inrätta järnvägspostkupéer tog man i fråga om den tänkta brevbäringen Danmark till förebild. Det förvånar inte att Generalpoststyrelsens förenämnda framställning till regeringen tämligen utförligt redovisar hur det danska postverket hade löst frågan. Uppgifterna hämtades bland annat från en i mars 1872 utfärdad instruktion («Vejledning for Landtpostbude»).

Generalpoststyrelsen förklarar efter denna redovisning att »en anordning af i fråga varande slag synes erbjuda korrespondenterne alla de fördelar som skäligen kunna påräknas för orter med så ringa rörelse, att inkomsten af postutvexlingen icke betäcker de med en poststationsföreståndares aflöande förenade utgifter».

Exempel på sådana olönsamma poststationer lämnades i framställningen genom namnen på 26 poststationer, där uppbörden under 1875 hade varit mindre än 65 kronor. Bland de mest förlustbringade kan nämnas Erstavik i Stockholms län, där uppbörden varit 12 kronor, Nöbbelöf i Kristianstads län, 14 kronor och Lindstorp i Kalmar län, 18 kronor. Ett ännu mer extremt exempel blev senare poststationen i Ardre på Gotland, vars totala uppbörd under 1876 var nio kronor. Den dogs in den 30 september 1877, innan de första lantbrevbärarna börjat vandra. Årsarvodet till poststationsföreståndaren i Ardre hade varit 150 kronor.

När framställningen till regeringen angående lantbrevbäring förbereddes infordrades från Trafikbyrån uppgift på samtliga poststationer, som utgjorde slutpunkter för postlinjer och där uppbörden var mindre än 65 kronor per år. De uppgick då till 34 poststationer. De åtta som inte exemplifierades i framställningen var Öratjern, Ilsbo, Kvikkjock, Storsjö, Bodsjö, Nyhem, Rydboholm och Örträsk. Två av dem, Öratjern och Ilsbo, blev indragna innan decenniet var slut (Ilsbo dock senare återinrättad) och tre har blivit indragna i modern tid. Tre finns emellertid kvar, när detta manus skrivs, Kvikkjock med 15 hushåll, Storsjö kapell med 82 hushåll och Örträsk med 253 hushåll.

Ett närmare studium skulle kunna klargöra varför just åtta av poststationerna inte blev nämnda i framställningen, men det ligger utanför ämnet.

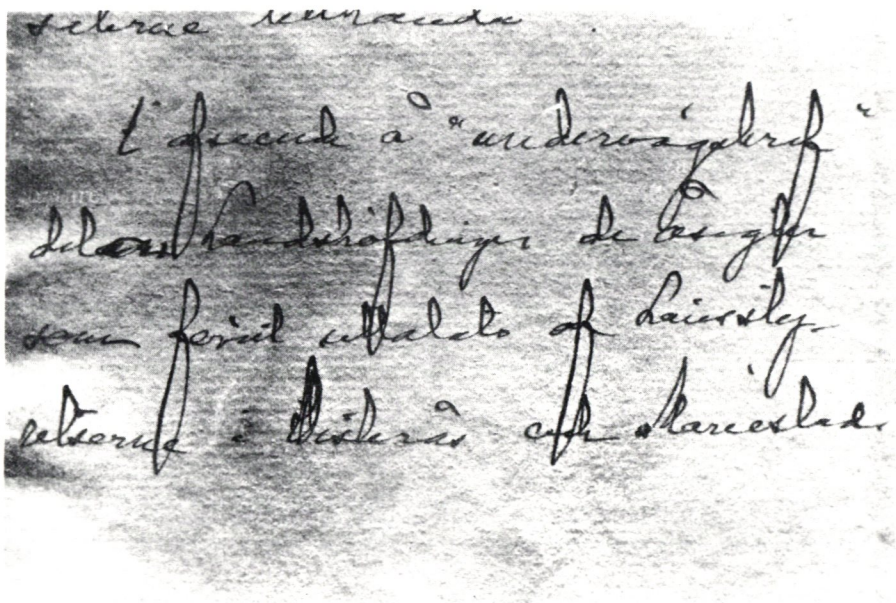
Generalpoststyrelsen underbyggde sin framställning väl. Bl a konstaterades att »vid de öfverläggningar i ämnet med Länsstyrelser och korrespondenter, som vid de af undertecknad Generalpostdirektör innevarande år verkställda embetsresor, egt rum, mångenstädes blifvit uttalad den åsigt att, i flere fall, en lämpligen anordnad landtbrefbäring skulle i all erforderlig mon ersätta en del af de nuvarande poststationerne.»

I framställningen ingick också en passus om att lantbrevbärare skulle få mottaga och inom distriktet avlämna brev. Enligt de regler som gällde

skulle avgiften för sådana lösbrev tillfalla postförvaltaren. Den långa skriften till regeringen angående inrättande av lantbrevbäring utmynnar med en hemställan att »det tacktes Eders Kongl Maj:t till Riksdagen göra framställning derom, att der landtbrefbäring varder inom Riket anordnad, skola, utan afseende derå om postbehandling eger rum vid en eller flere postanstalter, för bref, som genom landtbrefbärare befordras, afgifterna utgå efter samma taxa som gäller för bref, hvilka utvexlas mellan orter med postanstalt, samt följaktligen också till postkassan redovisas».

Detta innebar, klarare uttryckt, att lantbrevbäraren enligt förslaget skulle kunna ta emot och lämna ut samma brev under turen, om det frankerades och frimärket makulerades.

Denna fråga blev föremål för tämligen mycket diskussion. Några ansåg att det föreslagna förfarandet skulle ha nackdelar med sig. Kanske trodde man att en och annan lantbrevbärare lätt skulle frestas att stoppa portot för sådana brev i egen ficka. I anteckningarna från ett sammanträde på Västerås landskansli den 9 juni 1877 kan man läsa, att »Kgs Bfhvde synes anse de fördelar som blefve förenade med en sådan anordning att af lantbrefbäraren emottages och aflemnades äfven bref hvilka icke passerade någon postanstalt, öfvervåga de olägenheter som möjligen kunde deraf härflyta.»



skola redovisas
i förhållande till »undervägsbref»
deras fördelar och de olägenheter
som följaktligen af hvarsteds
postanstalt och postkassa.

Generaldirektör Wilhelm Roos' konceptanteckningar om »undervägsbref» vid ett förhandlingstillfälle med länsstyrelsen.

Samma synpunkter vann sedermera gehör vid sammanträden på flera andra landskanslier. I sina konceptanteckningar kallar Wilhelm Roos sådan post för »undervägsbref». Han tog själv upp frågan bland annat vid förhandlingar med landshövdingen i Älvsborgs län, det län som då hade flest poststationer i riket, inte mindre än 111 stycken, varav 31 ifrågasattes till indragning. Konceptanteckningarna på denna punkt lyder som följer:

»I afseende å »undervägsbref» delar Landshövdingen de åsikter som förut uttalats af Länsstyrelserna i Västerås och Mariestad.»

I den första instruktionen för lantbrevbärare återfinns beslutet i § 1 med följande formulering: »Lantbrevbärare besörjer utväxlingen af postförsändelser — — — dels äfven mellan platser vid brefbäringsvägen, så belägna att mellan försändelsernas mottagande och aflemnande icke någon fast postanstalt af landtbrefbäraren passeras.»

Propositionen angående lantbrevbäring lades den 19 januari 1877 och bifölls av riksdagen som dock i särskild skrivelse den 10 mars begärde att lantbrevbärare skulle förmedla även rekommenderade brev. Detta återspglas i regeringsbeslutet den 1 juni. Generalpoststyrelsen underrättade därefter samtliga landshövdingar i en skrivelse den 4 september 1877 om »hvad i fråga om anordnande inom Riket af landtbrefbäring blifvit af Kongl. Maj:t i nåder förordnad».

En promemoria om lantbrevbäringens ordnande utfärdades den 5 oktober och på själva julafton daterades nyss nämnda instruktion för lantbrevbärare.

Av promemorian framgick bl a att en tid av tre timmar beräknades för var mil lantbrevbäring och att ingen brevbäring skulle ske på natten. Även rekommenderade brev skulle utväxlas med lantbrevbäraren. Däremot var assurans inte medgiven, men det skulle snart visa sig att flera postmästare önskade en sådan kvalitetsförbättring. Inte minst var postmästaren i Visby, J A Lindqvist, förespråkare för detta. Denne skriver bl a följande i ett brev i mitten av januari 1878 till generalpostdirektör Wilhelm Roos:

»Har allmänheten dertill så pass förtroende för landtbrefbärarne, att dessa, å de fasta postanstalterna få uttaga äfven assurerade försändelser till mindre belopp, som jag hört redan sker å vissa platser, så är ändamålet, enligt mitt förmenande, bättre vunnit genom landtbrefbäringen än genom de fasta postanstalterna, som naturligtvis icke kunna så tät plasseras som komunalombuden.»

Postmästaren använde här beteckningen komunalombud. Den i officiell skriftväxling oftast använda beteckningen var kommunombud, en institution som skulle visa sig bli en stötesten på åtskilliga håll.

I oktoberpromemorian, som fick vara rättesnöret för lantbrevbäringens ordnande, sägs i § 5 bl a följande om kommunombuden:

»Hvad alla öfriga försändelser af nu i fråga varande slag angår, varda de till utdelning genom landtbrefbärare aflemnade endast i det fall att vederbörande kommun till den postanstalt, hvarifrån landtbrefbäringen utgår, upp-



Postmästare J A Lindqvist i Visby var ivrig förespråkare för lantbrevbäring.

gifver en på lämplig plats bosatt person, som är villig att, såsom kommunens ombud, utan särskild kostnad för Postverket, mottaga den post, som af landtbrefbäraren medföres och försändelserna vederbörande adressater tillhandahålla».

I realiteten innebar detta att kommunens av postverket oavlönade ombud, skulle vara en ersättningsanordning för poststationen åt de kunder som inte fick direkt kontakt med lantbrevbäraren.

Och det var många. Lantbrevbäraren gick nämligen bara raka vägen mellan de i tidtabellen uppgivna orterna och det var långt ifrån de flesta som råkade bo just där. Men de som gjorde det, hade onekligen en stor fördel och saknade inte den indragna poststationen i kyrkbyn. De fick till

och med sin post i bostaden, för postlådor på landsbygden tycktes vara ett okänt begrepp.

I den första instruktionen för lantbrevbärare av den 24 december 1877 heter det följande i § 12:4:

»Är fullt frankerad försändelse adresserad till person, så bosatt, att utan väsentligt dröjsmål eller betydligare afvikelse från den bestämda brev bärningsstråten, densamma kan i adressatens bostad aflämnas, må ock sådant ske».

Samma formulering går igen i de följande instruktionerna, den 30 juni 1886 och den 21 februari 1893. Andemeningen är densamma i instruktionen av den 20 mars 1900. Ett kvarts sekel senare finner vi i en ny instruktion för lantbrevbärare följande om den i dag så viktiga detaljen angående postlådor:

»Lantbrevbärare bör söka i sin mån verka för att postlådor uppsätas av allmänheten, varigenom posten kan snabbare utdelas».

Men låt oss återvända till förhållandena för ett drygt sekel sedan. Generalpostdirektör Wilhelm Roos hade redan i framställningen till regeringen den 25 september 1876 talat om att hans tankar på lantbrevbäring blivit positivt mottagna av »Länsstyrelser och korrespondenter» vid hans överläggningar under ämbetsresor 1876.

När regeringen den 1 juni 1877 hade tagit ställning till frågan om lantbrevbäring, dröjde det inte länge förrän Wilhelm Roos personligen eller



Generaldirektör Wilhelm Roos ritade personligen in den tänkta sträckningen på Blekinges lantbrevbäringslinjer från den 1 januari 1878.

hans ställföreträdare sammanträffade med landshövdingen, landssekreteraren och postmästaren i residensstäderna. Under 1877 ägde de betydelsefulla mötena rum på nedan angivna tider och platser:

9 juni	Västerås
15 juni	Karlstad
18 juni	Mariestad
11 aug	Vänersborg
15, 17 sept	Visby
19, 21 sept	Kalmar
22 sept	Karlskrona
25 sept	Växjö
10 okt	Göteborg
22, 23 okt	Malmö
25 okt	Kristianstad
29 okt	Jönköping
1 nov	Linköping

Generalpostdirektören förde personligen anteckningarna vid de flesta av dessa överläggningar. Genom studium av dem kan man ort för ort följa tankegångarna kring de indragningshotade poststationerna, i allmänhet med mycket kortfattade kommentarer som ibland anger länsstyrelsernas argument för bibehållande av en eller annan poststation.

Med sig på resorna hade Wilhelm Roos bl a en av Trafikbyrån upprättad sammanställning över samtliga poststationer i länet, varav framgick dels uppbörden under 1876, dels arvudet till poststationsföreståndarna och slutligen också en kostnadsuppgift för den befintliga postföringen. Dessutom hade han tillgång till 1876 års statistik över antalet vid varje poststation inlämnade rek och ass.

Han var så välförsedd att han kunde fatta preliminära beslut redan under överläggningarna. Under de två intensiva septemberveckorna skrev han beslutskoncepten innan han återvände till Stockholm. Sålunda har han t ex den 18 september 1877 i Kalmar skrivit till Trafikbyrån för att föranstalta om uppsägning av postföringskontrakten på Gotland. Dessa skulle vara uppsagda före september månads utgång om lantbrevbäringen skulle bli en realitet vid årsskiftet.

Och det blev den med besked. Inte mindre än nio lantbrevbärare startade sin verksamhet på Gotland vid årsskiftet, en på Öland och åtta i Blekinge.

Det kan vara av intresse att citera inledningen av generaldirektörens brev till sin trafikbyrå, daterat den 18 sept 1877 i Kalmar:

»Efter det att med Kgs Befhde i Gottlands län öfverläggningar egt rum rörde införande inom länet af landtbrefbäring samt, i sammanhang dermed, dels indragning, dels omreglering af åtskilliga bland n v postgångar äfvensom om upphörande af en del poststationer, anmodas Trafikbyrån, så skyndsamt ske kan, gå i författning om uppsäg-

ning, till upphörande med innevarande års utgång, af gällande kontrakt

dels rörande postföring å linierna — — —

dels ock rörande bestridande af befattningarna såsom föreståndare för poststationerna i — — — »

Här uppräknas 25 poststationer. Det skulle emellertid visa sig senare, att sex av dem bibehölls sedan ytterligare överläggningar ägt rum på det lokala planet. Det blev ändå inte 19 utan 20 poststationer som drogs in. Den 20:e blev Grötlingbo, vilken Wilhelm Roos inte alls nämnde i sin skrivelse till Trafikbyrån den 18 september. Men på kvällen den 20 september fick han i Kalmar följande telegram från postmästare Lindqvist i Visby:

»Samtliga uppsägningarne hitkomne, expedierade. Stationen Grötlingbo glömdes vid indragningarne. Samråd med befallningshafvande, som godkänna nämnde stations indragning, som alltså föreslås. Om bifalles, kan jag då verkställa uppsägningen eller skall trafikbyråns ordres inväntas?»

Generaldirektörens telegrafsvär medgav »uppsägning af kontrakt utan afvaktan af vidare ordres».

Man spårar ekonomi och sparsamhet i allt handlande under den expansiva postala perioden i slutet av 1800-talet. I en sammanställning upprättad vid Generalpoststyrelsen den 15 november 1878 återspeglas de totala rationaliseringsvinsterna genom sådana omorganisationer som bestod i att postföringar gjordes om till lantbrevbäringslinjer i samband med poststationsindragningar. I de län som dittills var »avverkade» genom preliminära ställningstaganden skulle man sålunda kunna göra en besparing på totalt 42 900 kronor genom lantbrevbärning. I toppen låg Malmöhus län med en besparing på 9 500 kronor, därefter Kristianstads län med 8 500 kronor och Gotland på tredje plats med 6 000 kronor.

Men det var också på annat sätt som man lyckades begränsa verkets kostnader i det expansiva skedet. Postmästarna fick order att söka »åstadkomma nedsättning i postföringslegan». I klartext innebar det att postföringskontrakten sades upp och postföringslinjerna utlystes som lediga mot anbud. Många gånger blev det samme postförare som tidigare, vilken fick förnyat kontrakt men mot lägre ersättning. I andra fall anställdes nya postförare som ansåg sig kunna gå för lägre ersättning. Det var ont om arbetstillfällen och gott om arbetskraft, så marknaden var Postverkets. Som jämförelse kan nämnas att utöver det belopp som beräknades bli insparat de första lantbrevbäringsåren genom poststationsindragningar skulle man enligt den preliminära kalkylen spara 161 400 kronor på att sänka ersättningen till postförarna. Med nutidens ögon kan detta synas ge en osnygg bild av Postverket som arbetsgivare.

En sammanställning, uppgjord vid Generalpoststyrelsens trafikbyrå i slutet av 1878 visade, att generalpostdirektörens sammanträden med landshövdingarna och postmästarna i residensstäderna hade resulterat i

förslag om att 298 poststationer i tolv län skulle dras in. Om vi räknar med ett totalt andra poststationer, som också varit föremål för diskussion, kan vi utgå från 309 indragningshotade poststationer i tolv sydliga län och med den utgångspunkten undersöka bl a i vilken utsträckning tankarna kunde realiseras.

Det visade sig vid försöken att genomföra omorganisationen genast eller under de närmast följande åren att motstånd restes mot indragningarna. I Skåne och Västergötland blev t ex åtskilliga av de till indragning föreslagna poststationerna kvar till långt in på 1900-talet (tolv i vardera landskapet ända till 1960-talet)

Andra poststationer, som verkligen drogs in, blev återinrättade under de båda sista decennierna av 1800-talet eller i enstaka fall ännu tidigare och fick vara kvar till någon tid efter andra världskriget.

De tolv län som berörs i det följande försöket till analys är följande: Västmanlands, Värmlands, Skaraborgs, Älvsborgs, Gotlands, Kalmar, Blekinge, Kronobergs, Malmöhus, Kristianstads, Jönköpings och Östergötlands län. Bilden skulle troligen bli något annorlunda vid studium av flera mellansvenska och nordliga län.

I de tolv nämnda länen fanns vid förhandlingstillfällena sammanlagt 830 poststationer, de flesta inrättade under 1874 och 1875 i samband med att kronobrevbäringen upphörde i respektive län. Totalt 309 av dessa poststationer ifrågasattes till indragning i samband med införande av lantbrevbäring, dvs hela 37 %.

Av de ifrågasatta 309 poststationerna blev 211 indragna före 1880, dvs 25 % av hela beståndet i berörda län. Man kan också uttrycka det så att 70 % av målsättningen följdes inom loppet av några år, sannerligen ett snabbt realiserande av en rationaliseringsplan.

Av de 98 poststationer som »sparades» under de första åren, drogs 16 in före sekelskiftet, åtta under tiden 1900 - 1930 och 59 efter andra världskrigets slut. De övriga 15 har ännu inte blivit indragna när detta manus bearbetas. Kanske är det av visst intresse att se vilka dessa är och vilka funderingar som möjligen kan ha föregått de preliminära besluten om deras indragning redan år 1877. Fyra av dem ligger i Småland och fem i Skåne, två i Värmland, två i Västergötland och en i vardera Blekinge och Östergötland.

De småländska är Älgthult, Gnosjö, Huskvarna och Nye. Den ursprungliga tanken på att dra in den dåvarande poststationen i Älgthult förföll sedan man beslutat att fullgöra postföringen mellan Sävsjöström och Älgthult med gående bud i stället för med häst och vagn. Därigenom fick man utan att dra in poststationen i Älgthult den kostnadsminskning som eftersträvades. Postföringsjournalerna visar att J Johansson åtog sig att för kr 1:50 per tur gå med posten mellan Sävsjöström och Älgthult (ca 12 km) två gånger i veckan med början i juli 1878.

Denna förändring är intressant på ett annat sätt. Forskare har tidigare

hävdad, att all lantbrevbäring fullgjordes gående, åtminstone enligt kontrakten. Det skulle i så fall ha varit vederbörandes ensak om han kostat på sig häst och vagn. Men riktigt så enkelt är det inte. Ett noggrant studium av handlingarna visar att enstaka lantbrevbäringslinjer verkligen var avsedda att kontrakteras som körpost. Sålunda står det följande i generalpostdirektörens konceptanteckningar vid sammanträdet i Växjö den 25 sept 1877:

»Mot lrbäring utbytes n.v. pföring å linien Säfsjöström — Elghult, kärrp 1 mil, 2 ggr i vn, med indragning av poststationen i Elghult». Som framgår av ovanstående blev det dock ändring av dessa planer.

För de andra tre småländska poststationer som ännu i dag finns kvar, ehuru i annan status, finns inga anteckningar från sammanträdet på landskansliet om reservationer eller annat färd sätt än gång. Frågan om bevarande av fasta postanstalter i Gnosjö, Huskvarna och Nye togs upp efter hand innan det stora poststationsraset inträffade i Jönköpings län i några etapper under 1879. Det skulle fordra för mycket utrymme att redovisa varje särskilt fall.

Samma är förhållandet med tre av de skånska, nämligen Tygelsjö, Gälds Köpinge och Strövelstorp. De har fått vara kvar oavbrutet, ehuru de två sistnämnda på grund av centraliseringstänkandet har fått byta namn till Kristianstad 13 resp Ängelholm 2. Den fjärde skånska, oavbrutet kvarvarande skånska postanstalten är den i Blentarp, beträffande vilken följande anteckningar gjordes vid förhandlingarna på landskansliet i Malmö: »Bibehålles så länge föreståndaren åtnöjes med nuvarande arvode». Arvodet var 150 kronor och den uppbördssiffra man jämförde detta med var för år 1876 267 kronor. Den sjönk år 1877 till 153 kronor, vilket kan ge anledning till undran över varför man inte på nytt tog upp frågan om poststationens indragning. Det var så sent som den 1 februari 1879 som lantbrevbäringslinjer i Malmöhus län började inrättas i större omfattning.

De två värmändska postanstalter som funnits kvar utan avbrott trots den uttalade »dödsdomen» är de i Hammarö och Östervallskog. I Västergötland är det Oreberg och Sandhult, den sistnämnda numera med beteckningen Borås 12. Mot indragning av poststationen i Oreberg reserverade man sig redan vid sammanträdet i Mariestad den 18 juni 1877. Den nämndes bland fem andra poststationer, vilka emellertid alla blivit indragna, några dock sent:

»Skulle åter de sex poststationer — Bjurbäck, Oreberg, Otterstad, Slätting, Kjedom och Bellefors — hvilka gifvit det i finansiellt afseende förmonligaste resultatet, anses böra af sådan anledning t v bibehållas, blefve för återstående, till indragning föreslagna 15 stationer, besparad aflöning 3 000 kr, under det att uppbörden vid desamma utgjort 2 825 kr.»

Mot indragning av den östgötska poststationen St Anna och den bleking-ska Ramdala gjordes inga reservationer vid sammanträdena med berörda landshövdingar, men även dessa orter har fått behålla sin postala replipunkt utan avbrott. Vad gäller den förstnämnda är det väl kanske bara en

tidsfråga när postförhållandena för skärgårdsbefolkningen blir lösta på ett för verket mera acceptabelt sätt än den nu mycket dyrbara anordningen med en orimlig årskostnad per hushåll räknat.

Därmed har jag berört samtliga de 15 poststationer, vars dödsdom för ett sekel sedan aldrig blivit verkställd. Av intresse är det också hur det gick för vissa av de poststationer som verkligen blev indragna när lantbrevbäringen inrättades. För att undvika en rad uppräknningar har jag valt att schematisera detta i tabellen på nästa sida, i vilken några kolumner kanske bör kommenteras. Summan av kolumnerna 6–10 är högre än summan av kolumnerna 11–12. Skillnaden återspeglas i kolumn 13, där de efter hand återinrättade poststationer, som ännu finns kvar i någon form, har namngetts tillsammans med datum för återinrättandet.

Den tabellariska sammanställningen får ändå läsas med viss reservation. Efter hand som järnvägsnätet växte fram inrättades förenade post- och järnvägsstationer på orter, som ibland inte låg långt från en förut indragen poststation. De fall då den nya poststationen fick den gamlas namn ingår i sammanställningen men däremot i allmänhet inte sådana fall, då den förenade post- och järnvägsstationen fick ett annat namn. Detta är emellertid tämligen sällsynt i de undersökta områdena.

De i kolumn 5 upptagna poststationerna har tidigare berörts (sid 66). Av särskilt intresse är kanske uppgifterna i kol 6, då dessa berör sådana poststationer som blev återinrättade mycket kort tid efter att de dragits in. Orsaken var ofta att kommun eller enskild trädde emellan så att poststationen kunde återinrättas utan andra än administrativa kostnader för postverket. Senare i uppsatsen lämnas exempel på sådana poststationer som av detta skäl aldrig hann bli indragna. Dessa är till sin art jämförbara med poststationerna i kolumn 6. För fullständighetens skull lämnar jag här ett par exempel på poststationer, vars indragning hann verkställas.

Det gäller Asa i Kronobergs län, vars poststation drogs in den 30 juni 1878, då lantbrevbäring inrättades på linjen Tolg – Asa med två turer i veckan. Snart nog märkte man att det var stora olägenheter för bygden att vara utan poststationen i Asa. Folkskollärare J M Gustafsson förklarade sig villig bestrida befattningen som poststationsföreståndare utan någon ersättning av postmedel. Man accepterade också indragning av lantbrevbäringslinjen Tolg – Asa. På dessa betingelser återfick Asaborna sin poststation redan den 1 april 1879, d v s tre kvartal efter indragningen. För hembygdskraftarna återstår att undersöka om folkskolläraren fick någon extra betalning av kommunen för sitt bestyr med posten.

Ett annat likartat fall i min småländska hembygd kan vara värt att nämna, inte minst därför att det återger en händelse, då en av lantbrevbäring ersatt poststation blev återinrättad efter bara fyra månader. Den 17 oktober 1878 undertecknade generaldirektör Wilhelm Roos ett brev till postkontoret i Växjö med följande lydelse:

»Vid föredragning af en utaf organisten och skolläraren J. P. Wi-

Sammanställning över vissa förändringar i poststationsbeståndet 1878 — 1977

Län	skulle slopas enligt 1877 års planer	slopade tiden 1878 — 1930	slopade efter 1945	ej alla indragna (sid 66)	Av de i kol 3 angivna åter- rättades senast år					Av de i kol 6 — 10 angivna indrogs åter		13	Av de återinrättade postanstalterna fanns vid årsskiftet 1977/78 kvar (i kolumnen anges datum för återinrättandet)
					1880	1890	1900	1930	1950	före 1945	efter 1945		
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
E	13	6	6	1				3			3		
F	47	36	8	3	4	6	3	4		1	15		Anderstorp 1/1 81
G	14	12	1	1	2	3	4	1			9		Lidhult 1/11 89
H	19	10	9			1	3				4		
I	26	22	4		1	4	1	2	2		10		
K	12	11		1	1	3	2				3		Torhamn 1/3 85, Hasslö 1/7 90, Sturkö 1/11 94
L	57	47	7	3	5	6	2	3	3		14		Tommarp 1/5 79, St Olof 1/7 80, Löderup 1/8 80, Huaröd 1/1 81, Förlöv 22/5 85
M	39	32	5	2	1	9	4	5			12		Svalöv, Kågeröd och Kävlinge 18/9 86, Skegrie (nu Tbg 4) 28/4 86, Glumslöv 1/10 90, Harlösa 18/2 06, Torna Hällestad 1/4 12
P	30	22	7	1	2	8	4				13		Älvsered 21/12 96
R	21	15	5	1	1	1	2	1			4		
S	21	13	6	2	4	3					6		Helgebodafor 1/8 1900
U	10	9	1			1	2				3		
Sa	309	235	59	15	14	39	33	25	5	1	96		

lander, å Sjösås kommuns vägnar hos Kongl. Generalpoststyrelsen gjord framställning derom, att den med sistlidne juni månads utgång indragna poststationen i Sjösås måtte åter öppnas, i hvilket fall bemålde Wilander erbjudit sig att utan någon ersättning af postmedlen förestå densamma,

har Kongl. Styrelsen funnit skäligt besluta, att en poststation af tredje klassen skall öppnas i Sjösås den 1 nästinstundande november för att, under förbehåll att föreståndarbefattningen för densamma varder upphållen utan någon kostnad för Postverket, tills vidare vara i verksamhet. Omförmälda poststation skall lyda under Postkontoret och derjemte direkt utvxla post med postexpeditionen i Säfsjöström samt med poststationerna i Dädesjö, Dref och Lenhofda, och komma för densamma erforderliga inventarier och effekter att härifrån Postkontoret tillsändas.»

Vid indragning av poststationen den 30 juni hade Wilander fått avhända sig inventarierna, däribland datumstämpeln. Troligen sände postkontoret i Växjö den till Stockholm tillsammans med tio andra datumstämplar från de samtidigt indragna poststationerna. Det har inte gått att finna belägg för att en ny hann tillverkas för Sjösås före den 1 november. Troligen måste Wilander tillgripa bläckskriftsmakulering av frimärkena, en åtgärd som hade föreskrivits av Generalpoststyrelsen i slutet av 1873, då det stod klart att de många nya poststationerna vid årsskiftet inte skulle kunna få sina datumstämplar förrän de varit i verksamhet en tid.

För ortstämpelsamlade filatelister har Sjösås därigenom ett särskilt intresse, vilket förstärks av det faktum att Wilander snart nog för tredje gången skulle nödgas tillgripa makulering med bläckskrift. Den 2 oktober 1886 drabbades poststationen nämligen av en eldsvåda, vid vilken gick förlorat dels kontanter och frimärken till ett värde av 178 kronor 95 öre, dels vissa inventarier, däribland datumstämpeln.

En följd av att poststationen i Sjösås så snart återinrättades blev att postmästare Janne Lagerström i Växjö avslog en ansökan i november 1878 från lantbrevbäraren på linjen Dädesjö — Dref om högre ersättning. Så här löd postmästarens motivering:

»Då poststation numera finnes såväl i Dref som Sjösås, är landtbrefbäring å linjen Dädesjö — Dref lindrigare än hvad vid nu gällande kontrakts uppgörelse var att förutse. Den nu utgående ersättningen är i allt fall hög nog».

Lantbrevbäraren, Sven Magnus Johannessson i Torslund, fick nöja sig med den låga ersättningen, men han tröttnade så småningom. När han sade upp sitt kontrakt i början av år 1881, passade Janne Lagerström på att hemställa,

»huruvida icke, då poststation numera finnes inrättad i såväl Sjösås som Dref, landtbrefvbäringen å linjen kunde utbytas mot postföring med gående bud».

Lagerström hade bifogat ett förslagskontrakt enligt vilket soldaten J Lilja i Linnebjörke åtog sig postföringen två gånger i veckan mot en ersättning av 1:25 för var dubbel färd.

Ur Generalpoststyrelsens beslut i frågan kan följande citeras:

»Då postföring med gående bud följaktligen skulle komma att uppgå till endast 130 kronor årligen, under det att kostnaden för den nuvarande landtbrefbäringen å linien utgör, för år räknat, 182 kronor, har vid ärendets föredragning Kongl. Styrelsen beslutat, att i stället för landtbrefbäringen å linien Dädesjö — Sjösås — Dref skall efter instundande mars månads utgång, vid hvilken tid Johannessons förbemälde kontrakt om brefbäringens besörjande må upphöra att gälla, postföring å linien underhållas med gående bud».

Det var förhållandevis små summor som man räknade med i sin iver att minska de totala kostnaderna för verket. Postmästare Lagerström fick för övrigt en gratifikation för att han hade lyckats bra med att minska postföringskostnaderna.

En återgång från lantbrevbäring till enbart postföring innebar på den tiden inte någon särskilt kännbar serviceförsämring utom för det fåtal kunder som bodde utmed själva färdvägen. Men även dessa hade ibland behov av att uppsöka en poststation. Enligt den första instruktionen var »de försändelser, som af landtbrefbärare till befördran emottagas, i allmänhet vanliga och rekommenderade bref, brefkort, försändelser under band, tidningar och småpaket, hvilka icke äro assurerade».

I promemorian den 5 oktober 1877, i vilken Generalpoststyrelsen presenterade lantbrevbäringen för rikets postmästarkår, påpekades särskilt att ass, postförskott, postanvisningar, paket som vägde mer än två skålpund samt ofrankerade eller otillräckligt frankerade försändelser skulle utväxlas vid fast postanstalt. Det hette i promemorian, att vederbörande adressater

»varda genom tillkännagifvanden, införda å tryckta blanketter, eller s. k. aviser, hvilka äfven genom landtbrefbärare utdelas, underrättade om försändelsernas ankomst till den fasta postanstalt der desamma äro att afhemta.»

Men avståndet till närmaste fasta postanstalt kunde vara besvärande stort sedan den egna kyrkbyn blivit av med sin poststation. För att bereda lindring i denna situation förutsågs redan vid förhandlingar med länsstyrelserna den kommunala skyldigheten att utse särskilda ombud.

1878 års lantbrevbärare och deras efterföljare under många år framöver hade föga kontakt med den egentliga kundkretsen, eftersom förhållandevis få bodde utmed »brefbäringsstråten». Det var naturligt att många saknade poststationen, där de kunnat uträtta postärendena. Bara de som bodde utmed lantbrevbärarens färdväg fick någon egentlig förbättring.

För att motverka försämringen skulle det förut omnämnda kommunombudet sålunda överta poststationens roll för dem som inte fick direktkontakt med lantbrevbäraren. På sina håll ogillades i hög grad det förhållandet

att kommunombudet inte skulle avlönas med postmedel.

Det finns belägg i åtskillig skriftväxling för att kommunombudsfrågan var problematisk för postmästarna. Sålunda anmäler t ex postmästaren i Visby följande till Generalpoststyrelsen, när lantbrevbäringen är blott några veckor gammal:

»Deremot är det litet krångligt med posterna till Follingbo, Barlingbo, Endre och Ekeby församlingar. Dessa vilja icke utse kommunalombud, icke hålla lösväska och icke afhämta sina poster här, utan påstå det vara postverkets skyldighet att draga försorg om, att deras bref och tidningar blifva befordrade till bestämmelseorterna. Hvad beträffar Follingbo och Endre så tror jag att dessa kommuner komma att besluta sig för att hålla en sockenväska: men i Barlingbo finnes icke ens någon, som vårdar sig om att emottaga den post som postföraren medför.»

Motsatsen till denna typ av tredskande kommuner kan man på sätt och vis säga att de var, som visserligen inte ville gå med på att poststationerna drogs in, men i stället förklarade sig vilja svara för kostnaderna. Åtskilliga poststationer, som vid överläggningarna med landshövdingarna bedömdes självklara för indragning, räddades på så sätt och det skulle dröja nära ett sekel innan rationaliseringsplanen fullföljdes i sådana fall. Ett exempel lämnas i det följande.

Poststationen i Drev, vars indragning det föll på min lott att utreda och genomföra under ett av mina första år som trafikman vid postkontoret i Växjö, var en av de 14 poststationer i Kronobergs län, som från den 1 juli 1878 skulle ersättas med lantbrevbäring enligt överenskommelsen med länsstyrelsen i Växjö. När det definitiva beslutet beträffande dessa 14 poststationer kom, hette det emellertid bl a följande i skrivelsen från Generalpoststyrelsen till postmästaren i Växjö:

»...sedan Drefs församling förbundit sig att sjelf aflöna poststationsföreståndaren, har Kongl. Styrelsen medgifvit att den till indragning jemväl ifrågasatta poststationen i Dref må bibehållas tills vidare under förbehåll att befattningen som föreståndare för stationen varder uppehållen utan någon kostnad för Postverket...»

Begreppet tills vidare kom att omfatta 95 år, men poststationsföreståndaren förblev oavlönad blott under en kortare tid.

Ett annat fall gäller poststationen i Hejde på Gotland, vars indragning inte heller kom till stånd förrän i modern tid. Här kan vi se ett annat exempel hur tanken på att rädda en poststation uppkom och hur förslaget vidarefördes till Generalpoststyrelsen. Någon tid efter generalpostdirektörens besök i Visby på hösten 1877 skriver postmästaren bland annat följande:

»Poststationsföreståndaren i Hejde har varit här och frågadt sig före, huruvida det ansågs möjligt att stationen derstädes finge bibehållas mot vilkor, att *komunen* antingen iklädde sig att betäcka den

brist som uppstår vid stationen eller godtgöra Kongl. Postverket en viss summa per år.»

Frågan skulle behandlas vid en kommunalstämma. Att postmästaren var välvilligt inställd till den ifrågasatta justeringen framgår bland annat av fortsättningen av hans brev till Generalpoststyrelsen:

»För min del lemnade jag mannen det besked, att jag hos Kongl. Styrelsen skulle förorda stationens bibehållande derest komunen ikläder sig att antingen aflöna stationsföreståndaren eller att godtgöra Kongl. Postverket 100 Kr pr år.»

Frågan löstes enligt postmästarens förslag. Hejde var sålunda en av de sex gotländska poststationer, som inte blev indragna vid årsskiftet 1877 – 1878, ehuru de under överläggningarna på landskansliet i Visby hade föreslagits till indragning. En av de sex föll emellertid för geddesyxan ett år senare och en år 1922, medan de övriga fyra fick vara kvar till modern tid, då de kunde ersättas med effektiva bilåkande lantbrevbärare.

Av våra dagars nära 2 700 lantbrevbärare färdas 99 % med bil. Men för 100 år sedan var som tidigare nämnts med enstaka undantag alla gående, åtminstone enligt kontrakten. I verkligheten färdades fler än de kontraktsreglerade med häst och vagn. Detta är svårt att dokumentera, då det i allmänhet inte framgår av bevarade handlingar, men noggrann läsning av handskrivna aktstycken kan lämna bidrag till forskningen. Ett fall från Gotland kan vara värt att nämna.

Kort tid efter lantbrevbäringens införande på Gotland ställde postmästare J A Lindqvist i Visby sex konkreta frågor i brev till samtliga föreståndare vid de underlydande poststationer, varifrån lantbrevbäring utgick. En av frågorna löd som följer.

»Kan brefbäraren fullgöra brefbäringsturerna i öfverensstämmelse med den tidtabell, som postkontoret för linien utfärdat?»

Poststationsföreståndaren i Sanda kommenterade frågan på följande sätt:

»Denna fråga kan jag ej nöjsamt besvara, enär brefbäraren ännu icke en enda gång gått, utan varit körande med posten och som väglaget varit godt har han ankommit till stationen kl 5 - 6 i stället för kl 8 e.m.»

Även om det fanns bilreglerade lantbrevbäringslinjer före andra världskriget var det först med bilismens utveckling efter 1945, som man kunde börja ersätta de små poststationerna med effektiv lantbrevbäring. Det hände tidigare att en och annan linje, som var reglerad för körning med häst och vagn, på lantbrevbärarens egen bekostnad kördes med det nya befordringsmedlet. Ännu tidigare kom detta i fråga för postföring som inte fullgjordes i form av lantbrevbäring. Även om det ligger något utanför ämnet tillåter jag mig att återge följande »fynd» i den vägen i växjöpostens arkiv.

Sträckan mellan Braås och Lenhovda blev en tämligen viktig landsvägsförbindelse under de 27 år som förflöt mellan tillkomsten av järnvägen Växjö – Klavreström och den kortlivade bibanan mellan Brittatorp och



De tidigaste lantbrevbärarna hade inte stora möjligheter att mäta sig med den moderna tidens »rullande postkontor».

Älghultsby. Det snabbaste sättet att få fram posten från Växjö till Lenhovda före den sistnämnda banans tillkomst var att skicka posten med järnväg till Braås och med landsvägsskjuts på sista sträckan.

Anton Karlsson i Braås hade under några år kontraktet om denna landsvägspostföring. Första världskriget hade knappt varit verklighet ett halvår, när ett brev med följande lydelse kom till postmästaren i Växjö:

»Som det är så dyra tider och det faller sig dyrt med hästskjuts att forsla posten har jag tänkt skaffa mig automobil och frågas om det är tillåtet att med bil forsla posten å linjen Braås — Lenhovda samt om man får ändra tidtabellen så att man kan köra fram och åter på kortare tid. Dock med förbehåll om bilen skulle gå sönder, med häst.»

Efter poststationsföreståndarens och postmästarens utredning fick post-

direktören i Malmö ett ord med i laget. Bilfrågan gick vägen, så att säga. Detta var i verkligheten premiär för hela södra postdistriktet i vad gäller bilpostföring av privat företagare.

Rekryteringen av de första lantbrevbärarna skedde genom upprop i länsstyrelsernas kungörelser. När t ex sättaren på Gotlands Allehanda i början av november 1877 plockade in typ efter typ i den för många i dag svårlästa frakturstilen, med vilken länskungörelserna trycktes, var han med om att vända viktiga posthistoriska blad. Postmästare J A Lindqvist begärde hos Visby Landskansli rekryteringshjälp, när han hade genomfört det omfattande förberedelsearbetet för omorganisation och det resulterade i ett upprop, varav följande kan vara av intresse:

»Sedan Kongl. General-Poststyrelsen genom skrivelse den 4 sistlidne Oktober beslutat att postföringen från och med nästkommande års ingång, mellan nedan upptagne orter inom Gotlands län, skall bestridas genom landtbrefbärare och åt undertecknad lemnats uppdrag, att anskaffa härtill lämpliga personer och med dem upprätta kontrakt;

så uppmanas hugade sökande till dessa landtbrefbärarebefattningar, att personligen sig infinna å nedan uppräknade ställen och å dagar och tider som särskildt finnas angifne.»

På tolv olika orter under perioden 19 - 30 november 1877 skulle anställning ske med början vid poststationen Gotlands Dalhem den 19 november kl 10 och vid poststationen Sjonhem kl 14 samma dag. Postmästaren besökte personligen samtliga platser för att vara med och välja ut vårt lands första lantbrevbärare. Till villkoren för att bli antagen som sådan hörde bl a följande:

»Landtbrefbärare måste vara skrivkunnig och känd såsom ärlig, nykter, pålitlig och ordentlig samt försedd med intyg, som utfärdas af fullt trovärdige män inom den kommun som sökanden tillhör samt prestbetyg.»

Efter bemyndigande av regeringen kunde Generalpoststyrelsen från den 1 november 1909 förbättra lantbrevbäringen i flera avseenden, främst genom att öka lantbrevbärarnas befogenheter. Samtidigt infördes två olika klasser.

Lantbrevbärare av första klass fick — under förutsättning att försändelserna skulle behandlas vidare på fast postanstalt — ta emot inrikes assurerade brev och paket med ett angivet värde av högst 500 kronor för varje försändelse, postanvisningar om högst 100 kronor för varje samt tjänstebrev. De fick bl a i följande omfattning dela ut sådana försändelser som behandlats på postanstalt: assurerade brev och paket med ett angivet värde av högst 500 kronor för varje försändelse, postanvisningar om högst 500 kronor för varje, postförskotts försändelser som innehöll medicin samt inkasseringshandlingar om högst 500 kronor. Dessutom skulle de förmedla insättning av medel i postsparbanken och försälja sparmärken.

Lantbrevbärare av andra klass hade i stort sett samma begränsade befogenheter som vid lantbrevbäringens inrättande. Postlådefrågan hade kommit in i bilden i så måtto att adressat som ville ha vanlig post nedlagd i en postlåda, skulle göra skriftlig framställning därom och sätta upp en låda vid linjen. Som nämnts tidigare var det först på genom 1925 års instruktion som Postverket via sina lantbrevbärare försökte påverka kunderna att skaffa postlådor.

Det fanns också vissa regler beträffande maximilängd på lantbrevbäringslinje, betingade av arbetsdagens längd. Gångtiden som från början satts till tre timmar per mil beräknades i början av seklet till 15 minuter per kilometer. Det ansågs lämpligt att fastställa en maximilängd till 32 kilometer för ringlinje och hälften för fram- och återgångslinje, d v s motsvarande åtta timmars beräknad gångtid.

Genom 1925 års instruktion för lantbrevbärare försvann klassindelningen och alla lantbrevbärare fick samma befogenhet. Några år tidigare hade även kvinna kunnat antas till lantbrevbärare och på de 2 647 lantbrevbäringslinjer som fanns år 1923, fanns 68 kvinnliga funktionärer.

När de första lantbrevbärarna börjat sina turer på Gotland, Öland och i Blekinge vid årsskiftet 1877 — 1878, skulle det gå många år innan den nya formen för postdistribution blev mera allmän. År 1880 var den sammanlagda längden på lantbrevbäringsnätet 393 mil. Under de tio följande åren ökade det blott med ca 100 mil, delvis beroende på att flera lantbrevbäringslinjer blev utbytta mot postföring.

Föret var således trögt i portgången, som i sin tur var mycket lång. Men efter sekelskiftet accelererade utvecklingen. År 1909 var antalet lantbrevbärare 1 776 och år 1923 var det 2 647, d v s nästan lika många som i våra dagar. Men bara 324 av dem var åkande, vilket i de flesta fall innebar att lantbrevbäraren använde häst och vagn. Den sammanlagda linjelängden var då ca 4 000 mil.

För att belysa lantbrevbäringens utveckling i ett område, som utan att vara normgivande för landet i sin helhet ger en vink om hur långsam utvecklingen var i början, visas här förändringarna för Växjö postkontors förvaltningsområde under en tidsperiod då dess geografiska utbredning var i stort sett oförändrad:

1878	8 linjer	1906	30 linjer
1893	3	1907	33
1895	4	1908	35
1901	8	1910	40
1903	17		

Efter andra världskriget tog utvecklingen åter fart och lantbrevbäringen kunde motoriseras. Cykeln, som varit ett naturligt färdssätt för lantbrevbärarna under flera decennier började avvecklas och motorcykeln kom in i bilden men blott för en historiskt sett kortare övergångsperiod. Bilismen möjliggjorde en kanske oanad utbyggnad av lantbrevbäringsnätet.

De bilreglerade lantbrevbäringslinjerna kunde göras mycket stora och tillät sammanslagning av cykel- eller motorcykellinjer med samtidig utsträckning till hushåll där det var motiverat. Kravet på hushållsunderlag för lantbrevbärning minskade undan för undan och när gränsen sattes så lågt som till två hushåll per kilometer under 1960-talet, blev ytterligare utbyggnad möjlig. Den skedde systematiskt och föregicks av en noggrann kartläggning av alla landsbygdshushåll som inte betjänades av lantbrevbärare.

Denna utveckling nådde sin maximikoncentration i slutet av 1960-talet. Genom den utbyggnad som skedde under kalenderåret 1968 ökade antalet lantbrevbärarkunder med 16 520 hushåll, av vilka flertalet tidigare hade fått hämta sin post vid en poststation. Trots att den sammanlagda linjelängden det året ökade med nära 700 mil, kunde antalet linjer minskas med tio, en minskning som sedan fortskridit så att det nu knappt finns 2 700 linjer.



Sveriges siste motorcykelåkande lantbrevbärare, Lennart Elmgren, Rydaholm.

Dessas längd är nära 20 000 mil och 99 % av lantbrevbäringen sker med bil. Den siste motorcykelåkande lantbrevbäraren var Lennart Elmgren i Rydaholm, som på sensommaren 1974 ställde in sin Puch 125 för gott.

En ytterligare förbättring av lantbrevbärarnas service påbörjades 1968 och genomfördes successivt över hela landet under ett par års tid. Förändringarna avsåg dels möjlighet för lantbrevbärarkunderna att sätta in eller ta ut pengar på postsparbanksbok och dels möjlighet att kalla till sig lantbrevbäraren genom en signalbricka.

På försök började Postverket också år 1968 att kombinera postdiligens- trafik med lantbrevbäring.

Den fortsatta rationaliseringsverksamheten på landsbygden medförde att kostnaderna för postanordningarna kunde minska. Under år 1975 var denna minskning nära två miljoner kronor, men den uppvägde bara till en liten del de ökade kostnaderna för postservicen i tätorterna.

För att utöka lantbrevbärarnas service och samtidigt förbättra det ekonomiska underlaget för lantbrevbäringen erbjöd Postverket i samarbete med Socialstyrelsen efter flera års försöksverksamhet viss social service genom lantbrevbärarna åt landets kommuner. Introduktionen ägde rum genom ett ramavtal 1974 och relativt snabbt kom avtal till stånd med så många kommuner att mer än en tredjedel av lantbrevbärarna började fungera som kontaktmän åt kommunernas sociala organ. På en stor del av linjerna har lantbrevbärarna också distribution av dagligvaror till hushåll.

Från att till en början egentligen bara ha varit en form för postföring kombinerad med utlämning av post till ett fåtal kunder har lantbrevbäringen utvecklats till att bli ett utmärkt servicemedel för alla som bor på landsbygden.

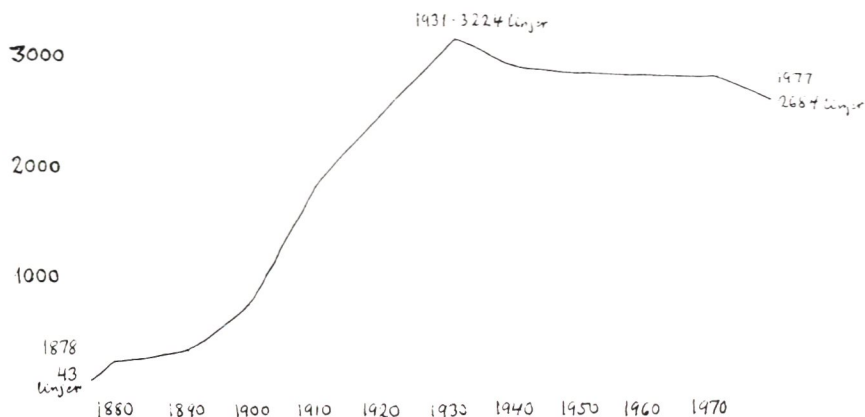
Sammanfattning

Lantbrevbäringsnätet utvecklades mycket långsamt under de första 20 åren. År 1878 inrättades 43 linjer och två drogs in. Vid slutet av år 1879 fanns det 232 linjer. Under de närmast följande åren var antalet i stort sett oförändrat, omkring 250 linjer.

Strax före sekelskiftet ökade utbyggnadstakten och den accelererade kraftigt under de två följande decennierna. Största antalet kontrakterade lantbrevbärare nåddes 1931 med 3152 personer. Det fanns då 3224 lantbrevbäringslinjer, varav 560 åkande.

Genom sammanslagning av linjer, möjliggjord efter andra världskriget på grund av intensifierad motorisering, har antalet linjer minskats successivt. Den 1 januari 1978 fanns det 2684 linjer, av vilka bara 34 inte var reglerade för bilkörning. Enligt statistiken är en av dem motorcykelreglerad, men den fullgörs sedan länge med bil. Så är även fallet med några av de moped- och cykelreglerade linjerna.

ANTAL LANTBREVBÄRINGSLINJER UNDER 100 ÅR



Till en början gick lantbrevbärarna till fots. Utan att det stod i kontraktet körde minst en av de 18 första med häst och vagn. Statistiskt dokumenteras »landtbrefbäring med begagnande af häst och åkdon» första gången år 1889, då på tre linjer, en i vardera Malmöhus, Östergötlands och Stockholms län.

Enligt kontrakten var år 1892 antalet »åkande» lantbrevbärare 14 och antalet »gående» 389. Från 1912 får man i de statistiska sammanställningarna regelbundna uppgifter om antalet åkande och gående lantbrevbärare. Av hela antalet »medelst lantbrevbäring postförda kilometer» föll det året 19 % på den åkande och 81 % på den gående lantbrevbäringen. Bara 16 % av lantbrevbäringen fullgjordes då med dagliga turer. Många linjer hade bara två eller tre turer per vecka.

Ersättning till lantbrevbärarna utgick per mil (per nymil från 1889) oavsett om lantbrevbäraren gick till fots eller använde häst och vagn. Ersättningen var år 1900 genomsnittligt 69 öre per nymil, 1905 82 öre och 1910 99 öre, d v s i stort sett densamma som för vanlig befordran med gångpost utan distribution på vägen.

Från 1931 fick åkande lantbrevbärare viss gottgörelse för fordon (åkdonslega).

Intill 1918 grundade sig ersättningen till lantbrevbärarna på entreprenadsystem. Anställningen som lantbrevbärare gavs till den lägstbjudande.

Från och med 1918 började ett system med minimilöner att tillämpas, grundat på medeltalet av lantarbetarnas timlöner. Genom »Allmänna grunder för reglering av ersättningen», gällande från 1925, bestämdes ersättningen till ett visst belopp per kilometer med tillägg för för- och efterarbete.

Detta medförde emellertid att lantbrevbärare med lika långa linjer fick samma betalning, oavsett om deras arbetstid varierade på grund av vägnas beskaffenhet, olika stor postmängd och befolkningstäthet på linjerna. Så länge lantbrevbäringen utfördes gående, blev skillnaderna inte så stora, men efterhand som cykeln och motorcykeln kom in i bilden, accentuerades skillnaden och krav framfördes på andra ersättningsgrunder. Sådana fastställdes 1947. Ända fram till dess benämndes även de som cyklade »gående lantbrevbärare».

Det finns inte dokumenterat när lantbrevbärarna började använda cykel, men många gjorde det från seklets tidigaste år. Den första statistiskt dokumenterade postföringen »medelst velociped» (utan postutdelning under vägen) är den som gjordes sommaren 1904 på linjen Höganäs – Mölle. Det äldsta återfunna fotot av en cyklande lantbrevbärare daterar sig till 1906.

Lantbrevbäring med bil torde ha förekommit i någon utsträckning omkring 1915, ehuru linjerna i fråga varit beräknade efter samma grunder som övrig lantbrevbäring. En bidragande orsak till att en och annan lantbrevbärare på eget initiativ valde att köra bil var svårigheten att skaffa hästfoder under krigsåren.

Färdsättet för »åkande lantbrevbäring» var länge vederbörandes ensak. Först med 1949 års statistik började man skilja mellan bilåkande, motorcykelåkande, lättviktsåkande och cyklande lantbrevbäring, detta som en följd av den år 1947 presenterade utredningen om lant- och lådbrevbärarnas arbets- och avlöningsförhållanden.

År 1917 anställdes de första kvinnliga lantbrevbärarna, då 17 stycken. 60 år senare finns det 745 sådana, d v s 28 % av hela kåren.