

# PORTON OCH FRIMÄRKEN I UTRIKESTRAFIKEN

*Några funderingar med anledning av ett 150-årsjubileum  
Av Torsten Zillén*

År 1981 har det gått 150 år sedan Världspostföreningens grundare, *Heinrich von Stephan*, föddes. Jubiléet kommer säkert inte att firas under sådana former, att det märks särskilt mycket, i varje fall inte i Sverige, men för Postryttarens läsare finns det anledning att ett ögonblick stanna inför denna »märkesmänniskas» livsverk. Med detta som utgångspunkt tänker jag också berätta om hur länderna delar på portoinkomsterna och om frimärken i den internationella trafiken, ett par frågor som jag vet intresserar både post- och frimärksintresserade.

## **Världspostföreningen**

Innan vi går in på von Stephans person vill jag gärna nämna något om det internationella postsamarbetet.

Alla länder i världen – just nu med bara ett par politiskt betingade undantag – är sammanslutna i Världspostföreningen, på engelska och franska förkortad till UPU. Denna är sedan 1947 ansluten till FN och är FN:s specialorgan för postfrågor. UPU bildades 1874 och firade alltså 100-årsjubileum för några år sedan (se Postryttaren 1974).

Innan UPU kom till bestämdes villkoren för posttrafiken mellan två länder genom bilaterala avtal mellan länderna. För postens kunder och anställda innebar detta att villkoren i olika förbindelser kunde vara besvärande olika och dessutom var portot högt, eftersom de länder som deltog i transporten av posten ofta passade på att ta ut en hög ersättning för sin medverkan. När UPU bildades, fick man ett enhetligt porto- och regelsystem men till detta återkommer jag senare i samband med att jag berättar om von Stephans epokgörande insatser.

Regler för frimärken, frankering och datumstämpling finns i världspostkonventionen, som alla UPU:s medlemsländer måste skriva under. Sverige tillhörde de 22 länder som undertecknade den första konventionen 1874 och har självfallet stått kvar som medlem ända sedan dess.

## Heinrich von Stephan

### *Barndomsåren*

Många ur von Stephans<sup>1</sup> släkt var sjöfolk från Danzig men hans far var snickare i staden Stolp i Pommern och också hans mor kom från en hantverkarläkt. Heinrich föddes 1831 och verkar av de historiska beskrivningarna som barn ha varit som barn är mest, lekte och busade och accepterade att lära sig spela fiol bara mot kontant uppmuntran. I skolan gick det till att börja med inte särskilt bra men sedan en lärare sagt till Heinrich att det inte skulle bli något av honom började han bara för att retas att studera intensivt och blev på så sätt snart bäst i klassen. Under studierna visade han stor språkbegåvning och lärde sig spanska, italienska och engelska. Genom att föräldrarna levde i små ekonomiska omständigheter kunde Heinrich dock inte få fortsätta att studera vid universitetet utan sökte istället in vid posten.



---

<sup>1</sup> För enkelhetens skull använder jag genomgående namnet von Stephan även om Heinrich inte adlades förrän 1885.

### *Ambulerande posttjänsteman*

Det var 1848 som von Stephan började sin karriär i preussiska postverket. Den förde honom till flera städer, bl a till Danzig och Köln, där han fick en bra inblick i hur postutväxlingen med utlandet fungerade i praktiken. Hans förslag till förbättringar och ändring av meningslösa bestämmelser togs dock inte särskilt väl upp av konservativa chefer och kolleger. De erfarenheter han gjorde fick honom i alla fall att inse vilken viktig roll en vardaglig inrättning som posten spelar i de kulturella förbindelserna mellan länder och folk.

### *Postchef*

Från 1856 arbetade von Stephan i postens centralförvaltning i Berlin och utmärkte sig snabbt genom goda arbetsprestationer, särskilt när det gällde att utarbeta postfördrag med andra länder. Via en post som utrikeschef kom von Stephan 1870 i rampljuset när han på Bismarcks förslag utnämndes till generalpostdirektör. Som sådan fick han börja med att på rekordtid bygga upp ett fältpostsystem för de preussiska trupperna i fransk-tyska kriget. Parallellt med sitt postämbete var von Stephan också politiskt aktiv, bl a medlem av överhuset och av statsrådet i Tyska riket.

### *Von Stephan som författare och privatmänniska*

Von Stephan var mycket språk- och litteraturintresserad och efter det att han hade gått in i postverket inriktade han sig mest på posthistoria. Bl a skrev han en historisk skildring av postväsendet i Preussen, som också satte in den postala utvecklingen i dess kulturhistoriska, statsvetenskapliga och tekniska sammanhang. Han utarbetade också ett system för stenografi i posttjänsten och en publikation som syftade till att rensa bort 600 främmande ord ur tyska språket. För sina litterära insatser blev von Stephan 1873 utnämnd till hedersdoktor vid universitetet i Halle-Wittenburg.

När man läser skildringar av von Stephans person, får man intrycket av att han var det vi i våra dagar kallar arbetsnarkoman. Han arbetade mycket och hade inte mycket tid över för familjen och de fem barnen. Han lade inte stor vikt vid kläder, våning eller förmögenhet. Mera betydde att han fick förverkliga sina idéer.

### *Världspostföreningens grundande*

Jag nämnde inledningsvis att det efter mitten av 1800-talet blev allt svårare för postverken att klara av den internationella trafiken med bara bilaterala avtal som bas och med ålderdomliga regler och procedurer. Trafiken ökade genom den stigande folkbildningen, utrikeshandeln och emigrationen till nya världsdelar. Transporttiderna minskade genom att tåg och ångbåtar ersatte hästdiligenser och segelfartyg. Att något måste göras åt den internationella posttrafiken låg därför i luften.

Redan före von Stephans aktiva period hade flera framfört tankar och förslag om reformer. Det skulle föra för långt att här behandla dessa närmare. Von Stephans stora insats blev att han förmådde omvandla sina idéer till ett konkret samarbete över gränserna.

Genom sitt arbete med bilaterala postfördrag i förbindelse med andra länder fick von Stephan redan under 1860-talet tillfälle att testa sina idéer om ett allmänt internationellt postfördrag. Han gjorde de bilaterala fördragen alltmer enhetliga och i slutet av 1860-talet utgjorde de 16 postverken i tysk-österrikiska postföreningen ett gemensamt postområde med enhetliga porton och utan portodelning mellan länderna.

Nästa steg tog von Stephan 1868 när han till sin verkschef lämnade över ett memorandum om en allmän postkongress. Detta innehöll förslag om en rad reformer, t ex att alla bilaterala postfördrag skulle ersättas av ett enda allmänt fördrag, att länderna skulle bilda ett gemensamt postområde med enhetliga avgifter, slopad avgiftsdelning och garanterad transiträtt. Skriften ledde inte till några omedelbara resultat och kontakterna med andra länder måste dessutom helt avbrytas genom att fransk-tyska kriget bröt ut 1870. Von Stephan hade ju för övrigt strax innan blivit verkschef, vilket antagligen också påverkade hans möjligheter att ägna sig åt de internationella idéerna.



Gamla riksdagshuset i Bern, där Världspostföreningen bildades och föreningens nuvarande fastighet.

När kriget var slut, fick von Stephan år 1873 Bismarck med sig på att verka för att en allmän postkongress skulle sammankallas. Troligen på grund av den inflammerade situationen efter kriget kunde denna inte äga rum på tysk mark men den schweiziska regeringen åtog sig att anordna kongressen. Det var meningen att denna skulle äga rum på hösten 1873 men på grund av att Frankrike och Ryssland önskade att den skulle hållas något senare, kom den inte till stånd förrän följande höst och började den 15 september 1874.

#### *Den första världspostkongressen*

Kongressen hölls i Ständehaus i Bern och representanter för 22 länder hade accepterat inbjudan. De flesta var från europeiska länder men också två andra världsdelar var representerade: Afrika genom Egypten och Amerika genom USA. Från Sverige deltog generalpostdirektören Adolf Wilhelm Roos.

Till grund för överläggningarna låg ett av von Stephan utarbetat utkast till postkonvention, som i stort återgav de tankar som fanns med redan i hans memorandum från 1868. Efter tre veckors diskussioner hade länder-



*Deltagarna i Världspostkongressen i Stockholm 1924 på väg till Rikssalen, där konungen öppnade kongressen.*

nas representanter enat sig om konventionens lydelse. De viktigaste principerna var följande:

- att länderna skulle bilda ett gemensamt postområde för utväxling av brevpost
- att transiträtt för brevpost skulle garanteras av alla länder, kopplad till en skyldighet för länderna att befordra post i transit om detta begärdes
- att enhetsavgifter skulle införas, dvs att ett brev skulle kosta lika mycket oavsett till vilket land det var adresserat (se nästa avsnitt)
- att inlämningslandet skulle behålla upptagna postavgifter oavkortade (se nästa avsnitt)
- att ett skiljedomsförfarande skulle införas för att slita tvister mellan länderna
- att ett sekretariat skulle inrättas och
- att världspostkongresser skulle hållas vart femte år.

Det internationella fördragsverket kompletterades redan under von Stephans tid med specialavtal om assurerade brev, penningförmedling och paket. Samtidigt växte antalet medlemsländer snabbt så att världspostföreningen blev i alla avseenden universell.



*Kongressdeltagare på utflykt till Strängnäs.*

Genom sina personliga egenskaper – ingående kännedom om den postala verksamheten utan att han därför förlorade blicken för helheten, stora språkkunskaper, flit och envishet – lyckades von Stephan med att ena världens länder i fråga om posttrafiken. Minnet av hans insatser kommer säkert att dröja kvar långt över den 150-årsgräns som nu passeras.



*Jubileumsfrimärken 1924.*



*VIII:e Världspostkongressen i Stockholm. Landsnamnet är inte angivet.*

### Portodelningen mellan länderna

Som redan nämnts i avsnittet om von Stephan innehöll den första världspostkonventionen flera revolutionerande nya principer av vilka några har direkt anknytning till portodelningen mellan länderna.

En viktig grundprincip blev att inlämningslandet i fortsättningen skulle behålla hela det porto som avsändaren betalade. Tanken var att ett brev sänt i en riktning mellan två länder i de flesta fall ger upphov till ett svarsbrev som går i motsatt riktning. Inkomster och utgifter skulle på så sätt automatiskt bli rättvist fördelade mellan inlämnings- och adresslandet. Transitländerna tillförsäkrades en viss ersättning för sitt arbete men den skulle beräknas med hjälp av statistik och alltså på ett mycket enklare sätt än som tidigare för varje försändelse för sig.

För att inte något land skulle ta ut omotiverat höga porton blev en annan av grundprinciperna att internationella enhetsporton infördes, som i början var uttryckta som fasta belopp. Genom att penningvärdet steg eller sjönk olika fort i olika länder blev det dock snart nödvändigt att införa möjligheter till avvikelser från dessa fixerade belopp. Istället fick vi – och har fortfarande – ett grundporto med avvikelsemarginalerna uttryckta i procent över och under grundportot. Just nu får man gå högst 70 eller i vissa fall t o m 100 % över grundportot och högst 50 % under. Detta förklarar varför ett brev kan kosta mer i en riktning mellan två länder än i motsatt riktning.

Principen om icke-delning av portot har den stora förtjänsten att man slipper bokföring och avräkning av postavgifter länderna emellan. Men antagandet att inkomster och utgifter på detta sätt skulle jämna ut sig var förmodligen inte helt korrekt ens från början, eftersom det förutsätter att

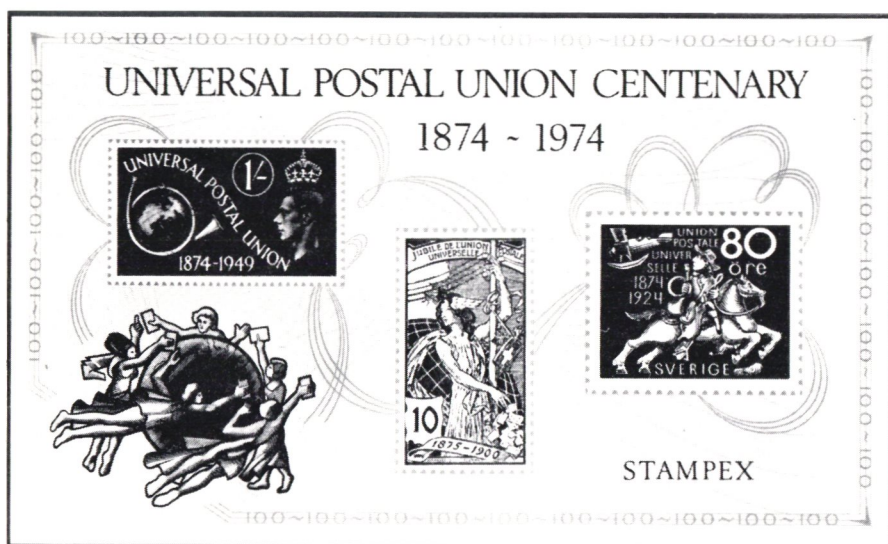


*UPU-monumentet i Bern.*



postströmmarna mellan två länder är lika stora. Genom sin enkelhet levde dock principen vidare under hela återstoden av 1800-talet och faktiskt ända förbi mitten av det här århundradet.

Under de 90 åren mellan 1874 och 1964 förekom det att man satte i fråga om principen om icke-delning var riktig, men förvånansvärt sällan. Inte ens när försändelseslaget trycksaker fick en allt större volym och man lätt kunde konstatera att denna trafik definitivt inte var balanserad blev det någon ändring. Världspostkongressen i London 1929 uttalade i detta sammanhang att även om ett lands *postverk* kunde drabbas av en ekonomisk belastning på grund av stor ankommande utrikespost, skulle man hålla i minnet att *landet som helhet* kunde dra nytta av inflödet av post genom att detta tillförde landet informationer och nya impulser.



Minnesblock utgivet till UPU:s 100-årsdag.

En betydelsefull anledning till att några protester inte hördes var annars att ett stort antal av vad vi nu kallar u-länder var kolonier inom någon stormakt. Posttrafiken mellan moderlandet och kolonin var en inrikes angelägenhet och ingen brydde sig särskilt mycket om om den för kolonin gick med förlust eller inte.

Det var därför inte förrän i samband med avkoloniseringen efter andra världskriget som en opposition gjorde sig hörd. Fler och fler små och outvecklade länder, som nu skulle försöka stå på egna ben ekonomiskt, märkte att de genom sin anslutning till det internationella postsamarbetet

förband sig att svara för transport och utdelning av en mycket stor postvolym från den utvecklade delen av världen medan deras inkomster från den obetydliga egna utgående posten var mycket små.

Det blev dock inte något av de nyaste länderna som gick i spetsen för oppositionen utan Colombia som hade samma problem. Colombia lade till världspostkongressen i Wien 1964 fram ett resolutionsförslag om att frågan skulle studeras och presenterade något senare inom världspostföreningens exekutivråd ett material som belyste dess egna förhållanden. Av detta framgick att den till Colombia ankommande posten förhöll sig till den avgående som 8 till 1.

Saken studerades sedan vidare under den närmaste femårsperioden men utan att exekutivrådet kunde komma fram till någon lösning. En preliminär omröstning bland medlemsländerna visade att det fanns en svag majoritet *mot* någon form av kompensation. Det skäl som oftast angavs var att kostnaden för statistik och uträkningen av kompensationen skulle bli så hög att det inte skulle bli någon vinst med ett kompensationsssystem.

På kongressen i Tokyo 1969 lade Colombia trots utredningsresultatet fram ett förslag om att en kompensation på 0,50 gfr (ca 90 öre) per kg ytbefordrad post skulle betalas till de drabbade länderna för den kvantitet med vilken den ankommande posten översteg den avgående. Och något till allmän förvåning antog kongressen förslaget. Anledningen var framför allt att det mellan 1964 och 1969 hade kommit till ett rätt stort antal nya medlemsländer, alla u-länder och i samma situation som Colombia, och detta gjorde att majoriteten hade svängt till förmån för idén om en ersättning.

När isen väl var bruten gick utvecklingen vidare i samma riktning. Vid nästa kongress, i Lausanne 1974, höjdes ersättningsbeloppet till 1,50 gfr (ca 2,70 kr) per kg och ersättningssystemet utvidgades till att täcka också flygposten. Vid 1979 års kongress i Rio de Janeiro var dessa s k terminalavgifter ännu en gång ett brännande problem. En ekonomisk utredning hade visat att kostnaderna för behandlingen av ankommande post genomsnittligt i världen ligger betydligt högre än 1,50 gfr. En rad förslag till höjningar av terminalavgifterna fanns till behandling och slutresultatet blev en höjning till 5,50 gfr (ca 10 kr) per kg.

Också Sverige tillhör de länder, som har vad vi kallar negativ postbalans, dvs att vi får in mera post än vi själva skickar till andra länder. Vårt »importöverskott» ligger totalt för hela världen på ca 2000 ton per år.

Svaret på frågan om vem som får behålla portot för utrikesposten blir alltså kortfattat att det är inlämningslandet, det land där frimärket säljs, som behåller pengarna. Om adresslandet måste behandla mera inkommande post än man själv skickar i motsatt riktning, måste inlämningslandet dock använda en del av intäkterna till att betala en kompensation till adresslandet för dess merarbete. Eventuella transitländer får också kompensation.

Jag skall sedan kortfattat berätta om hur postverken gör för att ta reda på om det är obalans i utväxlingen och i så fall hur stor den är. Till att börja med måste vi skilja på flygpost och ytbefordrad post. Flygposten är det lättast att redogöra för. Varje gång man gör iordning en flygpostpåse väger man den och vikten antecknas både på den adressetikett som sitter på påsen och på en särskild fraktsedel, »förpassning», som följer med påsarna när de lämnas över till flygbolaget. Varje gång man skickar iväg en sändning flygpost tar man alltså reda på exakt, ned till hekto, vad hela sändningen väger. Orsakerna till denna noggrannhet är dels att flygbolaget av rena flygsäkerhetsskäl måste veta precis vad lasten väger, dels att bolagen får betalt av postverken på basis av denna viktuppgift.

När man väl har vägt sändningarna, är det sedan inte någon svårighet att göra sammanställningar av siffrorna per månad och sedan slå ihop dem för helt år. Årssiffran för avgående flygpost till ett visst land jämförs sedan med motsvarande sammanställningar för ankommande post från detta land och skillnaden mellan totalsiffrorna blir obalansen.

När det gäller post som går med bil, tåg eller båt är det svårare att få fram jämförelsetalen. Där måste man tillgripa statistik. Men det är en mycket enkel statistisk metod som tillämpas och den *måste* vara enkel eftersom den skall tillämpas av alla länder i världen oavsett utvecklingsnivå.

Statistiken tas upp endast en gång vart tredje år och då under en 2- eller 4-veckorsperiod, som varannan gång ligger i maj och varannan i oktober/november. Under statistikperioden delar man upp alla påsar i tre viktgrupper

- lätta upp till 5 kg
- medeltunga upp till 15 kg
- tunga mellan 15 och 30 kg som är maxvikten.

Uppdelningen kan givetvis göras efter vägning men har man ingen våg får man känna på påsen och uppskatta till vilken viktgrupp den hör.

Under statistiken förses alla påsar med den vanliga adressetiketten men dessutom med en speciell statistiketikett på vilken man anger till vilken viktgrupp påsen hör. I påsen lägger man alltid en »packsedel» som har fått överta det traditionella namnet brevkarta och under statistiken har den ett speciellt utseende med rutor i vilka man kan fylla i antalet påsar i de tre viktgrupperna.

När sändningen kommer fram till adresslandet, tar man där hand om brevkartorna. Efter statistikperiodens slut gör adresslandet en sammanställning över de sändningar som har tagits emot och som sänts under perioden.

Efter detta följer ett avräkningsförfarande mellan länderna, där man först

- för om antalet påsar via medelviker per påse till antal kilo
- sedan multiplicerar upp dessa kilotal till årssiffror och
- slutligen jämför avgående och ankommande trafik i förbindelse med varje annat land som man har förbindelse med.

Om obalansen överskrider en viss minimigräns, f n ca 1 300 kg sammanlagt för flyg och yt, gör man sedan en betalning till det land som har fått mera post. Betalningen sker i regel genom en särskild clearing som sköts av världspostföreningen.

Postverken runt om i världen kan nog sägas numera vara ganska nöjda med att en ersättning betalas för merarbetet. Det är mera rättvist än när inlämningslandet behöll hela portot och inte delade med sig alls.

Däremot är man inte särskilt nöjd med systemet för beräkningen. För flygpostens del är det alltför noggrant och därför rätt arbetskrävande. När det gäller ytposten, är det snarast motsatsen: statistikmetoden är mycket grov och resultaten sannolikt inte särskilt exakta.

Det finns också annat man kan anmärka på, t ex att beräkningen bygger bara på postens vikt i kilo och att man inte tar någon hänsyn till hur många försändelser som ingår i ett kilo i olika förbindelser. Som exempel kan nämnas att posten i förbindelsen Sverige – Rhodos mest består av tidningar som väger mycket per försändelse. Antalet försändelser är alltså litet och det kostar inte så mycket att ta hand om dem i adresslandet. I motsatt riktning består posten till stor del av vykort från svenska turister dvs många försändelser per kilo, som efter ankomsten till Sverige skall spridas ut till alla landets hörn. Och det är ett arbete som kräver stor personalinsats och därför kostar mycket.

Som kompensationsystemet nu fungerar blir det dock större vikt i riktningen till Rhodos och det bidrar till att vi har ett överskott i förhållande till Grekland och alltså får betala Grekland ersättning.

En utredning om bl a dessa problem skall göras fram till nästa kongress 1984 men det blir säkert inte lätt att hitta några enkla lösningar.

### **Frimärken i utrikestrafiken**

Med tanke på den viktiga roll som frimärkena spelar också i trafiken mellan länderna för att markera att postavgiften är betald, har frimärkena fått en undanskymd plats i de internationella postbestämmelserna. Detta är dock trots allt inte så märkligt. Att ge ut frimärken är ett privilegium för varje lands postverk och man har därför inte velat inskränka denna rätt med bindande internationella regler annat än i fråga om ett par grundläggande detaljer.

I den nuvarande världspostkonventionen har man uttryckt denna rätt med den lakoniska frasen »Endast postförvaltningarna ger ut frimärken avsedda för frankering». I en fotnot anges att man med »postförvaltningar» menar postverken i UPU:s medlemsländer, i länder som står utanför UPU samt FN:s postförvaltning. Denna bestämmelse har dock som bekant inte hindrat att det på marknaden har kommit ut »frimärken» från mer eller mindre okända områden i världen. Läget är ett annat betr de frimärken som ges ut av vissa områden med »moderlandets» godkännande, t ex Färöarna,

Grönland och de brittiska kanalöarna. I dessa fall är det dessa områdens ställning enligt den nationella lagstiftningen som utgör den legala grunden för utgivningen. Däremot godtas officiellt inte att ett område ger ut frimärken utan att moderlandet är med på det. Så beslöt t ex världspostkongressen 1979 att de märken som sedan 1972 ges ut av administration i den av Turkiet kontrollerade norra delen av Cypern skulle förklaras ogiltiga.

De detaljer som har reglerats är frankeringsvärdet och ursprungslandets namn. Regeln om värdet har funnits sedan 1897 och 1906 preciserades det att värdet skulle vara angivet med arabiska siffror. Att ursprungslandets namn skulle finnas med och skrivas med latinska bokstäver kom in först 1924 trots att de flesta länder då hade tillämpat den principen sedan länge. Ett kuriosum i det sammanhanget är ju de brittiska frimärkena som saknar annan uppgift om land än en silhuett av regenten. Att göra så saknar formellt stöd. Det är en självtagen rätt som man i Storbritannien antagligen anser sig berättigad till som det första land som började ge ut frimärken.

En tredje detalj som har varit föremål för intresse från frimärkssamlarnas sida är färgen. På denna punkt har det tidigare funnits bestämda regler men dessa är numera upphävda. Efter vissa försök till införande av enhetliga färger från 1878 bestämdes det 1897 att frimärken för utrikes brev i första viktsatsen skulle vara mörkblå, för postkort röda och för trycksaker i första viktsatsen gröna. Denna regel gällde sedan fram till 1952. Då konstaterade man att den inte längre tillämpades i praktiken av ett stort antal länder och därför borde slopas. I motiven till förslagen om slopande av färgbestämmelserna anfördes vidare att det t ex måste till flera frimärken – i olika färger – för att ett flygbrev skulle bli fullt frankerat. Färgen som signal till de olika länkarna i befodringskedjan att rätt porto var betalt fungerade alltså inte längre.

*Kurserande frimärken år 1897:*



5 öre grön



10 öre röd



20 öre blå

För de nationella postverken var det också svårt att vid portohöjningar hänga med och producera frimärken i rätt valör och rätt färg. En beskrivning av Sveriges bekymmer i det avseendet ges i det verk av Palle Laursen som finns med i litteraturhänvisningarna här nedan.

År 1952:



10 öre grön

25 öre röd

40 öre mattblå

Länderna har slutligen i princip full frihet att välja vilka motiv de önskar för sina frimärken. Den enda inskränkning som UPU har ställt sig bakom är ett uttalande att postverken bör välja »motiv som bidrar till ömsesidig förståelse mellan folken, till spridning av deras kultur och rent allmänt till ett stärkande av de internationella vänskapsbanden». Det är givetvis betydligt svårare att formulera gränser för vilka motiv som *inte* bör förekomma. I praktiken har det dock inte alltid gått att undgå att ett frimärke från ett land har väckt anstöt i ett annat land.

*Källor:*

- |                  |   |
|------------------|---|
| Zillén, Gunilla  | <i>Heinrich von Stephan und die Gründung des Weltpostvereins, Specialarbete, Stockholms Universitet, 1975</i> |
| Tullberg, Sigurd | <i>När Världspostföreningen (UPU) bildades, Postryttaren, 1974</i>  |
| Zillén, Torsten  | <i>Världspostföreningen 100 år – en blick tillbaka och framåt, Föreningen Postfolket, Årsbok 1975</i>         |
| Palle Laursen    | <i>50 års svensk postal dokumentation, (SFF specialhandbok nr 8) 1977</i>                                     |