

Postens diligenstrafik under 1900-talet

Av Erik Hamberg

Historisk återblick

De första planerna att i Sverige transportera passagerare med postvagnar framlades redan 1673. I den förordning "om postväsendet i gemen" som är daterad den 10 juni 1673 blickar man framåt i den femtonde och sista paragrafen. När tid och lägenhet i framtiden skapar förutsättningar kommer resande att kunna färdas med postvagnar, såväl i Sverige som i landets provinser, förutspår man.

Ett drygt decennium senare dryftades frågan närmare. Vid ett möte i Kanslikollegium den 15 juli 1685 ansåg greve Bengt Oxenstierna att en eventuell postdiligenslinje i första hand borde inrättas mellan Stockholm och Ystad. Vid samma tillfälle uppvisade den för postärendena ansvarige Samuel Åkerhielm två ritningar med förslag till postvagnar, vilka insänts av postmästaren Ambjörn Ulff i Jönköping. Ulffs vagnar skulle dras av fyra eller sex hästar. Förslagen kunde dock inte realiseras och likadant blev ödet för en av Magnus Gabriel Lagercrantz framlagd idé att ordna en förbindelse mellan Karlskrona och Stockholm för penning- och persontransporter.

Bokhållaren och kontrollören Johan Lange, som tjänstgjorde vid Stockholms postkontor, fick under 1690-talet i uppdrag att granska diligenstrafiken i svenska Pommern. Fylld av entusiasm återvände han till Sverige och utarbetade ett förslag till postdiligenslinje mellan Stockholm och Ystad, vilken skulle starta 1705-1706. Planerna kunde dock inte genomföras, och så blev ej heller fallet med de anstalter i samma riktning

ERIK HAMBERG, f. 1951, är chef för Postmusei bibliotek i Stockholm sedan 1990 och internationell juryman för bedömning av posthistoria. Han har tidigare publicerat flera artiklar i *Posttryttaren*. Medlem av SSPD sedan 1982; sällskapets ordförande från 2004.

som vidtogs av postdirektören Henrik Bunge åren 1717-1718.

De första postdiligenserna kunde däremot rulla 1722-1723 mellan Stockholm och Uppsala, och snart ända till Gävle, på initiativ av Jakob Wallrave. Denna linje fungerade blott en kortare tid, men något längre varaktighet fick den av Gottfried Sack inrättade s.k. Generalforvagnsinrättningen som drev trafik mellan Stockholm och Skåne under åren 1759-1763.

Dåliga vägar, långa avstånd, ständiga behov att reparera vagnarna, problem med byten av hästar och höga driftskostnader lade hinder i vägen för framgångsrik diligenstrafik i Sverige. Först under 1830-talet kom mer varaktig diligensverksamhet till stånd. Flera av de linjer som tillkom var privata, men även postverket inrättade en paketpostlinje, vilken gick mellan Stockholm och Ystad under åren 1831-1834. Bristande lönsamhet medförde dock att denna trafik nedlades.

1850 återupptog postverket diligensverksamheten och nu kom den att drivas ända till 1888. I samband med att postbondeinstitutionen indrogs 1860 utvecklades verksamheten raskt och nådde sin största utbredning redan 1866. Postdiligenslinjerna kom

att bli ett viktigt komplement till den starkt expanderande järnvägen och fungerade som matar- eller förbindelselinjer till järnvägen. Den sista hästdragna postdilignslinjen gick från Göteborg söderut, först ända till Helsingborg, sedan avkortad till först Ängelholm, därefter Halmstad och slutligen endast till Varberg, allt i takt med järnvägens utbyggnad.

Ångkraft kunde alltså efterhand i allt större utsträckning ersätta hästkraft för långväga transporter och snart, vid sekelskiftet 1900, insåg man att även små bensinmotor-drivna fordon skulle kunna tas i drift för transporter såväl i städer som på landsbygden.

Postverket inför automobiler

Postverket har ofta varit tidigt framme med att använda nya tekniska landvinningar. De första automobilerna hade knappt börjat uppträda på svenska gator och vägar förrän postverket började intressera sig för möjligheterna att utnyttja det nya transportsättet för distribution av post.

Sålunda togs redan 1903 på försök den första paketbilen i bruk i Stockholm. De första tio åren med automobiler i Postens tjänst kan dock närmast betraktas som en ren försöksperiod. Bristande teknisk kvalitet på fordonen och dålig vägstandard medförde att försöken att köra post med automobil inte föll särskilt väl ut. Ett par år in på 1910-talet hade dock den tekniska utvecklingen tagit ett så pass stort kliv framåt att postverket ansåg sig kunna göra en större satsning på automobiler. År 1913 levererades 13 bilar från Scania-Vabis för reguljär drift i Stockholm. På landsbygden var dock fortfarande vägnätet alltför bristfälligt för framgångsrik regelbunden trafik.

Efter det första världskrigets slut hade utvecklingen av motorfordon tagit ytterligare ett par steg framåt. Personbilar, lastbilar och bussar hade blivit mer driftsäkra och var nu fortskaffningsmedel som alltmer kunde anlitas för reguljära transporter i samhället. Däremot var det svenska vägnätet

ännu av mindre god beskaffenhet. I vissa delar av landet var vägarna ibland endast farbara för motorfordon under tiden mellan sen vår och tidig höst. Vintertid blev vägar-
na ofta igensnöade, medan de under vår och höst kunde bli leriga och sönderkörda på grund av tjällossning, smältvatten och nederbörd.

Posten måste fram – även i Norrlands inland

Problemen uppmärksammades av Generalpoststyrelsen i början av 1920-talet. För postverket var det angeläget att upprätthålla en väl fungerande postdistribution året runt och över hela landet. Järnvägsnätet var vid denna tidpunkt väl utbyggt och kunde utnyttjas effektivt, men i stora delar av Sverige fick man utnyttja andra transportlösningar. I synnerhet gällde detta vidsträckta områden i Norrlands inland utan järnvägsförbindelser, där man önskade introducera automobiler för distribution av post.

Samtidigt som automobiler för postför-
ring kunde användas i södra Sverige under i princip hela året var åtskilliga norrlandsvägar oframkomliga annat än under sommarmånaderna. Stora snömängder vintertid och brist på hästar som kunde användas vid snöröjning var två av de hinder som måste övervinnas för att få en lika väl fungerande postdistribution som i de södra delarna av landet.

Den dåvarande generaldirektören för postverket, Julius Juhlin (1861-1934), var en stark anhängare av förbättrad teknik och nya landvinningar inom hela poströrelsen. Juhlins tid som postverkets chef, åren 1908-1925, kom därför att präglas av många tekniska framsteg och en genomgripande modernisering av verksamheten. Dit räknas även den lösning av posttransporterna i Norrlands inland som åstadkoms i slutet av Juhlins ämbets-
tid och i vilken han personligen engagerade sig.

Under 1920-talet kunde de lokala vägdistrikten i Norrland inte själva svara för snöröjningen vintertid. Juhlin och hans medarbetare beslöt därför att utröna om det



Generaldirektör Julius Juhlin poserar framför postdiligens nr. 4 på linjen Luleå-Kalix 1923.
Denna diligens, med plats för 16 passagerare, var en av tio som levererades av Scania-Vabis 1923.
Foto: Ernst Nyberg (Postmusei samlingar).

gick att konstruera egna fordon som kunde transportera post året runt, även på svårframkomliga vägar.

Uppfinnaren Ernst Nyberg

En av de hissmontörer från ASEA som 1906 anlätades vid färdigställandet av posthuset i Malmö var den 26-åriga Ernst Nyberg. Han sökte sedan och fick tjänsten som maskinist vid posthuset. Hans tekniska intresse och uppfinnarförmåga kom snabbt att uppmärksammas inom postverket, sedan han 1908 konstruerat en frimärksautomat. På generaldirektören Juhlins initiativ förflyttades han till Stockholm, där han anställdes som verkmästare vid postverkets verkstad. Denna startade sin verksamhet den 1 mars 1914 i lokaler på centralposthusets vind. Verkstaden flyttade 1922 till kvarteret Östergötland på Söder (f.d. Södra Latins lokaler) och därefter till Ulvsunda 1943.

Nybergs mest kända uppfinning blev en stämpelmaskin, vilken i sitt första utförande togs i bruk 1919 och efter modifieringar där-

efter tillverkats och hållits i drift i många decennier. Även olika rembanesystem för postsortering konstruerades. På fritiden konstruerade Nyberg räknemaskiner, varav en typ togs i bruk vid Postgirot.

Det blev Ernst Nyberg som fick uppdraget att söka lösa Postverkets problem att transportera post vintertid. Kontakt togs med fordonstillverkaren Scania-Vabis i Södertälje som, vid sidan av Tidaholms Bruk, var den enda inhemska lastfordonsfabriken.

Scania-Vabis hade hamnat i ekonomiska svårigheter efter det första världskriget, men företaget rekonstruerades 1921. Efter ett par svåra år kunde fabriken framgångsrikt konkurrera med importerade lastvagnar och bussar. All linjetrafik med bussar hade legat nere från 1915, men kom igång 1921, när olika krigstidsrestriktioner upphörde. Detta år inrättades t.ex. SJ:s linjebussstrafik och många lokala och regionala bussföretag såg nu dagens ljus. I Stockholm infördes reguljära busslinjer 1923 och samtidigt trädde en ny busstrafikförordning i kraft. 20 km/tim blev nu högsta tillåtna hastighet med buss.



POSTDILIGENSERNA
i
SVERIGE
SOMMAREN 1939

Diligenstidtabell från 1939. (Postmusei samlingar).

1924 fanns ung. 1.000 bussar i trafik på 700 linjer.

Motoriserade postdiligenser

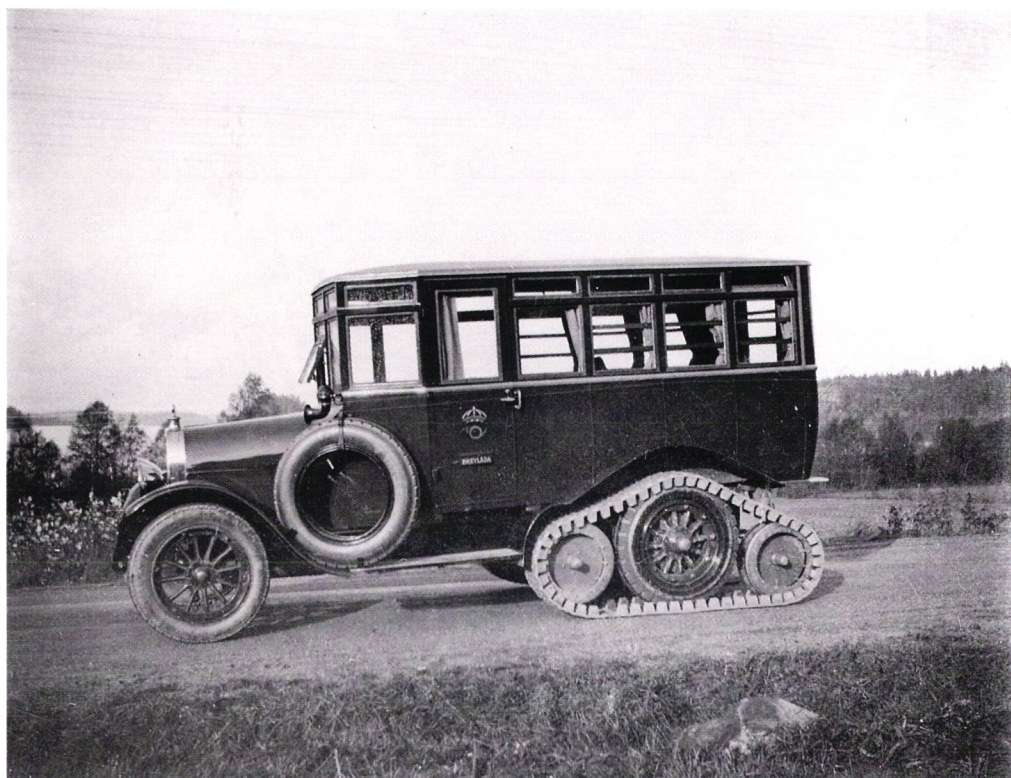
Samarbetet med postverket blev betydelsefullt för Scania-Vabis, som inledningsvis fick en order på 15 postdiligenser. Gemensamt kunde de två företagen med utgångspunkt från ett mindre lastbilschassi som fanns i produktion och med en beprövad motor konstruera ett fordon som var anpassat för postverkets behov. Den diligens som nu byggdes kunde vintertid försees med drivband för att forcera de snöhinder som fanns. Fordonen byggdes för kombinerad post- och persontransport och skulle sättas i reguljär linjetrafik efter tidtabell. Sålunda kunde även postverket vara med på den expanderande busstrafikmarknaden. På detta sätt återupptog postverket i moderniserad form den verksamhet som hade bedrivits

under ett par decennier av 1800-talets andra hälft – postdiligenstrafiken. Då som nu skulle postdiligenslinjerna fungera som matarlinjer till järnvägarna.

Hösten 1922 byggdes de två första motoriserade postdiligenserna med s.k. vinterutrustning vid Scania-Vabis fabrik i Södertälje. Framhjulen försågs sålunda med medar och en anordning med drivband av gummi monterades runt bakhjulen vintertid. Bakom konstruktionen stod Ernst Nyberg. Parallellt med utvecklingen av drivband för postdiligenser i Sverige byggdes en serie fordon med snarlikt utseende av den franska biltillverkaren Citroën för en ökenexpedition i Sahara, vilken ägde rum mellan december 1922 och mars 1923.

Det är obekant men fullt möjligt att Nyberg kände till det utvecklingsarbete som sedan ett par år drevs vid Citroënfabriken under ledning av ingenjören Adolphe Kégresse. Denne hade först varit anställd hos den

En av de två första postdiligenserna, av fabrikat Scania-Vabis, vid provkörningen på Ladugårdsgårde i Stockholm, oktober 1922. Foto: Ernst Nyberg (Postmusei samlingar).



ryske tsaren, där drivbandsförsedda fordon först konstruerades. Sannolikt skedde konstruktionsarbetena oberoende av varandra, eftersom de tekniska lösningarna skiljer sig åt en hel del. I en intervju i Postens personaltidning *P.S.* 1973 uppger Nyberg själv att han inspirerades av de tanks som uppträdde i mitten av det första världskriget.

Efter provkörning på Gärdet i Stockholm kördes i december 1922 de första diligenserna från Stockholm upp till Norrland för utprovning under realistiska förhållanden. Generaldirektören Juhlin medföljde själv vid de första provturen. Dessa var lyckosamma och den 1 januari 1923 kunde planenligt de första postdiligenserna sättas i reguljär trafik på linjen Lycksele – Tvärålund, en sträcka på 82 km. Då hade det i det allra närmaste gått exakt 250 år sedan postverket först börjat överväga inrättandet av postdiligenser för persontransporter.

De första motoriserade diligenserna från Scania-Vabis hade två långsgående bänkar med plats för åtta passagerare samt ytterligare fyra sittplatser, varav den ena fanns bredvid föraren. Postsäckarna lastades in genom en dörr baktill och lades mellan de resandes fötter. Takhöjden medgav inte att man stod upp. Under motorhuven på postdiligens nr. 1, vilken bevarats på Postmuseum, sitter en 4-cylindrig bensinmotor på 3,46 l med effekten 36 hk vid 1.400 v/m och till den manuella 4-växlade växellådan hör två bakaxelutväxlingar. Diligensen är 5,2 meter lång, med axelavståndet 3,45 m och bensintanken rymmer 100 liter. Maxlasten anges till 960 kg.

Dessa första motoriserade postdiligenser fungerade redan från början tillfredsställande och under 1923 tillkom efter hand ytterligare fyra norrlandslinjer: Luleå – Kalix (95 km), Jörn – Arvidsjaur – Arjeplog (167 km), Anundsjö – Åsele – Dorotea (170 km) och Umeå – Robertsfors – Ånåset (94 km), samt en linje i Värmland: Råda – Sysseleback (107 km). För varje linje införskaffades två diligenser och en släpvagn (två släpvagnar för linjen Råda – Sysseleback). Totalt var därmed 12 diligenser och 7 släpvagnar i drift vid slutet av 1923. Som en jämförelse kan nämnas

att det totala antalet motorfordon i postverkets tjänst i städerna under 1923 uppgick till 21 täckta och 23 öppna bilar samt 34 motorcyklar med sidovagn. De tidiga diligenserna kunde ta 12 passagerare samt postgods. Släpvagn användes när postmängden inte rymdes inne i diligensen. I genomsnitt var 7 sittplatser utnyttjade i postdiligenserna vid varje resa under det första året.

Diligenserna banar vinterväg

Det var egentligen endast den första generationen postdiligenser som vintertid utrustades med drivband på bakhjulen och medar under framhjulen. Vintern 1924-1925 prövade man att på traditionellt manér koppla snöplog efter diligenserna (jfr. plogning med häst), men en nykonstruerad snöplog, uppfunnen av postdiligensföraren F. W. Lundholm i Lycksele, visade sig mer effektiv. Den s.k. Lyckseleplogen monterades framför fordonet, med förebild från SJ:s lokomotiv. Plogningen av de snöiga vägarna fungerade så väl att de nya diligenser som efter hand levererades från Scania-Vabis inte behövde utrustas med band och medar. Från vintern 1925-1926 och under hela 1930-talet kom postverket att ansvara för snöröjningen på de vägsträckor som man trafikerade. Detta åtagande minskade successivt under 1940-talet och upphörde i princip 1947 när Vägverket övertog ansvaret.

Fler linjer och fler passagerare

Under tiden fram till det andra världskriget blev vägarna långsamt bättre. 1931 höjdes dessutom högsta tillåtna hastighet för busar till 40 km/tim. Större diligenser med ökat axeltryck kunde sättas in på linjerna, samtidigt som bilfärjor i allt större utsträckning började ersättas av broar. Fler passage-rare kunde nu medfölja turerna och antalet linjer ökade. Den första diligenslinjen, Lycksele – Tvärålund drogs in efter två år, eftersom järnvägen byggdes ut med sträckan Hällnäs - Lycksele, men nya linjer med postdiligenser tillkom successivt. Redan 1926 uppehölls trafik på 20 linjer och 1932 hade an-

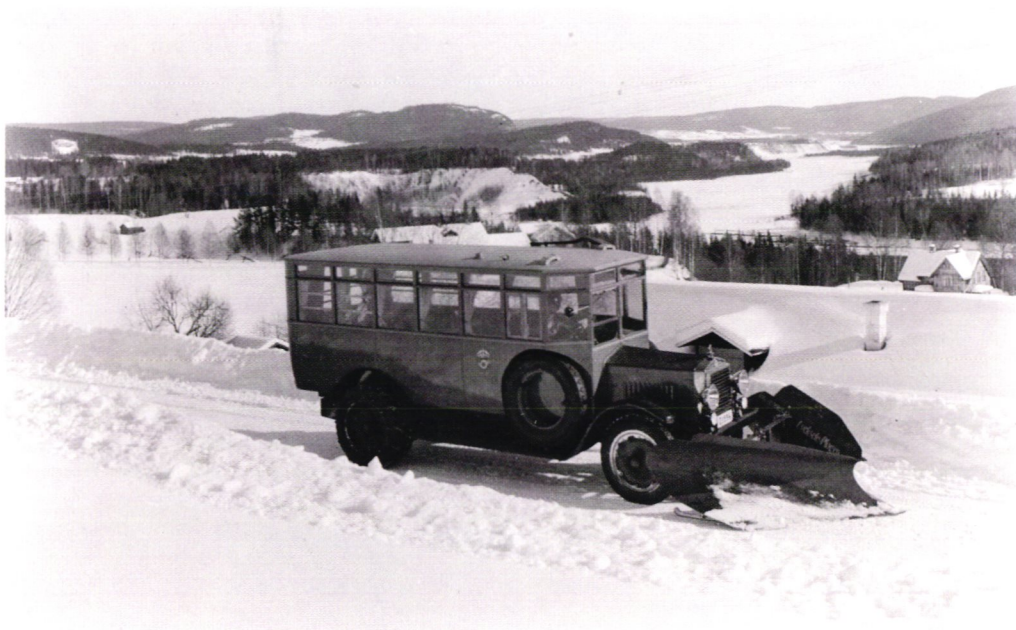


Plogning med s.k. efterplog på linjen Strömsund – Jormlien vintern 1928. Karosstypen är nästan identisk med de första diligenserna som leverades, men med infällt reservhjul och utan möjlighet att montera den ursprungliga "vinterutrustningen". Denna Scania-Vabis bär röda registreringsskyltar och går ej att helt identifiera, men är sannolikt levererad 1928 med plats för 14 passagerare.

Foto: August Lundholm, Strömsund (Postmusei samlingar).

Postdiligens nr. 46, tillverkad av Scania-Vabis 1927 och försedd med s.k. Lyckseleplog, vid Döviken på linjen Östersund – Ragunda i början av 1930-talet. Denna diligens, med plats för 18 passagerare, hörde till den typ som hade lanterninfönster, men ej var byggd för drivbandsdrift.

Foto: Selim Sundin, Pålgård (Postmusei samlingar).





Postdiligns nr. 27, med plats för 21 passagerare och levererad av Scania-Vabis 1933, och tillkopplad släpvagn nr. 86. Foto: okänd (Postmusei samlingar).

talet växt till 31. Från 1927 började postdilignerna även transportera annat gods än post, vilket blev av stor betydelse för alla som bodde längs de trafikerade sträckorna. I synnerhet transportererna av mjölk blev både

Biljett som använts 1933 på sträckan Morjärv – Lansjärv.
(Postmusei samlingar).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
88	87	86	85	84	83	82	81	80	79	78	77	76	15
89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	75	16

KUNGL. POSTVERKET.

Kilometerbiljett
till postdiligns

för Ingenjör J. Gransson
å linje Morjärv - Lansjärv

POSTKONTORET I BODEN
25 SEP. 1933

giltighetstid 3 månader
den 27.12.1933

Pris kr. 8.-

128 129 130 131 132 133 135 136 137 114 61 39
126 125 124 123 122 121 120 119 118 117 116 115 60 31
47 48 49 50 51 52 53 54 56 57 58 59 32
46 45 44 43 42 41 40 39 38 37 36 35 34 33

omfattande och betydelsefulla ända in på 1970-talet.

Varje år togs nya diligenser i drift samtidigt som äldre uttjänta fordon utrangerades, antingen de skrotades eller såldes. 1928 fanns 57 diligenser i trafik, 1934 nåddes siffran 100 st. och 1939 uppgick antalet till 135 st. Passagerarantalet ökade samtidigt starkt. 1928 passerades 200.000, 1934 var antalet ett gott stycke över en halv miljon resande och fem år senare nåddes 750.000.

Andra världskriget medförde att trafiken inte kunde upprätthållas på samma sätt som tidigare. Vissa fordon övergick till försvaret och även bristen på drivmedel och gummi medverkade till mindre trafik. De postdiligenser som användes byggdes om till gen-gasdrift under 1940 och 1941.

Fordonsleveranser

Ända fram till 1946 levererades samtliga nya postdiligenser från Scania-Vabis. Under de första åren färdigställdes enbart chassin vid Scania-Vabis, medan karosserna tillverkades

vid Postens verkstäder i Stockholm. Några karosser byggdes vid karosserifabriken i Arvika, men från 1927 levererades uppenbarligen helt färdiga postdiligenser från Scania-Vabis. Från slutet av 1920-talet och en bit in på 1940-talet varierade axelavstånden på busschassierna i allmänhet mellan 3,7 och 4,5 m. Större motorer togs även i bruk, bl.a. 4,3 l (50 hk), 5,8 l (75 hk), 6,4 l (80 hk) och 7,7 l (140 hk). Fram till 1938 levererades alla postdiligenser med karosser av torpedtyp, dvs. med motorhuv framför framrutan. Under 1930-talets lopp utvecklades dock bussar av s.k. bulldoggstyp hos fordonstillverkarna. Denna funktionalistiska karosstyp kännetecknas av att motorn är monterad inne i kupén, bredvid förarplatsen.

De första postdiligenserna av bulldoggstyp togs i trafik 1938. Karosstypen kom att bli allena rådande när man 1939 inledde ett långvarigt samarbete med den välrenommerade karosserifirman Hägglund & Söner i Örnsköldsvik. Efter andra världskriget levererades även karosser från ASJ (AB Svenska Järnvägsverkstäderna) och SKV (Svenska

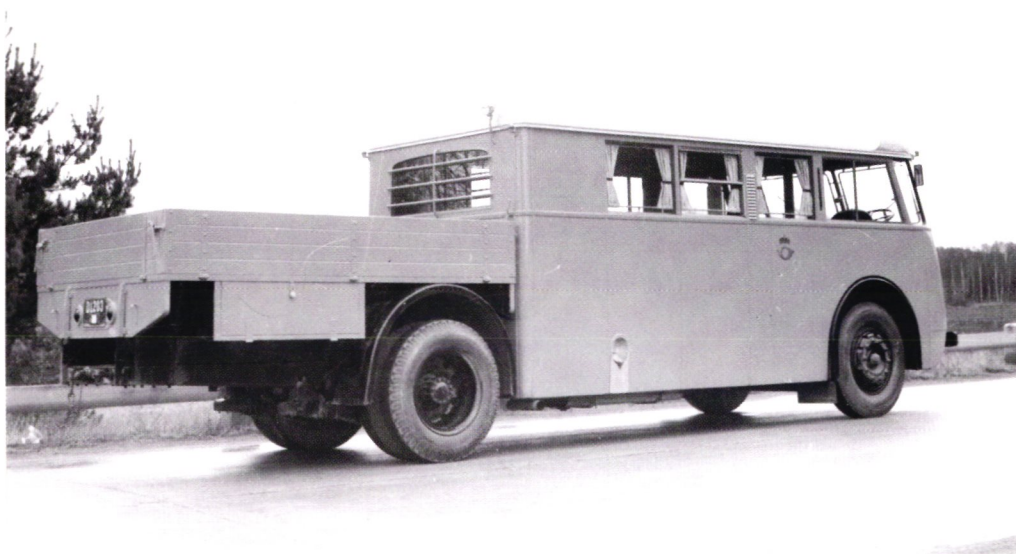
Karosseriverkstäderna i Katrineholm). 1946 började även leveranser av fordon från Volvo i Göteborg.

De diligenser som tillverkades i slutet av 1920-talet tog i allmänhet 14 eller 18 passagerare. Från slutet av 1929 byggdes fordonen i regel för 21 passagerare. Nya karosstyper skapade snart rymligare bussar. När Hägglund & Söner inledde sina leveranser 1939 byggdes karosserna för 27 eller 28 passagerare. Efter världskriget blev postdiligenserna ännu något större och kunde rymma ytterligare ung. 10 passagerare. För att kunna ta med ännu fler införskaffades 1948 tre släpvagnar för personbefordran. Redan under 1930-talet användes dock en personsläpvagn på linjen Hammarstrand-Krångedeforsen för att transportera vattenrallare.

Täckta släpvagnar för transport av post-säckar, paket m.m. hade varit i bruk redan från de allra första åren. När vägarna runt 1950 blev bättre och bussarna kunde göras större – och tyngre – blev det vanligt att de konstruerades med ett rymligt godsutrymme längst bak. På så sätt skapades s.k. last-

Postdiligens av fabrikat Scania-Vabis, levererad 1949.

Detta är en s.k. "skvader" med busskaross som kombinerats med lastflak. Fordonet är försett med en 6-cyl. dieselmotor på 8,4 l. och 135 hk. Foto: Scania-Vabis, Södertälje (Postmusei samlingar).



rumsbussar. Därigenom kunde användningen av släpvagnar reduceras. När godstrafiken efter det andra världskriget ökade inköptes även lastbilar, men i vissa fall byggdes eller ombyggdes bussar till en korsning mellan buss och lastbil. Ett sådant fordon hade en främre del som en förkortad buss med ett öppet flak bakom och brukar, i likhet med uppstoppade djur som satts samman av olika delar, kallas "skvader".

Även om många av postverkets diligenser var "vanliga" bussar, så var den typiska postdiligensen dock en lastrumsbuss. Under 1950-talet utvecklades den s.k. "Arvidsjauretypen" som kom att bli normgivande för senare leveranser av postdiligenser. Inför högertrafikomläggningen standardiserades tillverkningen, så att bussarna byggdes med 2, 3 eller 4 meters lastutrymme. Senare byggdes även diligenser med 6,5 och 7,5 meters täckt lastutrymme. Längre fram byggdes

även busskarosser vars bakparti utformades som en täckt lastbil med gavellyft, dvs. en konstruktion där bakpartiet fälls ut och sänks ner för att möjliggöra lastning med pallyftare. Detta koncept används numera för de flesta lätta lastbilar som distribuerar varor.

Konkurrerande busstrafik

Vid sidan av Postverkets diligensrörelse fanns i norra Sverige tidigt en rad mindre bussbolag med regional förankring. Samtidigt bedrev Statens Järnvägar en omfattande bussrörelse som ett komplement till järnvägarna. 1939 tillsattes en utredning för utröna ett samgående mellan Postverkets och SJ:s persontrafik. Något sådant samgående kom inte till stånd, men resultatet blev att sex linjer med diligenser och tillhörande släpvagnar överfördes till Statens Järnvägar i ok-

Postdiligensen på linjen Borgafjäll – Dorotea lastas vid järnvägsstationen i Dorotea i juli 1963.

Diligensföraren Oscar Rolandsson från Borgafjäll berättade för fotografen:

"Det är synd att du inte var här för en vecka sedan. Då körde jag en ko mellan två byar".

Foto: Yngve Hellström (Postmusei samlingar).



RES MED NORRLANDS STÖRSTA BUSSFÖRETAG



JANNE HELLGREN, Tåvelsjö



Postens diligenstrafik

Omslaget till en broschyr
för Postens diligenstrafik från 1985.
(Postmusei samlingar).

tober 1944. Det rörde sig om de s.k. Härjedalslinjerna. SJ hade dock redan 1931 övertagit linjen Övertorneå – Pello – Pajala från postverket.

Efter kriget kunde postverket å andra sidan förvärva ett antal privata busslinjer i Norrland, med början 1946. Den starka ökningen av person- och godsbefordran som skedde ledde omsider till ett ifrågasättande om detta verkligen var postverkets uppgift – det primära skulle ju vara distribution av post. 1949 – samma år som postverket köpte sina första turistbussar – framlades ett förslag att SJ skulle överta postdiligenlinjerna, men så skedde icke.

1959 inträffade i viss mån det motsatta. Postverket övertog då SJ:s linjer i Västerbotten och vissa linjer i Västernorrlands län. Tre år senare skötte man samtliga busslinjer norr om en linje mellan Östersund och Sollefteå. Söder om denna linje ansvarade SJ för trafiken.

Under 1950- och 60-talen blev postdiligenverksamheten mer och mer ett renodlat bussföretag. Antalet resande fortsatte årligen att öka fram till 1960-talets mitt, för att därefter minska. 1964 hade man 5,1 milj. resande, en siffra som 1971 hade reducerats till 4,1 milj. Den främsta orsaken till tillbakagången var att den privata biltrafiken ökade. Lönsamheten försämrades samtidigt och krävde från 1960-talets mitt årliga driftsbidrag från staten. En stor och viktig grupp resande var dock fortfarande alla skolbarn som måste åka buss till och från skolan.

Marknadsföring och kampanjer

1973 fyllde diligenstrafiken 50 år, vilket bl.a. uppmärksammades med frimärksutgivning och ett specialnummer av Postens personaltidning *PS*. Några år därefter gjordes riksomfattande kampanjer för att få fler resenärer. 1976 producerades en vida spridd folder med uppmaningen "Res i norr" och året därpå, 1977, utgavs en 24-sidig broschyr i vilken man fick följa TV-profilen Lasse Holmqvist som gav sig ut "på luffen i Norrland med Postens gula bussar".

Genom att locka läsarna med norrländ-

ska naturupplevelser ville man få fler turister och semesterresenärer för att öka resandeunderlaget. Särskild marknadsföring gjordes även för linjen Umeå – Lycksele – Storuman – Mo i Rana (E 79), även kallad "Blå vägen". Resan med expressbuss tog nio timmar inklusive uppehåll. Marknadsföring gjordes även för abonnemangstrafik. I en broschyr från 1978 kan man inför en planerad gruppresa välja mellan tre busstyper, turistbuss, skolbuss eller linjevagn.

Diligenstrafiken reformeras

Lycksele hade varit utgångspunkten för den första diligenlinjen 1923. Orten fortsatte även senare att vara en viktig knutpunkt för diligenstrafiken. Här togs sålunda under 1957 en helt ny reparationsverkstad i bruk för reparation, översyn och ev. revidering, dvs. ombyggnad, av hela diligenbeståndet. Reparationerna hade tidigare utförts vid Postens verkstäder i Ulvsunda. Normalt sett skedde en genomgripande översyn av postdiligenserna när de gått 30.000 mil. När tidsskriften *Statsanställd* 1958 gjorde ett reportage från verkstaden uppgick antalet anställda till 27 personer.

Lycksele blev än mer navet i postdiligenrörelsen när även huvudkontoret för verksamheten flyttade dit från Stockholm 1966.

1981 skedde en omorganisation av trafiken. Landstinget och kommunerna i de fyra nordligaste länen bildade en gemensam organisation, Länstrafiken, som svarade för all trafik. Postens diligenstrafik och privata bussbolag körde därefter på entreprenad. För Postens del fick godstransporterna gradvis mindre betydelse, medan persontrafiken ökade något, delvis på grund av ökade bensinpriser. 1982 utgjordes 80% av verksamheten av linjetrafik och 20% av beställningstrafik. Antalet bussar uppgick samma år till 260 st.

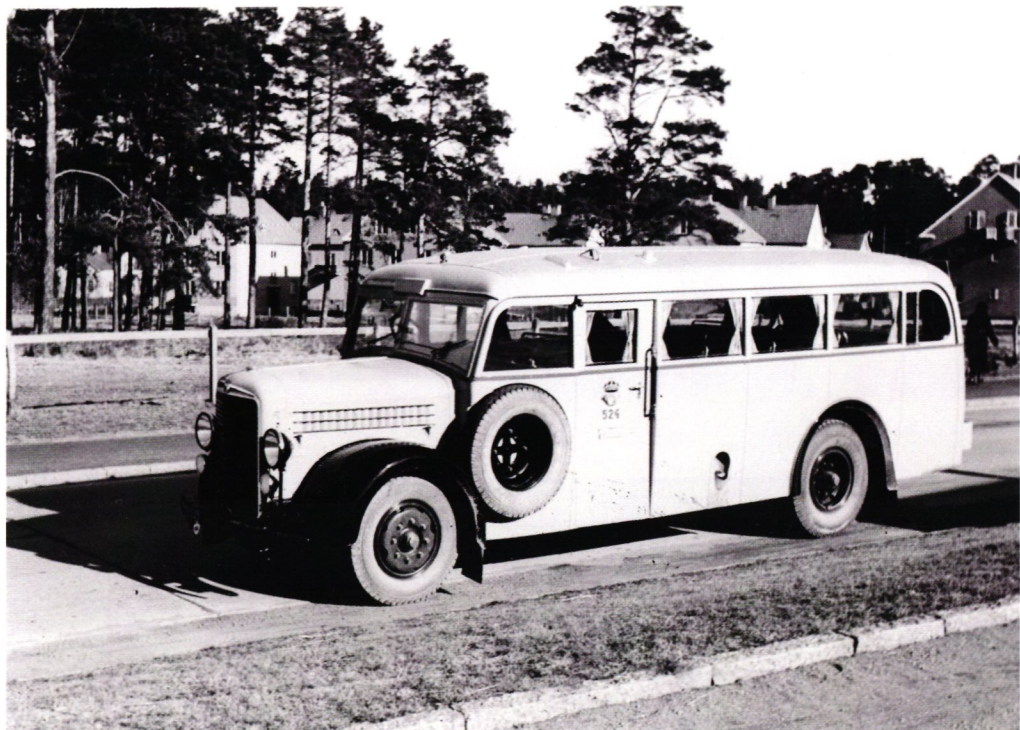
Vid 60-årsjubileet 1983 drevs trafik på 80 fasta linjer med ung. 3 miljoner resande årligen. Samtidigt transporterades ung. 14.000 ton gods, 18.000 ton post och 5.000 ton mjölk.

På luffen i Norrland med Postens gula bussar.

Av Lasse Holmqvist.



Lasse Holmqvist utgjorde blickfång på
en broschyr om Postens gula bussar, vilken gavs ut 1977.
(Postmusei samlingar).



Postdiligens nr. 524, levererad 1938. Motorn var på 6,4 liter och 80 hk. Fabrikat: Scania-Vabis. Karossen, med plats för 23 passagerare, tillverkades vid AB Svenska Järnvägsverkstäderna i Linköping. Detta var en av de sista torpedbyggda diligenserna. Foto: okänd (Postmusei samlingar).

Gengasdriven Scania-Vabis postdiligens (nr. 59) av "bulldoggstyp", levererad 1943. Fotografiet är taget 1944 eller 1945, sannolikt på sträckan Umeå – Borgafjäll. Motorn var på 7,7 liter och 140 hk. Karossen, byggd vid Hägglund & Söner, rymde 31 passagerare. Foto: okänd (Postmusei samlingar).



Postens diligenstrafik uppgick den 1 juli 1991 i Swebus, ett företag som bildades 1990 genom en sammanslagning av SJ Buss och SJ-ägda GDG. 1990 hade Postens diligenstrafik 512 anställda och 250 bussar. Den nya organisationen kom att omfatta 5,300 anställda och 2,500 bussar över hela landet. Därmed lämnade Posten helt och hållet diligenstrafikens verksamheten och koncentrerade sina transporter till att enbart gälla befordran av post.

Postens diligenstrafik 1923-1964

År	Antal diligenstrafiklinjer	Diligeranser	Släp	Passagerare
1923	6	12	7	-
1924	9	14	9	39.803
1925	16	35	20	86.924
1926	20	43	25	119.100
1927	20	48	33	148.308
1928	25	57	40	200.165
1929	27	66	52	297.173
1930	25	72	51	348.385
1931	27	72	54	366.643
1932	31	86	54	385.310
1933	30	94	61	459.155
1934	30	100	67	562.066
1935	31	107	69	613.134
1936	34	112	86	618.201
1937	35	117	96	693.223
1938	33	123	93	728.302
1939	33	135	88	751.072
1940	30	127	83	777.228
1941	31	118	77	859.161
1942	31	125	74	1.095.845
1943	31	125	74	1.308.467
1944	25	111	55	1.258.327
1945	25	104	49	1.102.803
1946	29	125	109	1.142.695
1947	32	155	127	1.505.772
1948	32	162	142	1.654.913
1949	36	183	146	1.835.834
1950	36	185	142	1.972.568
1951	39	210	157	2.076.438
1952	40	227	158	2.485.132
1953	42	253	160	2.414.971
1954	43	240	151	2.309.800
1955	45	239	143	2.244.000
1956	42	246	150	2.266.000
1957	45	268	145	2.252.000
1958	45	230	130	2.272.000
1959	45	273	154	3.613.000
1960	45	275	137	4.274.000
1961	-	257	126	4.555.000
1962	-	269	159	4.786.000
1963	-	304	144	4.530.000
1964	47	339	165	5.103.000

Tabellerna är sammanställda ur Sveriges officiella statistik: postverket 1923-1964.

Från 1965 är statistiken mer knapphändig och har därför inte tagits med.

Källor och litteratur

Postmusei arkiv:

- Dokumentsamlingarna: II.205.a.1: vol. 1-3 (häri en av Lars Ericson gjord sammanställning över fordon 1922-1947).
- Fotosamlingarna: II.205.a.1: vol. 1-6 (Kr: 78-83).

Andersson, Bo,

Landsvägspostföring.
(Brevet – en resa genom sekler.)
Stockholm 1992.

Bildt, Arvid,

Postdiligenstrafikens uppkomst och första utveckling.
PS 1948.

Ekström, Gert,

Postens automobilisering.
Postryttaren 1998.

Haart, Georges-Marie &

Audouin-Dubreuil, Louis,

La première traversée du Sahara en automobile.
Paris 1923.

Hamberg, Erik,

Samuel Åkerhielm – "direktör för postväsendet i riket och provinserna".
Postryttaren 1999.

Heurgren, Paul Gerhard,

Svensk diligenstrafik i Svenska Pommern, på linjer i Tyskland och Sverige och genom Danmark: 1600-1700-talen.
Stockholm 1964.

Juhlin, Julius,

Hur Norrlands post- och trafikförhållanden förbättrades genom återupplivandet av postdiligensväsendet.
Postens årsbok 1932.

Juhlin, Julius,

Minnen, 1.
Stockholm 1928.

Kongl. Maj:ts förordning om postväsendet i gemen.

Stockholm 1673.

Lind, Björn-Eric,

Scania fordonshistoria 1891-1991.
Stockholm 1992.

Olsson, Ruben,

Postens diligenstrafik 60 år.
Föreningen Postfolket: årsbok 1984.

Olsson, Ruben,

Postens diligenstrafik blir Swebus AB.
Föreningens Postfolket: årsbok 1992.

Postens kundtidning.

1983: 2.

PS.

1973: 1, 1982:13.

Statsanställd.

1958: 22.

Sundman, G. E.,

Om brevstämplingsmaskiner i svenska postverket.
Postryttaren 1953.

Sveriges officiella statistik:

postverket år 1923-1964.

Stockholm 1924-1965.

Wallerström, E. A.,

Postverkets verkstadsrörelse.
(Sveriges postverk, red. Axel Landström.)
Uppsala 1956.

Viklund, Olof,

Postdiligenrörelsen.
(Sveriges postverk, red. Axel Landström.)
Uppsala 1956.