

Fotografier ur Postmuseums bildarkiv

Av Olle Synnerholm

Postmuseums föremålsenhet ansvarar för samlingarna av filateli, föremål, dokument och bilder. Dessa samlas in och bevaras på museet eftersom de är viktiga informationsbärare. Forskare, allmänhet och press får oftast sina frågor besvarade av tjänstemännen, men ibland också genom studium av dessa objekt.

Bildarkivet består både av bilder som samlats in och sådana som tagits av museets fotografer. De äldsta bilderna utgörs ofta av porträtt, de nyare av människor i arbete. Även postlokaler är självklara fotoobjekt, liksom transportmedel. Strävan är att registrera all postal verksamhet i Sverige så långt som möjligt.

När man ska välja ut ett antal bilder från Postmuseums arkiv med ca. 50.000 fotografier, måste det finnas något värt att berätta om dem. En spridning över tiden känns naturlig, liksom en variation mellan det vardagliga och det dramatiska.

En god museimänniska bör helst inte favorisera några speciella bilder; alla bilder i arkivet bör vara lika värdefulla. Men vi gör inte alltid som vi borde. Våra favoritbilder visar dock i bästa fall vilken typ av fotografier museet har störst behållning av.

Mycket är självklart då man tänker efter. Bilderna bör på ett eller annat sätt handla om Posten. De behöver inte vara vackra, inte ens fotografiskt välgjorda, men de bör vara tillräckligt bra för att ge en rättvisande bild av motivet. Således bör man hellre välja en bild av halva lantbrevbäraren med hela känslan än en bild med perfekt skarpa och centrering av ett ointressant motiv.

.....
OLLE SYNNERHOLM är född i Stockholm 1952. Han är fil. kand med inriktning på historia, samhällskunskap, arkivkunskap och museikunskap. Sedan 1990 är han chef för Postmuseums föremålsenhet. Han är sekreterare i poolen för tillverkning och tjänster inom Samdok. Synnerholm är en av grundarna av nätverket SIC (Saken I Centrum) för föremålschefer vid Stockholms museer.
.....

I museet kan vi bara spara på ett litet antal exempel från verkligheten, eftersom allt inte kan dokumenteras. Vi måste begränsa oss till den svenska postala verkligheten, vilken i och för sig inte behöver finnas just i Sverige. Således har t.ex. många fältpostkontor funnits i utlandet.

Bilder från vardagen är att föredra, eftersom dessa i det långa loppet är mest innehållsrika och därmed mest attraktiva. Det är viktigare att kunna se postsorterarna när de sorterar post – inte när de har personalfest. Det får gärna vara något som utgör någon slags brytpunkt, som den första kvinnliga postmästaren eller den första postnummerkatalogen.

Ursprunget eller proveniensen är viktig. Det bör finnas uppgifter om när bilden är tagen, var och av vem. Sammanhanget är också viktigt. De fotograferade pakethögar på den snötäckta marken skulle vara ett tecken på oförlätligt slarv var och när som helst utom i Karungi 1915.

Den första kvinnliga postmästaren

Selma Andersson var den första kvinna som blev postmästare i Sverige på egna meriter. I Postverkets tidiga år hade änkor kunnat arva sina mäns befattningar, men det systemet hade gått i graven långt innan Selma föddes.

Kvinnor hade funnits i Posten i elva år när Selma tillträdde sin befattning i Ljusne 1875. Detta var möjligt eftersom ogifta kvinnor kunde bli myndiga. Som en jämförelse kan nämnas att Fredrika Bremer, som var en världsberömd och bildad författare, på sin ålders höst fick skriva till regeringen och be att få bli myndigförklarad, med hänvisning till att nära manlig släkting saknades.

Kvinnorna kom in i Posten som poststationsföreståndare. Tjänsterna innebar inget chefskap. Det var en självklarhet att kvinnor skulle få nöja sig med lägre lön. Eftersom de var ogifta hade de ju ingen familj att försörja och bara ogifta kvinnor var myndiga. En gift kvinna stod vid denna tid under sin mans förmyndarskap. När en postfröken gifte sig kunde hennes man överta befattningen. Oftast hade han sitt gamla arbete kvar, varför man kan misstänka att hon fortsatte att sköta tjänsten men i sin mans namn.

Det fanns också andra yrken som ansågs lämpade för ogifta kvinnor. Lärarinna var ett och telegrafist ett annat. Dessa var relativt nya yrken och därför inte belastade med uppfattningen att de måste skötas av en man. Benämningarna postfröken och skolfröken syftade under denna tid inte enbart på att de var ogifta.

Selma Andersson var dotter till en jordbrukare i Forsbo i Västmanland och hade utbildat sig till telegrafist. Hon innehade redan en tjänst som telegrafassistent sedan några år tillbaka, då hon fick tillfälle att kombinera telegrafist- och postmästartjänsterna. Hon blev dock endast tillförordnad postmästare, något som hon förblev tills hon avgick 1902, vid 59 års ålder. Även efterträdarna i Ljusne, vilka alla var kvinnor, fick nöja sig med att vara tillförordnade postmästare.



Den första kvinnliga postmästaren i Sverige var Selma Andersson; hon var chef i Ljusne 1875-1902.

The first woman postmaster in Sweden was Selma Andersson; she was the manager of Ljusne post office 1875-1902.

Det kan tillfogas att postanstalten i Ljusne var poststation när Selma Andersson fick sin tjänst 1875. Hon utsågs därför först till poststationsföreståndare men fick postmästartiteln när Ljusne blev postexpedition 1876. Sex år senare uppgraderades Ljusne dessutom till postkontor och förblev det till den 30 juni 1926.

När Selma Andersson avled 1927, 84 år gammal, hade Ljusne sedan ett år tillbaka åter blivit postexpedition.

Sortering av nyårsposten

Allt sedan mitten av december 1903 hade postmängderna ökat i Uppsala. Extra personal hade satts in men förslog ändå inte. Helgdagsarbete var inte främmande för brevbärarna som hade arbetat även på juldagen.

Brevbärarna på bilden tillhör de lyckligt lottade; de är alla fast anställda. Axel Hagelin, äldst i tjänst och ålder, har till och med en ordinarie befattning. Karl Ludvig Åhlin, 23 år gammal och yngst, är fast anställd sedan 14 dagar tillbaka. Tillsammans med de båda andra, John Lange och Johan Andréé, ska de komma att arbeta tillsammans ända tills Karl Ludvig Åhlins död 1931.

Porträttet på väggen föreställer den före generaldirektören Adolf Wilhelm Roos, förmodligen förflyttad till postsorteringslokalen sedan efterträdarens porträtt intagit hedersplatsen i postmästarens rum. Belysningen i lokalen består av fotogenlampor; de kraftiga skuggor som personerna kastar beror på fotoblixten. Ingen förman syns i rummet, men han var säkert närvarande så han kunde kontrollera att brevbärarna inte

började tala med varandra. Han skulle också kontrollera att arbetstiderna passades.

I slutet av föregående månad hade Uppsala fått en ny postmästare, Carl Ernst Emanuel Wennström, som med denna tjänst kom att kröna sin postala karriär. Postkontorets lokaler var trånga och skulle snart komma att bytas mot andra större och mer ändamålsenliga, tio rum i det hus som höll på att byggas åt riksbanken.

Brevsorteringen sker på ett vanligt bord trots att sorteringsfack finns. Sannolikt förslår inte dessa inför helgens postmängd. Denna ökar under den här tiden år för år, men vykorten och därmed också nyårskorten har ökat explosionsartat. År 1900 skickades drygt 10 miljoner vykort inrikes; 1903 är man uppe i över 43 miljoner per år.

Det huvudpostkontor som hade invigts på Vasagatan i Stockholm tidigare detta år, liksom Uppsalas kommande, sägs ha betalats av vykortsporten.

Sortering av nyårsposten i Uppsala 1903. På väggen finns ett porträtt av den tidigare generaldirektören Adolf Wilhelm Roos som var postchef 1867-1889.

Sorting the new year mail in Uppsala in 1903. On the wall there is portrait of Adolf Wilhelm Roos who was Postmaster General 1867-1889.



När Karungi kom på världskartan

Byn Karungi ligger tre mil norr om Haparanda. Här fick den svenska posten 1915 utstå sitt största kraftprov, när anhopningen av paket överträffade alla tänkbara scenarier.

Världskriget hade under sommaren delat Europa och posten kom inte fram mellan länderna. Båtarnas farleder minerades under hösten. Den enda säkra förbindelsen mellan öst och väst gick via Sverige. Järnvägslinjen från Boden slutade i Karungi. Här var det tre mil kvar till Haparanda och den finskryska sidan.

Karungi utrikespostkontor har vid denna tid storleken av en mindre stuga. Här har paketen tidigare räknats i hundratal per år. Plötsligt kommer de i hundratusental och mängden ser inte ut att avta. Posthuset räcker inte till vare sig för paketen eller för den extrapersonal som inkallats. Paketen får sorteras i snön och posttjänstemannen Karl Helmer Dahlgren, extrainkallad till Karungi, får sova i en järnvägsvagn, uppvarmd av stearinljus.

Dahlgrens uppgift är att ordna hästar och vagnar som kan frakta posten de sista milen till Haparanda. Detta låter sig inte göras så lätt i detta glesbefolkade område av landet. Posten konkurrerar dessutom om transporterna med diplomater, affärsmän, svartabörshajar och alla andra som plötsligt har samlats i detta nu så överbefolkade köldhål.

Mellan Sverige och Finland fanns endast en smal gångbro. En linbana byggdes därför för att man skulle kunna forsla paketen över Torne älv. Trots vinter och kyla byggdes järnvägen i rask takt ut mellan Karungi och Haparanda. När sträckan var klar fram på vårkanten 1916 var också sjöförbindelserna öppna mellan Gävle och Finland. Postver-

Postsortering i Karungi 1915.

De enorma pakethögarna beror på att posten till Ryssland omdirigerades över Sverige och Finland landvägen under första världskriget.

Mail sorting at Karungi in 1915.

The reason for the enormous piles of parcels is that all mail to Russia was re-routed overland, via Sweden and Finland, during the first world war.





ket hade bestått sitt största kraftprov någonsin.

Däremot gav inte den enorma ökningen av postpaket särskilt stora inkomster. Enligt internationella överenskommelser, slutna i en fredligare tid vid världspostkongressen 1906, skulle krigsfångepaket fraktas kostnadsfritt för både avsändare och mottagare. Något mindre än hälften av försändelserna var just paket till krigsfångar.

Järnvägsolyckan vid Getå

Den 1 oktober 1918 hade banvallen underminerats strax söder om den lilla järnvägsstationen Getå, ett par mil nordost om Norrköping. Järnvägsrälsen bröts upp och linjen blev oframkomlig. Det första tåg som kom fram till platsen spårade ur. Loket och sju vagnar störtade nerför branten. Närmast loket var postvagnen kopplad. I den tjänstgjorde förste postiljonen Johan Levi Lind-

Järnvägsolyckan vid Getå, strax norr om Norrköping år 1918. Hela tågsättet vält och posten brann upp.

The railway accident at Getå north of Norrköping in 1918. The whole train overturned and the mail was destroyed by fire.

ström och extra postiljonen Eric Ruben Håkansson. Båda klarade sig och kunde ta sig ut från postkupén. Lindström blev lindrigt skadad men Håkansson klarade sig utan nämnvärda skramor.

Det är mörkt ute men Håkansson ser ändå lokföraren som svart i ansiktet kommer och säger "Skaffa mig en signal". En bit bort på banvallen möter Håkansson en järnvägstjänsteman med signallykta. I skenet från lyktan kan lokföraren stänga av ångpannan så att den inte sprängs.

Lindström och Håkansson försöker nu rädda posten och sina personliga tillhörigheter. Men eftersom vagnarna börjat brinna står inte posten att rädda. De ägnar sig där-

för åt att försöka hjälpa passagerarna ur de brinnande vagnarna. Lindström hjälper en flicka och en gammal dam, mer minns han inte. Håkansson uppger sig ha hjälpt ett tiotal personer, innan branden spridit sig så att ytterligare insatser är omöjliga. Dessutom fruktar man att gastuberna under vagnarna ska explodera. Detta sker också ganska snart och alla vagnarna utom restaurangvagnen förstörs av elden.

Till Postmuseum skickades senare en skrivelse om vad som tillvaratagits i den utbrända postvagnen: "5 mynt, 2 knappar, 2 nyckelknippor, 1 lös nyckel, 1 stämpeldosa, 1 plomberingstång, 1 påssax, 1 stycke omslag till expressbrev, 1 annat vanligt brev, bit av fotografi, 2 stycken frimärken, diverse rester av postanvisningar och tidningsprenumerationer, rester av omslag till paket." Av allt detta finns i museet idag endast en svedd postanvisning.

Lindström förlorade sin unikabox med innehåll och tre musikhäften för fiol. Det dröjde 14 dagar innan han åter kunde träda i tjänst på grund av fysiska och psykiska skador. Håkansson förlorade kläder, necessär, plånbok och dörrnyckel. Redan natten efter olyckan sorterade han dock post på tåget hem till Stockholm.

En verklig svensk kraftkarl

Den 16 juli 1927 är det postinspektion på Gräsö utanför Öregrund. Lantbrevbäraren Edvard Eriksson, kallad post-Edvard, ställer upp för fotografering med hustru och åtta barn. Det är en dålig bild, tekniskt sett. Fotografen, som antagligen är postmästaren Vilhelm Petrelius i Uppsala, har inte riktigt fått med allt.

I 18 år har Edvard Eriksson forslat post mellan och på öarna, i början två gånger i veckan och senaste året fyra gånger. I och med att både motorbåt och bil, en T-Ford, används har den moderna tiden gjort sitt intåg. Erikssons huvudsakliga sysselsättning är dock att bedriva jordbruk, men inkomsterna drygas också ut med fiske.

Postmästare Petrelius har idel lovord att komma med om denne lantbrevbärare, "en

verklig svensk kraftkarl". I sin rapport skriver han först och främst om svårigheten att frakta posten under varierande väderlek i skärgården. Sedan är han imponerad över Erikssons förmåga att försörja familjen. Han berömmar också ordningen och "snyggheten" både ute och inne samt att barnen är välnärda och rödkindade. Fotot skickar han till Postmuseum då han anser att Edvard Eriksson bör förevigas med sitt porträtt. Det kan också bero på att Petrelius under åren 1910-1913 hade varit föreståndare för museet.

Skillnaden mellan postmästaren och lantbrevbäraren var så stor som den kunde bli inom verket vid denna tid. Lantbrevbä-

En verklig svensk kraftkarl var lantbrevbäraren Edvard Eriksson som arbetade på Gräsö och blev fotograferad vid en inspektion 1927, tillsammans med sin fru och åtta barn.

The rural postman Edvard Eriksson was a real Swedish strongman; he worked on the island of Gräsö and was photographed during an inspection in 1927, together with his wife and eight children.



raren, å ena sidan, hade en osäker deltidсанställning med slitsamma arbetsförhållanden. Postmästaren, å den andra, var välutbildad, hade utnämnts till riddare av Vasaorden, innehade en ordinarie tjänst och erhöll en hög lön. Att postmästaren ändå förstod att uppskatta sin lågavlönade medarbetare talar till hans fördel.

Det svenska postkontoret på Adolf Hitlerstrasse

Den 13 januari 1935 skulle det hållas folkomröstning i Saarland. Valet gällde huruvida området skulle fortsätta att vara under Nationernas Förbunds förvaltning, som det varit sedan det första världskrigets slut, eller om det åter skulle få bli en del av Tyskland. En neutral kommission under svenskt presidium skulle övervaka valet.

Anledningen till att Saarområdet skiljts från Tyskland var att Frankrike krävde kompensation för förstörda gruvor under första världskriget. Man såg noggrant till att gruvorna hamnade inom Saarområdets gränser medan vinodlingarna hamnade utanför, så att de inte kunde konkurrera med de franska. De som motsatte sig återanslutningen till Tyskland var framför allt flyktingar från det nazistiska styret vilka slagit sig ner i Saar. Det var från sådana "kommunister och andra status quo:are" man väntade sig sabotage mot valet.

För ordningens upprätthållande begärde NF att Sverige skulle bidra med en trupp i en del av Saarland. För andra delar svarade Storbritannien, Italien och Holland. Sverige sände 261 militärer i slutet av december 1934. De återkom först i februari 1935. Uppdragets vikt visas av att Konungen och kronprinsen tog farväl vid avfärden och att kronprinsen välkomnade och tackade vid hemkomsten.

De 261 militärerna skulle ha tillgång till ett fältpostkontor, vilket bemannades av förste postassistent Sven Svenmark. Han fick vid utnämningen titeln fältpostmästare. Den drygaste arbetsbördan för honom blev att ombesörja de tusentals beställningarna från svenska filatelister. Soldaterna var ock-



Det svenska postkontoret i Saarbrücken 1935.

Det låg på Poststrasse i staden Merzig, en gata som senare döptes om till Adolf Hitlerstrasse.

The Swedish post office in Saarbrücken in 1935.

It was located in Poststrasse in the town of Merzig, a street that was later renamed Adolf Hitlerstrasse.

så flitiga brevskrivare. De flesta av dem hade aldrig varit utomlands tidigare och väntade sig inte heller att få resa så långt i framtiden. En så märklig händelse i ens liv måste helt enkelt rapporteras till släkt och vänner.

Det svenska fältpostkontoret låg på staden Merzigs huvudgata som passande nog hette Poststrasse. Den svenska flaggan på bilden ser ut som den finska, men detta beror på att en film har använts som inte kunde ta upp blå färg. Allt blått blir vitt. Alltså finns det inga moln på himlen.

Valet avlöpte lugnt och Sven Svenmark beundrar den effektiva organisation som ser

till att alla röstberättigade kan resa till Saarland. Det är nämligen de som var kyrkobokförda där 1919 och då var över 20 år som fick rösta, även om de emigrerat. Poströstning är ännu inte påtänkt varför de röstande istället får resa till vallokalerna.

Valresultatet innebar att drygt nittio procent uttalade sig för anslutning till Tyskland. Dagen efter valet döptes Poststrasse om till Adolf Hitlerstrasse.

Brickskåp som stämpelur

Arbetet på Postgirot 1965 utfördes på kontor men liknade i mycket ett arbete på fabrik. Byggnaden från 1932 kändes ännu modern med sin rörpost och sina paternosterhissar. En stor modern centraldator fanns för bokföringsresultatet, men den låg i en värld för sig. Ännu användes de mekaniska bokföringsmaskinerna.

Merparten av de anställda var kvinnor. Omsättningen på arbetskraft var stor; det var inte ovanligt att en kvinna slutade arbeta när hon gifte sig. Det utländska, framför allt det baltiska, inslaget var påtagligt efter flyktingvågen efter andra världskriget.

Vissa arbetsuppgifter och titlar innehades främst av kvinnor. I förteckningar över personalen med titlar som kontorsskrivare, kansliskrivare, kontorist, kontorsbiträde och kanslibiträde får man läsa många sidor för att finna en enda man. Titlarna uttalas sällan; mest använder man förkortningar: Ks, Kls, Knt, Kb och Klb. För oss nutida människor meningslösa nyansskillnader men säkert av största vikt för dem som var verk samma där och då.

Det gjordes stor skillnad mellan olika steg i hierarkin; du-reformen låg ännu i framtiden. Man frågade om man fick gå på toaletten. Punktlighet var inte en dygd, det var en självklarhet.

Vid arbetsdagens början skulle var och en ta sin nummerbricka från skåpet. Det

Brickskåp vid Postgirot i Stockholm, vilket användes som en slags stämpelur. När arbetet skulle börja, lästes skåpet och den som kom för sent kunde inte själv hämta sin namnbricka.

The cupboard for number-badges in the Post Office Giro department in Stockholm, which was used as a time-clock. When work was due to start, the cupboard was locked and if anyone was late she was not able to collect her badge herself.



gällde att hinna i tid för snart låstes skåpet och genom glasluckan lyste de orange brickorna från dem som ännu inte kommit. Innan skåpet låstes upp för de för sent ankomna fick de först skriva på ett kvitto.

Bricksystemet hade införts 1903 på Stockholms då nybyggda huvudpostkontor för att man skulle kunna kontrollera punktligheten. Där gällde det brevbärarpersonalen.

Bilden togs 1965 i samband med att bildbandet "En dag på postgirokontoret" producerades. Detta togs fram för att man skulle kunna presentera arbetet på postgirot för nyanställda och studiebesökare.

Posten och högertrafikomläggningen

Fotografiet är taget lördagen den 2 september 1967. Dagen efter är det högertrafikomläggning eller dagen H. Posten har på olika sätt länge varit berörd av omläggningen. Vid denna tid drev Posten diligenstrafik med bussar i Norrland. Förberedelser hade för diligenstrafikens del pågått i fem år. 80 av dess 340 bussar var nylevererade till dagen H, medan resten måste byggas om. Det var ett pressat arbete eftersom de dagen innan gått i vänstertrafik.

Broschyrer hade delats ut i hela landet, postlådor hade flyttats tvärs över vägen. Postanställda, i likhet med många andra, hade tränats till trafikvägledare. Deras uppgift var att vägleda trafikanterna i det nya systemet. Fler än motståndarna till högertrafikomläggningen hade nämligen fruktat ett blodbad.

Det var spänning i luften efter månader och i vissa fall år av förberedelser. Vid Postens bilverkstad hade 126 nya högerstyrda bilar ställts upp. Sedan några år tillbaka skedde en hel del av postdistributionen och brevlådstömningen med specialbyggda bilar. På Ranhammarsvägen i Bromma låg inte bara Postens bilverkstad utan också Postens verkstad och Postens tryckeri. Det var en tid då Posten snarare skulle sköta allt själv än att fokusera på kärnverksamheten, postdistributionen.

"De nya bilarna har kostat cirka en miljon", meddelar postens personaltidning.



Vid högertrafikomläggningen 1967 hade Posten skaffat 126 nya högerstyrda postbilar vilka skulle användas vid tömning av brevlådor, främst i Stockholm.

When Sweden started driving on the right hand side of the road in 1967, the Post Office had acquired 126 new post vans with the steering wheel on the right-hand side, which were to be used when emptying post-boxes, mainly in Stockholm.

Aldrig tidigare har Posten köpt så många bilar på en gång. En filmfotograf finns på plats med sitt stativ, hans film kom sedan att finnas med i den årsjournal som Posten vid den tiden producerade. Det finns något av en militärisk precision över det hela, bilarnas snörräta rader, chaufförernas uppställning vid bilarna före start och sist här i bild, utfarten i tur och ordning, men så nära inpå varandra som det bara går.

Högertrafikomläggningen gick bra, det fruktade blodbadet förvandlades till en minskning av antalet trafikolyckor. Det spreds en positiv anda i trafiken. För Posten

gick det också bra. Postlådorna var i allmänhet uppsatta precis som de skulle vara. De högerstyrda bilarna underlättade för brevlådetömmarna som nu slapp kliva ut mitt i gatan. Posten kom fram med högst någon timmes försening första dagen.

De första postnummerkatalogerna

Den 19 mars 1968 ska de allra första postnummerkatalogerna delas ut. I Bandhagen får Leif Jonsson och Gunnar Andersson gå två extraturer. Tidens uniform påminner närmast om en kostym; slipsknutarna är korrekta, åtminstone inför fotografen. Den 23-årige Gunnar Andersson har visserligen ingen mössa, men uniformen är lika oklanderlig när han trampar på den fullastade postcykeln som i trappuppgångarna. Till sammans med de andra brevbärarna på Bandhagen 1 har de 15.000 postnummerkataloger att dela ut. Runt om i hela landet sker samma sak.

Nu skulle alla skriva postnummer på sina brev. Det bedrevs samtidigt en kampanj i TV, radio och tidningar samt via reklamtavlor och broschyrer. Det komponerades till och med en postnummervals. Posten hjälpte företagen att uppdatera sina adressregister med postnummer, vilket inte minst bidrog till kampanjens goda resultat. Redan efter ett år var 75 % av postförsändelserna försedda med postnummer.

Protesterna mot postnummerinförandet var lama. Postverket var ett statligt verk och ansågs vilja medborgarnas bästa. Det talades också om maskinsortering och den fortfarande mystiska databehandlingen. Den senare – ännu var den svårbegriplig – hade likväl en air av framtidsinriktning och vetenskaplighet.

Postnummeridén kom från utlandet. Posten informerade om att postnummersystemet var vanligt i utlandet. Några år senare talade man om att Posten var pionjärer. Båda påståendena var sanna, eftersom den svenska posten införde ett femsiffrigt system (de flesta utländska var fyrsiffriga). Längre nummer är svårare att minnas, men de ger möjlighet till större exakthet vid sorteringen.

Den akuta anledningen till postnummerinförandet var en omläggning av järnvägsnätet. SJ skulle inte längre trafikera alla små järnvägsstationer. Postens distribution av post, som byggde på järnvägsnätet, måste göras om i grunden.

Postsorterarna skulle tidigare kunna 3.500 orter utantill och dessutom veta var de låg utmed järnvägssträckor eller busslinjer. Detta var därför en kunskap som krävdes för internbefordran i Posten. Med postnummer blev det inte längre nödvändigt att lära sig alla dessa orters namn och geografiska placering utantill.

På 1960-talet hade Posten svårigheter med personalomsättningen. Den som en gång börjat i Postverket önskade inte nödvändigtvis stanna där hela livet. Just i Bandhagen drev man fyra år tidigare ett projekt för att få hemmafruar att arbeta deltid som brevbärare. Det resulterade i att Leif Johansson och Gunnar Andersson fick några kvinnliga kollegor, men fortfarande dominerade de manliga brevbärarna i Bandhagen.

De första postnummerkatalogerna delas ut av brevbärarna Leif Jonsson (till vänster) och Gunnar Andersson den 19 mars 1968.

The first post number catalogues are being delivered by postmen Leif Jonsson (to the left) and Gunnar Andersson in Bandhagen, a southern suburb of Stockholm, on 19 March 1968.



Källor och litteratur

Forssell, Nils,

Svenska Postverkets historia, 1-2.
Stockholm 1936.

**Förteckning över tjänstemannapersonal vid
Postverket, 2.**

Stockholm 1965.

Grape, Ernst,

Postkontor och postmästare.
Stockholm 1951.

Lundgren, Britta,

Allmänhetens tjänare.
Stockholm 1990.

af Malmborg, Andreas,

Sillbullar och vackra flickor.
Bergshamra 1994.

Personalförteckning.

1903.

Postverket.

Sveriges Officiella Statistik:
Postverket år 1915.
Stockholm 1916.

PS.

1967:9.

Lagergren, Helmer,

Svensk Postmatrikel 1900.
Göteborg 1900.

Tjänstemannapersonal vid Kungl. Postverket.

Stockholm 1928, 1931.

**Ämbets- och tjänstemän vid Kungl. Postverket
och Kungl. Postsparbanken.**

Stockholm 1918.

Otryckta källor

Postmuseums arkiv

E 16	Minnesinsamlingar
F 1	Dossierlagda handlingar
F 1b	Postalt och kulturhistoriskt arkiv

Photographs from the Picture Archives

The Museum's Objects Department looks after the collections of philately, objects, documents and pictures. These are collected and stored at the Museum since they hold important information. The Museum's officials are normally able to answer questions from researchers, the public and the press, but sometimes it is necessary to study the objects.

The picture archives contains both pictures collected from various sources and pictures taken by the Museum's photographers. The oldest pictures are often portraits, whereas the more recent ones often show people at work. Photographs of post office premises are also of interest, as well as photos of means of transport. The aim is to record all postal activity in Sweden as far as possible.

When selecting around ten pictures from the Museum's archives of some 50.000 photographs, those chosen must have a tale to tell. It seems most appropriate to select photos spread over a period of time and showing a mixture of everyday and dramatic events. Frequently used pictures are probably best avoided.

The Museum can only keep a limited number of examples from everyday life since not everything can be recorded. We have to restrict ourselves to Swedish postal life, which does not necessarily have to be located in Sweden itself, for example there have been many field post offices abroad.

Pictures from everyday life are preferred since, on the whole, these contain more information and are therefore more attractive. The origin, or provenance, is important. There must be information on when the picture was taken, where and by whom. The context is also of importance. The piles of parcels photographed lying on the snow-

covered ground would be a sign of unforgivable negligence anywhere but in Karungi in 1915.

The First Female Postmaster

Selma Andersson was first put in charge of a post station but was given the title of postmaster when Ljusne in Hälsingland became a post office in 1876. However, she was only acting postmaster, which she remained until she left in 1902 at the age of 59.

Women were taken on by the Post Office to manage post stations. The appointments did not involve leadership. It went without saying that women would have to make do with lower wages. Since they were unmarried, they did not have families to support and only unmarried women were legally of age. At this time, a married woman was under her husband's guardianship. When a postmistress married, her husband could take over the appointment. However, most of the time the husband retained his old job and it is therefore likely that the wife continued to work for the Post Office, but in the husband's name.

Sorting of the New Year Mail

Since the middle of December 1903, the quantities of mail had increased in Uppsala. Extra staff had been taken on but it was still not enough. It was not unusual for postmen to work on national holidays; they had even been working on Christmas Day. The postmen in the picture are the lucky ones; they are permanent employees.

The portrait on the wall is the former Postmaster General, Adolf Wilhelm Roos; it was probably moved to the mail sorting office after his successor's portrait had been

given pride of place in the postmaster's office. The room is lit by paraffin lamps; the reason why the shadows cast by the people are so dense is that the photographer used flash when he took the picture.

When Karungi claimed its place on the World Map

The village of Karungi is located 30 km north of Haparanda. This is where the Swedish Post Office was put to its greatest test in 1915, when the quantity of parcels destined for Russia exceeded all expectations.

In the summer, the First World War had divided Europe and the mail did not get through between the countries. The sea routes were mined during the autumn. The only safe route between east and west was via Sweden. The railway line from Boden terminated at Karungi. This was 30 km from Haparanda and the Finnish-Russian side.

The Karungi post office for foreign mail was at the time the size of a small cottage. Before 1915, the number of parcels had been counted in hundreds per year. Suddenly, hundreds of thousands turn up and the number does not appear to be decreasing. The post office is not big enough either for the parcels or for the extra staff taken on. The parcels have to be sorted in the snow and post office clerk Karl Helmer Dahlgren, relocated to Karungi to work as an extra, has to sleep in a railway carriage, heated by candles.

The Railway Accident at Getå

On 1st October 1918 the railway banking had been undermined just south of the small railway station at Getå, 20 km north-east of Norrköping. The track was displaced and impassable. The first train that arrived at the spot was derailed; the engine and seven carriages overturned and crashed down a steep slope.

The mail carriage was next to the engine. Working there were senior postman Johan

Levi Lindström and extra postman Eric Ruben Håkansson. Both survived and managed to get out of the mail carriage. Lindström was slightly injured but Håkansson had no injuries worth mentioning. A fire started and spread to the other carriages. The mail carriage was destroyed by the fire and the mail could not be saved.

A Real Swedish Strongman

On 16th July 1927, the postal service is being inspected on Gräsö island off Öregrund, approx. 100 km north-east of Stockholm. Rural postman, Edvard Eriksson, is photographed with his wife and eight of his children. It is technically a bad photograph. The photographer, probably postmaster Vilhelm Petrelius in Uppsala, has not quite managed to get everything into the picture.

Petrelius has only praise for Edvard Eriksson, "a real Swedish strongman". In his report he comments mainly on the difficulties of delivering and collecting mail in varying weather conditions in the archipelago. He sends the photo to Post Museum since he feels that Edvard Eriksson's portrait should be preserved for posterity. The fact that Petrelius had been the Museum's manager between 1910 and 1913 may also have something to do with it.

The Swedish Post Office in Adolf Hitlerstrasse

On 13th January 1935 there was to be a referendum in Saarbrücken. The question to be decided was whether the area should continue to be administered by the League of Nations or whether it should revert to being part of Germany. A neutral commission under Swedish chairmanship was to monitor the referendum.

To ensure peace and order, the League of Nations requested that Sweden send a troop of soldiers to Saarbrücken. Sweden sent 261 soldiers at the end of December 1934. They only returned in February 1935.

The soldiers were to have access to a field post office; this was manned by senior

post office clerk Sven Svenmark. The Swedish field post office was located in the main street of the town of Merzig, which appropriately was called Poststrasse. The result of the referendum was that 90% of the population was in favour of reverting to Germany. The day after the referendum, the street was renamed Adolf Hitlerstrasse.

Number-Badge Cupboard used as a Time-Clock

In 1965, the work of the Post Office Giro Department was carried out in an office but was very similar to factory work.

At the start of the working day, each employee had to collect a badge with his number from the cupboard. It was important to be on time because the cupboard was locked when work was due to start - but through the glass door the orange number-badges of those who had not yet arrived could be clearly seen. Before the cupboard was unlocked for latecomers, they were required to sign a receipt.

The number-badge system had been introduced in 1903 at Stockholm's new main post office to check the punctuality of workers, in this case postmen.

The Post Office and the Changeover to Right Hand Traffic

The photograph was taken on Saturday, 2nd September 1967. The following day is the day when Sweden changed over to driving on the right hand side of the road, or H Day (Höger = Right).

In the Post Office garage 126 new cars are lined up, with the steering wheel on the right hand side. The last few years, some mail deliveries and post-box collections had been done using specially built cars.

An article in the Post Office staff magazine states "The cost of the new cars is approx. 1 million kronor". Never before has the Post Office bought so many cars at the same time.

The First Post Code Catalogues

On 19th March 1968, the very first post code catalogues are to be delivered. In Bandhagen (a southern suburb of Stockholm), Leif Jonsson and Gunnar Andersson have to do two extra delivery rounds. Together with the other postmen at Bandhagen 1, they have to deliver 15,000 post code catalogues.

The idea to introduce post codes came from abroad. The Swedish Post Office introduced a five figure system (at the time, most foreign post codes consisted of four figures). Longer numbers are harder to remember but result in greater accuracy when sorting the mail.