

Brevlådor i Postmusei samlingar

av Bo Andersson

De första brevlådorna i Europa

Den första användningen av brevlådor härstammar troligen från 1653 då den franske kungen Louis XIV gav statsrådet Velayer tillstånd att på en del ställen i Paris sätta upp brevlådor.

Brevlådorna var avsedda för uppsamling av lokalbrev, frankerade med de av markisinnan Longueville uppfunna frankeringsmärkena (bilet de post payé). Detta tidiga försök att

BO ANDERSSON föddes 1950 i Stockholm. Sedan 1973 arbetar han på Postmuseum, där han från 1984 är ansvarig för Postmuseums föremålsamlingar.

inrätta en lokalpost blev emellertid ingen succé och det skulle dröja drygt 100 år innan försöket återupptogs. Det andra försöket, 1758, blev framgångsrikt och sex brevlådor sattes upp på olika platser i Paris, förutom de som sattes upp vid postkontoren. När frimärkena infördes i Frankrike 1849 utökades antalet brevlådor i takt med den ökande postmängden.

I Tyskland omnämns brevlådor första gången år 1766 då en brevlåda sattes upp i förstugan till postkontoret i Berlin. Initiativet till detta kom från franska posttjänstemän som inkallats av Fredrik den store. I slutet av 1700-talet, då Frankrike besatte Rehnprovinserna, infördes brevlådor även där.

I Preussen utfärdades den första förordningen om brevlådor år 1823. Dessa brevlådor var vitmålade trälådor försedda med öppningsbar botten för tömning. Först på 1850-talet infördes i Tyskland brevlådor som bestod av gjutjärn. Dessa lådor hade en inre låda av bleck. Den inre blecklådan, som var låst, utbyttes mot en tom blecklåda och togs till ett postkontor för tömning.

I England infördes fristående brevlådor förhållandevis sent. Brevlådor hade ju förekommit i England sedan länge men då som ett brevinkast i postkontorets vägg eller fönster. Först 1852 sattes den första fristående brevlådan, en "pillar-box", upp. Idén till brevlådetypen var hämtad från Belgien och den så typiska brittiska brevlådan är alltså egentligen inte en brittisk konstruktion.

Samma år som man införde fristående



Första kända bilden av en brevlåda. Detalj av, kopparstick föreställande ett holländskt postkontor med brevlåda och postiljon från 1698.

brevlådor i Storbritannien, 1852, infördes frimärken i Danmark och samtidigt med det även brevlådor. Några bestämmelser om enhetligt utseende för brevlådorna utfärdades emellertid inte de första åren. Det var postmästarna själva som bestämde hur brevlådorna skulle se ut. Följden blev att de första danska brevlådorna kom att tillverkas av både trä och bleck och färgen var både grå och svart. Först i början av 1860-talet infördes i Danmark den röda brevlådan. Den var på framsidan försedd med det danska postemblemet, tre blå lejon på förgylld botten och två posthorn.

Nästa gång det var dags att byta brevlådetyp infördes den klassiska danska typen, fortfarande röd men med förändrat postemblem, ett postemblem som används än i dag.



Dansk brevlåda av den modell som de första svenska brevlådorna blev tillverkade efter. (PM 3160)

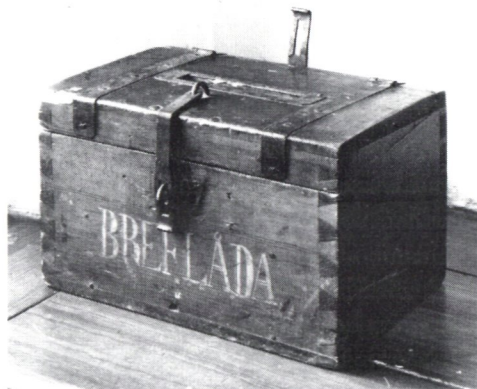
Det var för övrigt först efter frimärkenas införande i de flesta av Europas stater som antalet brevlådor snabbt ökade. Före frimärkena hade man ju inte heller haft så stor nytta av brevlådor. Brevet som lades på brevlådan kunde ju inte betalas av avsändaren utan måste lösas av adressaten, vilket denne inte alltid gjorde.

De första svenska brevlådorna

Redan 1835 infördes de första svenska brevlådorna. Det var Kungl Maj:t som den 7 mars 1835 gav ut en tryckt kungörelse angående villkoren för brevs befordran med ångfartyg, seglande fartyg och diligenser.

I denna förordning bestämdes bland annat att det skulle finnas en låst brevlåda ombord på varje fartyg som gjorde reguljära resor med passagerare mellan bestämda orter. Nycklar till brevlådan skulle förvaras hos berörda postkontor.

Befälhavaren ombord ansvarade för brevlådans skötsel och för att den blev synligt placerad samt att passagerarna blev informerade om brevlådan. Brevlådan skulle sedan i befälhavarens närvaro öppnas på postkontoret och breven förtecknas med hänsyn till antal och vikt.



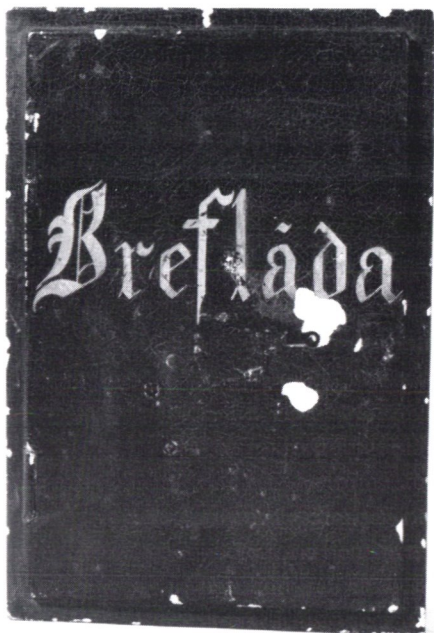
Brevlåda av den modell som från 1835 användes för brevs befordran med ångfartyg. (PM 645)

Brevlådor kunde beställas från Postverkets persedelförråd. Dessa första brevlådor var enligt uppgift tillverkade i bleckplåt och försedda med lås. Antalet brevlådor som tillverkades detta första år var endast sex. Så småningom ökades antalet brevlådor ombord på fartyg så att de år 1850 uppgick till femtio. I Postmuseums samlingar finns ett par brevlådor som visserligen inte är av bleck men som på goda grunder kan anses vara använda ombord på fartyg i reguljär trafik. Brevlådorna är tillverkade av trä och har en anordning för låsning med hänglås. Av de blecklådor som tillverkades under 1830- och 1840-talen finns troligen ingen enda i behåll.

De första stads-, landsorts- och landsvägsbrevlådorna

I samband med att de första frimärkena gavs ut 1855 beslöt regeringen även att brevlådor skulle införas.

Postverket fick uppdraget att finansiera



Breflåda för placering vid postkontor som håll i vägg eller dörr enligt Poststyrelsens anvisningar från 1855. (PM 2643)

och postförvaltarna att ordna så att brevlådor sattes upp vid alla postanstalter och på andra lämpliga ställen i städer och utefter postvägar. Brevlådor utefter postvägarna sattes endast upp om kommunen så begärde och om flera korrespondenter på en ort gick samman om skötseln och tillsynen av lådan. Avtal skulle träffas med någon enskild mot högst tio riksdalers ersättning om året från Postverket.

De brevlådor som skulle sättas upp vid postkontoren borde enligt Poststyrelsens anvisningar inrättas som hål i vägg, dörr eller fönster. Dessutom skulle ett anslag om brevlådans ändamål sättas upp bredvid brevlådan eller brevinlägget.

I Postmuseums samlingar finns ett par brevlådor som kan vara från denna tid. Brevlådorna har inkommit 1914 utan någon uppgift om var eller när de har använts. Man har vid registreringen förmodat att dessa brevlådor var avsedda för privatpersoner. Brevlådorna är försedda med påskriften "*Breflåda*" eller "*Postlåda*". Eftersom de är konstruerade enligt de föreskrifter som angivits i Poststyrelsens cirkulär från 1855 är det sannolikt att brevlådorna har varit placerade utanför ett par av dåtidens postkontor.

Huruvida det i städerna sattes upp brevlådor på andra ställen än vid postkontoren berodde på om postmästarna eller andra personer ville tömma lådorna mot ersättning av "*brevbärarskillingen och lösbrefavgiften*". Poststyrelsen hade nämligen inga medel disponibla för betalning av särskilda brevlådetömmare.

Redan i slutet av maj 1855 insåg poststyrelsen, troligen efter flera skrivelser från postförvaltarna i landet, att de brevlådor som skulle sättas upp vid postkontoren behövde förses med en målad text på klaffen: "*Breflåda (se vidstående Anslag)*". Anslagen som åsyftades var poststyrelsens kungörelse om frimärkenas införande och ett meddelande om vad som fick läggas i brevlådorna.

Den 14 juni 1855 bestämde Poststyrelsen

att man i Stockholm skulle sätta upp brevlådor. I juli 1855 fanns i Stockholm 23 brevlådor utplacerade på allmänna platser i staden. På Norrmalm fanns 10 brevlådor, i Gamla stan 5, på Södermalm 3, på Kungsholmen 2, på Östermalm 2 och på Djurgården 1 brevlåda.

I Aftonbladet den 8 augusti 1855 skrev man följande:

"I Stockholm anbringades, utom lådan i postkontorets förstuga, till en början 23 st brevlådor i olika delar av staden."

"Breflådorna töms tre gånger om dagen (söndagarna endast två gånger) distriktsvis av särskildt dertill antagne brefbärare, hvilka bära de upphämtade breffen till posthuset, der de emottagas och sorteras af en till föreståndare för hela denna brefexpedition utsedd postverkets tjänsteman."

"Den stora bekvämlighet, som genom denna,

synnerligast för en vidsträckt och folkrik hufvudstad af högsta vikt varande ordning för korrespondenter vunnits, inses lätt af var och en.

Man kan nu icke allenast utan särskildt bud eller särskild afgift få sina bref snart sagt från närmaste gathörn befordrade till posten, utan man kan några steg från sin dörr i en breflåda nedkasta ett bref till hvilken person som helst boende i en annan ända af staden och om några timmar kan man få svaret sig tillburet i sin boning, och denna korrespondens har då endast kostat hvardera emottagaren en skilling banco.

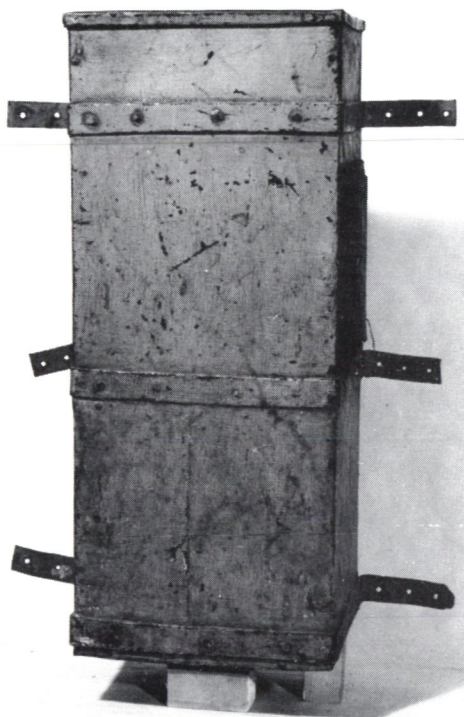
Detta befordringsätt har också redan under första månaden, juli, flitigt och i allt jemnt stigande grad begagnats."

I brevlådorna i Stockholm fick läggas både lokalbrev och brev för vidare befordran. I augusti sattes ytterligare 13 brevlådor upp i Stockholm.

Sedan Postverket införskaffat modeller av



Breflåda av den modell som tillverkades efter dansk förebild från 1855. Texten på brevlådan var gällande ända till 1872. (PM 653)



Uppsalas första brevlåda, placerad på väggen till postkontoret vid Övre Slottsgatan åren 1855–1872. (PM 1415)

brevlådor från Köpenhamn tillverkade man brevlådor enligt dansk förebild, med några smärre förbättringar. Att brevlådorna från denna första tid ändå inte har ett enhetligt utseende beror säkert mest på att de ofta tillverkades hos hantverkare på orten. Att låta tillverka brevlådor lokalt var något som Poststyrelsen uppmanade till, förutsatt att det kunde göras billigare än i Stockholm.

Den brevlåda som sattes upp på väggen till postkontoret vid Övre Slottsgatan i Uppsala 1855 och som fick sitta kvar till 1872 är en sådan lokalt anskaffad låda. Den avviker helt från Postverkets modell, till exempel så är brevlådans brevkast placerat på den högra gaveln. Brevlådan inkom till Postmuseum från Carl Fredrik Flodman som var postmästare i Uppsala 1874–1903.

Postverket hade även begärt och fått en modellbrevlåda från Tyskland. Det var en brevlåda med en inre låst låda av bleck man erhöll. Under ett par år var fyra sådana *"dubbla tyska"* brevlådor uppsatta på Södermalm i Stockholm. Redan den 13 april 1858 beslöt man emellertid att dra in de *"dubbla"* brevlådorna. Anledningen var det stora besväret med tömningen och det höga priset, 45 riksdaler per styck.

Järnvägsbrevlådor

När posten första gången befordrades med järnvägskedde det i brevlådor. Vid invigningen av järnvägen mellan Malmö och Lund den 1 februari 1857 sattes brevlådor upp vid bangårdarna i Malmö och Lund. Brevlådorna skulle antingen flyttas över till någon av vagnarna då tåget skulle avgå eller tömmas och breven läggas ned i den medföljande brevlådan i järnvägsvagnen.

Till Örebro sändes i maj 1857 tre brevlådor att användas på järnvägslinjen Örebro – Nora. Två av dessa lådor skulle uppsättas på bangårdarna i Örebro och Nora och en skulle användas som *"transitolåda"* på någon järnvägsvagn.

När de första postkupéerna sattes i trafik mellan Göteborg och Töreboda, den 6 december 1859, skulle de medföra brevlådor. Samtidigt skulle brevlådorna som sattes upp vid järnvägsstationerna i Göteborg och Töreboda förses med påskrift, på den ena *"för brev upp"* och på den andra *"för brev ned"*.

Som järnvägsbrevlådor har även de brevlådor klassificerats som är försedda med påskriften: *"Tömmas fem minuter före postförande bantågs avgång"*. Denna påskrift har troligen tillkommit 1863 när de första kombinerade post- och järnvägsstationerna inrättades. Där järnvägen drog fram växte nya samhällen upp och poststationen inrättades då ofta i förening med järnvägsstationen. Även vid de äldre samhällen dit järnvägen drogs förekom det ofta att posten flyttade till järnvägsstationen för att få en mer central placering. Behovet av denna brevlådetyp kom att bli mycket stort i samband med Postverkets övertagande av kronoposten. Mellan åren 1874 och 1877



Järnvägsbrevlåda från 1871 av den typ som användes från 1863 av kombinerade post- och järnvägsstationer. (PM 1408)

inrättades cirka 1 300 poststationer av vilka många var förenade post- och järnvägsstationer.

Behov av anslag och fler brevlådor

Alla brev som lades i brevlåda skulle naturligtvis vara frankerade med fullt porto, i annat fall postbehandlades de inte. Detta var Poststyrelsen tvungen att påminna om i en kungörelse till allmänheten år 1860. Samtidigt bestämdes att brevlådor på ångfartyg, diligenser och järnvägsvagnar skulle förses med anslag om vilka brev som fick läggas i brevlåda.

Anslagen på brevlådorna meddelade att brev som skulle rekommenderas eller registreras inte fick läggas i lådan, endast så kallade normalbrev fick läggas ned och breven skulle vara fullt frankerade.

För brevlådor vid postanstalt eller efter postväg skulle emellertid fortfarande de från 1855 utgivna anslagen användas.

År 1860 inrättades de första poststationerna och i den instruktion som gavs ut till föreståndarna bestämdes att det vid varje poststation skulle sättas upp en med lås försedd brevlåda.

Kungl Maj:t uppmanade 1861 Postverket att sätta upp brevlådor i alla större städer.

Brevlådor vid allmänna postvägar sattes upp efter framställning från kommuner och enskilda. Det var dock inte många som utnyttjade möjligheten att sätta upp brevlådor vid allmänna postvägar. År 1869 fanns endast 34 brevlådor uppsatta.

Från och med 1865 skärptes bestämmelserna om anslag till brevlådor. Sådana skulle numera finnas i tre olika utföranden; a) för städer med brevbäring, b) för postanstalter utan brevbäring och c) för postförande ångbåtar.

År 1871 kom ett cirkulär med bestämmelser angående en ny inskription på brevlådorna: *"I brevlådan må icke nedläggas bref som innehålla penningar eller försändelser under*

band". Tanken var att i stället för ett anslag vid sidan om skulle inskriptionen målas direkt på brevlådan. Till en början fick dock användas tryckta anslag som erhöles från Postverkets persedelförråd. Senast före utgången av maj månad 1872 skulle inskriften dock vara målad på brevlådorna och den ditiills vanliga påmålningen, *"Se vidstående anslag"*, skulle avlägsnas.

Ångbåtsbrevlådor

För att förbättra postföringen och minska kostnaderna för postens befordran anlätades från 1860 alla de enskilda ångfartyg som var villiga att befordra post på Postverkets villkor. Det blev därmed möjligt att minska antalet



Ångbåtsbrevlåda använd ombord på å/f "Transit No 2" vilken 1861 trafikerade linjen Stockholm–Kalmar–Karlshamn–Malmö.

landposter och hästar för postens befordran. Dessutom fick ett stort antal orter nu post snabbare och oftare.

För den brevlåda som skulle finnas ombord fick ångfartygsbolagen ersättning med 3 öre milen (landmil) vid inrikes trafik och 2 öre per sjömil till utlandet.

Brevlådorna som ångfartygen erhöles från och med 1860 var grönmålade och låstes med hänglås.

För ångbåtsposten infördes 1868 så kallade insatsbrevlådor. Dessa var avsedda för far-

tyg vilka avlämnade post på flera orter med postanstalt efter linjen. Insatsbrevlådorna var placerade i ett brevlådeställ som rymde flera lådor. På brevlådestället var fartygets namn skrivet och på insatslådorna ortens namn.

Ångbåten "Anders Fryxell" trafikerade allt sedan 1860-talet Frykensjöarna i Värmland och 1871 utrustades hon med ett brevlådeställ. Brevlådestället innehöll sex insatsbrevlådor för orterna Fryksta, Sunne, Torsby, Lysvik, Västra Emtervik och Östra Emtervik.

Ångbåtspostexpeditioner inrättades 1870 för att kunna behandla post från de orter utan egen postexpedition som trafikerades av fartygen. Ångbåtspostexpeditionerna utrustades med grönmålade brevlådor i vilka allmänheten kunde posta brev ombord.

År 1897 invigdes sjöpostlinjen mellan Trelleborg och Sassnitz. Samtidigt inrättades sjöpostexpeditioner ombord på fartygen. Sjöpostexpeditionernas syfte var att sortera posten till och från Sverige.

En ny elegant passagerarångare byggdes av ett svenskt rederi. Fartyget som fick namnet "Rex" var den dittills största passagerarångaren i svenska handelsflottan.

Fartyget råkade i februari 1900 ut för en svår storm varvid fartyget rände på land vid Rügens kust. Sex personer omkom och fartyget visade sig omöjligt att bärga. Fartygets brevlåda återfinns numera i Postmuseums samlingar.

Ombord på ångfartyget "Prins Gustaf Adolf" som ersatte "Rex" på denna linje 1900–1907 fanns en brevlåda för passagerarnas post. Brevlådan var gul och försedd med text på både svenska och tyska.

Även på amerikaångarna fanns sjöpostexpeditioner inrättade. Brevlådan ombord på ångfartyget "Stockholm" mellan Göteborg och New York åren 1915–1927 återfinns i Postmuseums samlingar.

Ångfartyget "Nippon" (Ostasiatiska Kompaniet) i trafik mellan Göteborg och Kobe i Japan hade en brevlåda ombord första gången



Brevlåda använd ombord på ångfartyget "Rex" i trafik mellan Trelleborg och Sassnitz, 1897–1900. (PM 33)



Brevlåda från Svenska Amerika Linjens fartyg "Stockholm" i trafik mellan Göteborg och New York, 1915–1927. (PM 6462)

1909. Trots beslut från Posten att brevlådan skulle indragas 1912 återställdes den först i juni 1914. Brevlådan medföljde sålunda fartyget, då det den 3 maj 1913 strandade vid Filippinerna.

Postiljonsbrevlådor och insatsbrevlådor

Två nya brevlådetyper infördes 1868, den ena tillkom beroende på den framgång som brevlådorna på diligenserna rönt. Dessa hade avsevärt bidragit till den ökande brevmängden. Därför beslöt nu Postverket att en särskild brevlåda även skulle finnas på alla de linjer där posten åtföljdes av en postiljon. För ändamålet hade en mindre brevlådetyp tagits fram avsedd att bäras i rem av postiljonen utanpå uniformen. De första postiljonsbrevlådorna var av bleckplåt. Senare tillverkades de även i aluminium. Postmuseum har också en postiljonsbrevlåda helt i läder, troligen är detta ett förslag till nytt utförande som aldrig kom att användas.



Postiljonsbrevlåda avsedd att bäras i rem av postiljonen utanpå uniformen. Brevlådetypen infördes 1868 beroende på den framgång som brevlådorna på diligenserna visade sig vara. (PM 762)

Den andra nyheten som infördes 1868 var som tidigare nämnts så kallade insatsbrevlådor, vilka var avsedda att användas ombord på postförande ångfartyg vilka avlämnade post på flera orter med postanstalt efter linjen.

Dessa insatslådor var placerade i ett brevlådeställ som rymde flera lådor. Senare kom insatslådor även till användning på järnvägen, där de fortfarande användes långt efter det att de upphört att användas på ångfartyg.

År 1874 upptäcktes det att insatsbrevlådor, som medföljt ångfartyg eller tåg inte blivit tömda. För att undvika att detta upprepades infördes insatslådor i olika färger, blå respektive gulmålade, för en och samma ort men för användning i olika riktningar. Så användes till exempel gulmålade lådor för färd i ena riktningen och blå för färd i andra riktningen.

Dubbla brevlådor av tysk modell

Från och med 1858 skulle de dubbla brevlådorna, med en inre låst låda av bleck, som fanns i Stockholm inte längre användas. Anledningen till detta var dels det höga priset, dels det besvärliga tömningsförfarandet. Hur det blev med detta beslut kan man fundera över eftersom de röda dubbla brevlådorna snarare ökade i antal. Enligt en skrift om Stockholms postförhållanden år 1870, fanns 17 sådana brevlådor uppsatta i staden. Av de ursprungliga fyra som från 1855 var uppsatta på Södermalm hade alltså 13 tillkommit men endast två av dessa var nu placerade på Södermalm.

Brevlådorna var, till skillnad från de övriga, röda till färgen och avsedda för brev som skulle befordras med första snälltåget på morgonen. Poststyrelsen hade även övervägt att i Stockholm endast använda dubbla brevlådor eftersom de vanliga breven, de som skulle med morgontågen, var så många. Men återigen var det höga priset och det besvärliga tömningsförfarandet det som hindrade Poststyrelsen att genomföra denna tanke. För att tömma de röda brevlådorna behövdes två lådtömmare, vilka åkte i en enspänd tvåhjulig vagn. Breven eller brevlådorna lämnades för behandling på postinspektionen i centraldistriktet, vilken



Brevlåda från 1870-talet tillverkad efter tysk 1850-tals modell. Dessa brevlådor var röda och hade en låst inre låda vilken byttes ut av brevlådetömmaren. (PM 660)

var placerad i centralstationens hus. Av Stockholms 62 brevlådor år 1877, var 24 röda.

Wibergs självtömmande mekaniska brevlåda

Fördelen med de dubbla brevlådorna måste ha varit säkerheten. Brevlådetömmaren kom ju aldrig i direkt kontakt med breven. Han behövde bara byta innerlåda. Nackdelen var det omständliga tömningsförfarandet. Brevlådetömmaren måste till exempel ha häst och kärra för att transportera de många innerlådorna till och från postkontoret.

Det ideala var att förena säkerhet med enkelhet i tömningen. Lösningen kom när Martin Wiberg presenterade sin "själv-tömmande" brevlåda. Denna brevlåda, som under några månader 1870 prövats i Stockholm var så konstruerad att den tömningsväska som användes samtidigt öppnade brevlådans bottenklaff. När så tömningsväskan togs bort



Lådtömning av en mekanisk brevlåda efter Wibergs modell. Stockholm år 1906.

tillslöt en lucka på tömningsväskan, vilket gjorde att tömmaren aldrig kunde komma åt breven.

Brevlådan befanns vara ytterst lämplig. Poststyrelsen köpte Wibergs uppfinning med rätt att använda den på samtliga lådor som Postverket lät tillverka. Martin Wiberg var filosofie doktor, men främst var han "mekaniker och uppfinnare". Förutom den mekaniska brevlådan uppfann han en mängd olika maskiner, till exempel en räknemaskin för att samtidigt räkna ut och trycka logaritmtabeller, en kupévärmningsapparat använd på svenska järnvägar samt en kontrollapparat för bestämmande av tåghastigheten. Vidare konstruerade han ett snabbskjutande automatvapen (som dock inte accepterades av armén eftersom det ansågs vålla slöseri med ammunition) och maskiner för tändstickstillverkning – de första i världen.

Det var inte bara i Sverige som den mekaniska brevlådan blev en succé, Postförvalt-

ningen i Tyskland köpte till exempel rättighet till användning från Martin Wiberg 1873.

Nya tömningsangivelser och korsbandsbrevlådor

Brevlådornas tömning hade angetts genom ett löst siffertecken vilket byttes av lådtömningen. För att ge allmänheten besked om vid vilka klockslag de olika tömningsturerna inträffade hade anslag satts upp vid sidan om brevlådan. Dessa anslag blev ofta förstörda av regn eller nedrivna på okynne. För att komma till rätta med detta skulle i stället ovanför den lucka som var avsedd för tömningsturangivelserna målas: "Tömmes nästa gång klockan. . .". De dittills använda siffertecknen skulle ersättas av andra, vilka angav timmen då nästa tömning skulle äga rum. Vidare skulle varje brevlåda förses med en glasskiva, på ena sidan, där ett anslag om tömningstiderna skulle anges.

De gamla brevlådorna skulle ersättas av de nya från 1880 och i januari 1881 skulle alla gamla brevlådor vara utbytta. Undantagna var de få platser där brevlådor av Wibergs modell uppsatts.

År 1881 börjar man även förse brevlådorna med ett målat sigillförsatt brev på iläggsklaffen. Samtidigt beslöts att brevlådor av Wibergs modell, vilka fanns i Stockholm, Göteborg och Norrköping, även skulle sättas upp i Malmö och Gävle.

Korsbandsbrevlådor infördes i en del större städer från 1881 främst för att förenkla arbetet för postkassörerna men även som en service för allmänheten. Korsbandsbrevlådorna var från början blå.

Lokalpostbrevlådor i Postverkets tjänst

Då Postverket i mitten av 1880-talet planerade att slopa lokalportot såg man i Stockholm en möjlighet till lönsam privatpoströrelse. Att inrätta en privat lokalpoströrelse var möjligt

eftersom Postverket inte ägde monopol på brevbefordran inom städerna.

I Stockholm startade 1887 ett privat bolag postutdelning. Företaget, som kallades sig AB Stockholms Stadspost, distribuerade inom



Gul brevlåda använd av AB Stockholms Stadspost år 1887–1889. (PM 1639)



En av Stockholms Stadsposts brevlådor i omändrat skick. Postverket övertog 1889 Stockholms Stadsposts över 100 brevlådor. En del av dem målades svarta och försågs med Postverkets emblem och ny text. (PM 1421)

Stockholms centrala delar öppna brev för tre öre och slutna brev för fyra öre, att jämföra med Postverkets porto på fem öre.

Stadposten inriktade sig enbart på den lönsamma delen av verksamheten, man hade 1889 över 100 brevlådor uppsatta i stadens centrala delar, dock inte en enda i stadens utkanter. Brevlådorna var gulmålade för att lätt kunna skiljas från Postverkets svarta. Man lät även trycka egna frimärken, vilka man sålde i bland annat cigarr- och speceribodar.

Verksamheten, som var mycket lönsam, fick endast två år på sig att leva. Postverket fick genom en monopollag den 1 oktober 1889 ensamrätt på lokalbrevbäring av slutna brev. Detta blev slutet för Stockholms Stadspost. AB Stadspostens brevlådor, som var av mycket bra kvalitet med mekanisk tömning, inköptes av Postverket. Brevlådorna målades svarta och försågs med Postverkets emblem och gällande inskriptioner. Postmuseum har i sina samlingar exempel på Stadspostens brevlådor både i originalversion och i omändrat skick.

Spårvagnsbrevlådor

Brevlådor på elektriska spårvagnar infördes för första gången den 1 november 1906. Det var i Stockholm på linjen Karlberg – Gustaf Adolfs torg – Värtan, men flera linjer kom strax efter och även i andra städer infördes spårvagnsbrevlådor.

Varken spårvagnen eller spårvagnsbrevlådorna var dock helt ny. I Malmö infördes redan 1894 brevlådor på de hästdragna spårvagnarna. När sedan de elektriska spårvagnarna började rulla i Malmö 1908 fanns brevlådor med från början. I Göteborg infördes spårvagnsbrevlådor 1911 och i denna stad fick de sitta kvar längst, först 1962 togs de slutligen ur bruk.

Spårvagnsbrevlådorna varierade i utförande och färg, till en början var de röda i Stockholm, bruna i Malmö, ljusblå i Göteborg och gula i Uppsala. År 1923 bestämde Poststyrelsen att alla spårvagnsbrevlådor skulle vara gula och ommålningen genomfördes efter hand.



Tömning av spårvagnsbrevlåda utanför Centralposthuset i Stockholm år 1910.

Östbergsbrevlådan – den första gula brevlådan

Flera klagomål på de mekaniska brevlådorna av Wibergs modell hade börjat inkomma strax efter sekelskiftet. Det man klagade på var bland annat att tömningsväskorna vid brevlådetömning med cykel, vilket blev allt vanligare, blev alltför tunga och otympliga. Dessutom råkade låsmekanismen ofta i olag och större brev fastnade lätt i lådans övre del.

Poststyrelsen tog därför 1912 initiativet till framställning av en ny brevlådetyper genom att ge Ragnar Östberg, den senare berömda arkitekten till Stockholms stadshus, uppdrag att ta fram förslag till nya brevlådor. Östbergs förslag vann Poststyrelsens gillande och nya brevlådor började tillverkas för att successivt ersätta alla andra i bruk varande typer.

Det dröjde emellertid flera år innan Östbergs brevlåda trängde ut de äldre modellerna. Så sent som 1923 togs äldre modeller in för renovering och ommålning i gul färg i stället för att ersättas med nya Östbergs lådor.

Östbergs brevlåda fanns tillgänglig för leverans från 1914. Till en början var det endast möjligt att få en sådan brevlåda genom nyan-

skaffning eller utbyte när reparation av den gamla modellen var omöjlig.

I tidskriften Svenskt Postarkiv från maj 1915 heter det att *"Brevlådor av helt ny typ utsändas sedan en tid av Persedelförrådet"*. Dessutom berättas i samma notis att från 1914 skall texten på brevlådan numera lyda: *"Ej för värden eller korsband"*. På de brevlådor som reparerades målades alltså texten från 1871 *"I brevlådan må ej nedläggas bref, som innehålla penningar, ej heller försändelser under band"* över och ersattes med den mer kortfattade texten.

Östbergs brevlåda blev mycket omtyckt redan av samtiden, det var framförallt den välvda takformen och den klara gula färgen som vann gillande. Den skulle också bli mycket långlivad, en ny modell infördes visserligen 1949 men Östbergs brevlåda förblev vanlig ända in på 1960-talet.

Ny brevlådemodell 1949

I och med att Poststyrelsen gav ut en ny inventarieförteckning 1949 presenterades en ny brevlådemodell.

Den nya brevlådans takform var förenklad och sluttade svagt mot front och gavlar. Texten på iläggsklaffen ändrades från *"BREVLÅDA"* till *"POST"* och anslagsramen placerades på fronten i stället för som tidigare på gaveln.

Den nya brevlådan kom emellertid inte att ersätta Östbergs låda utan snarare att komplettera den. Östbergsmodellen, som fortfarande var i användning, modifierades efter hand så till vida att klaffen byttes mot en ny med texten *"POST"*.

Bussbrevlådor

Redan på 1930-talet tillverkades emellertid brevlådor med förenklad takutförande avvikande från Östbergs brevlåda. Det var de så kallade *"omnibussbrevlådorna"* som infördes i mitten av 1930-talet.

De brevlådor som var avsedda för användning ombord på bussen var gula och tillverka-



Den populära Östbergs-brevlådan, införd 1914, blev mycket långlivad. Här tömmer K E Linnstrand en Östbergs-brevlåda i en av Gamla stans gränder 1967. Foto: Yngve Hellström, Postmuseum.



Tömning av brevlåda, modell 1949, i Eskilstuna 1956. Foto: Yngve Hellström, Postmuseum.

de i litet format. Formatet var väl litet och blev efter ett par år ändrat till något större. Dessa brevlådor kunde även användas som landsvägsbrevlådor efter en busslinje.

Vid busslinjens ändstationer sattes röda brevlådor i större format upp, texten i gult på iläggsklaffen lydde: *"Endast för post med omnibuss"*. Till skillnad från övriga brevlådor står på omnibussbrevlådornas klaff fortfarande texten *"BREVLÅDA"*.

Drive-in-brevlådor och brevlådor i plast

År 1963 började Postverket experimentera med en drive-in-låda för landets tätorter. Brevlådans formgivare var arkitekt Carl-Axel Acking. Brevlådan, som var 150 cm hög och hade dubbla iläggsöppningar utan klaff, var avsedd att placeras vid trottoarkanten så att brev kunde läggas i utan att man behövde gå ur bilen.



Drive-in-brevlåda vid Sveavägen 7 i Stockholm, 1963. Foto: Yngve Hellström, Postmuseum.

Brevlådan blev dock inte den succé man hoppats på. Problem uppstod ofta när brev av större format lades i samtidigt från båda håll. Breven fastnade då ofta i lådans övre del och blockerade där andra brev. Dessutom var brevlådan mycket besvärlig att tömma. I stället för en planerad tillverkning på cirka 2 000 brevlådor stannade det vid den enda provbrevlåda som placerades vid Högtorgs city i Stockholm den 5 juni 1963. Den fick sitta kvar under cirka ett år. Brevlådan finns i dag i Postmuseums samlingar.

Planer på att tillverka brevlådor i plast hade funnits sedan slutet av 1950-talet och år 1965 ansåg Postverket tiden mogen för detta. Det blev återigen Carl-Axel Acking, nu professor, som fick uppdraget att konstruera brevlådan. Brevlådan, tillverkad i glasfiberarmerad polyesterplast, skulle bland annat vara försedd med en iläggsöppning på 5 cm så att den maximalt tillåtna brevtjockleken gick ner i brevlådan. Detta till trots höll inte lådans iläggsöppning maximala 5 cm och fick därför utstå en del klagomål. Inte heller denna brevlåda kom att tillverkas i någon större skala. Det visade sig att fästena mellan plasten och gångjärnen i lådans tömningslucka brast i den stränga kyla som rådde under vintrarna 1965–1967. Brevlådan fick därför en kort livslängd och 1967 var det sista år som plastlådan var i bruk.

Luftpostbrevlåda

När Bromma flygstation invigdes 1936 ökade de luftpostbefordrade breven starkt. Tre rödmålade luftpostbrevlådor sattes upp i Stockholm, vid Centralposthuset på Vasagatan, vid postkontoret Stockholm 2, i Gamla stan (i samma hus som Postmuseum) samt vid Stockholm 16 på Jakobsbergsgatan 3.

Julkortsbrevlådor

Sedan att skicka jul- och nyårskort började i Sverige på 1880-talet och de första decennier-



Luftpostbrevlådor sattes upp 1936 med anledning av öppnandet av Bromma flygplats. (PM 7292)

na på 1900-talet var intresset väldigt stort för dessa hälsningar.

De första brevlådorna, speciellt tillverkade för jul- och nyårsposten och som ingår i Postmuseums samlingar, är brevlådor endast avsedda för *nyårskort*. Brevlådorna är blåmålade och användes i Jönköping på 1910-talet. På framsidan kunde man läsa "*Nyårskort helst i snöslagna bundtar*". Att man koncentrerat sig på brevlådor för nyårskort är lite kuriöst eftersom det då som nu skickades fler julkort än nyårskort.

Julen är fortfarande en arbetsam tid för Posten, de stora anhopningarna av julkort kräver varje år extraanställd personal för att grovsortera de stora postmängderna.

I Växjö försökte man inför julen 1981 underlätta grovsorteringen genom att sätta upp speciella julkortsbrevlådor. Brevlådorna som var stora och rödmålade sattes upp på sju platser i Växjö.



Brevlåda från Jönköping avsedd endast för nyårskort. (PM 3611)

Eskilstuna postregion tog två år senare efter Växjö och resultatet medförde stora besparningar men även en kraftig ökning i antalet skickade julkort.

Inför julen 1984 sattes brevlådor för julkort upp även i Falun. Dessa lådor var röda men locket över brevinkastet fick behålla sin gula färg och i anslagsramen fick ett julkort ersätta tömningstiderna.

I Stockholm infördes röda brevlådor för inrikes julkort inför julen 1990. Brevlådorna sattes upp på 21 platser och blev redan första året en stor succé. Postbehandlingen underlättades så att man lyckades sortera alla julkort som inlämnats i Stockholm City före julen. Inför julen 1991 utökades antalet julkorts-brevlådor.

Lokalbrevlådor

Målsättningen att alla brev skall komma fram över en natt medförde att man i Stockholm 1988 införde speciella brevlådor för lokalpost. Brevlådorna var blå med texten Lokalbrev i vitt på iläggsklaffen. Sorteringen underlättades och säkerheten i övernattnbefordran ökade därmed. I och med att den blå lokalbrevlådan infördes kunde inte längre de brevlådor som Postgirot 1985 satt upp på 14 olika platser i Stockholm också vara blå, de målades i stället vita.

Lokalbrevlådorna infördes på försök i Stockholm och om försöket slog väl ut skulle sådana lådor sättas upp i övriga landet, först och främst i Göteborg och Malmö.

Inte heller när det gäller lokalbrevlådor var man dock först i Stockholm. I Uppsala hade man redan 1985 placerat ut nio brevlådor på olika ställen i staden avsedda för brev och postgiroförsändelser inom Uppsala postområde. De lokala försändelserna och postgiroförsändelserna som postats i denna blåmålade lokalbrevlåda skulle bäras ut samma dag som lådan tömdes.

I Karlskrona sattes på försök 1985 en blå brevlåda upp på torget. Denna brevlåda var avsedd för föreningsbrev, vilka tidigare endast kunnat lämnas in på postkontoren.

Sista-minuten-brevlådor

I Stockholm, utanför postkontoret Stockholm Ban vid Klarabergsviadukten, sattes 1981 så kallade "sista-minuten-brevlådor" upp. Detta gjordes som en service till de kunder som ansåg sig drabbade av de tidigare relagda tömningstiderna.

Det var tre brevlådor med olika utseende och funktion – en röd, en gul och en gul med blå diagonala ränder. I den randiga brevlådan kunde man lämna post till Storstockholmsområdet fram till klockan 22. I den gula lådan lämnades fram till klockan 21 post till hela landet och den röda var avsedd för utlands-post fram till 21.

Ekonomibrevlådor

I och med de förändringar i brevsortimentet som genomfördes 1992 blev ekonomibrev tillgängliga även för privatpersoner. Som en följd av detta beslöt Poststyrelsen att tillhandahålla särskilda gröna brevlådor för inlämning av Ekonomibrev.

Brevlådetillverkare

De första brevlådorna tillverkades av privata företag på Postverkets uppdrag. Denna tillverkning i privat regi pågick ända till 1915 då Posten fick möjlighet att genom en egen industriverksamhet klara behoven.

Postens Industrier i Ulvsunda väster om Stockholm tillverkade och reparerade brevlådor, genom sin bleckplåtverkstad allt sedan starten 1915. Brevlådorna modifierades och förbättrades fortlöpande. Man ägnade sig även åt en del konstruktionsarbeten på brevlådorna.

År 1988 var det inte längre lönsamt att driva en industriverksamhet i Postens egen regi. Industrierna såldes till ett privat företag som också fick överta uppdraget att tillverka

brevlådor. De sista brevlådorna som tillverkades av bleckplåtverkstaden i Ulvsunda var de gröna ekonomibrevlådorna.

Från och med 1991 gick uppdraget att tillverka brevlådor till YBM Mekaniska AB i Motala. De lådor som tillverkas idag är förenkla till sitt utförande och därmed billigare i inköp.

Försök med framtagning av ny brevlådemodell

När planerna på en ny brevlåda började ta fast form 1984 lämnade tre tillverkare in förslag på brevlådor; Postens Industrier (PVI), Perstorp Form och Ulf Velanders. Formmässigt avvek Velanders brevlåda mest från den gällande modellen, med sin rundade överdel. Perstorps prototyp till brevlåda skilde sig från de båda övriga tillverkarnas på en väsentlig punkt, den var av plast.

Försöksbrevlådorna sattes upp i Uppsala postregion. Efter utprovningen var det meningen att Posten skulle bestämma sig för vilken av brevlådorna som skulle bli den nya svenska brevlådemodellen.



Brevlådeparad på Stockholms central 1992. Foto: Ove Kaneberg, Postmuseum.



Prototyper och försöksbrevlådor, 1984–1988, utställda i Postmuseum 1992. Foto: Ove Kaneberg, Postmuseum.

Utprovningen av brevlådorna kom att pågå under drygt ett år, dock utan att någon vann Postens gillande. I stället utlyste Posten 1985–1986 en tävling bland konstruktörer om framtagning av en ny brevlådemodell. De tävlingsbidrag som återfinns i Postmuseums samlingar är tillverkade av Breger-Design AB, Carl Gustaf Jahnsson Design och Per Heribertsson. Den segrande brevlådan, som 1988 kom att tillverkas för uppsättning på prov, var tillverkad av Per Heribertsson. Denna brevlåda var emellertid avsedd att tillverkas i plast, vilket av det nu allt mer miljömedvetna Posten inte kunde komma i fråga. Därmed kom frågan om en ny svensk brevlådemodell återigen att skjutas på framtiden.

I Postmuseums samlingar finns flera av de tävlande bidragen.

Utländska brevlådor

Även om Postmuseum inte har som huvudinriktning att samla utländsk posthistoria har man genom åren byggt upp små referenssam-



Pelarbrevlåda i Brysselmodell uppsatt på försök i Paris 1850. Denna scen är framför brandstationen på Rue de la Paix och hämtad ur Illustrated London News.

lingar av en del särskilt karaktäristiska postala förmål som till exempel brevlådor, uniformer och skyltar.

Postmuseums utländska brevlådesamling är så pass omfattande att det skulle vara motiverat med en särskild artikel i ämnet.

Redan tidigt har Postmuseum lyckats förvärva posthistoriskt intressanta brevlådor. Så finns till exempel i samlingarna de första preussiska gjutjärnsbrevlådorna från 1853 och som användes som förebild för de svenska från omkring 1857.

Posthistoriska milstolpar som de belgiska

pelarbrevlådorna, ofta ansedda som världens första fristående stadsbrevlådor, finns representerade i Postmuseum.

Pelarbrevlådor användes på belgiska gator från 1850 och samma år skickades en sådan till Frankrikes postverk för utvärdering. Strax därefter infördes på försök liknande brevlådor i Paris. Följande år, den 1 maj 1851, presenterades en annan av Belgiens pelarbrevlådor vid den första världsutställningen i Londons Hyde Park. Detta fick det engelska postverket att förverkliga idén till fristående brevlådor, vilket skedde 1852.