

FRIMÄRKEN BERÄTTAR OM POSTENS HISTORIA

Av *Sven-Rune Johansson*

Sven-Rune Johansson är född 1928. Kom 1967 till PFA Postens Frimärksavdelning, där han nu är avdelningsdirektör. På PFA har han bl a arbetat med information och marknadsföring samt administrativa frågor. Medförfattare till boken *Från fjäderbrev till flygpost* (1974). Sekreterare i Föreningen Postmusei Vänner sedan 1979.

Det svenska postverkets historia har skildrats av en lång rad författare – bl a Teodor Holm, Nils Forssell, Paul Gerhard Heurgren, Ernst Grape, Sven Carlin och Erik Lindgren. Men Postverket har också självt belyst sin historia på sitt speciella sätt – i frimärksutgivningen genom åren. Det finns en mängd frimärken med posthistoriska motiv. Med dessa som utgångspunkt berättas här om skeden och händelser i Postens 350-åriga historia.

*Rikskansler Axel Oxenstierna (1583–1654)
grundade Postverket 1636. Stiftelse-
urkunden »Förordning om postbåden»
utfärdades den 20 februari 1636.*



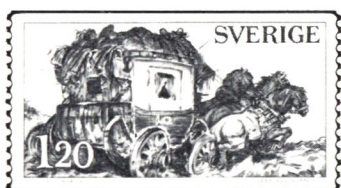
Det svenska postverkets födelsedag är den 20 februari 1636. Då utfärdades stiftelseurkunden »Förordning om postbåden». Båden är ett gammalt ord för bud. Initiativtagare var rikskanslern Axel Oxenstierna, som redan 1633 föreslog regeringen att inrätta »ridande poster» på huvudvägarna och tillsätta postmästare i städerna. Han vann då inte gehör för sitt förslag. Det lyckades bättre 1635, då han sände den svenske postmästaren i Leipzig Andreas Wechel till regeringen i Stockholm för att organisera Sveriges postväsen. Wechel blev därmed 1636 den förste postchefen med uppgift att »dirigera hela postväsendet uti riket» och hålla det i »kontinuerlig och stadig gång».

Inrikes postbefordran

Från början var det postbönder – eller deras drängar – som befördrade posten, till fots eller till häst. Postbönder tillsattes på varannan eller var tredje mil utmed huvudvägarna. För bestyret slapp de en del andra pålagor. Den organisationen bestod ända in på 1800-talet, då den ersattes av poststationer och lantbrevbäring.



Postbönder – eller deras drängar – befordrade posten, till fots eller till häst. I förordningen 1636 stadgades bl a »Den löpande postdrängen skall hava två timmar uppå varje mil att löpa: den som länger tid tillbringer, skall strax avsatt vara och med åtta dagars fängelse vid vatn och bröd straffat bliva».



År 1859 kunde man färdas med postdiligens hela sträckan från Stockholm till Ystad över Göteborg–Helsingborg–Malmö.

Diligenser och järnvägsbyggande

I början av 1800-talet uppstod behov av att snabba upp posttransporterna. Till att börja med skedde det genom att införa s k snällposter. De framfördes i regel med gästgivarskjuts mot högre betalning än enligt den vanliga skjutslegan. Men det fanns också tankar på att Postverket skulle organisera diligenstrafik för kombinerad post- passagerar- och paketbefordran. Ett



De första järnvägssträckorna, Göteborg–Töreboda och Örebro–Arboga, var klara på 1850-talet. År 1863, då västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg var helt klar, inrättades de första postkupéerna på sträckorna Stockholm–Hallsberg och Hallsberg –Göteborg.

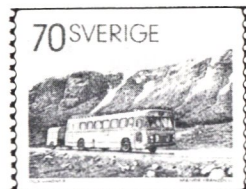
försök gjordes 1831 med en linje mellan Stockholm och Skåne och med en tur i veckan. Verksamheten gick emellertid så dåligt ekonomiskt att linjen upphörde 1834.

Det dröjde sedan till 1850-talet innan diligenstrafik togs upp igen. Som mest trafikerades med hästdiligenser ca 400 mil. I mitten av 1850-talet började det byggas järnvägar i Sverige. Allt eftersom järnvägsnätet växte

minskade behovet av diligenslinjer. Den sista hästanspända diligensen, som gick mellan Göteborg och Varberg, drogs in 1888.

Moderna diligenser

Men diligensverksamheten återkom under 1920-talet. Bilismens genombrott efter första världskriget betydde förbättrad postföring året runt i södra Sverige. Men i de norra delarna utgjorde snö och dåliga vägar hinder för reguljär biltrafik under vinterhalvåret. Det var ju viktigt att posten kom



De första motordrivna postdiligenserna byggdes på kraftiga Scania Vabis-chassier med 36 hkr motorer och 8 växlar. År 1973, då postdiligensrörelsen fyllde 50 år, framfördes 300 gula postdiligenser 15,5 milj km och befordrade 4 milj passagerare förutom post och gods.

fram och dåtidens framsynte generaldirektör Julius Juhlin startade försök med speciellt byggda fordon lämpade att ta sig fram på oplogade norrländska vintervägar. Efter omfattande prov startade 1923 reguljär trafik på sträckan Tvärålund-Lycksele med en motordriven postdiligens. Den kunde förses med »skidor» på framhjulen och nabbade gummimattor på bakhjul och stödhjul för att öka framkomligheten på snöiga vintervägar. I våra dagar trafikerar Postverket ett vitt förgrenat linjenät norr om linjen Östersund–Skellefteå. Ca 300 gula postdiligenser framförs årligen ca 15,5 milj km och befordrar ca 4 milj passagerare förutom post och gods.

Postväxling med kontinenten

Den tidigast organiserade reguljära postbefordringen till och från utlandet inrättades för att tillgodose riksledningens behov av säkra och snabba underrättelser om förhållandena på den europeiska kontinenten. Redan 1620 inrättades en postlinje mellan Stockholm och Hamburg, där det fanns ett svenskt postkontor. Linjen gick över Markaryd, som var den sista svenska utposten mot Danmark.

Transitbefordringen av post genom Danmark gick dock inte utan friktioner. Även när det var fred mellan Sverige och Danmark var det ofta stridigheter mellan danska och svenska myndigheter. Oftast gällde det transiträtten, numera sedan länge en grundläggande rättighet i det internationella postumgänget. Från svensk sida började man därför redan strax efter freden i Brömsebro 1658, då bl a Skåne blev svenskt, att intressera sig för en direkt postförbindelse mellan Skånes sydkust och Pommern. En sådan förbindelse kom också till stånd 1683 på sträckan Ystad–Stralsund med av



Postjakten »Hiorten» trafikerade sträckan Ystad–Stralsund fram till 1702.

Den byggdes i Karlskrona 1692.

Hjulångaren »Constitution» sjösattes i Karlskrona 1822. Den trafikerade sträckan Ystad–Stralsund under perioden 1824–1838.

staten förhyrda segelfartyg, s k postjakter. Det var en posthistorisk händelse att då en regelbunden av Danmark oberoende post- och passagerarförbindelse öppnades mellan Sverige och kontinenten. Linjen fanns kvar ända in på 1860-talet. År 1824 ersattes segelfartygen med ångfartyg.

Sjöpostlinjen Ystad–Stralsund ersattes år 1864 med en daglig linje mellan Malmö och Stralsund. Under de närmaste årtiondena hade denna postlinje sin ändpunkt ömsom i Malmö och Ystad.

Ett annat posthistoriskt datum är den 1 maj 1897, då regelbunden ångbåtstrafik öppnades mellan Trelleborg och Sassnitz. På dessa båtar hade man bemannade postexpeditioner för sortering av posten. Ångbåtarna avlöstes 1909 av tågfärjor med genomgående postvagnar mellan Stockholm och Berlin. Det blev en betydande tidsvinst för postbefordringen eftersom man slapp tidsödande omlastningar. Tågfärjorna finns fortfarande kvar men postvagnarna har försvunnit. Det går fortare att skicka posten med flyg.



Tågfärjan Skåne på sträckan Trelleborg–Sassnitz. Den är byggd 1966 och kan ta 38 godsvagnar.

Postrodd

Postföringen mellan Sverige och Finland ombesörjdes i äldsta postala tider av postbönder på Vaddö i Stockholms norra skärgård. Under ofta mycket strapatsrika förhållanden forslade man posten i roddbåtar mellan Grisslehamn och Eckerö på Åland.



De svenska postlinjerna utsträcktes 1638 till Finland. Överfarten ordnades så att bönderna i Vaddö och på Eckerö indelades i postrotar, som var skyldiga att hålla båt och 8–9 mans besättning. Vintertid kunde man få dra båten över isflaken.

Postutväxling västerut

Från Göteborg, vår stora utfartshamn åt väster, sändes redan tidigt post till sjöss framförallt till Storbritannien men tidvis även till Holland. Någon regelbunden trafik över Göteborg kan man ej tala om förrän i början av 1900-talet, då sjöpostförbindelserna började utökas. Posten skickades länge med linjefartyg. En avsevärd förbättring kom 1928 då man inrättade en bemannad svensk postexpedition, sjöpostexpedition 7, ombord på Svenska-Amerikalinjens fartyg mellan Göteborg och New York. Med undantag för tiden under andra världskriget var »sjp 7» igång till 1952.



*Svenska Amerikalinjens m/s Gripsholm, byggd 1924, gick mellan Göteborg och Nordamerika. Ombord fanns sjöpostexpeditionen »sjp 7».
Ett gammalt postförande fartyg och ett modernt, Gripsholm II byggt 1957, minnar om århundradens postförbindelser över Nordatlanten.*

Flygpost

Sverige fick sin första flygpostlinje till utlandet den 12 augusti 1920. Den gick från Malmö via Köpenhamn och Warnemünde till Berlin med anslutning från Warnemünde till Hamburg och Bremen samt senare från Köpenhamn till Hamburg, Bremen, Amsterdam och London. Med denna linje befordrades post endast mot särskilt flygpostporto. Trafiken på linjen upphörde redan i oktober 1920.

År 1924 blev det åter möjligt att skicka flygpost. AB Aerotransport, ABA, öppnade då två linjer, en mellan Stockholm och Helsingfors och en mellan Malmö och Hamburg med anslutning till Amsterdam och Rotter-



Nattpostflyget uppmärksammades 1930 med ett frimärke som visar en Junkers F 13 över Stockholm.

Bromma flygfält invigdes 1936, vilket möjliggjorde nattpostflyg året runt. På frimärket syns ABA:s plan »Västergötland» nattpostplan på sträckan Stockholm–Malmö.

dam. Flygningarna kunde endast upprätthållas under den ljusa årstiden eftersom markorganisationen för flyget var ofullständig.

Efter försök med nattpostflygningar under 1928 och 1929 startade reguljära nattpostflygningar 1930.

År 1936 invigdes Bromma flygplats och från vintern 1936/37 kunde nattpostflygningen genomföras hela året. På sommaren 1939 öppnades flygtrafik mellan Europa och USA.

Efter uppehåll under andra världskriget förbättrades möjligheten att skicka post med flyg avsevärt när civilflyget kom igång igen 1945. SAS bildades 1951 och samtliga SAS-linjer har från starten varit postförande. Idag är det en självklarhet att all brevpost skall befordras med flyg – så långt det är möjligt utan tilläggspoorto.



SAS fyllde 10 år 1960. Det goda samarbetet mellan SAS och Posten har gjort att Sverige varit föregångsland när det gäller utvecklingen av flygpostbefordran. Sedan 1948 befordras under vintern posten till Stockholms skärgård med helikopter.

Enhetsportot och frimärket

En av de viktigaste händelserna i Postens historia är införandet av enhetsportot och användningen av frimärken, nyheter som blev av den största betydelse för såväl postkunderna som den inre posttjänsten. I Sverige infördes en ny posttaxa 1834 och den byggde liksom tidigare taxor på ett zonsystem, dvs avgiften berodde på befordringsvägens längd. Sverige var då indelat i 11 avståndszoner.

England blev föregångsland. Där införde man år 1840 ett gemensamt porto för hela landet samtidigt som man började använda frimärken. I Sverige infördes reformen den 1 juli 1885, då enhetsportot fastställdes till 4 skilling banko. Vid myntreformen 1858 sattes avgiften till 12 öre. År 1884 sänktes avgiften till 10 öre och sedan gällde denna avgift fram till första världskriget.



Motivet på Sveriges första frimärke var lilla riksvapnet, som också återfinns på frimärket till 100-årsjubileet 1955.

Det första svenska motivfrimärket visade det nya posthuset i Stockholm, invigt 1903.



Frimärkenas motiv var länge heraldiska, t ex vapentyp. Senare kom frimärken med kungens porträtt men det dröjde ända till 1920-talet innan det blev mera vanligt med motivfrimärken.

Internationellt samarbete

Svenska postverket tillhör den grupp av 20-talet postverk som tidigt insåg hur viktigt det är med samarbete över gränserna och som tillsammans grundade Världspostföreningen 1874. År 1924 när Världspostföreningen fyllde 50 år förlades jubileumskongressen till Stockholm, vilket var en hedersbetygelse till Sverige och särskilt till generaldirektör Julius Juhlin som arbetat med stor energi på att återupprätta det forna samarbetet mellan länderna efter första världskrigets påfrestningar.



Världspostföreningen grundades 1874 av ett 20-tal postverk, däribland det svenska. År 1924 firades 50-årsjubiléet. Samtidigt som det hölls det en världspostkongress i Stockholm.

De nordiska ländernas postförvaltningar har länge haft ett mycket gott samarbete. Redan 1869 bildade Danmark, Norge och Sverige en Skandinavisk postunion. Cheferna träffas regelbundet och inför världspostkongresserna och andra internationella möten diskuterar man de frågor som skall behandlas för att kunna ha gemensamma ståndpunkter.

Ett samarbetsorgan mellan de europeiska post- och teleförvaltningarna, CEPT, bildades 1959.



Gemensamma utgåvor av Norden-frimärken äger numera rum vart tredje år. Det första Norden-frimärket gavs ut 1956 med fem svanar som motiv. EUROPA-frimärken ges ut varje år av medlemsländerna i CEPT, ett samarbetsorgan för post- och teleförvaltningar i Europa. 1984 hade CEPT verkat i 25 år.



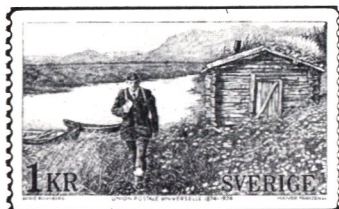
Wilhelm Roos (1824–1895) grundlade det moderna svenska postväsendet.

1800-talets nydanare

Postverket fick en ny chef 1867, Wilhelm Roos (1824–1895). Han kan utan tvekan sägas vara grundläggaren till Sveriges moderna postväsen. Förutom att förbättra postförbindelserna och personalens förhållanden på olika sätt bidrog han starkt till att vi fick en postsparbank. Den startade 1884.

Under slutet av 1800-talet byggdes järnvägarna ut, nya poststationer inrättades och landsbygdens postanordningar kompletterades 1876 med lantbrevbäring. Denna har undan för undan förbättrats och är idag den finaste service Posten kan erbjuda, ett rullande – eller i enstaka fall gående – postkontor.

Martin Niva, Karesuando, på den nordligaste lantbrevbäringslinjen fick symbolisera svensk postservice när Världspostföreningen fyllde 100 år 1974.



Det välbekanta bruna postgirokuvertet blev frimärksmotiv år 1975, när Postgirot fyllde 50.

Posten av idag

I dag är Posten ett modernt, marknadsinriktat serviceföretag med ökad efterfrågan år efter år på både traditionella och nya tjänster. Inte minst har 1900-talets stora postinnovation Postgirot, startat 1925, vind i seglen och dominerar helt betalningsförmedlingen i vårt land.

En välfunnen symbol för den moderna Posten är den nya postlogotypen från 1984 med posthornet som spränger ramen. Den leder tankarna i rätt riktning: Posten är ett företag i ständig utveckling och förnyelse.



Posthornet har symboliserat Posten sedan lång tid tillbaka. Det har också använts som frimärksmotiv i olika sammanhang.