

Från »pinne« till »ux«

av Carl-Oscar Östling

Jag var blyg och försagd. Jag hade ingen bestämd uppfattning om vad jag ville ägna mig åt. Geografi och botanik var intressanta ämnen. Språk kanske. När jag därför under sista terminen i realskolan 1936 blev konfirmandskamrat med sonen till en postkontrollör och föräldrarna träffades och samtalande om sina telningars framtid, så var det inte förvånande, att pappa trädgårdsmästaren föll för kontrollörens tal om statens säkra kaka. "Skicka ner honom till mig när skolan är slut, så ska jag se om jag kan hitta något jobb åt honom!" – Det var nästan en order. Van att lyda utan att ifrågasätta inställde jag mig en morgon hos kontrollör Lindelöf på Stockholm 1, blev skickad vidare till någon annan instans i den skrämmande stora byggnaden och fick genomgå någon liten utfrågning – jag minns inte säkert, vad det rörde sig om. Kanske geografi och svenska, kanske räkning. Ja, jag skulle få börja i brev-

CARL-OSCAR ÖSTLING är född 1920 i Krokek, Östergötland. Mellan 1923 och 1926 var han bosatt på Tynningö vid Vaxholm och sedan i Boo, där fadern var trädgårdsmästare.

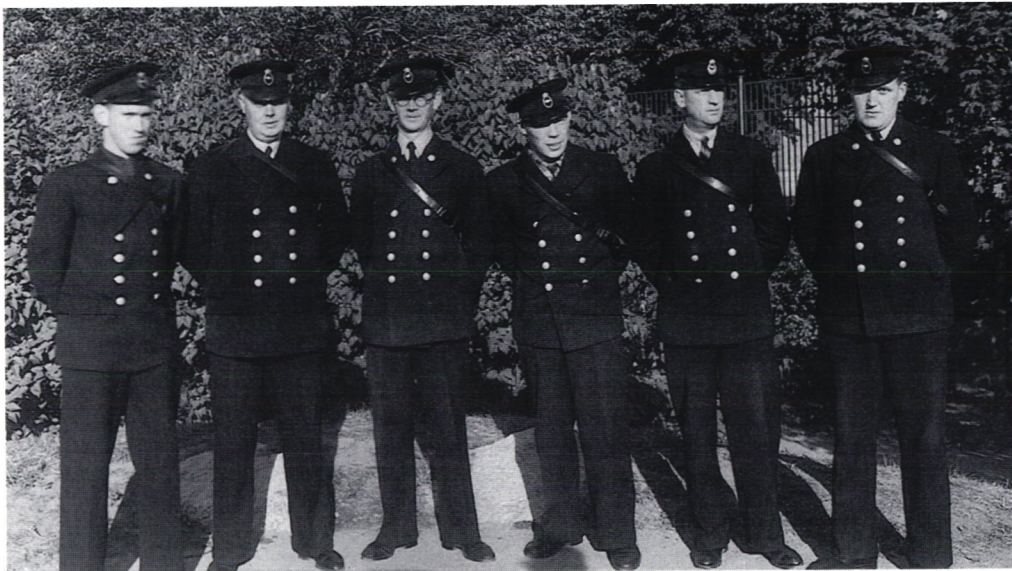
Efter folkskola och realskola tog arbetet i Posten sin början våren 1937 och fortsatte fram till pensionering 1983.

bäringen på Stockholm 1 redan följande morgon. Det gick undan i Posten!

Brevbärare på Kungsholmen

Övning med brevbärare i ett distrikt på övre Kungsholmen – posten till Kungsholmen bars på den tiden ännu ut från huvudpostkontoret. Vi fick spårvagnspengar för att komma ut till kvarteren uppe kring Fridhemsplan.

Brevbärarna i 4:e distriktet prydligt uppställda i Pontonjärparken. Författaren syns längst till vänster.



Efter några dagar fick jag gå själv utan handledare. Jag blev "pinne" som man sa, brevbärare som inte alternerade med de andra i laget. "Pinnbiten" var inte den roligaste precis! Ett helt kvarter och lite till med huvudsakligen gamla hus utan hissar. Och där gick jag dag efter dag, vardag som söndag. Första turen varje morgon och då och då någon tur längre fram på dagen för förmannen eller någon annan av kollegerna. Jag kom så småningom in i ett annat lag, men tjänstgöringen var densamma. Under mina första tre år i postverket var jag endast ledig de tre annandagarna varje år.

För att dryga ut de cirka 140 kronor som arbetet gav mig per månad tog jag också kvällsvakter på dåvarande Stockholm 12, som var ett litet postkontor på Sankt Eriksgatan: passade upp med diverse göromål, stämplade post och lappade postförskott från NKI-skolan, som var en stor kund som lämnade in massor av försändelser, mest afärshandlingar.

På våren 1938 blev det ett nytt Stockholm 12 på Fridhemsgatan och då kom även brevbäringen dit. Nya rymliga lokaler fick vi och vi kom närmare "kunderna". Jag bytte distrikt och gick bl.a. i modernare hus på Norr Mälarstrand och John Ericssonsgatan. Men gamla kåkar fanns också inom distriktet. Alla brevbärare skräck var Tegeltraven, ett hus som omfattade ett helt kvarter, omgivet av fyra gator. Där fanns visserligen separata ingångar från dessa, men de boende använde sig mest av ingångarna från Hantverkargatan och så gjorde man även i adresserna. I bästa fall uppgav man dessutom bokstaven för den uppgång där man bodde – från gården sett fanns de flesta av alfabetets bokstäver angivna vid portarna, åtminstone föreföll det så. Hade man då ett brev till en A. Karlsson och ingen närmare angivelse, kunde det bli ett styvt jobb att leta reda på denne Karlsson. På den tiden returnerades ingen post utan att mycket noggranna efterforskningar gjorts. I Tegeltraven fanns naturligtvis inga hissar utan där fick man traska fyra eller fem trappor upp med sin tunga väska. Vi brevbärare hade dock den lilla förmånen att få låna nyckel

till vinden av portvakten, så att vi kunde gå den ena trappan upp, över vinden och nästa trappa ned.

Brevbäringen på 30-talet

Innerstaden hade fyra brevbäringsturer per dag! "Pinnen" var som nämnts den ende som gick en fast bit och alltid endast första turen, övriga brevbärare alternerade. Förmannen i distriktet var befriad från vissa turer för att kunna ägna sig åt kamerala sysslor: föra in eftersändningar, sköta tidningsbokföringen m.m. De tre stora stockholms-tidningarna bars inte ut av brevbärarna, men landsortstidningar fanns det i massor på den tiden. Fjärde turen gick ut, om jag minns rätt, vid fyra- halv fem- tiden på eftermiddagen och då skulle bl.a. posten från södra Sverige delas ut. Hade man postat ett brev tidigt på morgonen i Malmö, så kom det fram samma dag (det kan man inte åstadkomma idag!). Många satt och väntade på *Sydsvenska Dagbladet-Snällposten*.

Expressbrev gick ju alltid att få fram samma dag. De skulle lämnas in på ett postkontor, ett särskilt bud kom och hämtade dem och körde ut till adressaten. Under krigsåren förekom mängder av expressbrev, sådan mängd t.o.m., att de vanliga expressbuden inte förslog. Det förekom inkallelseorder i sista minuten och då fick de vanliga brevbärarna rycka in. De breven var oftast försedda med mottagningsbevis och man var tvungen att få adressatens egen påskrift. Det blev många sena kvällars trappspring ibland.

Vi hade tunga väskor på magen. Posten höll inte med cykel, ville vi inte gå ut till distriktet, fick vi hålla med egen cykel. Gruppkursbanden var tack och lov inte uppfunna ännu. Jobbigast var det när *Konsumentbladet* kom ut. Varje konsumentmedlem skulle ha det och medlemmarna var legio. I de "finare" kvarteren kring Norr Mälarstrand osv. hade vi dock inte så stor kännedom av det bladet.

För min egen del försökte jag göra arbetet meningsfullt och i någon mån intressant. Inte bara genom att lära in mitt di-

strikt ordentligt, namnen på alla inneboende och anställda t.ex. (på den här tiden fanns det ännu hembiträden). Nej, jag läste en hel del! Otänkbart att göra under tjänstgöring, tänker man givetvis. Det kommer naturligtvis an på vad man läser, säger jag. Jag läste lyrik. Hade dikter uppskrivna på små lappar i fickan. I hissarna upp till femte och sjätte våningen hann jag att lära in någon strof och i trappan ner gick det bra att repetera! Många dikter lärde jag mig utantill under tjänstgöring! Och jag vet inte, att den blev lidande.

Utan fast placering

Jag blev brevbäraspirant på hösten 1940, extra ordinarie brevbärare den 1 maj 1942 och ordinarie den 1 april 1944. Det senare konstitutorialet är underskrivet av Anders Örne som då var generaldirektör. Först åtta år senare kom nästa upphöjelse, till "postiljon i lönegrad Ca 10".

Som aspirant och extra ordinarie brevbärare utan fast placering fick man finna sig i att tjänstgöra än här än där, när det behövdes vikarier. En reträttplats var påskällaren på Stockholm Ban, där man kunde få stå i dammet och vika säckar och påsar, tills någon order om ny tjänstgöring kom från postdirektionen. I mitt fall kom en sådan den 24 mars 1942 – efter några morgontimmar i påskällaren kom budet, att jag skulle rycka in på Stockholm 7 samma eftermiddag för en insjuknad postiljon. Där skulle jag biträda överpostiljonen i värdeexpeditionen med att räkna rek, bunta och slå ned posterna osv. Jag blev kvar på Stockholm 7 och fick fast placering efter några månader. Tio år tjänstgjorde jag sedan på detta kontor som var centralt beläget och hade en stor kundkrets, bl.a. några av landets större företag och banker. Arbetet bestod i diverse expeditionsvaktsgöromål, hopsamling av post i kassor och brevlådor, stämpling, buntning, nedslagning av post, öppnande och stängning av postkontoret m.m.

Jag gick inte så långa tider på egen tjänst. Jag hade väl visat intresse för sorteringen och sorterarna – som var förstepostil-

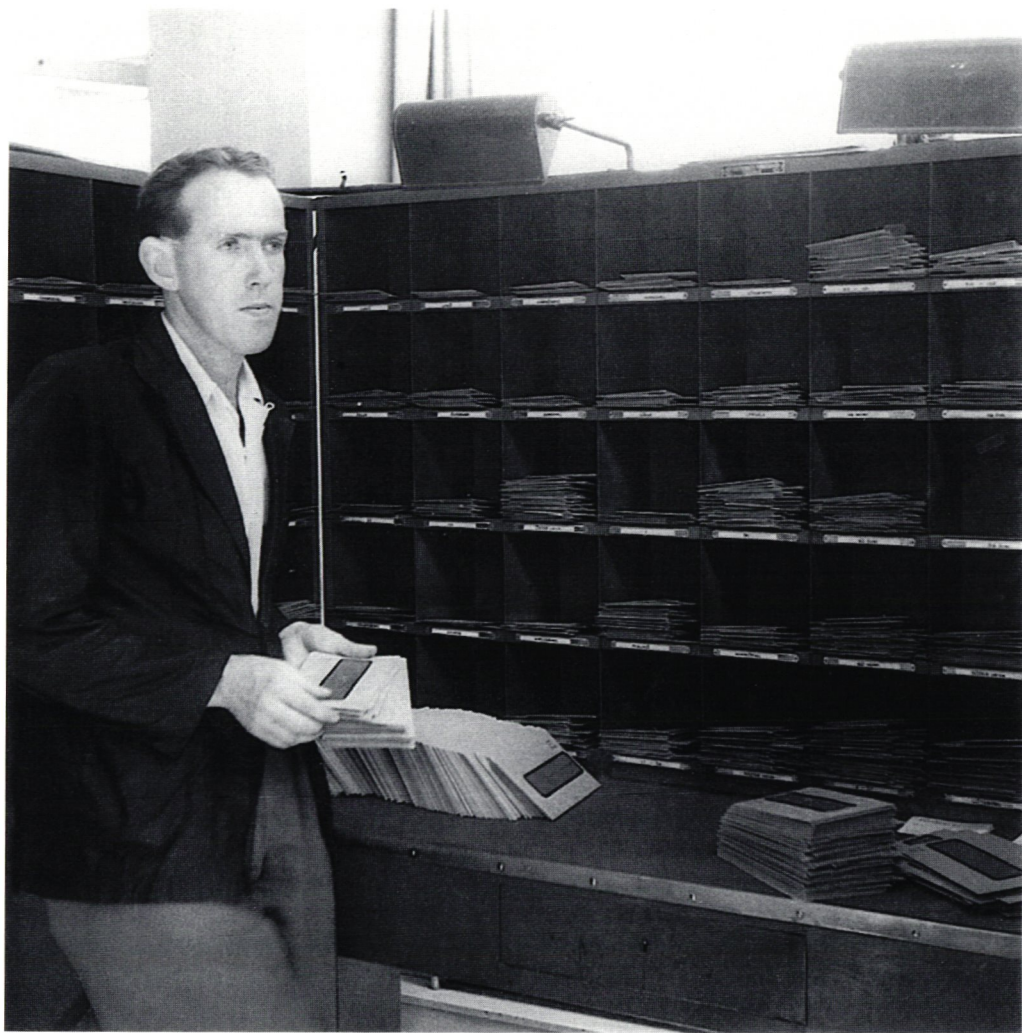
joner, ganska höga tjänstemän i en ung brevbärares ögon! – uppträckte tydligen, att jag kunde Sveriges geografi ganska bra och även fattade hemligheten med sorteringen ganska snabbt. Det var krigstid och inte heller en posttjänsteman undgick att bli inkallad. Det behövdes folk som vikarier, men på grund av många inkallelser var det brist på utbildad personal. Jag blev tillfrågad, om jag kunde tänka mig att pröva på att rycka in i sorteringen. Med viss tvekan svarade jag ja. Jag var ju inte utbildad för det arbetet och det kunde väcka kritik och avundsjuka hos andra!

Sorterare på nåder

Den avgående sorteringen på Stockholm 7 var relativt omfattande. Sorteringsfacken omfattade närmare ett hundratal fackenheter. Post skickades varje kväll till de större postkupéerna för vidare befordran ut i landet – all post befordrades med järnväg då. Sorterarna hade i många fall "dubbelvakter" som vi sa, dvs. såväl morgon- som kvällstjänstgöring. Morgonarbetet bestod i uppsortering i postboxar av den ankommande posten – och den var inte ringa. Fem-sex sorterare var sysselsatta i boxarna, en överpostiljon i värdeburen och flera brevbärare och postiljoner med diverse göromål.

Klockan sex till halv sju började arbetet. Drygt en timme senare kom kassapersonalen. Vi hade alla samma personalingång, men det var nog också det enda som var gemensamt. I källarplanet låg omklädningsrummen, olika för de skilda personalkategorierna. Ur källaren kom damerna upp snygga och fräscha. Med förnäm min och ett avmätt "god morgon" passerade de sorterarna för att komma till kassavalvet och sina fack med kassalådor, frimärken och allt vad det kunde vara.

Det förekom absolut ingen fraternisering. Postexpeditörerna var "fru Låth, fröken Andersson" osv. Postmästaren och kontrollörerna tilltalades med titeln. Det var för övrigt bara kvinnliga postexpeditörer som befolkade kassorna, mycket sällan någon manlig. En trappa upp låg lunchrummen,



Författaren i småbrevsfacket 1952.

ett för den högre karriärens folk och ett för oss som arbetade "på golvet". Den avgående avdelningen låg också i överplanet och allra längst bort hade postmästaren sitt rum, till vilket en separat uppgång ledde från gatan. Under de tio år jag arbetade på Stockholm 7 skedde inga större förändringar. Jo, söndagsöppethållandet av kontoret upphörde och även söndagsarbetet i övrigt.

Jag var inte nämnvärt intresserad av de högre tjänstemännens arbete. Att sitta i en kassa och räkna pengar kunde i längden inte vara speciellt angenämt! Jag visste ju för övrigt vad som fordrades för att komma in på en postexpeditörskurs. Ändå frågade jag en

gång postmästare Ekdahl om villkoren. Jag vill inte påstå att jag blev avspisad, nej han svarade vänligt och faderligt: – Kom igen när herr Östling har studentbetyg i svenska, tyska, engelska, franska, matematik och geografi! Det hade jag nu inte, även om jag i flera av ämnena hade kunskaper som väl motsvarade en students. Det fanns kvällskurser och man kunde ju vidareutbilda sig även om man hade ett arbete, men då skulle man inte ha det arbete jag hade med tjänstgöring så gott som varje kväll.

Något år senare visade det sig, att det var svårt att få tillräckligt många sökande till px-kursen. Jag vill minnas, att postmä-

taren tillfrågade mig om mitt intresse, men jag var inte intresserad längre.

Förste postiljonskurs

Jag tjänstgjorde i många år på befattningar som jag inte hade formell kompetens för. Jag var inte utbildad i sortering, men jag ansåg, att jag rimligen borde skaffa mig tillräckliga meriter för att kunna söka en tjänst i framtiden. Jag sökte och kom in i förste postiljonskursen 1947. Det blev att sätta sig på skolbänken igen, på Postskolan. Inte så långa perioder visserligen, eftersom stora delar av utbildningen bestod i praktisk övningstjänstgöring. Det viktigaste var att läsa in alla Sveriges postanstalter. De påstods vara bortemot 4.000 stycken.

Nu var det inte bara postanstalterna utmed järnvägslinjerna, dem hade man pluggat in redan i aspirantkursen. Man skulle också lära in alla "bonnisar", "bondstationer" och veta, över vilken postanstalt de utväxlade sin post. Dessutom skulle man kunna dirigera posten till alla adresser i landet, detta naturligtvis utantill, eftersom det svårigen gick att slå i några uppslagsböcker under arbetets gång. Mycket av det där kunde jag redan, men nu gällde det att vara exakt. Man såg med spänning fram mot det prov som skulle avsluta kursen. Sorteringsprov genomfördes med PS-kort som försändelser. Jag behöver inte påpeka, att det här var långt före postnumrens införande!

Nu läste vi inte bara dirigering. Tjänsteskriftväxling, avlöningsbestämmelser, postreglemente och bokföring, huvudsakligen tidningsbokföring, stod också på schemat.

Den praktiska utbildningen skulle ske dels på en postkupé, dels på ett postkontor, dock inte på hemorten. Tre veckor åkte jag postkupéerna mellan Stockholm och Norrtälje, tre veckor övade jag på postkontoret i Borlänge. Den senare perioden var kanske den angenämaste jag haft i postverket. Övningen med sortering, kartering och tidningsbokföring var lindrig och jag hann med att insupa mycken kultur under de tre veckorna i Dalarna. Jag var ledig varje kväll, bara det var ju ett himmelrike. Och där

fanns bibliotek och det förekom föredrag och andra attraktioner. Min cykel hade jag med mig, och även om det var grå och kall november, så gjorde jag långa turer de timmar jag var ledig.

En fredag var sejouren i Borlänge slut. Jag hyrde en frack och for hem till mitt eget bröllop den kommande söndagen!

En examen innebar inte automatiskt någon befordran. Jag sökte inte några tjänster, jag tyckte att jag hade det hyggligt ändå med ständiga förordnanden. För resten fanns det ett poängsystem för de "kursade" och jag såg, att jag var långt från täten bland de obefordrade. Jag gick alltså kvar på Stockholm 7.

Vyerna vidgas

1952 inträffade emellertid något som radikalt förändrade min postala bana. Hanteringen av posten till och från utlandet hade dittills handhåfts av postexpeditörer och postassistenter, men nu kom postverket överens med personalorganisationerna om att pröva en omläggning. En utrikeskurs utlystes. Tjänstemän med förstepostiljonskurs ägde tillträde, under förutsättning att de hade minst realexamen med godkända betyg i bl.a. tyska, engelska och franska och naturligtvis i geografi.

Ända sedan jag fått min första kartbok i folkskolan hade jag haft stort intresse för geografi och jag kände mig tämligen hemmastadd på kartan. Språken intresserade mig också och de uppställda kraven uppfyllde jag. Jag sökte till denna första utrikeskurs och blev antagen. Kursen byggde till stor del på korrespondensstudier. I efterskott önskade vi, att kursen hade börjat med några dagar på en utrikesexpedition. Nu handlade studiematerialet i mycket stor utsträckning om företeelser som vi aldrig haft beröring med och inte visste ett skapandes grand om. Att läsa in postgeografin, dvs. lära in ett par tusen större städer ute i världen, var inte så svårt, däremot att lära in en ganska tjock lunta med postala ord och termer på de tre främmande språken var svårt. Det var uttryck som kursförfattarna uppenbarligen

ansåg nödvändiga att kunna för arbetet på en utväxlingspostanstalt. Vi visste som sagt inte vad det rörde sig om, och vi såg ju senare, att säkerligen hälften av alla termerna var helt onödiga att kunna. Vi hade helt enkelt aldrig användning för dem.

Författningskunskap hette ett ämne. I det ingick postreglemente, allmän poststadga och internationella postfördrag. Sex timmars avslutande skrivning förekom i detta ämne. Taxering var ett viktigt ämne: brevresp. pakettaxan skulle man känna till ingående. Vi hade skrivning i det ämnet en annan dag pingst! En postmästare var vakthavande vid skrivningen, som skulle utföras på begränsad tid. Alla hade bråttom för att hinna lösa alla uppgifterna. Rätt som det var, när vi var som mest upptagna, utbrast postmästaren: – Jaha, det är det sista som går då, sa bonn när skithuset brann! – Det var i och för sig ett riktigt konstaterande men onekligen lite malplacerat.

Kursen omfattade också några veckors övning på utrikesavdelningen på Stockholm Ban. Den 29 maj 1953 avslutades kursen och 23 blivande utrikesexpeditörer (ux) kunde lämna skolbänken. De flesta stannade i Stockholm, men Göteborg och Malmö fick också ta emot nyutbildad personal. Ytterligare två kurser med samma krav och samma inriktning anordnades de närmaste åren. Sedan minskades kraven efter hand. En del år anordnades endast utrikessorterarkurs, där huvudvikten låg på geografi- och dirigeringskännedom, men i mån av behov anordnades också fullständiga kurser, där eleverna fick undervisning i alla göromål på en utrikesexpedition, även värde. Och pakethantering. Själv blev jag lärare vid dessa kurser fram på 60-talet, till att börja med under postskolans överinseende men så småningom helt på eget ansvar. Vi läste naturligtvis befintliga författningar och instruktioner, men materialet i ämnena postgeografi, dirigerings, taxering m.m. fick jag själv åstadkomma.

Stockholm Flyg började på Bromma

När jag och mina kolleger började på utrikesavdelningen innebar det en helt ny arbetssituation för oss. Vi kom också i en situation, då posten till och från utlandet ökade enormt. De utrymmen som disponerades på Stockholm Ban – och de var inte så fruktansvärt gamla – blev snart otillräckliga. På kvällarna fick vi praktiskt taget arbeta oss ut ur lokalen, särskilt på korsbandsavdelningen. Ännu i början och mitten av 50-talet befordrades mycken post ytledes med järnväg och båt. Flygposten ökade dock dramatiskt. Arlanda fanns ännu inte, utan flygposten expedierades över Bromma flygplats, i viss utsträckning också med järnväg till Malmö och därifrån med flyg.

Den lilla lokal vi disponerade för Stockholm Flyg på Bromma fylldes ofta av ankommande post. Den avgående posten lastades direkt över från transportbilarna till flygets transportvagnar.

Vårt arbete på Bromma bestod i omförpassning av flygposten från Stockholm Ban. Vi förtecknade posten på en internationell blankett med beteckningen AV 7, "border-eau de livraison". Vi använde aldrig det franska namnet, utan talade alltid om AV 7:or ("avesju'or"). Arbetet innebar också att hålla kontinuerlig kontakt med flygbolagen, huvudsakligen SAS, för att hålla dem informerade om vikten av den post vi skulle skicka med respektive flight. Uppgifterna om kartslnummer, antal påsar och vikten av dessa fick vi per telefon från kollegerna på utrikes brev respektive utrikes paket. AV 7-orna duplicerades i ett ganska stort antal för vidare befordran till destinationen, till flygbolaget och till utrikesavdelningen, där dess kansli upprättade underlag för poststyrelsens avräkning med flygbolagen och mottagarländerna. En transportör kom sedan och hämtade post och handlingar.

Förhoppningsvis lastades påsarna rätt och kom till rätt adress eller till Köpenhamn eller annan flygplats för transitering och omförpassning. Visst hände det, att posten kom till fel flygplats. Den kunde ha lastats fel, den kunde ha blivit kvar i planet,



Många inhyrda bilar och t.o.m. hästar kunde ses vid Stockholm Ban Utrikes julen 1953.



Lådor med julkort staplades vid Stockholm Ban Utrikes i december 1953.

när den borde ha urlastats. Störningar i trafiken kunde göra att ett plan inte kunde gå ned på beräknat ställe, det blev i så fall en överflygning som det hette, och en annan flygplats fick ta över hela rasket.

I ett tidigare skede kunde det ibland hända, att dåligt väder förorsakade överflygning av Kastrup och i så fall att vi på Bromma – eller senare på Arlanda – fick en mängd post som inte var avsedd för Sverige

utan som vi i vår tur fick omförpassa. Och sådana situationer blev mycket besvärliga, särskilt därför att vi inte hade resurser för att klara av sådana situationer.

... och fortsatte på Arlanda

Arlanda flygplats invigdes den 1 april 1962. Naturligtvis var posten där. Jag hade fått förtroendet att inreda vår lokal ett par dagar före invigningen och då togs den i bruk. Allting klaffade.

På Arlanda är Stockholm Flyg fortfarande kvar. Vi fick byta lokal ett par gånger. De två tidigaste låg i enkla barackbyggnader, men i januari 1980 togs en nyuppförd byggnad i bruk. Den var rymlig och hade ganska bra teknisk utrustning med långa rembanor, så att säckar och påsar inte behövde släpas in, bra lunchrum och överliggningsrum. I den stora lokalen hade också inrikesavdelningen sin omlastningsplats på kvällarna, sedan alltmer av posten inom landet också börjat skickas med flyg.

Arbetet på Arlanda var i stort sett det samma som det jag tidigare skisserat. Vi omförpassade den svenska posten och vi tog emot flygposten från utlandet. Vi öppnade endast värdepåsarna, dekarterade och gjorde en grov sortering av innehållet. Brevposten i övrigt gick in öppnad till Stockholm Ban. Paketposten förpassades till Stockholm Tull för granskning.

Det fanns folk praktiskt taget hela dygnet på Stockholm Flyg, även nattetid. Det kunde dock förekomma att två-tre timmar på morgonsidan var obemannade, eftersom den som "hade natten" ofta gick hem, sedan han var färdig med arbetet. Nattjänstgöringen började sent på kvällen. De tjänstgörande hade att förutom att ta emot ankommande post t.o.m. sista flyget vid midnatt också förpassa posten som var avsedd för de första morgonflygen, post som sorterats under kvällen och de tidigare nattimmarna på utrikes brevavdelningen. Datortekniken vann insteg också på Stockholm Flyg och datorer användes så länge jag var kvar i tjänst för information till flygbolagen om posternas omfattning. Senare har den moderna tekni-



Arlanda flygplats invigdes den 1 april 1962.
Här syns postmästare Knut Granqvist, Stockholm Ban, och
kontrollör Lars Albertsson från Utrikesavdelningen.

ken tagits i anspråk i långt större omfattning.

Till Arlanda var det ju avsevärt längre än till Bromma. Nu blev det så lyckligt för oss, att restiden dit räknades in i tjänstgöringstiden. Vi alternerade med tjänsterna inne på utrikesavdelningen och var alltså inte placerade på Stockholm Flyg. Om möjligt åkte vi till Arlanda med postens transporter eller med pendeltåg och buss. De som åkte egen bil fick bilersättning.

Arbetet med utrikesposten

Jag trivdes bra på utrikesavdelningen. Tjänsten motsvarade ganska bra mina ambitioner i yngre dagar om ett arbete med världen som arbetsfält och där geografi och språkkunskaper kunde tas i anspråk. De senare var visserligen inte så märkvärdiga, men någon direktkontakt med kollegerna ute i världen behövde vi inte ha – möjligen kunde ett telefonsamtal med Köpenhamn före-

komma, om någon missuppfattning behövde rättas till. Till jul brukade vi skicka med personliga hälsningar, men då per post. Jag var 1962 på ett 12 dagars studiebesök i Köpenhamn och den stora transitplatsen för den mesta svenska flygposten. Det var imponerande att möta denna "stordrift" som i alla avseenden överträffade den dåvarande standarden på Stockholm Flyg.

Vår sorteringsorganisation var dock ganska välutvecklad. Brevposten till de större länderna skickades inte iväg i en klump till respektive land, utan vi hade specialsortering på många länder. Till Tyskland hade vi t.ex. sju olika "kartslut" (sändningar), en tid t.o.m. åtta, till Storbritannien åtta, till Spanien sju osv. Posten till USA finsorterades på de skilda staterna och expedierades i tio olika kartslut. Till Nord- och Mellanamerika fanns dessutom försändelseslaget CNS (correspondance non-surtaxée), brev om högst 5 grams vikt, vilka befordrades utan flygposttillägg. Även den posten finsorterades. Det

var inte bara till ovan nämna länder som posten delades i flera karts lut. Frankrike, Schweiz, Italien, Österrike och naturligtvis de skandinaviska länderna fick inte heller osorterad post från Stockholm. Två av jordens största länder erhöll dock endast ett enda karts lut för all sin post: dåvarande Sovjetunionen och Kina.

Uppdelningen av adressländerna ställde naturligtvis ganska stora krav på sorteraren. Han skulle kunna sin geografi ordentligt. När postnumren infördes i de flesta länder, blev det lättare att sortera – om nu inte länderna hade så krångligt nummersystem som Storbritannien, för de numren kunde ingen vanlig svensk sorterare uttyda.

När det gällde ytpaketen till Sovjet skulle de uppdelas på olika karts lut. De befordrades med båt till Finland och därifrån med järnväg till dåvarande Leningrad, till Moskva och till de baltiska huvudstäderna. Dessutom var sorteraren tvungen att känna till vilka adresser som låg i den asiatiska delen av landet, eftersom paketen dit fordrade större ersättning till posten i Moskva.

Vi hade en del kontakter med tullen också. Försändelser som bedömdes innehålla varor som inte fick utföras lades åt sidan för granskning av en tulltjänsteman. Han hade dock framförallt arbetet med granskning av paketen. Till Sovjetunionen gick stora mängder gåvopaket på 50- och 60-talen. Det var anhöriga och vänner till alla de baltiska flyktingar som kommit till Sverige, men det var också paket till människor i ryska fångläger. Dessa paket distribuerades genom Nyman & Schultz, som skrev ut adresskort och tulldeklARATIONER på ryska. Det kunde komma många hundra paket om dagen vissa tider och med tanke på att varje paket skulle specificeras på en paketkarta och gottgörelse skulle tillföras det sovjetiska postverket, så var den karteringen ett styvt arbete.

Det kom åtskilliga erinringar – besvaringar – från de ryska utväxlingspostanstalterna. De flesta gällde tulldeklARATIONERNA och paketens innehåll. "Ett par dambyxor" kunde t.ex. finnas bland innehållet enligt tulldeklARATIONEN; paketet innehöll dock

Stockholm Flyg på Arlanda i januari 1980. Påsarna från Stockholm Ban fördelas på de olika flygen.



endast en byxa kunde besvaringen omtala. Eller så fanns där 1/2 kilo kaffe utan att vara deklarerat. Eller en liten fickkniv – förbjudet att införa, paketet returnerades.

Posten till Sverige ökade i takt med ökat handelsutbyte och i takt med ökade rese-möjligheter. Turister översvämde Mallorca, Kanarieöarna och Rhodos och detta gav utslag i mängden ankommande post, särskilt vykort. Från Kanarieöarna fick vi en tid många tiotal säckar med rekommenderade brev som innehöll cigarettlimpor. De upphörde dock efter någon tid – om det var tul-len som satte stopp eller vad det var känner jag inte till. En svårighet med reken från bl.a. Spanien var, att de saknade nummer-etiketter, varför vi skulle sätta dit nummer-lösa rekskyltar.

Vardagsspråk i yrket

Vardagslivet på utrikesavdelningen var i stora delar lite annorlunda än det vi var vana vid från annat håll. Alla blanketter som användes i kontakterna med utlandet var tryckta på franska, till vissa engelskspråkiga länder på engelska. Det gjorde att vi oftast använde de franska termerna på blanketter. Brevkartan hette "feuille d'avis", vi sa aldrig annat än "föjen". Kartslut hette "dépeche" och det ordet använde vi också. "Borderå" sa man om följehandlingar, t.ex. den ovan nämna AV 7-an eller om en annan blankett, AV 2, en handling som skulle medfölja kartslutet till en utväxlingspostanstalt, till vilken Sverige skickade post i s.k. öppen transit, post som skulle vidarebefordras till ett tredje land och för vilket det förmedlande landet skulle ha ersättning.

Postiljoner och andra som biträdde med öppnande och nedslagning av posterna m.m. kallades allmänt "pajsare", de "pajsa-de". En sådan hade en tid ett litet skydd för håret – arbetet kunde vara ganska dam-migt – ett skydd som bestod av en liten blå påse tillhörig Nederländerna – Pays Bas på franska. Den franska beteckningen lyste på lång väg om huvudet på den som bar "huvudbonaden". Pays-Bas – det var ju nästan svenska, bäraren fick också skämtsamt nam-

net "pajsarbas".

De främmande destinationerna fick gärna lite förvrängda namn. Zürich blev Schy-ris, Lissabon blev Bonn-Lisa, O'Hare, flyg-platsen vid Chicago, kallades Haren.

Att göra i ordning en avgående sändning med post kallas allmänt att "slå pos-ten". "Slå Maria" betydde inte någon upp-maning till kvinnomisshandel hos oss, utan helt enkelt ett påpekande att det var tid att slå posten till Mariehamn. Ett gammalt postalt uttryck är ju att "vara till häst" – uttrycket har tytts någon gång men jag har glömt härstamningen. Vi var ofta "till häst" i brevsorteringen och den post som inte hanns med den ena dagen utan låg kvar osorterad under natten, kallades rätt och slätt för "hästen".

Folkligheter

Det hände emellanåt att folk ringde och ville ha ett brev stoppat. Någoting hade varit fel i innehållet, adressen behövde kompletteras eller adressaten kanske inte fanns kvar på den angivna adressen. Efter legitimation m.m. gick det att få tillbaka en sådan försändelse – förutsatt att det gick att hitta den. En rekommenderad försändelse var som regel lätt att återfinna, men ett vanligt "lös-brev" var givetvis svårare. En gång mitt i värsta julbrådskan hade en avsändare lagt en lapp på en brevlåda, fäst ett jul- och ny-årsmärke med ett gem vid lappen, på vilken det stod en varm bön: "Snälla brevbäraren! Var snäll och sätt på det här helgmärket på kortet till Mrs Sylvia Sjöberg, USA. Jag glömde göra det." – Tablå!

Ibland glömmer avsändaren att skriva såväl adressat som adress på en försändelse, oftast ett vykort som någon turist skickat. Så slarviga är vi tydligen emellanåt. En som-mardag kom ett kort från Stockholm med adressat angiven men utan adress, inte ens adressland. Men till utrikesavdelningen hade det emellertid kommit. Jag råkade få flera kort från samma avsändare, det var inte svårt att avgöra – handstilen röjer en människa. Jag tyckte att jag i ett sådant fall kunde göra avsteg från konventionella reg-

ler och ta mig friheten att skriva dit en av de övriga kortens adresser på det som saknade adress. Och så, det fungerade. Någon vecka senare kom ett brev till "Der schwedische Postverwaltung" med ett tack för det initiativ som någon tjänsteman hade tagit och som innebar att den rätta adressaten fick sin hälsning från Sverige. Tackbrevet upplyste också om, att episoden hade gått ut i österrikisk press.

Vi sorterade visserligen inte den ankommande posten på utrikesavdelningen, men en del försändelser med mystiska adresser kom till oss i alla fall. Den här adressaten gick knappast att spåra, ja, det är möjligt att Reklamationskontoret så småningom kunde vidarebefordra brevet. Så här stod det i adressen – avsändaren hade tydligen sett någon svensk fruktreklam eller vad det kunde vara och förväxlat innehållsdeklaration och tillverkare/försäljare:

GRARENS TEINES COX POMONA

SIGNE TILLISCH

James Gried

Estocolmo Suecia

Det var ganska uppenbart att det rörde sig om reklam för Gravensteiner, Cox Pomona, Signe Tillisch och James Grieve. Men någon adressat fanns inte angiven.

Lite roligt skall man ha även i vardagsarbetet. Själv fann jag nöje i att på lediga stunder – det blev alltid små avbrott i arbetet – läsa den stora "syken", världens alla postanstalter, att t.ex. ta reda på kortaste respektive längsta namn. Tvåbokstavsnamn är inte ovanliga. Ett av de märkligare i mina ögon var Li i norra Finland, särskilt som det fanns ett femsiffrigt postnummer framför de två bokstäverna. En bekräftelse på riktigheten såg jag en gång när jag åkte tåg förbi samhället och kunde konstatera att det stod Li på stationshuset. Med versaler kunde det lika bra se ut som 11.

Världens längsta ortnamn lär finnas i Wales. Det återfanns emellertid inte i "syken". Det längsta namn jag kunde hitta där fanns i Japan. Inte mindre än 51 bokstäver enligt vår latinska skrift men förmodligen

avsevärt kortare när det skrevs med japanska tecken: Kanazawadomeitsushinshakanazawashikyokunaibunshitsu! Jag funderade länge på hurdan poststämpel man hade på det stället. Till slut kunde jag inte låta bli att skicka ett Poste restante-brev till en fingerad adressat på den orten. Kassören som tog emot det rekommenderade brevet undrade, om hon skulle behöva skriva hela namnet på inlämningskvittot. Jag tröstade henne med att det kunde räcka med adresslandet. Reket kom så småningom tillbaka, men det långa ortnamnet förekom inte i stämpeln på baksidan, endast Kanazawa som kanske var en postterminal eller liknande.

Lite tokig får man väl vara ibland! Alla mina förnamn återfinns som postadresser i USA och brev som jag adresserade dit kom tillbaka med "förnamnen" på baksidan.

Ett rekommenderat brev kom en gång tillbaka från Spanien. Det var en svensk tjänsteförsändelse som eftersänts till en adressat som flyttat. Eftersändningsadressen var minst sagt mystisk och jag har stor förståelse för att de spanska kollegerna inte kunde tyda adressorten. Det stod "Hu 11". Den som eftersänt försändelsen hade kanske fått en telefonuppgift på den nya adressen. Om man läser "Hu 11" i en följd, så inser man emellertid lätt, att det var en fel-skrivning av staden Huelva.

Några roliga kufar

Det var många "utomverkare" som arbetade på utrikesavdelningen på kvällarna – mest yngre personer som antingen studerade eller hade annat arbete på dagtid. Men det fanns även äldre människor bland "utomverkarna". Ursprungligen var det endast manliga "pajsare", men senare kom även flickor in i spelet, särskilt i den grovsortering av posten som kunde skötas av okvalificerad personal. När vi gamla ux:ar (utrikesexpeditörer) träffas – och det har vi gjort ett par gånger om året – brukar vi gärna dra några roliga historier som haft anknytning till kamraterna på utrikesavdelningen. Där var t.ex. den äldre mannen som på alla upptänkliga sätt försökte hävda sig, skryta med

sina tidigare bedrifter och underliga upplevelser. Han hade bl.a. haft en fantastisk bil, i vilken det fanns ett litet pentry – allt enligt hans egen utsago förstås. En gång hade han kört Skeppsbron framåt, när han blev omkörd av en polisbil. Den hejdade honom. "Vad har jag gjort för galet nu då?" undrade han. "Nej, det är inget galet alls. Vi vill bara harangera er för en fin körning" sa polisen. "Då kokade jag té och bjöd poliserna på i bilen". Så där kunde det låta.

En annan rolig "pajsare" var en spensligt byggd, äldre man – vi kan kalla honom Pelle. Han hade en liten bil, det kunde möjligen vara en liten Fiat, eller någon annan kärra av okänt märke. En söndag var det någon som skojade rejält med honom och hans lilla bil: band fast en tom plåtburk efter bilen. Pelle märkte ingenting utan körde med den skramlande burken bakom sig. På måndag morgon satt personalen kring kaffebordet, även Pelle. En spjuver gömde sig bakom en morgontidning. Plötsligt läste han högt. "Här står om en liten bil som körde omkring i går med en burk släpande efter sig. En ung kvinna har blivit skadad av burken. Polisen söker nu bilföraren". Det var naturligtvis bara en låtsasnotis, men den fick avsedd verkan. "Det måste vara jag" sa Pelle, som hade upptäckt burken när han kom hem. "Jag går till polisen med detsamma och anmäler mej". De kringsittande hade all möda i världen att hålla sig för skratt förstås men fick samtidigt lov att berätta sanningen.

Han som läste låtsasnotisen i tidningen var för övrigt en riktig spjuver. Men han åkte själv på blåsningar ibland. Som t.ex. när han hade födelsedag utan att det gav utslag vid kaffebordet. En kollega köpte en tårta och tog med sig till jobbet, men lämnade den till bryggvakten en trappa ned. Denne ringde vid lämpligt tillfälle till födelsedagsbarnet och meddelade, att det kommit ett bud från Landelius konditori med

ett paket som bryggvakten hade blivit tvungen att lösa ut. Födelsedagsbarnet gick ned och hämtade paketet/tårtan och betalade snabbt till bryggvakten.

En tid hade vi en f.d. främlingslegionär på avdelningen. Hans historier var också ganska fantastiska. Han hade varit fall-skärmsoldat i franska styrkorna i Vietnam och bl.a. varit fånge i Kina. Han var ganska hårdhudad och lade enligt egen uppgift inte fingrarna emellan, om det gällde någon förment orättvisa. "Jag bara drog" var hans kommentar, underförstått sitt vapen.

Det var en ganska god anda på vår avdelning. Men åtminstone för oss som tjänstgjorde i värdelaget (värdeexpeditionen och Stockholm Flyg) kunde det gå många veckor som vi inte träffade varandra eller kollegerna i sorteringen – detta på grund av den alternering vi hade.

Pension i sikte

När man kom till 60-årsdagen och hade möjlighet att ta delpension med en stor del av lönen i behåll, var det bra med vår alternering. Genom att kombinera lediga dagar med kompensationsdagar och semesterperiod kunde ledigheten bli ganska lång. Själv tog jag delpension vid 60 och den sista tiden före den definitiva pensioneringen arbetade jag sex veckor i följd och var ledig sex veckor. Kombinerat med semester gjorde jag min sista arbetsdag tre månader före pensionsdagen som inföll den sista september 1983. Jag tog ut pensionen vid 63 års ålder, vilket var möjligt i den lönegrad ux:ar hade. Visserligen vantrivdes jag inte med mitt arbete, men det fanns så mycket annat i min tillvaro som var roligt och intressant att ägna sig åt ...

Och den 1 oktober 1983 upphörde Stockholm Ban Utrikes att finnas till – avdelningen flyttade till Tomtebodan.