Sveriges postala relationer med utlandet under skillingbrevperioden

Av Bertil I. Larsson

Bilaterala överenskommelser med andra länder

Avsikten med denna artikel är att kortfattat redogöra för de postala förhållanden, som rådde mellan Sverige å ena sidan och Norge, Ryssland/Finland, Danmark, Preussen och Frankrike å den andra. Sverige hade gällande, bilaterala överenskommelser beträffande postutbytet med dessa länder under skillingbrevperioden, dvs. mellan den 1 juli 1855 och den 30 juni 1858. Dessa betecknades som konventioner, bortsett från den med Norge, som fick nöja sig med benämningen "bestämmelser", vilket sannolikt är att hänföra till att de båda länderna hade ett och samma statsöverhuvud. Det väsentliga innehållet i dessa överenskommelser refereras landsvis nedan, och för samtliga gäller att den fullständiga texten finns på Postmuseum.

Dessutom behandlas brevväxlingen med Storbritannien. Med detta land hade vi haft en postkonvention, som var i kraft från 1851 till slutet av år 1853 men även därefter hade Storbritannien stor betydelse för transitering av post ut till vida världen. Likaså behandlas vår brevväxling med USA. Vår enda postkonvention för brevpost med detta land kom först år 1873, men brevväxlingen med USA fick stor ökning i början på 1850-talet som en följd av emigrationen, orsakad inte minst av guldruschen i Kalifornien.

BERTIL I. LARSSON är född 1931. Han är civilingenjör från KTH och har haft ansvar för dels ASEAs konstruktionskontor för stora roterande maskiner, dels dess vattenkraftverksamhet. Med London som bas ägnades de sista tio arbetsåren åt internationell affärsverksamhet. Larsson är en välkänd posthistorisk författare och utställare som lämnat flera tidigare bidrag till *Postryttaren*.

Förutom mellan de länder, som nämnts ovan, ingicks en bilateral konvention mellan Sverige och Nederländerna år 1868. På grund av tillkomsten av den Allmänna Postföreningen år 1875 fick både denna konvention och den ovannämnda med USA en ganska ringa betydelse.

De otvivelaktigt viktigaste av våra postala överenskommelser var de med Danmark och Preussen, framför allt eftersom praktiskt taget all vidaregående utlandskorrespondens hade att transitera endera, eller ibland båda, dessa länder på sin vidare färd ut i världen.

Hamburg

En även för svenskt vidkommande mycket viktig utländsk handelsort var Hamburg.

Redan under 1600-talets första årtionden öppnades en någorlunda reguljär postförbindelse mellan Stockholm och Hamburg. I början fick den där residerande svenske ministern tjänstgöra som postmästare med postkontoret i bostaden. Så småningom utvecklades dock det hela därhän att Sverige, liksom ett antal andra länder, öppnade ett eget postkontor i Hamburg. Detta svenska postkontor fanns kvar till den 1 april år 1869, då det övergick till Nordtyska Förbundet mot en summa av 4.000 Thaler samt livslånga pensioner till de anställda.

Det är svårt för en nutida person att föreställa sig den enorma betydelse som vårt postkontor i Hamburg hade för det svenska postutbytet med främmande länder under ett par århundraden. Det var bara under de allra sista årtiondena av dess existens som betydelsen minskade till att i stort sett bara vara ett omkarteringskontor.

Postutbytet

På ett fåtal ställen utefter eller nära gränsen fanns s.k. utväxlingspostkontor för brevutbytet mellan Sverige och utlandet. Några sådana svenska kontor för postutbytet med Norge var Strömstad (med Fredrikshald, sedermera med Svinesund) och Karlstad (med Kongsvinger), för Danmark Helsingborg (med Helsingör), för Preussen Ystad (med Stralsund eller för en tid Greifswald) och för Finland-Ryssland Grisslehamn och Haparanda (med Eckerö respektive Torneå). År 1849 ersattes Strömstad med Helsingborg för postutbytet med Svinesund.

På utländsk botten fanns det svenska postkontoret i Hamburg och postkommissariatet i Stralsund, ibland även betecknat som postkontor och ibland som postagentur.

Grundprincipen för allt postutbyte med andra länder var att Sverige ansvarade och betalade för transporten från Helsingborg till Helsingör, från Ystad till Stralsund etc. medan Danmark på motsvarande sätt fick stå för transporten till Helsingborg och Preussen för transporten till Ystad o.s.v. Man så att säga överlämnade sin post till mottagarlandet eller till det transitland som skulle vidarebefordra den.

Brevutbytet mellan två länder kunde ske styckevis enligt ett överenskommet brevporto vilket delades mellan de två länderna efter en överenskommen princip. I detta porto inkluderades kostnaderna för en eventuell transitering genom mellanliggande land eller länder. Men utbytet kunde också ske på så sätt att avsändarlandet för betalda brev kompenserade mottagarlandet efter ett överenskommet belopp per viktenhet av den överlämnade bunten med betalda brev, vanligen per 30 gram. För obetalda brev krävde avsändarlandet i stället en kompensation från mottagarlandet, och denna betalades då på motsvarande sätt per viktenhet av denna brevbunt.

Posttransport genom ett främmande land, t.ex. Danmark, kunde ske i *öppen* transit då varje postalt objekt, som ett brev etc. behandlades som en enhet. Ett alternativ, som kunde överenskommas, var s.k. *sluten* transit varvid de postala objekten överlämnades och vidaretransporterades i en sluten och förseglad brevbunt, säck eller dylikt. Avsändar- eller mottagarlandet betalade då för sådan transport efter ett överenskommet pris, vanligen per 30 gram av brevbuntens nettovikt.

Det är i detta sammanhang också värt att fästa uppmärksamheten på att begreppet "internationell korrespondens" i posthistoriska dokument, och även i denna artikel, ofta används i en mer begränsad betydelse än vanligt. Vid användningen av detta, eller liknande begrepp, syftar man vanligast på korrespondens mellan två länder, vanligen då mellan de två länder, vilka ingått ett avtal. Övrig korrespondens betecknas då som "korrespondens i transit" eller liknande.

Posttransporten

Det ursprungliga transportsättet var med gående bud, med hästskjuts och vid mera brådskande fall med ryttare. Så kallade posthemman hade med två till tre mils avstånd dem emellan utsetts utefter de vägar där posttransport ägde rum.

Ett steg i utvecklingen blev det när diligenstrafik introducerades, vilket för svenskt vidkommande i första hand ägde rum för trafiken mellan Stockholm och några av de större städerna.

Det verkligt stora steget i transportutvecklingen på land kom med järnvägarna. I Sverige transporterades den första posten på järnväg i december 1856, och då mellan Malmö och Lund. Den 6 december 1859 sattes de första speciellt inrättade postkupéerna i daglig trafik mellan Göteborg och Töreboda, men fullständiga postkupéexpeditioner tillkom först i februari 1863 efter det att hela Västra stambanan (Stockholm-Göteborg) tagits i bruk år 1862.

För brevtransport över vatten användes ett par begrepp, där det är enklast att behålla de engelska beteckningarna. Först då begreppet *packet*, som enligt brittisk terminologi kort kan definieras som ett fartyg tillhörande antingen postverket eller marinen eller ett privat sådant som medförde post på kontrakt med postverket. Dessa fartyg skulle gå bestämda router på bestämda tider. Alla andra fartyg, d.v.s. sådana som endast vid vissa tillfällen transporterade post för postverket, eller gick till så avlägsna orter att ingen packettrafik arrangerats dit, betraktades som *ships* och den post de medförde kallades ship mail. Brev som sändes som ship letters hade ett lägre porto än packet letters.

I amerikansk terminologi förekom även att man betecknade fartyg som gick bestämda router på bestämda tider som packets.

Kartering

Redan från Postverkets tidiga början infördes bestämmelsen att ett avsändande svenskt inrikes postkontor skulle förse de brev, som var adresserade till ett annat inrikes postkontor med löpande nummer, ett så kallat karteringsnummer, vilket noterades i brevens övre högra hörn. Alla dessa brev listades i nummerordning på en lista, kallad karta, tillsammans med mottagarens namn och brevets vikt. Brev med tillhörande karta buntades och försågs med adresslapp utvisande mottagarkontorets namn.

Sådan s.k. namnkartering, d.v.s. med brevmottagarens namn angivet på kartan, skedde även mellan svenska och utländska utväxlingspostkontor. Den 5 december 1848 begärde dock Överpostdirektionen i en skrivelse till Kungl. Maj:t att få slopa sådan namnkartering för orekommenderade brev till Norge och andra utrikes länder, i likhet med vad som blivit mer och mer vanligt utomlands. Stor tidsbesparing skulle bli följden, både vid de inhemska utväxlingspostkontoren och i Hamburg och Stralsund. Kungl. Maj:t godkände förslaget den 22 december och det infördes på försök den 1 april 1849 att fortgå till dess annat meddelades. På kartorna för orekommenderade brev grupperades breven fortsättningsvis bara som betalda eller obetalda samt antalet brev av en viss viktklass.

Namnkartering av de inrikes breven upphörde i samband med att frimärkena infördes år 1855. Därmed synes den även helt ha upphört vad beträffar de brev som sändes av postkontoren till de svenska utväxlingspostkontoren för samordning av brevsändningen till utlandet. Detta var ju helt logiskt, eftersom det var en försändning mellan två svenska kontor.

Av ovanstående kan vi dra slutsatsen att karteringssiffror, som ibland förekommer bl.a. på våra skillingbrev till Finland och Ryssland, sannolikt har tillkommit på de utländska utväxlingskontoren, t.ex. på Eckerö eller i Torneå.

I flera länder markerades karteringsnummer på brevens baksida men de flesta länder tycks inte ha använt sig av namnkartering över huvud taget.

Porto och betalningssätt

Vi har att observera den skillnad som finns mellan begrepp som *inhemskt* porto och *inlandsporto*. Det svenska inhemska portot var fram till den 1 juli 1855 både vikt- och avståndsberoende. I samband med att ett land slöt postala överenskommelser med ett annat land, blev det oftast nödvändigt att fastställa ett inlandsporto som inte var av-

Single rate letter sent 29 April 1856 from Stockholm to Helsinki.
This rate was 20 skilling banco and that took the letter to destination.

Brev av första viktklassen till Finland.

ståndsberoende utan gällde från utväxlingskontoret till godtycklig ort och som bara gällde för korrespondens enligt en viss överenskommelse. Ett typiskt exempel är 1852 års konvention med Preussen där det svenska inlandsportot fastställdes till 2½ Silvergroschen, motsvarande 7½ skilling banco och som gällde mellan Ystad och alla orter i Sverige.

Vid postutbyte mellan två angränsande länder kunde, och måste, avsändaren ursprungligen bara betala för brevtransporten, portot, till sin landsgräns, varefter mottagaren hade att betala portot inom sitt land. Ett närliggande exempel på detta förfaringssätt var det internationella postutbytet mellan Sverige och de danska staterna, dvs. med Danmark, inkluderande hertigdömena Slesvig, Holstein och Lauenburg. I detta fall kunde nämligen breven bara betalas till svensk/danska gränsen ända fram till år 1844. Därefter medgavs möjligheten att betala breven fullt ut vid avsändningen (frankobrev) eller vid mottagandet (portobrev) eller att som förut bara betala till landgränsen, dvs. gränspostkontoret i det mottagande landet.

För båda länderna gällde, att det inhemska portot förblev avståndsberoende, vilket i sin tur krävde att speciella taxor utgavs till alla svenska postkontor med uppgift om det danska portot från Helsingör till alla danska postkontor. Motsvarande gällde naturligtvis, att de danska postkontoren fick en taxa som utvisade portot från Helsingborg till alla svenska postkontor.

Utvecklingen av detta ursprungliga förfaringssätt krävde att man införde någon form av avräkningssystem mellan de båda länderna. Genom existensen av ett sådant system fanns ju även möjligheten att fördela ett överenskommet och gemensamt porto så att det ena av de två länderna fick en större andel av det än det andra landet, men ofta förekom att ett sådant gemensamt porto delades lika. Ytterligare en stor förenkling kunde införas, och infördes också ibland, genom att hela portot behölls i det land där det betalades. Ett exempel på detta är, att enligt 1849 års bestämmelser mellan

Sverige och Norge skulle porto och andra avgifter för brev mellan länderna tillfalla det postverk där de betalades.

Sammanställningar över alla för utlandskorrespondensen gällande porton utgavs med ojämna mellanrum. De som användes under 1850-talet var:

Post-Porto-Taxa för Utrikes Brefvexlingen av 7 december 1847. Gällande från 1 januari 1848.

Porto-Taxa för Brefvexlingen m. m. från Sverige till nedannämnde Länder och Orter av 29 juli 1853. Gällande från 1 september 1853.

Porto-Taxa för Brefvexling m. m. från Sverige till Utrikes Orter av den 28 oktober 1858. Gällande från 1 januari 1859.

Dessa taxor kan anses kompletta utgivningsdagarna, men däremellan utkom en mångfald tillägg och ändringar. De publicerades i Generalpoststyrelsens cirkulär vilka distribuerades till samtliga postkontor. De tre taxorna, liksom alla cirkulär, finns tillgängliga i Postmuseums bibliotek.

En sammanfattning av portot från Sverige för den vanligaste befordringsvägen till de i artikeln behandlade postområdena har tagits fram. För att undvika upprepning redovisas den endast i den engelskspråkiga sammanfattningen.

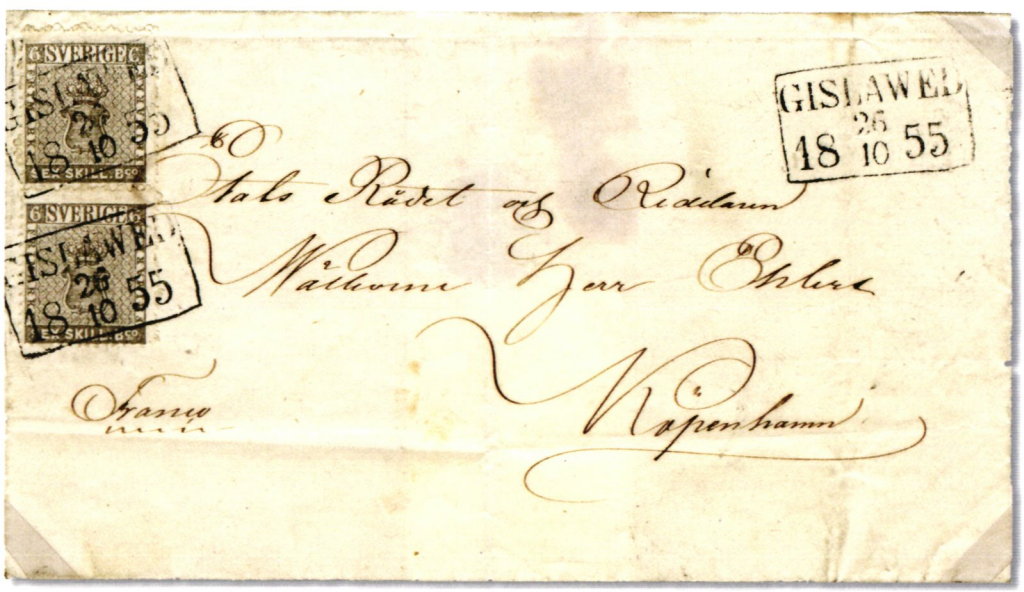
En utmärkt sammanställning av de porton till utlandet som var tillämpliga efter frimärkenas utgivning finns i boken "Swedish Letter Rates to Foreign Destinations 1855-1895". Även den finns i Postmuseum.

Använda benämningar

Det kan i detta sammanhang vara lämpligt att notera, att när svenska postdokument använder ord som England, Storbritannien etc. var det fullständiga svenska namnet "Det Förenade Konungariket Storbritannien och Irland". I seriösa sammanhang, t.ex. i konventioner med andra länder, använde brittiska myndigheter och andra det fullständiga landsnamnet, nämligen "the United Kingdom", medan man i enklare text ofta använde förkortningen "the UK" eller bara "UK". Jag har här försökt att konse-

Single rate letter sent 26 October 1855 from Gislawed to Copenhagen.
This rate, 5 lübisch Schilling, was set to correspond to 12 skilling banco in Sweden.

Brev av första viktklassen till Danmark.



kvent använda ordet Storbritannien (irländarna må förlåta mig) i stället för det långa och fullständiga landsnamnet.

I artikeln används några namn på myntslag som inte är så vanliga för många läsare. Bland dessa har vi det preussiska myntet Silbergroschen (Silvergroschen) förkortat Sgr. En lübisch (lübischer, lübsk, lübecker) Schilling (på danska ofta lybsk skilling) hade samma värde som en hamburger Schilling och 4 lübisch Schilling motsvarade 3 Silbergroschen. I 1852 års konvention mellan Sverige och Danmark anges alla portouppgifter i lybsk skilling. Under den i artikeln aktuella tidsperioden räknade man i Storbritannien med att 1 pund bestod av 20 shilling (sh) och 1 shilling av 12 pence (d).

Ibland, och i synnerhet för brev som skulle sändas till eller transitera det tyska postområdet, användes det preussiska lodet, som var lika med det kölniska lodet och motsvarade cirka 14,6 gram. Vid tillkomsten av den tysk-österrikiska postföreningen år 1850 enades man om att som viktenhet använda sig av ett Zollpfund vilket definitionsenligt var lika med 500 gram av vilket 1/32 då kallades Zoll loth och var lika med 15,6 gram. Det danska lodet var också 15,6 gram, dock utan att ha någonting att göra med Zollpfund.

Sverige - Norge

Förhållandena före skillingbrevperioden

Unionen mellan Norge och Sverige undertecknades i Kristiania den 4 november 1814. I Riksarkivet finns ett "Project Till Postgångarne emellan Sverige och Norrige samt till och från Norrige å Utrikes Orter; uprättadt i grund af de Förordnanden, som undertecknade af Kongl. Svenska och Kongl. Norrska ÖfverPostDirectionerne ärhållit". Dokumentet, som är daterat den 16 december 1814, har tyvärr fått sina sigill bortklippta tillsammans med undertecknarnas namn. En påskrift på första sidan anger "i hufvudsaklig mon stadfästadt genom K. Brefvet den 18/1 1815". Av detta Kungliga Brev framgår att det var kamrern vid svenska postverket, Joh. Helin, och norske postmästaren F. D. Schmidt som utarbetat ovannämnda Project.

År 1822 tillkom bestämmelser för postgång var fjärde vecka under vintermånaderna mellan Haparanda och Alten respektive Tromsö i norra Norge. Denna postgång utökades år 1828 till att gälla var fjärde vecka under hela året. Genom att denna route öppnades fick orterna i norra Norge förbindelse med de svenska postrouter som bl.a. förde utlandspost mellan Haparanda och Ystad samt Helsingborg. Det blev även möjligt att transitera post via Haparanda till Karlstad eller Strömstad och vidare till Kongsvinger respektive Fredrikshald i södra Norge.

År 1825 öppnades ytterligare en förbindelse, denna gång mellan Jämtland och Trondheims stift men därefter synes inte något av stor betydelse ha tillkommit beträffande postutbytet mellan de båda länderna förrän år 1849, då helt nya bestämmelser tillkom.

1849 års postala bestämmelser mellan Sverige och Norge

Som tidigare nämnts användes inte ordet konvention för detta dokument, som saknar egentlig rubrik, men vid hänvisning till det användes beteckningen "Bestämmelser rörande Postförhållanderne emellan Sverige och Norrige". Det är daterat den 15 juni 1849, skulle tillämpas från den 1 augusti samma år och förblev därefter gällande till 1859 års slut.

Den inbördes brevväxlingen mellan rikena

Alla försändelser mellan Sverige och Norge måste betalas på avgångsorten. Portot för ett enkelt brev bestämdes till 4 svenska skilling banco eller 4 norska specie skilling, när väglängden från avgångsorten till det postkontor till vilket brevet var adresserat inte var mer än 20 mil. Man bortsåg då från skillnaden mellan svenska och norska mil. När väglängden översteg 20 mil blev portot 8

Single rate letter sent 27 June 1856 from Neder-Kalix to Arendal, Norway. This rate was 8 skilling banco.

Brev av första viktklassen till Norge.

svenska skilling banco eller 8 norska specie skilling.

Med ett enkelt brev menades ursprungligen ett brev, som inte översteg 3/4 kölniskt lod. Men ett cirkulär av den 16 september 1852 ändrade radikalt både denna viktgräns för ett enkelt brev och den viktprogression som tidigare gällt. Från den 1 oktober samma år skulle ett enkelt porto betalas för ett brev av maximalt 1 svenskt lod (=13,3 gram) i Sverige och 1 norskt lod (15,6 gram) i Norge. Dubbelt porto skulle erläggas för ett brev av max. 2 lods vikt, etc. De kölniska vikter som fanns på de flesta postkontoren skulle returneras till Postpersedelförrådet.

Alla brev från det ena landet karterades på det postkontor i det andra landet dit de var adresserade, och varje försändelse skulle stämplas eller påtecknas med det avsändande postkontorets namn och med avgångsdagen.

För penningbrev, som skickades med posterna mellan de båda rikena och som vid inlämnandet blivit rekommenderade (försäkrade), på sätt postförfattningarna stadgade i avsändningslandet, var postverket i vardera riket ansvarigt, enligt de föreskrifter, som gällde för inrikes brev. Under sådana villkor mottogs dock icke brev till befordran med posten mellan Haparanda och Alten samt Tromsö, varför avsändare, som på denna väg ville sända brev med penningar själva måste ta risken av förlust eller skada. Avsändarna av penningbrev hade att förutom vanligt brevporto också betala den särskilda assuransavgift som gällde i avsändarlandet men dessutom hade mottagaren att betala den assuransavgift som gällde i mottagarlandet. Det inneslutna penningbeloppet skulle alltid antecknas på sådana brev.

För vanliga rekommenderade brev betalade avsändare och mottagare utöver vanligt porto även den tilläggsavgift som gällde i respektive land. Porto och andra avgifter för inbördes försändelser tillföll det postverk där de betalades och följaktligen skedde ingen avräkning för sådana försändelser mellan de båda postverken.

Nearby rate letter sent 10 January 1858 from Uddevalla to Fredrikshall, Norway. This rate was applicable when distance between the dispatching and the receiving post offices was less than 20 Swedish mil (appr. 200 km).

Närportobrev av första viktklassen till Norge 1858.

Den över Sverige transiterade norska posten

Den norska post som sändes över Sverige till främmande länder åtnjöt samma frankeringsfrihet som Sveriges egen postutväxling med samma länder. Det porto, som det svenska postverket debiterade det norska postverket för sådan transitering, beräknades på samma sätt som med Sveriges egen utrikespost. Detta gällde både den del som tillföll svenska postverket och den del som Sverige hade att betala till andra postverk.

För från Norge över Sverige avsända obetalda brev till utlandet, och på samma sätt för i utlandet betalda brev till en mottagare i Norge, upptog det svenska postverket av de utländska postanstalterna och betalade till det norska postverket ett norskt medelporto. Detta medelporto var 6 skilling specie för ett enkelt brev av maximum 3/4 kölniskt lod (ändrat till 1 lod, svenskt respektive norskt, från den 1 oktober 1852) och för brev av högre vikt ökades portot på samma sätt som för brev mellan Sverige och Norge.

Brev mellan Norge och utlandet fortskaffades med de poster inom Sverige med vilka de fortast anlände till adressaten. Den norska utrikes brevväxlingen över Helsingborg och Svinesund transporterades av det svenska postverket med en särskild post två gånger i veckan fram och åter mellan dessa båda orter. Denna post fick inte fördröjas genom att invänta utlandsposten från Ystad eller av någon annan svensk post. För att bidraga till ökad snabbhet skulle den behandling av medföljande försändelser som tidigare skett i Strömstad fortsättningsvis ske vid det svenska postkontoret i Helsingborg.

Alla från Norge över Sverige försända brev stämplades med det avsändande postkontorets stämpel och avgångsdagen. Dessa brev, liksom till Norge ankommande utlandsbrev, stämplades dessutom med det svenska utväxlingspostkontorets stämpel.

Särskilda bestämmelser

Det svenska postverket hade att bekosta transporten till första norska postkontor av de poster som sändes från Sverige, och det norska postverket bekostade transporten till första svenska postkontor av de poster som sändes från Norge. Från detta undantogs dock att norska postverket skulle ersätta den svenska kostnaden för att befordra norsk post var fjortonde dag under vintermånaderna mellan Haparanda och Maunu. I stället slapp norska postverket att betala transitavgift för de brev, som sändes genom Sverige över Haparanda mellan Finnmarkens amt och de övriga delarna av Norge.

De norska postfartyg som gick mellan Norge och Danmark och som anlöpte svenska hamnar behövde inte betala lastpenningar, fyr- och båkavgifter, liksom lotspenningar när lots inte begagnades. Som kompensation fick det svenska postverket rätt att med dessa fartyg få en brevväska transporterad mellan Sverige och Danmark utan att betala någon avgift till det norska postverket.

Sverige - Danmark

Förhållandena före skillingbrevperioden

Före freden i Kiel den 7 januari 1814 hade Sverige rättighet att själv transportera post via de danska staterna till Hamburg. Med denna fred indrogs transporträttigheten och Sverige måste i fortsättningen överlåta denna till det danska postverket. I stor brådska förhandlades villkoren, dels för brevutbytet mellan de båda länderna, dels för transit av svensk post genom de danska staterna till Hamburg. Redan den 16 april undertecknades ett avtal, vanligen benämnt konvention, mellan de båda staterna. På svensk begäran måste transiten ske i slutna och förseglade brevpaket och transitkostnaden var mycket hög. Först den 16 februari 1832 tillkom ett nytt avtal mellan de båda poststyrelserna. Huvudsakligen innebar det små förändringar jämfört med det förra men medgav, under vissa förhållanden, en något sänkt transitkostnad för det svenska postverket.

En ny konvention, som egentligen bara var ett tillägg till de föregående, undertecknades i Köpenhamn den 21 och i Stockholm den 28 oktober 1843. Denna behandlade en-

Quadruple rate letter sent 13 June 1858 from Malmö to Bergen, Norway. This rate was 32 skilling banco.

Brev av fjärde viktklassen till Norge 1858.

dast den nyinförda möjligheten att brev skulle kunna skickas mellan Sverige och Danmark med underlydande hertigdömen antingen helt och hållet ofrankerade, eller frankerade ända fram till adressorten, eller som dittills bara betalda till gränskontoret i mottagarlandet.

Ytterligare en ny konvention, som likaså bara var ett tillägg till de föregående, undertecknades i Köpenhamn den 21 april 1847 (svensk datering och signatur saknas på det påträffade dokumentet). Denna behandlade en ökad frankeringsfrihet för danska brev som transiterades genom Sverige, dels destinerade till Norge, dels till Finland/Ryssland. Den förblev gällande till dess att 1852 års konvention tog över.

1852 års postkonvention med Danmark

Denna konvention, daterad den 29 maj 1852, var giltig från den 1 juli 1852 till och med den 30 september 1865. I och med den nya konventionens tillkomst upphävdes samtliga tidigare gällande postavtal mellan Sverige och Danmark.

Postens utväxling och befordran

Posten utväxlades mellan de svenska och danska gränspostkontor mellan vilka en direkt postgång antingen från ena sidan, eller från båda sidor var, eller blev inrättad, samt mellan svenska postkontoret och danska postkontoret i Hamburg.

Transporten av brev och andra postförsändelser från Sverige skedde på svensk bekostnad till första danska gränspostkontor, och på motsvarande sätt befordrades försändelser från de danska staterna på dansk bekostnad till första svenska gränspostkontor.

En del av den svenska utlandskorrespondensen över Hamburg kunde, efter svensk begäran, direkt överlämnas från det danska postkontoret där till något annat utländskt postkontor, för att denna del av korrespon-

Single rate letter sent 20 April 1857 from Halmstad to Aalborg, Denmark.
This rate, 5 lübisch Schilling, was set to correspond to 12 skilling banco in Sweden.

Brev av första viktklassen till Danmark.

densen därmed skulle komma att befordras med samma porto som de danska breven. Detta gällde dock under förutsättning att konventioner med andra stater medgav detta.

Brev mellan de båda länderna

Brev mellan Sverige och de danska staterna skulle antingen vara helt och hållet frankerade eller ofrankerade. Delvis frankering var inte tillåten. Från detta undantogs dock rekommenderade penningbrev med påteckning av den summa de innehöll. Sådana brev sändes i Danmark endast med paketpost, och de kunde sändas antingen helt frankerade, helt ofrankerade, eller frankerade till gränsen. Vidare undantogs andra rekommenderade brev, vilka alltid skulle vara helt och hållet frankerade.

Portot för ett enkelt brev bestämdes för brevväxling:

a) mellan Sverige och kungariket Danmark samt hertigdömet Slesvig till 5 lübska skilling

b) mellan städerna Helsingborg, Landskrona eller Malmö å ena och Köpenhamn eller Helsingör å den andra sidan, samt mellan Ystad och postkontor på Bornholm till 2½ lübska skilling

c) mellan Sverige och hertigdömet Holstein till 6 lübska skilling och mellan Sverige och hertigdömet Lauenburg till 6 2/3 lübska skilling.

Samtliga dessa porton delades lika mellan de båda postverken. (För omräkning till svenskt skilling banco multiplicerades med 2,25 och för omräkning till dansk rigsbanksskilling med 3,2 varefter resultatet avrundades till helt tal).

Den tilläggsavgift, som var fastställd för rekommenderade brev, skulle betalas av avsändarna och mottagarna, utan att uppföras i någon avräkning mellan de båda postverken.

Med ett enkelt brev avsågs i denna konvention ett brev, som vägde ett svenskt eller danskt lod, eller mindre. (Ett svenskt lod motsvarade 13,3 och ett danskt lod 15,6 gram). För brev, som vägde över 1 lod och till och med 2 lod betalades dubbelt porto, etc.

Transiterade brev

Brev som transiterades genom Sverige eller via de danska staterna, kunde sändas antingen helt och hållet frankerade eller helt ofrankerade, allt under förutsättning att de med andra länder gällande postkonventionerna medgav sådant. Frankering till gränsen var inte tillåten.

Korrespondensen från Sverige och Norge till Frankrike och Algeriet liksom till mer avlägsna länder, eller vice versa, skulle av danska postväsendet befordras i slutna och förseglade säckar eller paket mellan Sverige och Hamburg. För detta erlades ett danskt transitporto av 4 lübska skilling per 15 gram av brevens sammanlagda nettovikt. Detta medgivande var dock från dansk sida förenat med bland andra följande förbehåll:

a) att sådan korrespondens skulle vägas av det danska postkontoret i Hamburg.

b) att brev från eller till Bornholm, till, från eller över de övriga danska staterna, när de transiterades genom Sverige, befordrades mot ett svenskt transitporto av 2½ lübska skilling per 2 lod dansk vikt av brevens sammanlagda nettovikt.

c) att brev från eller till det danska postområdet, till, från eller över det tyska postföreningsområdet, då de transiterades genom Sverige, befordrades för ett svenskt transit- och svenskt sjöporto av tillsammans 3⅓ lübska skilling per 2 lod dansk vikt av brevens sammanlagda nettovikt. Den preussiska andelen i sjöportot var dock inte inkluderad i detta belopp.

Enkelportot för brev till eller från Sverige och från eller till Norge, Ryssland och Finland, till eller från Hamburg, Lübeck eller det övriga utlandet, när de befordrades ge-

Single rate letter sent 1 April 1856 from Stockholm via Helsingør in Denmark to Hamburg. This rate, 60 lübisch Schilling, was set to correspond to 15 skilling in Sweden.

Brev av första viktklassen till Hamburg.

nom danska postverket bestod av danskt transitporto 3⅓ lübska skilling och svenskt porto 3⅓ lübska skilling.

I ovannämnda danska transitporto, 3⅓ lübska skilling, var inberäknat sjöporto för befordringen mellan vilken som helst dansk och tysk eller preussisk östersjöhamn, liksom även det transitporto, som danska postverket kunde komma att erlägga för befordring av dessa brev mellan två danska postkontor.

För brev mellan danska staterna å ena, samt Ryssland och Finland å andra sidan, som sändes över Sverige, betalades som för internationella brev mellan Danmark och Sverige, dvs. 5 eller 6 eller 6⅔ lübska skilling. Dock skulle den danska andelen av portot för brev mellan Lauenburg och Norge och som transiterades genom Sverige, endast uppgå till 3 lübska skilling. Detta var i överensstämmelse med konventionen mellan Danmark och Norge av den 19 november 1851.

All postutväxling skulle ske styckevis utom den med Frankrike vilken, liksom den med Bornholm enligt b) och den som transiterades genom Sverige enligt c) ovan, skulle sändas i sluten transit.

Särskilda bestämmelser

Båda postverken skulle gottgöra varandra ömsesidigt för det porto de uppburit. För befordring av outlösta brev betalades ej något porto.

De fordringar som uppkom mellan de båda postverken skulle betalas av det svenska till det danska postverket i Köpenhamn med riksbanksmynt sölv och av det danska till det svenska postverket i Stockholm med svenskt banco.

Vid penninguppgörelser och betalning mellan de båda postverken skulle följande belopp anses ha lika värde, nämligen 4 riksdaler svenskt banco, 3 danska riksbanksdaler sölv, 90 lübska skillingar, 1½ norska specier

silvermynt, 67½ preussiska silvergroschen och 77 engelska pence.

Varje postverk fick fritt bestämma efter vilken kurs ett i främmande mynt utsatt porto skulle uppbäras. Det stod dem också fritt att medge, att för avgående försändelser kunde portot få gottgöras genom att försändelsen försågs med en "poststämpel" (varmed sannolikt avsågs en frankostämpel), eller i Danmark med så kallade "frimærker". Detta gällde både för det inländska och för det utländska portot.

All korrespondens från och över Sverige till Hamburg eller Lübeck eller till det övriga utlandet, skulle, så vitt den därvid befordrades lika hastigt och lika billigt som på någon annan väg, avlämnas till befordring genom det danska postverket, så vida inte avsändaren genom påskrift på brevet uttryckligen begärt att brevet skulle sändas en annan väg. Detsamma gällde omvänt beträffande posten från eller över de danska staterna till länder dit posten transiterades genom Sverige. Samma regel gällde också för korrespondensen från Hamburg eller från utlandet över Hamburg till Sverige och till länder dit posten transiterades genom Sverige.

Med beteckningen "danska staterna" avsågs i denna konvention kungariket Danmark med hertigdömena Slesvig, Holstein och Lauenburg, men ej Island, Färöarna och de västindiska kolonierna. För postförsändelser mellan dessa orter och Sverige förbehöll sig det danska postverket att också uppbära gällande sjöporto.

Den danska avstämplingen i Hamburg

När det svenska postkontoret i Hamburg lämnade brev till det danska postkontoret där i och för transitering genom de danska staterna till Sverige, stämplades alltid breven med det danska postkontorets stämpel. Detta fördröjde brevens vidaretransport men krävdes av danskarna bland annat för att man vid returnering av outlösta brev med säkerhet skulle kunna fastställa att de transiterats genom det danska postverkets försorg och inte sänts via Stralsund-Ystad. Förhandlingar hade tagits upp med danskar-

Single rate letter sent 4 November 1857 from Stockholm via the Danish post office in Lübeck to Berlin. This rate, 21 skilling banco, was derived from the Prussian part, which was 2 Silbergroschen, plus the Swedish /Danish part which was 5 Sgr and equal to 6 2/3 lübisch Schilling.

Brev av första viktklassen till Preussen.

na att slippa denna stämpling för att därmed påskynda behandlingen vid det danska postkontoret. I den förhandling som följde hade Sverige som motprestation förklarat sig villigt att acceptera, att norsk korrespondens via Sverige fick karteras direkt på danska postkontor. I brev av den 22 oktober 1859 accepterade Danmark att slopa stämplingen från och med den 1 januari 1860 under förutsättning att det svenska postkontoret i Hamburg stämplade breven så att det klart framgick att dessa transiterats genom Danmark. Med anledning härav beordrade Generalpostdirektionen det svenska postkontoret i Hamburg i brev av den 1 december att "den vanliga stämpeln af rund form med orden **K.S.P.A.** och dato bibehålles för den Preussen transiterande brefvexling, men att en ny stämpel af oval eller rektangulär form med samma bokstäfver: **K.S.P.A.** samt derunder ett **D** förfärdigas, för att af Tit. begagnas å de bref som transitera Danmark […]". Den stämpel som blev tillverkad, kom, sannolikt på grund av oklara uppgifter till gravören, att graveras helt enligt detta dvs. utan ordet "Hamburg", och blev därmed den stämpel som numera går under benämningen "januaristämpeln", eftersom den endast kom att användas under januari månad 1860. Den 27 december sände hamburgkontoret hem ett brev med provavtryck av den nya stämpeln "att användas för de brev som härifrån transitera Danmark". Svarsbrevet från Generalpoststyrelsen påpekade att även försändelser, som ankom från Sverige via Danmark till Hamburg skulle stämplas med denna stämpel. Ingenting nämns om att ordet "Hamburg" saknas i stämpeln och detta kommenterades inte heller i något senare brev. Man måste följaktligen dra slutsatsen att det var på hamburgkontorets eget initiativ som en "fullständig" stämpel, vilken även inkluderade ordet "Hamburg", togs i bruk från och med februari månads början år 1860.

Sverige - Ryssland/Finland

Förhållandena före skillingbrevperioden

Efter fredsförhandlingar i Fredrikshamn mellan Ryssland och Sverige slöts avtal där den 17 september 1809. Det innebar att Sverige måste avträda dels Finland till Ryssland med ny gräns vid Torneå och Muonio älvar, dels Åland.

I Riksarkivet finns i avskrift en kort "Convention par rapport au cours des Postes entre la Suède v. la Russie". Dokumentet är daterat Stockholm den 24 november 1810 och torde vara den första ansatsen att reglera postförhållandena efter freden. Ett antal tillägg till denna konvention signerades innan det blev dags för en helt ny konvention. Ett "Arrangement Additionel" signerades i Stockholm den 12 juni 1821, en "Declaration" i Stockholm den 24 december 1827 samt ytterligare en tilläggsakt, daterad Stockholm den 9 juni 1834.

Först därefter, år 1846, blev det dags att signera den andra postkonventionen mellan Sverige och Ryssland, vilken förblev gällande under både 1850- och 1860-talen och som därför presenteras närmare nedan.

1846 års postkonvention med Ryssland

Denna konvention, daterad den 22/10 juli 1846, kompletterades av en "Deklaration angående vissa punkter i densamma" vilken är daterad den 21/9 november samma år. Båda dokumenten gällde i Ryssland från den 1 och i Sverige från den 12 januari 1847 och förblev gällande till och med den 18 juni respektive 30 juni 1868. Skillnaden i datum för ikraftträdande etc. beror på att man i Ryssland fortfarande, och till år 1918, tillämpade den julianska kalendern.

Postutväxlingen mellan kejsardömet Ryssland och konungariket Sverige skulle äga rum över storhertigdömet Finland, dels via Eckerö och Grisslehamn, dels via Torneå och Haparanda. Postkontoren på dessa platser skulle tjänstgöra som utväxlingskontor. Kostnaden för posttransporten från Eckerö till Grisslehamn samt från Torneå till Hapa-

Partly prepaid single rate letter sent from Stockholm 18 September 1855 to Ny Carleby, Finland. The letter is marked Franco Gränsen indicating that the sender had paid postage, 10 skilling banco, to the Swedish/Finnish border only. The receiver had to pay the Finnish-Russian inland postage, 10 kopek silver.

Brev av första viktklassen till Finland, betalt till svensk-finska gränsen.

randa bekostades av det ryska postverket medan transporten i motsatt riktning bekostades av det svenska.

Brevens vikt bestämdes på det sätt som var vanligt i respektive land. Ett brev som inte översteg 1 lod i avsändningslandet betraktades som ett "enkelt" brev.

Det enkla, inländska brevportot i Ryssland och Finland för ett brev till Sverige var 10 kopek silver, oberoende av avståndet mellan inlämningspostkontoret och det svenska utväxlingspostkontoret. På samma sätt var det enkla, inländska brevportot i Sverige 10 skilling banco för ett brev sänt till Ryssland eller Finland. För brevvikt över 1 lod ökades portot för varje halvt lod, så att för ett fullt betalt brev från Sverige med max. vikt 1 lod var portot 20 skilling, för ett brev av max. 1½ lod 30 skilling och för ett av max. 2 lod 40 skilling banco, o.s.v. För motsvarande brev betalda till gränsen blev portot hälften av dessa belopp. Ankommande, obetalda brev skulle lösas med samma belopp som ovan.

För att befrämja den lokala korrespondensen mellan invånarna i Torneå och Haparanda gällde ett lokalporto mellan dessa två städer av 2 kopek silver respektive 2 skilling banco. Viktprogressionen var densamma som för övriga brev.

Brev mellan Ryssland och Finland å ena sidan och Sverige å den andra kunde sändas frankerade ända fram till destinationsorten och skulle då på framsidan vara märkta "franco", eller bara vara frankerade till det mottagande landets utväxlingspostkontor och då vara märkta "franco gränsen" eller också sändas helt ofrankerade och då sakna märkning. Brev som hade ordet "franco" eller orden "franco gränsen" utstrukna eller utraderade eller hade ordet "gränsen" skrivet med annan stil än ordet "franco" fick inte mottagas till postbehandling. Breven stämplades med utväxlingspostkontorets namn och dagen för avsändningen.

Om ett brev betalades till destinationsorten kunde avsändaren erhålla mottagningsbevis genom att för detta erlägga ett enkelt porto. Mottagningsbeviset skulle undertecknas av mottagaren och därefter returneras.

Fully prepaid one and a half rate letter sent from Stockholm 29 January 1858 to Brahestad, Finland. This letter is marked 1½ indicating that the weight was 1½ lod. As the letter is marked franco the sender paid the corresponding rate 30 skilling banco when paid in Sweden.

Brev av en och en halv viktklass till Finland.

Brev som hade skickats från Ryssland och Finland och var destinerade till sådana länder till vilka brev kunde transiteras via Sverige, skulle vara frankerade eller ofrankerade, allt enligt de frankeringsvillkor som gällde mellan dessa länder och Sverige. Även för viktprogressionen hänvisades till de portotaxor, som var i kraft i Sverige. För avgående frankerade utlandsbrev liksom för ankommande ofrankerade sådana var det ryska och finska inlandsportot 10 kopek silver för ett enkelt brev med en viktprogression lod för lod. Med anledning av denna bestämmelse meddelades alla svenska portoändringar till Finland för att därifrån även delgivas ryska postdirektionen.

För transiterande korrespondens betalades, utöver ovannämnda ryska och finska inlandsporton:

1) eventuellt förskottsporto "förskjutne skillingar" som svenska postverket hade att betala till andra postverk för brev destinerade till Ryssland och Finland, eller så kallat "tvångsporto" som svenska postverket måste betala till andra postverk för att få avgående ryska och finska brev vidarebefordrade. Dessa porton debiterades alltid den finska och ryska korrespondensen med samma belopp som i motsvarande fall debiterades svenska brevavsändare.

2) det svenska transitportot för ett enkelt brev, sänt via Danmark eller Ystad, var 9 skilling och via Göteborg 8 skilling banco per lod.

För ryska och finska brev sända från och till Danmark, inklusive hertigdömena, och som transiterades genom Sverige var det svenska transitportot, inkluderande sundsportot, 20 skilling banco per lod.

För ryska och finska brev sända från och till Norge och som transiterades genom Sverige var det svenska transitportot för ett brev, sänt via Ålands hav, 10 skilling banco per lod och via Torneå och Haparanda 12 skilling banco.

För norska och utländska brev till Ryssland eller Finland debiterade Sverige inte något speciellt porto för transporten över Ålands hav.

De olika porton som nämns ovan skulle betalas i Ryssland och Finland enligt kursen 52 1/2 kopek silver per 1 riksdaler svenskt banco. I Finland skulle dessutom avsändare av frankerade brev till utlandet, liksom mottagare av obetalda brev från utlandet, betala ett tilläggsbelopp motsvarande 10 procent av dessa utländska porton. Detta tillägg angavs ha tillkommit för att kompensera den finska postkassan för sådana tillfälliga utgifter, som exempelvis utebliven återbetalning av förskotterat porto för återsända brev, men betraktas av de flesta posthistoriker som en rysk brevskatt.

Kommentarer

Från norsk sida gjordes påpekande beträffande det i konventionen angivna svenska transitportot 12 skilling banco för brev mellan Ryssland/Finland och Norge sända över Torneå och Haparanda. Det framhölls att detta porto endast borde avse de brev som sändes genom Sverige och vidare över Östersund eller Kongsvinger, och att det svenska transitportot för brev, som sändes mellan Finnmarken och Ryssland/Finland borde såsom dittills vara 2 skilling banco för ett enkelt brev, eftersom det norska postverket ersatte det svenska för skjutskostnaderna för brevtransporten mellan Haparanda och Finnmarken. Av svaret i brev av den 15 december 1846 framgår att Norge, som förut, skulle betala 2 skilling banco för transit av ett norskt, enkelt brev till Ryssland/Finland, men att brev i motsatt riktning skulle av Ryssland-Finland, liksom dittills, betalas med 12 skilling banco.

Den svenska Generalpoststyrelsen tog i samma brev även upp frågan efter vilken kurs den svenska respektive norska valutan skulle tillämpas, när portolikviderna skulle beräknas. Om 1 norsk speciedaler (= 120 skilling) antogs motsvara 2 riksdaler 32 skilling svenskt banco så skulle 1 norsk skilling specie motsvara 1 1/15 svenskt skilling banco. Generalpoststyrelsen ansåg att det vore enklare om Norge kunde acceptera att Fin-

Fully prepaid single rate letter sent from Stockholm 21 August 1857 to Moscow. This rate was 20 skilling banco which took the letter to destination.

Brev av första viktklassen till Ryssland.

land/Ryssland betalade norska skillingar angivna i de norska taxorna som om de vore svenska skillingar, och att Sverige sedan gjorde samma sak i likviderna med Norge. Detta godkändes och den 12 februari 1847 meddelade Generalpoststyrelsen den kejserliga finska postdirektionen, att det medgivits att norska ofrankerade brev skulle, vid rådande kursförhållanden, likvideras efter kursen att 1 norsk specieskilling motsvarade 1 svensk skilling banco.

Sverige – Preussen

Förhållandena före skillingbrevperioden

Sedan Sverige år 1815 avträtt Svenska Pommern och Rügen till Preussen tillkom den första postala konventionen mellan Preussen och Sverige år 1818. Den följdes av en ny konvention år 1821, den så kallade ångbåtskonventionen, i vilken bestämdes att trafiken mellan Ystad och Stralsund skulle ske med ångbåtar så länge årstiden tillät detta. Redan samma år utkom dock en deklaration angående ändringar i denna konvention. År 1826 bestämdes i en tilläggsakt att Greifswald skulle användas som preussisk terminal i stället för Stralsund. Enligt dokument daterat den 20 maj 1830 skulle Sverige, mot ersättning från Preussen, ensamt ombesörja förbindelsen mellan Ystad och Greifswald.

En överordnad postal traktat av den 14 september 1840 kompletterades med en mycket omfattande konvention av samma datum "angående verkställigheten af 4:de artikeln i föregående Traktat den af den 14 september 1840 rörande postångbåtskommunicationen mellan Skåne och Pommern". Senare, närmare bestämt den 21 augusti 1847, tillkom "Additionella artiklar" till denna konvention vilka därefter var i kraft till den 30 juni 1852 för att sedan ersättas av den konvention som redovisas nedan. Ett fördrag om befordran av paketgods och penningar tillkom den 31 augusti 1847, följt av ett fördrag om upphörande av postagenturerna i Stralsund och Ystad, daterat den 19 april och den 3 maj 1849.

Förspelet till 1852 års konvention

Den 6 april 1850 bildades den tysk-österrikiska postföreningen mellan Preussen och Österrike. Den trädde i kraft den 1 juli samma år. Något senare hade praktiskt taget alla fria tyska stater anslutit sig till denna förening, som effektivt förenklade och förbilligade postutbytet, både mellan medlemsländerna och transiteringen genom föreningen. Denna förening kom sedermera att stå modell för Allmänna Postföreningen, som bildades år 1875.

Redan den 1 februari 1850 anhöll den svenska Generalpoststyrelsen i en skrivelse till Kungl. Maj:t att både 1840 års konvention och tilläggen av år 1847 skulle sägas upp av den svenska beskickningen i Berlin före den 1 april samma år, så att båda dessa dokument skulle upphöra att gälla i och med mars månads utgång 1851.

Den 8 februari 1850 fick Generalpoststyrelsen i uppdrag att utarbeta ett förslag till ny konvention. Ett sådant insändes den 27 juni och kompletterades senare med en kalkyl, som utvisade att postverkets intäkter skulle komma att minska med 11.000 riksdaler årligen om förslaget accepterades. Kungl. Maj:t ansåg detta oacceptabelt och Generalpoststyrelsen fick i uppdrag att inkomma med nytt förslag vilket skedde i juni 1851.

Enligt ett kungligt brev av den 10 februari 1852 till Generalpoststyrelsen hade Preussen under de pågående förhandlingarna yrkat på att det svenska inhemska portot skulle vara uniformt och sättas till 2½ Silvergroschen (Sgr) och att även sjöportot borde vara 2½ Sgr. Dessutom borde vid de pågående förhandlingarna med Danmark fastställas, att dansk transit till Hamburg plus det svenska portot tillsammans borde vara 5 Sgr, vilket motsvarade 6⅔ lübisch Schilling. Vidare borde den svenska Generalpoststyrelsen omgående sända en representant till Berlin för att avhandla och underteckna de reglementariska bestämmelser, som skulle reglera detaljtillämpningen av den nya konventionen så att denna skulle kunna börja tillämpas från den 1 april. Allt detta hade

Kungl. Maj:t meddelat beskickningen att acceptera.

Efter dessa och många andra turer blev konventionen undertecknad i Berlin den 5 april 1852.

1852 års postkonventionen med Preussen

Denna konvention, daterad 5 april 1852, var giltig från den 1 juli 1852 och förblev, tillsammans med ett tillägg daterat den 25 mars 1861, giltig t.o.m. den 30 september 1864.

Postfartygsförbindelsen mellan preussiska och svenska hamnar

För att åstadkomma en reguljär förbindelse mellan Preussen och Sverige skulle två ångbåtslinjer inrättas:

a) mellan Stettin och Stockholm, en gång i veckan. De fartyg som trafikerade denna route skulle varje gång anlöpa Swinemünde och de båda postverken skulle senare överväga om även Kalmar skulle anlöpas. Varje part skulle tillhandahålla ett ångfartyg med minst 50 sängplatser för resande. Dessa två fartyg skulle gemensamt trafikera denna route och båda skulle göra lika många resor.

b) mellan Stralsund och Ystad, två gånger i veckan. Varje part skulle underhålla ett mindre ångfartyg med minst tjugo sängplatser för resande. Dessa båda fartyg skulle, ett av dem det ena året och det andra nästa år, omväxlande användas för denna route. Det fartyg, som under året inte deltog i denna regelbundna trafik, skulle tjänstgöra som reservfartyg för de övriga ångfartygen.

På båda dessa router skulle ångbåtsresorna varje år börja och därefter fortsätta under året så länge naturförhållandena tillät. Dessutom skulle en förbindelse mellan Stral-

Single rate letter sent 6 July 1857 from Stockholm via Ystad, Stettin, Berlin and Vienna to Cremona.

Cremona, in Lombardy, was in 1857 still under the Austrian Emperor and thus the guidelines of the German-Austrian Postal Union (GAPU) were applicable. This letter was sent prepaid via Ystad and Stralsund and further via Prussia. The Prussian-Swedish convention of 1852 specified the rates to be 2½ Sgr to Sweden, 2½ Sgr Prussian-Swedish sea postage, which was equally shared, and a GAPU postage of 3 Sgr and thus in total 8 Sgr, equal to 24 skilling banco.

Brev av första viktklassen till Österrike.

sund och Ystad upprätthållas med postjakt under den tid av året då ångfartygen, huvudsakligen på grund av is, inte kunde användas. Förbindelsen med postjakt skulle äga rum en gång i veckan så länge naturförhållandena tillät.

Postjakten skulle anskaffas och underhållas av det svenska postverket mot bidrag från Preussen.

Brev mellan de båda länderna

Utbytet av brevpostförsändelser mellan det preussiska och svenska postområdet skulle som regel ske med direkta brevkartor och via den route som var snabbast.

Till brevpostförsändelser räknades bland annat:

a) alla orekommenderade brev upp till en vikt av 60 gram

b) sådana tyngre orekommenderade brev, vilkas befordran med brevposten blivit uttryckligen begärd av avsändaren genom påteckning på försändelsen, eller sådana försändelser, som ankom från andra än preussiska postkontor utan att ha någon sådan påteckning.

När postångbåtsförbindelsen mellan Preussen och Sverige var igång skulle brevpostförsändelser företrädesvis befordras via Stralsund och Stettin. De skulle endast fortskaffas en annan väg om så uttryckligen begärts av avsändaren genom anteckning på brevframsidan, eller om transporten kunde ske snabbare en annan väg mot lika lågt porto. Under den tid postångbåtsfarten icke var i gång skulle brevpostförsändelserna företrädesvis sändas via Danmark och Hamburg om avsändaren ej uttryckligen begärt annat.

När de preussiska och svenska postångfartygen var i drift utväxlades brevposten med direkta kartor mellan postkontoren i hamnorterna. Vid försändning genom Danmark och via Hamburg skedde kartutväxling mellan de preussiska och svenska postkontoren i Hamburg. Den svenska brevposten över Stettin och Stralsund, till och från Hamburg resp. Altona, befordrades i direkta brevpaket mellan postkontoren i Sverige och svenska postkontoret i Hamburg.

Portot mellan det preussiska och svenska postområdet bestod dels av ett preussiskt porto, dels av ett svenskt porto. Därtill kom, antingen ett preussisk-svenskt sjöporto om befordringen skedde över Stettin eller Stralsund, eller ett danskt transitporto om den skedde över Hamburg via Danmark. Oberoende av om brevväxlingen skedde över Stettin, Stralsund eller Hamburg utgick ett enkelt brevporto per 15 gram.

Single rate letter sent 16 November 1857 from Gefle via Stralsund and Berlin to Vienna. This rate was 24 skilling banco.

Brev av första viktklassen till Österrike.

Det preussiska inrikes enkelportot var:

a) 2 Silvergroschen (Sgr) för brevväxlingen till och från alla preussiska postkontor, som inte låg längre bort än 20 tyska (geografiska) mil från Stettin, Stralsund eller Hamburg, liksom också till och från själva Stettin och Stralsund.

b) 3 Sgr för brevväxlingen till och från alla övriga preussiska postkontor.

Det svenska enkelportot var 2½ Sgr och var oberoende av avståndet mellan den svenska avsändnings- eller bestämmelseorten.

Det preussisk-svenska sjöportot var 2½ Sgr och delades lika mellan de båda poststyrelserna.

Parterna skulle sträva efter att få det danska transitportot till Hamburg bestämt till samma belopp som det preussisk-svenska sjöportot, dvs. till 2½ Sgr eller dess motsvarighet, 3⅓ lübisch Schilling.

Försändelser mellan det preussiska och det svenska postområdet kunde sändas frankerade eller ofrankerade till bestämmelseorten. Delvis frankering medgavs ej.

Portot för ett rekommenderat brev, vilket måste vara betalt av avsändaren, var detsamma som för ett vanligt brev. Dessutom tillkom inrikes rekommendationsavgift, som tillföll det avsändande postverket. Någon uppgift på värdet av ett rekommenderat brev fick inte lämnas.

Transitposten

Sverige skulle även från det preussiska postområdet ta emot brevpostförsändelser till Norge, liksom försändelser till Sverige och Norge från andra postområden, såvida inte sådana försändelser kunde transporteras billigare och fortare av andra postverk eller om avsändaren begärt en annan postväg.

På samma sätt skulle till Preussen överlämnas försändelser från Sverige och sådana som:

a) ankommit till Sverige, och som var adresserade till det preussiska postområdet såvida inte sådana försändelser kunde transporteras billigare och fortare av andra postverk eller om avsändaren begärt en annan postväg

b) ankommit till Sverige, och som var adresserade till andra länder såvida inte sådana försändelser kunde transporteras billigare och fortare av andra postverk eller om avsändaren begärt en annan postväg. Ett undantag härifrån var dock försändelser till de stater, som, vid befordran via Hamburg, ombesörjdes av den Thurn och Taxiska poststyrelsen. Detta gällde även försändelser till Mecklenburg-Schwerin och Strelitz, Hannover, Braunschweig, Oldenburg och Bremen.

Med undantag av sådana brevpostförsändelser som befordrades i slutna brevpaket enligt nedan skulle alla försändelser överlämnas styckevis.

För den korrespondens till och från Sverige och Norge som styckevis överlämnades för att transitera de preussiska staterna från eller till orter som tillhörde den Tyska Postföreningen, skulle det tyska föreningsportot tillämpas i stället för det preussiska inrikesportot på 2 eller 3 Sgr, som ovan angetts som porto till preussiska orter. Detta postföreningsporto utgjorde för ett enkelt brev 1 Sgr för befordran till och med 10 mil, 2 Sgr för befordran mellan 10 och 20 mil samt 3 Sgr för över 20 mil. Om befordringen i stället gällde till och från orter i stater som inte tillhörde föreningen skulle det preussiska eller den Tyska Postföreningens transitporto beräknas på samma sätt, men då för väglängden inom det tyska postföreningsområdet.

Det svenska postverket hade rätt att transitera slutna postpaket för utväxling mellan postkontoren i Sverige och svenska postkontoret i Hamburg. Detta gällde bara under den tid den regelmässiga ångbåtstrafiken över Stralsund och Stettin ägde rum och dessa postpaket fick endast innehålla brevpost till och från själva Hamburg och själva Altona. För denna transit hade Sverige att för varje 15 gram av brevens net-

Single rate letter sent 18 June 1858 from Köping to Carlsbad. Bohemia was a province under the Austrian Emperor and, as a consequence of that, the guidelines of the German-Austrian Postal Union (GAPU) were applicable. This letter was sent via Ystad and Stralsund and further via Prussia.

Brev av första viktklassen till Österrike.

tovikt betala 3 Sgr. Preussen transporterade då för detta belopp de slutna brevpaketen mellan Stralsund eller Stettin och Hamburg.

Sluten transit användes även mellan postkontoren i Sverige och postkontoret i Hamburg å ena och postkontoren i Frankrike å den andra sidan. Utväxlingen mellan Preussen och Frankrike skulle ske antingen via Belgien och Valenciennes eller Saarbrücken och Forbach. För detta hade Sverige att betala 1 franc 60 centimes eller 13⅓ Sgr för varje 30 gram av brevens nettovikt.

För en tänkt postkonvention mellan Sverige och Storbritannien hade planerats transit av sluten post mellan postkontoren i Sverige och postkommissariatet i Hamburg å ena och postkontoren i Storbritannien å den andra sidan. Postutväxlingen mellan Preussen och Storbritannien skulle då ske på vägen genom Belgien över Ostende. Denna rätt kom inte att utnyttjas eftersom den tänkta konventionen aldrig kom till stånd.

I samtliga ovanstående fall skulle Preussen betala det transitporto, som eventuellt tillkom länder genom vilka posten måste transiteras. Vid ovannämnda slutna transiteringar skulle dessutom viss ersättning betalas till Preussen för detta lands del i det gemensamma sjöportot för transporten mellan Sverige och Preussen.

Sverige - Frankrike

Förhållandena före skillingbrevperioden

Svenska brev till Frankrike sändes efter napoleontidens slut år 1815 mestadels via det preussiska postverket medan brev från Frankrike till Sverige oftast sändes via den kejserliga postorganisationen, vanligen kallad det Thurn och Taxiska postverket. Anledningen till att Sverige, och inte som Danmark, helt höll sig till den senare postorganisationen även för avgående brev, var att brev enligt överenskommelserna med Preussen skulle sändas via detta land om inte en annan postorganisation hade lägre porto eller transporterade breven snabbare till mottagaren.

Genom att Sverige i de nya konventionerna med Danmark och Preussen av år 1852 tillförsäkrat sig rätten att sända post i sluten transit via dessa två länder var nödvändiga förutsättningar för handen för att sluta en

postkonvention mellan Sverige och Frankrike. Förhandlingar pågick under flera år och den 1 september 1854 daterades den första brevpostkonventionen mellan de två länderna.

1854 års postkonvention med Frankrike

Denna konvention, daterad den 1 september 1854, var giltig från den 1 februari 1855 till och med den 31 januari 1868. Den var ursprungligen planerad att träda i kraft den 1 januari 1855, vilket dock på grund av hinder från Frankrikes sida uppsköts till den 1 februari. Konventionen gällde även för Algeriet.

Brev utväxlades styckevis genom direkta kartor mellan de svenska och norska postverken var för sig å ena och franska postverket å andra sidan. Denna direkta brevutväxling skulle vara den normala och försändning annan väg skulle endast ske om avsändaren uttryckligen begärt detta.

Brev från Sverige eller Norge till Frankrike, eller vice versa, liksom brev från andra länder transiterande genom Sverige eller Frankrike, befordrades i slutna säckar. Alla försändelser från Frankrike sorterades där i särskild säck eller paket till Sverige respektive Norge. Den norska posten skulle alltid kunna sändas över Hamburg, medan den svenska posten skulle kunna sändas via Hamburg eller via Preussen, beroende på årstiden och då efter svensk begäran.

Det gemensamma svenska och franska portot för ett enkelt brev mellan eller via de två länderna var 1 franc och motsvarande norska och franska porto var 1 franc 20 centimes. Portot gällde per 7½ gram (eller ½ lod). För rekommenderade brev skulle betalas dubbelt brevporto och de måste vara fullt frankerade.

Brev kunde sändas helt frankerade eller helt ofrankerade. Delvis frankerade brev lösenbelades med fullt porto.

Ovannämnda porton fördelades så att Sverige fick två femtedelar och Frankrike tre femtedelar. För Norges del gällde att portot delades lika mellan de två länderna.

Sverige och Norge bekostade transpor-

Double rate letter sent 19 May 1858 from Stockholm via Lübeck to the Swedish post office in Hamburg and from there in closed mail to the travelling post office between Paris and Quievrain where the mail bag was opened and the letter directed to Havre.

Brev av andra viktklassen till Frankrike.

ten till och från Hamburg, Stralsund eller Stettin medan Frankrike bekostade den från och till dessa städer.

För försändelser som transiterades genom Sverige eller Frankrike, till eller från andra länder än Norge, liksom försändelser från eller till Norge som transiterades genom Frankrike, skulle adderas dessa främmande länders porto. All redovisning skedde i franskt mynt.

Sverige - Storbritannien

Förhållandena före skillingbrevperioden

En av de vanligaste routerna för posttrafiken mellan Sverige och England vid 1840-talets slut torde ha varit med de så kallade Thames Packets, båtar som regelbundet gick mellan London och Hamburg. Brev som sändes via Hamburg måste betalas dit, men egentligen till Cuxhaven, vilket dock i taxorna nämndes som Hamburg. Resten av portot denna väg fick betalas av mottagaren.

Ett fullständigt förslag till en konvention mellan Sverige och Storbritannien översändes av Överpostdirektörsämbetet (ÖPDE) till Kungl. Maj:t den 11 december 1846 inför en förhandling på diplomatisk väg med det brittiska postverket. Diplomatins kvarnar malde långsamt och det dröjde till februari 1849 innan Kungl. Maj:t fick sig tillsänt ett brev från ÖPDE "angående åtskilliga förändrade förhållanden i avseende på grunderna för det av ÖPDE år 1846 avgivna underdåniga förslag till postkonvention emellan Sverige och England". Först den 24 augusti 1850 undertecknades i London den första och enda bilaterala postkonventionen mellan Sverige och Storbritannien. Den trädde i kraft den 1 januari 1851 och var baserad på att posten skulle transporteras med de Thames Packets, som två gånger varje vecka trafikerade routen London-Hamburg. Den 15 december 1853 meddelades i ett cirkulär att trafiken med Thames Packets mellan London och Hamburg hade nedlagts för gott och att konventionen därmed upphört att gälla.

En annan route av stor betydelse var den via Preussen och Ostende i Belgien. Breven kunde då sändas fullt frankerade eller helt ofrankerade. Någon direkt brevbefordran mellan Göteborg och Storbritannien fanns ej vid 1840-talets slut.

Eftersom det under skillingfrimärkenas giltighetstid inte fanns någon bilateral konvention i kraft mellan Sverige och Storbritannien har jag nedan i stället redovisat de vanliga transportvägarna för post under denna tidsperiod.

Postvägarna mellan Sverige och Storbritannien under 1850-talet

Via Belgien

Storbritannien och Preussen undertecknade i oktober 1846 en viktig konvention med giltighet från den 1 januari 1847. Denna fick en mycket stor betydelse för korrespondensen mellan stora delar av Europas fastland och Storbritannien. Preussen, metodiskt som alltid, hade förberett denna konvention genom överenskommelser med postmyndigheterna i Hamburg, Holland och Belgien att få transportera sluten post genom berörda postverks intresseområden mot ersättning betald efter brevpaketens nettovikt. Som en följd av dessa överenskommelser medgav konventionen mellan Storbritannien och Preussen att försändning av post kunde ske mellan dessa två länder med packets och ships via Hamburg, Holland eller Belgien. Brev kunde sändas både frankerade och ofrankerade.

Efter det att den Tysk-Österrikiska Postföreningen (German-Austrian Postal Union eller GAPU) bildats år 1850 infördes vittgående ändringar i konventionen mellan Storbritannien och Preussen genom ett "Additional Agreement" daterat i juli 1852 vilket endast avsåg transit via Belgien. Brevportot mellan Storbritannien och GAPU skulle delas lika mellan de två länderna och enkelportot var 8 pence (8d) när det betalades i Storbritannien och 7 Sgr, eller motsvarande, när det betalades i ett GAPU-land. Som en konsekvens av detta krediterade Storbritan-

nien 4d till GAPU för varje betalt enkelbrev (=halva portot) och på samma sätt krediterade GAPU 3½ Sgr till Storbritannien för ett betalt enkelbrev från detta postområde. Dessa krediteringar noterades på brevens framsidor. Transitkostnaden genom Belgien betalades efter brevbuntarnas nettovikt med 40 centimes per 30 gram, vilket man hade beräknat skulle täckas av ungefär 1 Sgr respektive 1d per enkelbrev och hade inkluderats i portot med dessa belopp. Räkningen för transiten betalades av det land, till vilket Belgien hade överlämnat brevpaketen. Vid varje kvartalsslut debiterade sedan Storbritannien GAPU hälften av vad som betalts till Belgien och GAPU gjorde samma sak till Storbritannien. Enkelportot gällde för en brevvikt av ½ ounce (cirka 14,2 gram) i Storbritannien och 1 Zoll loth (cirka 15,6 gram) i GAPU.

Tillägget för ett enkelbrev från Storbritannien till Sverige var 6d vilket sattes att motsvara de 5 Sgr som utgjorde portot mellan GAPU och Sverige. Portot för ett brev, som vägde max. ½ ounce och som sändes till Sverige blev därmed 8+6 = 14d, varav 4d behölls i Storbritannien och 10d krediterades GAPU och noterades på brevets framsida. Möjligheten att sända brev enligt dessa villkor kungjordes i Sverige genom ett cirkulär, daterat den 16 augusti 1852, i vilket de olika portoandelarna för ett enkelbrev av 1 lods vikt angavs som 15 skilling banco (= 5 Sgr), vilket inkluderade svenskt inlandsporto samt transiteringen till Preussen eller Hamburg, 9 skilling preussiskt transitporto samt 12 skilling för belgisk transit och brittiskt inlandsporto och alltså tillsammans 36 skilling banco per lod.

Single rate letter sent 14 January 1858 from Stockholm via Helsingborg, Hamburg and Ostend to London.

The Swedish postage for letters to Great Britain sent via Ostend was 36 skilling banco, corresponding to 12 Sgr or 14d. Sweden kept 15 skilling, equal to 5 Sgr, to cover her inland postage plus transit to GAPU. The rest, 7 Sgr, was credited to GAPU and is marked on the letter with a red figure that looks more like 1 than 7. The transit through GAPU was 3 Sgr and the rest, 4 Sgr, was intended to cover the British part of the postage plus the Belgian transit which was paid at a bulk rate and was included in the rates between GAPU and Great Britain at an estimated 1d per single letter.

Brev av första viktklassen via Preussen och Belgien till Storbritannien.

Makarna Moubray skriver i sin bok att från den 1 juli 1855 gjordes inte längre några påteckningar på brev från Storbritannien till GAPU beträffande portofördelningen mellan dessa två postområden. Detta berodde på att portot för sådana brev från detta datum inte längre redovisades brev för brev, utan brevpaketen vägdes och GAPU-andelen av portot gottgjordes efter dessas nettovikt. Sådana överenskommelser var normalt alltid ömsesidiga och vi kan anta att detta även gällde för brev sända i motsatt riktning. Skillingbrev från Sverige är märkta 7 (Sgr) vilket var krediteringen från Sverige till GAPU och motsvarade ovannämnda 9+12 skilling banco. Ingen notering finns på breven beträffande kreditering till Storbritannien, vilket tyder på att dessa brev överfördes dit utan att den brittiska portoandelen, tillsammans med den belgiska, redovisades brev för brev. För rekommenderade brev uttogs en tilläggsavgift av 15 skilling banco per brev vilket tillföll det brittiska postverket.

Denna route kom att för många år bli den i särklass mest utnyttjade för brevutbytet, inte bara med Storbritannien utan också med den del av den övriga världen, dit post kunde sändas genom det brittiska postverkets försorg.

Via Frankrike

Det var möjligt att sända brev mellan Storbritannien och Sverige via Frankrike men sådana brev är mycket sällsynta. Något brev från Sverige frankerat med skillingfrimärken är hittills icke känt. Portot för ett sådant brev var 29 skilling banco, vilket dock gällde per 7½ gram.

Via engelska östkusthamnar och Göteborg

Enligt cirkulär av den 19 juli 1850 började en ångbåt *Courier* att nästföljande dag medföra post från Göteborg till Hull för att därefter fortsätta med detta varannan lördag tills annat meddelades. Denna brevtransport betalades uteslutande av det svenska postverket. Portot var 24 skilling per lod. Av ett brev till Kungl. Maj:t den 16 juli 1852 framgår att *Courier* tillhörde Thomas Wilson, Sons & Co. i Hull.

I taxan av den 29 juli 1853, som utsändes med cirkulär den 11 augusti, inkluderades en tilltänkt postbefordring mellan Lowestoft och Göteborg, men med tillägg i cirkuläret att denna route inte kunde användas förrän meddelande om att den var operativ hade utsänts. Något sådant meddelande utsändes inte, vare sig under 1853 eller under 1854. Portot för denna route angavs bli 36 skilling per lod. Den existerande routen mellan Göteborg och Hull nämns ej specifikt i taxan, bara att brevportot vid försändning från Göteborg till Storbritannien med privata ångbåtar eller med seglande fartyg var 20 skilling. Av detta följer att portot för den existerande routen sänkts från 24 till 20 skilling.

Rederiet för den planerade trafiken på Lowestoft hade föreslagit att man varannan vecka skulle anlöpa Lowestoft och varannan vecka Grimsby, vilket avslogs av den brittiska poststyrelsen. Det fastställdes därefter att endast Grimsby skulle vara brittisk terminal. Den i 1853 års posttaxa annonserade postrouten till Lowestoft kom alltså inte till stånd.

Man finner av ett antal brev utväxlade mellan postkontoret i Göteborg, Generalpoststyrelsen och Kungl. Maj:t att brevutbytet mellan Grimsby och Göteborg kraftigt försenades. Av ett brev från Göteborgs postkontor, daterat den 29 augusti 1854, framgår att man räknade med att första posttransporten skulle ske den 8 september samma år. I samma brev sägs också: "Då genom denna nya postgång brefbefordringen via Hull blir öfwerflödig sedan samma ångfartyg, som härifrån hwarje Fredag afgå till Hull, komma att anlöpa Grimsby för aflemnandet af posten från Swerige; anhåller jag ödmjukast om Kongl. GeneralPostStyrelsens föreskrift huruwida postbefordringen härifrån via Hull bör fortfara, eller ej." Vi torde av detta kunna sluta oss till att den enda skillnad trafikmässigt sett var, att båtarna nu först gick in till Grimsby varefter man fortsatte ytterligare cirka 20 miles till

Hull. Engelska dokument visar att den 8 september var den första dag man i London sammanställde post f.v.b. till Grimsby och Göteborg, och vi kan därför anse som ganska säkert att den 8 september 1854 var "födelsedagen" för denna postroute. Redan i brev av den 4 september från Generalpostdirektionen meddelades postkontoret i Göteborg att postbefordringen till Hull skulle upphöra, nu när en motsvarande börjat till Grimsby.

Till skillnad mot den tidigare routen till Hull, då breven behandlades som ship letters och både avsändare och mottagare fick betala porto, ansågs den nya routen till Grimsby som trafikerad av packets och portot bestämdes till 36 skilling banco per lod i Sverige och 14 pence per ½ ounce i Storbritannien. Detta var ett fullt betalt porto ända fram till mottagarens postkontor.

Postutbytet via Grimsby pågick därefter till slutet av år 1858. Vid ångbåtstrafikens början 1859 blev Hull än en gång brittisk terminal.

Genom ett kontrakt år 1855 mellan det svenska postverket och "Rederiet för Ångfartyget London" tillkom ytterligare en postroute. Denna route trafikerades av *London* som gick mellan Göteborg och centrala London, där fartyget lade till vid en kaj nära dagens Tower Bridge. Samma porto och övriga villkor kom att gälla som för routen på Grimsby. Detta fartyg gjorde en tur var tredje vecka, och den första postförande avgången verkar ha varit i slutet av oktober eller i mitten av november 1855 från Göteborg och den 6 november från London. Postbefordring via denna route upphörde med 1858 års utgång.

För samtliga ovannämnda router via Göteborg skulle, enligt önskemål från Generalpoststyrelsen, expedieras brev från Storbritannien till själva Göteborg och till Uddevalla. Till andra orter i Sverige skulle detta endast ske om avsändaren speciellt begärt befordran "via Göteborg".

Single rate letter sent 8 January 1858 from Stockholm via Hamburg and Aachen to Boston, USA.

The single postage from Germany was 13 Sgr (marked 13 in red crayon on the letter and corresponding to 30 cents) and from Sweden 54 skilling banco, equal to 18 Sgr. The 5 Sgr difference covered the Swedish inland and the transit postage to Germany. Germany kept 2 Sgr to cover her inland postage and credited 11 Sgr (marked 11 in blue ink on the letter and corresponding to 25 cents) to USA. The Boston mark shows 30 (cents) which was the full international rate between Prussia and USA.

Brev av första viktklassen till USA.

Sverige – USA

Vid slutet av 1840-talet fanns regelbunden brevpostbefordran till USA från flera städer i Europa, bland annat från Bremen, Le Havre och Liverpool. Något formellt avtal som reglerade postutbytet mellan USA och Storbritannien (egentligen "the United Kingdom") fanns inte förrän den kanske viktigaste av alla bilaterala postkonventioner undertecknades den 15 december 1848 mellan dessa två länder. De detaljerade föreskrifterna för konventionens tillämpning trädde i kraft den 1 juli 1849.

Portot mellan Storbritannien och USA, Kalifornien och Oregon undantagna, var 24c = 12d. Det var uppbyggt av 3c = 1½ d inlandsporto för Storbritannien, 16c = 8d för det av de två länderna som ombesörjde transporten över Atlanten samt 5c = 2½ d inlandsporto för USA. Detta inlandsporto gällde för hela USA utom för brev till Kalifornien och Oregon, vilka ännu inte blivit stater. Inlandsportot för dessa två områden på västkusten var 40c, men minskades till 10c den 1 juli 1851 och till 5c den 1 juli 1863, då ett uniformt porto infördes i hela USA.

Det av Storbritannien generellt tillämpade förfaringssättet vid transitering av brev var, att fullt porto skulle betalas mellan det avsändande landet och Storbritannien som därefter adderade fullt porto för transporten till mottagarlandet. På detta sätt fick det brittiska postverket vid transitering genom sitt eget land åtnjuta inlandsporto två gånger, både vid mottagandet och vid avsändningen av ett och samma brev. Detta innebar att portot blev detsamma som om ett brev först sändes till en i Storbritannien boende person, som därefter åter postade brevet till den slutliga adressaten. Under förhandlingarna om villkoren i konventionen ansåg USA detta felaktigt och krävde att få avlämna respektive mottaga brev så att Storbritannien endast fick åtnjuta ett enda inlandsporto, vilket också kom att accepteras i konventionen.

Konventionen medgav rättighet för det ena landet att transitera sluten post genom det andra landets territorium till kolonier och tredje land. Tillsammans med det mellan Preussen och Storbritannien i juli år 1852 undertecknade "Additional Agreement" till 1846 års konvention mellan dessa två länder användes denna rättighet för att förhandla fram en konvention mellan USA och Preussen, som då representerade hela den tyska postunionen, GAPU. Denna konvention, som trädde i kraft den 1 oktober 1852, kallas universellt för PCM-konventionen där PCM står för Prussian Closed Mail. Detta innebar att posten sändes mellan Aachen i Preussen och New York eller Boston i förseglade brevsäckar, som inte öppnades någon gång under denna transport.

Portot för ett brev som vägde ½ ounce eller 1 lod inkluderade 5c för inrikestransporten i USA, vilket i denna konvention även gällde för brev till Kalifornien och Oregon, samt ytterligare 18c sammanlagt för sjötransporten och transiteringen genom Storbritannien. Därtill kom 2c för att täcka transiten genom Belgien vilken bokfördes på ankomstlandet så att för ett betalt brev från Preussen krediterades USA 5+18+2 = 25c. Eftersom 1 Silvergroschen (Sgr) då motsvarade cirka 2,3c, sattes dessa 25c att motsvara 11 Sgr och därför ser vi "11" påtecknat på svenska brev till USA som sänts via PCM. Därtill kom ett standardiserat inlandsporto inom GAPU av 2 Sgr, vilket sattes lika med 5c. Sammanlagt blev alltså det internationella portot 30c, motsvarande 13 Sgr när portot betalades i GAPU. För brev mellan USA och Sverige, sända via PCM, tillkom 12c vilket sattes lika med 5 Sgr. Det totala portot blev alltså 42c eller 18 Sgr eller 54 skilling banco per lod. Det kan tilläggas att rekommendation inte var tillåten under skillingbrevperioden.

Amerikansk posttransport till Kalifornien och Oregon var vid denna tid ännu inte en transport tvärs över den nordamerikanska kontinenten, utan posten gick med båt från ostkusten till Panamas karibiska sida, därefter skedde landtransport över Panamanäset och sedan sjötransport från dagens Panama City och upp till Kalifornien. Hela denna route var en amerikansk inrikesroute.

Single rate letter sent 3 April 1858 from Stockholm via Hamburg and Aachen to Washington D.C., USA. This letter was sent under the same conditions as the letter on page 83.

Brev av första viktklassen till USA.

Efter tillkomsten av PCM gick huvuddelen av posten mellan norra Europa och USA via denna route. Ett alternativ för post till Kalifornien och Oregon var att sända den via Storbritannien med brittisk packet från Southampton till Panamas karibiska sida varefter den där överlämnades till amerikansk vidarebefodran enligt ovan. Portot för denna route var dock mycket högre, nämligen 106 skilling banco per lod. Ett enda brev, som sänts denna route är hittills känt. Detta är dock från år 1852, då portot var 10 skilling högre, och något brev med skillingfrimärken är hittills inte känt.

Avslutning

Den direkta postutväxling som Sverige hade under skillingbrevperioden baserad på bilaterala konventioner med andra länder har i huvudsak redovisats ovan. Posten till alla andra länder hade att transitera ett eller flera av dessa länder, i första hand då Danmark, som var "porten" till Hamburg, som med sina många främmande postkontor erbjöd möjlighet att mottaga från, och sända post vidare till, stora delar av Europa. I Hamburg var det framför allt stadens eget postkontor, StadtPostAmt, samt det preussiska och det danska postkontoret, som var de förmedlande länkarna.

Den ojämförligt största delen av den interkontinentala posttrafiken hade att passera Storbritannien och den breda vägen dit var antingen via Stralsund eller Stettin ("via Preussen") eller via Danmark och Hamburg ("via Hamburg") och i båda fallen därefter via Ostende i Belgien till Storbritannien. Därifrån befordrades sedan posten med packets till stora delar av Asien och Australien liksom till Syd- och Nordamerika. Fanns ingen packetroute så fanns, åtminstone i de flesta fall, möjlighet att sända posten som ship mail med mera tillfälliga båtförbindelser. Andra länder med omfattande interkontinentala postförbindelser var Frankrike och Nederländerna men inget av dessa länder nådde upp till den turtäthet Storbritannien kunde erbjuda.

Låt mig avslutningsvis försöka belysa den enorma utveckling som den internationella posttrafiken hade från 15 år före tillkomsten av våra första frimärken till 15 år därefter. Den mest kända bland flera andra transatlantiska linjer, the Cunard Line, började år 1840 ångbåtstrafik mellan Storbritannien och USA med två à tre fartyg, som till-

sammans och huvudsakligen under årets senare hälft gjorde åtta turer fram och åter. År 1850 trafikerades routen med åtta fartyg, som detta år gjorde sammanlagt ett fyrtiotal turer. År 1860 gjordes ett femtiotal turer för att år 1870, med ett stort antal fartyg, göra mer än 110 turer fram och tillbaka dvs. cirka två turer i veckan.

*

Ett tack för hjälp och bistånd vill jag framför allt rikta till min hustru Kersti samt till Gunnar Nilsson, som inte bara bidragit med foton av ungefär hälften av de visade breven, utan även med goda råd.

Källor och litteratur

Billgren Jan, Bjäringer Tomas, Stone L. H.,
Swedish Letter Rates to Foreign Destinations 1855-1895.
Trelleborg 1986.

Moubray, Jane och Michael,
British Letter Mail to Overseas Destinations 1840-1875.
London 1992.

Hargest, George E.,
History of Letter Post Communication Between the United States and Europe, 1845-1875.
Washington 1971.

Överpostdirektörens respektive Generalpoststyrelsens cirkulär.
1840-1860.

Otryckta källor

Riksarkivet.
Dokument ur Överpostdirektörens arkiv och Postverkets arkiv.

Sweden's Postal Relations with Foreign Countries during the Skilling Letter Period

Bilateral Agreements with Other Countries

The intention of this article is to describe briefly the postal relationship between Sweden on the one hand and Norway, Russia/Finland, Denmark, Prussia and France on the other. Sweden had bilateral agreements in force covering the exchange of mail with these countries during the skilling letter period, i.e. between 1st July 1855 and 30th June 1858, when the Swedish stamps were in skilling banco denominations. These agreements were normally referred to as "konventioner" (conventions), except the agreement with Norway which was called simply "bestämmelser" (regulations), probably because the two countries had the same king at the time. The substance of these agreements is outlined in the Swedish language version of this article, country by country. The complete text of the agreements/regulations is available at the Stockholm Post Museum.

In addition to the above, this article also covers the exchange of mail with the United Kingdom. There was a convention in force between Sweden and the UK from the beginning of 1851 until the end of 1853 but, even after its expiry, the UK continued to be of fundamental importance as a transit route for mail to overseas countries. The exchange of mail with the United States of America is also covered briefly. Our only postal convention for letter mail with the US became effective as late as July 1873, but the exchange of mail with the US had increased rapidly at the beginning of the 1850's as a result of the Swedish immigration to the US, caused not least by the gold rush in California.

In addition to the countries mentioned above, a bilateral convention came in force between Sweden and the Netherlands in 1868. Due to the formation of the multilateral General Postal Union in 1875, this agreement, as well as the one with the US, was of relatively little importance.

Undoubtedly, our two most important postal agreements were the ones with Denmark and Prussia, as more or less all correspondence in transit had to pass through one, and sometimes both, these countries, en route to its final destination.

Hamburg

Also from a Swedish point of view, Hamburg was a very important commercial town. There were fairly regular exchanges of mail between Stockholm and Hamburg as early as the first few decades of the 17th century. In the beginning, the Swedish minister in Hamburg acted as our postmaster there, using his home as a "post office". However, gradually, the time came when Sweden, like many other countries, opened her own post office in Hamburg. This Swedish post office was in existence until 1st April 1869, when it was taken over by the North German

Union, against payment of 4,000 Thaler as well as life-time pensions to the employees.

It is difficult for anyone today to imagine the enormous importance of the Swedish post office in Hamburg to the Swedish exchange of mail with foreign countries for more than two centuries. It was only during the last two or three decades of its existence that its importance declined to such an extent that it was more or less only used to number and list mail on letter bills.

The Exchange of Mail

Special post offices for the exchange of mail between Sweden and foreign countries were only in existence in a few places, either along or close to the Swedish borders. Such post offices for the exchange of mail with Norway were Strömstad (with Fredrikshald, and later with Svinesund) and Karlstad (with Kongsvinger); for the exchange with Denmark, there was Helsingborg (with Helsingør); for the exchange with Prussia, there was Ystad (with Stralsund, and for a while with Greifswald) and for the exchange with Finland/Russia, there were Grisslehamn and Haparanda (with Eckerö and Torneå respectively). In 1849, Helsingborg replaced Strömstad with Svinesund for the exchange of mail.

Abroad there were the Swedish post office in Hamburg and the office of the post commissioner in Stralsund, which was sometimes referred to as a post office and sometimes as a post agency.

The basic principle for all exchange of mail with other countries was that Sweden was responsible for, and paid for, transportation from Helsingborg to Helsingør, from Ystad to Stralsund, etc., whereas Denmark was similarly responsible for the transportation of mail to Helsingborg, and Prussia for transportation to Ystad, etc. In other words, each country delivered its mail to the country of destination, or to the transit country that was to forward it.

It was possible to exchange mail between two countries item by item at an agreed rate. The postage was then split between the two countries as agreed in principle. Such postage included the cost of possible transportation through transit countries. However, it was also possible to exchange prepaid letters in such a way that the country of origin paid the country of destination an agreed amount per unit of weight of the bundle of prepaid letters, usually per 30 g. For unpaid letters, the country of origin was instead paid in a similar way per unit of net weight of its bundle of letters.

Transportation of mail through a foreign country, e.g. Denmark, could be in *open* transit, which meant that each letter, etc. was treated as a separate item. A possible alternative was so-called *closed* transit, in which case all items were delivered and forwarded in a closed and sealed bundle, sack or similar. Either the country of origin or the country of destination paid for the transport at an agreed rate, usually per 30 g of the net weight of the bundle of letters.

In this context, it is important to emphasize the fact that the term 'international correspondence' when used in postal history in general as well as often also in this article, has a more restricted meaning than would normally be the case. This term, or similar, refers then to correspondence between two countries, usually covered by an agreement. Other 'correspondence' is referred to as correspondence in transit or similar.

Transportation of Mail

Originally, transportation was by means of a postman, usually a farmer or his farmhands, who walked on foot or travelled by horse-drawn carriage. When faster delivery was required, the mail was carried by a postman on horseback. So-called "posthemman" were normally responsible for the transportation of mail. These were farms which had been made legally responsible for the transportation of mail from one such farm to another, two to three Swedish "mil" away (equivalent to some 20 to 30 km) along a route that had been set out in

Double rate letter sent 3 June 1858 from Stockholm to Fredrikshall, Norway. This rate was 16 skilling banco.

Brev av andra viktklassen till Norge 1858.

detail by the General Post Office.

It was a step forward when stage-coaches were introduced. In Sweden, these were mainly used for transportation between Stockholm and some of the larger towns.

However, the really great step forward in the development of land transport came with the railways. In Sweden, mail was transported by rail for the first time in December 1856 between Malmö and Lund. On 6th December 1859, the first special mail carriages were put in daily traffic between Gothenburg and Töreboda. Complete travelling post offices were not introduced until February 1863, some time after the railway line between Stockholm and Gothenburg had been opened in its full length in 1862.

When discussing sea transport of mail, it is simpler to keep the English terms for some concepts. In English terminology, a *packet* is a vessel owned by the Post Office or the Navy, or privately owned and transporting mail under contract to the General Post Office. Packets had to follow established routes and had to stick to a fixed timetable. Vessels transporting mail only occasionally for the General Post Office or in traffic to remote countries where there was no packet service, were regarded as *ships* and the mail conveyed by them was called ship mail. Letters sent as ship letters normally had lower postage than packet letters.

In American terminology, vessels in traffic on an established route and following a fixed timetable were often also called packets.

Letter Numbers and Letter Bills

In the very early days of the General Post Office, it was decided that all letters sent from one Swedish post office to another had to be listed on a letter bill. Each letter was given its own consecutive number (in Swedish "karteringsnummer") on the letter bill. This letter number was also written in the upper right hand corner of the letter itself. The weight of each letter and the name of the addressee were also entered on the letter bill, which was then sent together with the bundle of letters to the destination post office.

Fully prepaid single rate letter sent from Stockholm 23 April 1858 to Åbo, Finland.
This rate was 20 skilling banco which took the letter to destination.

Brev av första viktklassen till Finland.

The names of the addressees of all letters were also listed on the letter bill sent between the exchange post offices in Sweden and those abroad. However, on 5th December 1848, the Postmaster General applied in writing to the Government for permission to abolish the listing of the names of the addressees of non-registered letters to Norway and other foreign countries, as was now common practice abroad. This would also save a considerable amount of time at the exchange post offices in both Sweden and Hamburg/Stralsund. The Government approved the proposal on 22nd December and it was tentatively implemented from 1st April 1849, to continue until further notice. From then on, non-registered letters were listed on letter bills under two main headings only, namely as prepaid and unpaid letters. These two groups were then sub-divided into weight classes. The number of letters under each of the two main headings was also shown.

The names of the addressees on domestic letters ceased being listed when stamps were introduced in 1855. It would appear that domestic post offices then also stopped listing addressees' names on letter bills sent to the Swedish exchange post offices. This was logical as it only involved transportation between two Swedish post offices. From the above, we can conclude that letters with numbers in the top right hand corner, franked with skilling banco stamps and among others, sent from Sweden to Finland are likely to have originated at a foreign, for instance the Finnish exchange post offices at Eckerö or Torneå.

In some countries, the letter number was written on the back of the letter. However, it would seem that most countries did not list addressees' names at all, and consequently their letters were not numbered.

Postage and Method of Payment

It is important to note the difference between *internal* postage and *domestic* postage or similar terms. Until 1st July 1855, the Swedish domestic postage was based on weight as well as distance. When a country entered into a postal agreement with another country, it often became necessary to establish an internal postage rate that was not based on distance but was valid from the exchange post office to anywhere in the country. This rate only applied to the exchange of mail covered by this particular agreement. A typical example is the agreement of 1852 between Sweden and Prussia. This agreement set the Swedish internal postage at 2½ Silvergroschen, i.e. 7½ skilling banco, which became the postage between Ystad and all Swedish destinations.

Originally, in the case of exchange of mail between two neighbouring countries, the sender was required to pay for transportation of the letter to the common border but could not pay to have it conveyed further. Instead the addressee then had to pay for transportation in his own country. An example of this is the international exchange of mail between Sweden and the Danish states, i.e. the Kingdom of Denmark together with the Dukedoms of Schleswig, Holstein and Lauenburg. In this case, until 1844, postage could only be paid to the Swedish/Danish border. Later it became possible for the sender either to pay the full postage or to let the addressee pay (if the receiver refused to pay, the letter was returned). It was, as before, possible to pay only to the common border, i.e. to the exchange post office in the foreign country.

Tables showing all postage rates in force for letter correspondence with foreign countries were issued at irregular intervals.

Single rate letter sent 18 March 1858 from Stockholm in closed mail to the travelling post office between Paris and Quievrain where the mail bag was opened and the letter directed to Marseille.

When the letter arrived in Marseille the receiver had moved to Nice, then in Italy. The letter was therefore redirected to Nice at an extra postage of 5 decimes marked on the letter in the French way with something that looks more like S than 5. These 5 decimes were entirely a French postage.

Brev av första viktklassen, skickat i sluten säck till Frankrike, vidaresänt till Italien.

The following were used in the 1850's:

Post-Porto-Taxa för Utrikes Brefvexlingen av 7 december 1847. Effective 1st January 1848.

Porto-Taxa för Brefvexlingen m.m. från Sverige till nedannämnde Länder och Orter av 29 juli 1853. Effective 1st September 1853.

Porto-Taxa för Brefvexling m.m. från Sverige till Utrikes Orter av den 28 oktober 1858. Effective 1st January 1859.

The rate tables were considered to be current on the day of issue but many additions and changes were subsequently made and issued. These were presented in the official circulars, distributed to all post offices.

An excellent summary of rates is presented in the book 'Swedish Letter Rates to Foreign Destinations 1855–1895'. The three rate tables mentioned above, all circulars with rate changes, as well as this book, are available in the library of the Stockholm Post Museum.

The postage rates from Sweden to the postal areas covered by this article are listed in the table. They are expressed in skilling banco and the use of the most common route is assumed.

(a) If the maximum distance between the despatching and receiving post offices was 20 (Swedish) mil.

(b) Between Swedish and Danish towns situated along the Sound (Öresund).

(c) Applicable if the postage was paid to the Finnish/Russian border only.

(d), (e) and f) When the distance between the post office of entry into the GAPU and the destination post office was less than 10, between 10 and 20, or more than 20 German (geographic) mil.

Terminology used

Although terms such as England, Storbritannien (Great Britain), etc. were used in Swedish postal documents, the full name in Swedish was Det Förenade Konungariket Storbritannien och Irland (the United Kingdom). In formal contexts, the British authorities and others used the full name, the United Kingdom, but in less formal contexts the abbreviations, the UK or only UK, were and are often used. In this article I have used the word Storbritannien (Great Britain) instead of the full name. Hopefully the Irish will forgive me.

International Postage Rates

Country	Normal Rate	Special Rate	
Norway	8 sk/lod	4 sk/lod	(a)
Denmark: Kingdom	12 sk/lod	6 sk/lod	(b)
Schleswig	12 sk/lod		
Holstein		14 sk/lod	
Lauenburg	15 sk/lod		
Russia/Finland	20 sk/lod	10 sk/lod	(c)
German-Austrian Postal Union	18 sk/lod or		(d)
	21 sk/lod or		(e)
	24 sk/lod		(f)
France	24 sk/½ lod		
Great Britain	36 sk/lod		
USA	54 sk/lod		

Some currencies are mentioned in the article which may not be familiar to all readers. One of these is the Prussian Silbergroschen (Silvergroschen), abbreviated Sgr. A lübisch (lübischer, lübsk, lübecker) Schilling (in Danish called lybsk skilling) had the same value as a hamburger Schilling and 4 lübisch Schilling corresponded to 3 Silvergroschen. In the agreement of 1852 between Sweden and Denmark, all postage rates were in lybsk skilling. During the 1850's, which is the period of time covered by this article, 1 pund (pound) in Great Britain was divided into 20 shillings (sh) and 1 shilling into 12 pence (d).

Sometimes, and especially for letters addressed to or in transit through the German postal area, the weight unit had to be the Prussian loth, equal to a kölnisch loth, which was approx. 14.6 g. After the German-Austrian Postal Union had come into being in 1850, it was agreed that the unit of weight should be Zollpfund, which was defined as 500 g. As a consequence, 1/32nd of a Zollpfund was called a Zoll loth, which was approx. 15.6 g. The Danish lod was also approx. 15.6 g but had no connection with the Zollpfund.

Conclusion

The above covers mainly the direct exchange of mail between Sweden and a number of other countries which had entered into bilateral agreements with Sweden. Mail to all other areas had to pass through one or more of these countries, usually Denmark en route to Hamburg. The many foreign post offices in Hamburg made it possible to receive mail from, and send letters to, many parts of Europe. Hamburg's own post office (StadtPostAmt), together with the Prussian and the Danish post offices there were the main transit offices for Swedish mail.

Most of the intercontinental mail traffic had to pass through Great Britain. The most common routes to Great Britain were via Stralsund or Stettin ("via Prussia") or via Denmark and Hamburg ("via Hamburg") and then onwards via Ostend in Belgium to Great Britain. From there, mail was conveyed by packets to large parts of Asia and to Australia, as well as to South and North America. If there was no packet route, it was usually possible to send letters as ship mail by irregular shipping routes. Other countries with extensive intercontinental mail traffic were France and the Netherlands, but neither of these offered as many possibilities as Great Britain.

Let me finally try to give an example of the enormous development of the international mail traffic from a time 15 years before the first adhesive postage stamps came into use in Sweden until 15 years thereafter. In 1840, the Cunard Line, the most famous among the many transatlantic shipping lines, began to carry mail between Great Britain and North America using two or three steamships, which together made eight return crossings during the latter part of the year. In 1850, eight Cunard steamships operated on the same route and made together around 40 crossings. In 1860, there were around 50 crossings and, in 1870, a great number of ships were in traffic on the route, making together more than 110 return crossings, i.e. more than two per week.