

Svensk-danska postvägar under 1600-talet

Av Bo Andersson

Under det svenska postväsendets första år fanns det åtskilliga hinder för en kontinuerlig och punktlig brevtrafik. Långa avstånd i kombination med bristfälliga vägar, och inte minst hästarnas dåliga kondition, omöjliggjorde en effektiv postförmedling. Detta gällde särskilt vägen norr om Bottenviken mellan Stockholm och Åbo, vilken användes när det inte var möjligt att ta sig över Ålands hav. År 1649 beräknades hästbytena på sträckan uppgå till 113; till detta kom risken för förseningar vid varje posthemman.

Det svenska postnätet sträckte sig under 1600-talet över hela Nordeuropa, från Hamburg i söder till Uleåborg i norr, från Strömstad i väster till Tartu i öster. Mot slutet av århundradet intensifierades och utökades posttrafiken avsevärt. Detta medförde att den centrala och lokala postförvaltningen omorganiserades. Man inrättade inspektionsområden, anställde postiljoner och förbättrade postböndernas villkor.

Postlinjen från Hamburg till Stockholm över Markaryd, som var svensk gränspoststation när linjen inrättades 1620, kan betraktas som en första ansats till ett svenskt postnät. Den utgjorde Sveriges viktigaste postväg till utlandet och efterhand ordnades även sidogrenar så att provinsstäderna kunde komma i förbindelse med Stockholm och med varandra.

Agenter och kommissarier i utlandet

Redan före Postens inrättande 1636 hade Sverige ett glest men fungerande nät av agenter i norra och östra Europa, anställda av den svenska staten. De flesta av dessa var

BO ANDERSSON är född i Stockholm 1950.

Han är ansvarig för Postmuseums föremålsamlingar sedan 1984. Som posthistorisk sakkunnig har han deltagit i omarbetningen av museets posthistoriska basutställningar 1986 och 1991. Bland tidigare skrifter kan nämnas "Symboler för Posten", 1994 och artiklar i *Posttryttaren* 1992, 1993, 2001 och 2006.

utländska medborgare, som bättre kände till de lokala förhållandena; de hade begränsade uppgifter och var inte diplomater.

År 1619 installerades holländaren Leenart van Sorghen i Hamburg som svensk agent. I Stettin fanns då redan borgmästaren Elias Pauli, som regelbundet skrev till Stockholm. Hans rapporter gick först till van Sorghen som skickade dem vidare till Helsingör, till en annan holländare som var stationerad där, Pieter Isaacs. Denne vidarebefordrade breven över sundet och vidare till Markaryd vid gränsen till Sverige, där gästgivaren och länsmannen Brodde Jakobson sedan länge varit svensk agent.

Agenten i Helsingör, Isaacs, var konstnär och Christian IV:s hovmålare. Från april 1620 fick han samtidigt med uppdraget som hovmålare hos den danske kungen en årlig lön från Gustav II Adolf som förevändning för målningar man skulle ha beställt av honom. I själva verket var det en ersättning för att spionera för den svenske kungens räkning. Detta pågick ända fram till Isaacs' död 1625, då förhållandet upptäcktes.

Från 1621 fanns en agent och tullkommissionär i Helsingör, Anders Svensson (ad-



Christian IV på en målning av Pieter Isaacsz år 1612.

King Christian IV of Denmark on a painting
by Pieter Isaacsz in 1612.

lad Ödel 1630). Hans uppgift var att övervaka Öresundstrafiken och kontrollera att danskarna infriade sina löften. Svensson hade börjat sin bana som sekreterare i Axel Oxenstiernas kansli. Han sändes tidigt utomlands för att lära sig språk, bland annat i London och under resor på kontinenten. År 1625 övertog Anders Svensson tjänsten som agent i Hamburg. Under hans ledning blev staden ett centrum för all svensk underrättelsetjänst i Europa.

Ett exempel på den typ av rapporter som skickades är den från Jonas Bureus, den man som efterträdde Anders Svensson som agent i Helsingör. Bakgrunden var Christian IV:s inblandning i det trettioåriga kriget, något som skedde mot det danska riksrådets vilja. Kriget blev ett stort misslyckande och fick bland annat som konsekvens att Jylland ockuperades och plundrades av tyska trupper. Detta medförde stor oro i landet och så här rapporterar Jonas Bureus från Helsingör:

”Uthi gemeen äre dhe här i landett inthet rätt väl tillfredz med Konungen och Printzen. De seije, att dhe hafue fördtt dem dette krigett onödigt opå; the önske, att the äre af med dem bådhe, och hadhe en annan herre. Deres störste förhopningh är nu, att Konungen i Sverige och Hollenderne skole dhem asistere, utan huilke de gemene nästan synes vara försagde. Uthi Skåne önske de, att de vore under Sverige; the seije, att Konungen der är en herre, som kan försware sine undersåther och föra krich, men denne låther sigh allt regera af Fru Kristin. Printzen achter och på vackre qvinfolkk och låther alltt annatt fara. Här är Konungen emott Rådhet, och Rådet inthet väl till fridz medh Konungen, inthet heller rätt väl ens emellan sigh. [...] Nu är Rådhet tillsamman uthi Köbenhfn, och hafuer jagh handladt medh den Hollendske Commissarien, att han skall drag dit och förnimme, hvad der tracteres, ty migh misstencke dhe, men honom intedt. [...]”

Det vanligaste sättet att skicka brev på kontinenten var genom det postsystem som upprättats av familjen Thurn und Taxis. Från början var det ett transportsystem för kejsarens regeringspost från alla delar av det habsburgska väldet. Så småningom kunde även privatpersoner, mot avgift, få brev befordrade. Det taxiska nätet utvidgades efterhand och band snart samman alla viktiga städer i det tyska riket. Breven fördes med ridande postiljoner som byttes var tredje mil.

Postmästarna i samtliga städer utanför Sverige var troligtvis betalda av minst en främmande nation, ofta av flera. Brev kopierades rutinmässigt; vad som sänts med posten var aldrig hemligt. Därför använde man för känslig korrespondens flera former av koder och chiffer. Breven kunde vara formulerade som vanliga affärsbrev och för att inte vara alltför iögonfallande var adressaten någon för de flesta okänd och obetydlig person, mellanhand för Oxenstierna eller kungen personligen. Kanske var det därför som 1620 års postlinje skulle vara öppen

även för affärsmän. Adressaten var påfallande ofta ortens postmästare eller en tjänsteman på kansliet i Stockholm.

Viktiga källor för information var de tidningar som nu började spridas i de största tyska städerna. Mycket tidigt prenumererade svenska staten på ett slags klipp- och tidningsservice som veckovis sände material till Stockholm via Leipzig. Instruktionerna och de flesta av rapporterna var skrivna på latin. De sändes till regeringskansliet i Stockholm, där man 1618 för första gången fick en riktig utrikesförvaltning med anställda experter och tolkar för fyra olika geografiska områden: en för ryska frågor, en för danska och polska, en för franska, engelska och holländska samt en för tyska frågor. Huvudansvarig var under flera decennier Axel Oxenstierna. Under sig hade han riksrådet Per Banér, som också fungerade som vikarie under de långa perioder då Oxenstierna var utomlands.

Svensk postlinje till Hamburg

Hamburg var en knutpunkt för det internationella brevnätet. När posten väl kommit dit fanns befintliga kanaler för vidarebefordran. Problemet var dock hur man skulle ta sig genom ett ofta fientligt Danmark. Den första svenska officiella och regelbundna postföringen genom Danmark startade 1620 när postlinjen Hamburg – Markaryd – Stockholm öppnades. Före detta år förekom visserligen postbefordran genom Danmark av svenska bud, men då rörde det sig enbart om regeringspost som dessutom inte var regelbunden. Den nya postlinjen befordrade även privata brev, oftast affärsbrev.

Postlinjens första år kom att präglas av stora svårigheter. Pest hade utbrutit i Sverige och detta föranledde Danmark att stänga sina gränser. Anders Svensson i Helsingör försökte så gott han kunde kringgå bestämmelserna och få igenom breven men istället för en gång i veckan blev det som mest en gång var fjortonde dag som brev kunde passera gränsen. Hur detta gick till redovisas i Magnus Olssons artikel i denna årsbok.

När den tidigare omtalade Jonas Bureus

ersattes av Johan Feggræus 1629 fick denne den officiella titeln kommissarie. Att stationera en kommissarie i Helsingör var naturligt eftersom denna stad betydde mest för posttransporten genom danskt territorium. Hur viktigt det var att ha en person stationerad i Helsingör visade sig när pesten härjade där 1636. Feggræus fick då tillstånd att vistas i Roskilde. Han hade visserligen engagerat två personer, Roland von Dickeln och Herman Koch, att sköta posten i Helsingör, men detta fungerade ändå inte tillfredsställande. Den 12 november fick Feggræus, nu adlad Strömfelt, en påminnelse från regeringen att se till att postgången fungerade. Tio dagar senare fick han veta, att posten från Stockholm hade blivit returnerad från Helsingör. Han fick därför en allvarlig reprimand och ombads att ordna upp det hela.

Svensk postmästare i Helsingör

Den 7 januari 1637 fick Strömfelt ännu ett kungligt brev om att hans två representanter i Helsingör hade skrivit till generalpostmästaren, Andreas Wechel, och meddelat, att de inte längre ville ha något med handhavandet av posten att göra. En kort tid därefter var Strömfelt tillbaka i Helsingör.

Strömfelts bristande förmåga att sköta posten i Helsingör föranledde regeringen att tillsätta en postmästare där, Franz Matthias Schiller, som länge hade tjänstgjort i kanslikollegiet och visat sig kompetent. Schiller fick fullmakt som postmästare i Helsingör den 1 juli 1640. Han skulle upprätthålla och förestå postväsendet över sundet under ledning av kommissarien. Hans årliga arvode skulle uppgå till 400 riksdaler.

Sommaren 1639 fick Strömfelt ett brev, denna gång från Axel Oxenstierna, om att breven till drottningen och regeringen, som på grund av pest i Stockholm befann sig i Västerås, blivit inlagda i paket med brev till Stockholm. Strömfelt fick därför order att "hädanefter" öppna alla brevpaket till Helsingör och ta ut drottningens och regeringens brev och sända dem i ett särskilt brevpaket. När breven till drottningen och regeringen kom till Nyköping skickades de di-

rekt till Västerås, till en början med kurirer, men efterhand med postbönder.

Svensk rätt till fri postföring

Sverige hade rätt till fri postföring genom Danmark enligt avtal sedan lång tid tillbaka. Vid freden i Brömsebro 1645 kom denna rätt att förstärkas. Den svenska postbefordringen genom Danmark skedde vid denna tid två gånger i veckan. Postvägen gick över Själland (Helsingör–Roskilde–Korsör) och vidare över Stora Bält till Fyn (Nyborg–Odense–Assens) samt över Lilla Bält till Årösund och genom Slesvig och Holstein till Hamburg. De som transporterade den svenska posten genom Danmark var danskar, anställda i svensk tjänst, ibland på kontrakt men oftast mot ersättning enligt dansk taxa.

Den svenska posten genom Danmark transporterades med häst och vagn. Man

Nutida bild av Johan Beijers hus, Storkyrkobrinken 4 i Gamla stan. Foto: Erik Hamberg.

Present day picture of Johan Beijer's house at Storkyrkobrinken 4 in Gamla Stan (Old Town) in Stockholm.



befordrade såväl varor och paket som passagerare. Inkomsterna från trafiken med paket och passagerare tillföll postförarna, vilket gjorde att man ansåg sig kunna hålla en låg ersättning för brevtrafiken. Att befordra paket och framför allt passagerare försenade dock färden och gjorde den mindre säker; dessutom utsattes den svenska posten då och då för trakasserier av de danska myndigheterna.

I oktober 1642 blev den tyskfödde Johan Beijer, som Axel Oxenstierna anställt i svensk tjänst, generalpostmästare. År 1658 ersattes Beijer av Wilhelm Taube som var den förste med titeln generalrikspostmästare. Två år senare anordnade Beijer likväl en privat postförbindelse med kurirer och gästgivarskjutsar från Stockholm till Helsingborg. Härifrån fördes posten vidare genom Danmark till ombudet i Hamburg med den danska posten. Den danske postdirektören Paul Klingenberg och Johan Beijer hade troligtvis ett avtal om detta. På så sätt kom Beijers post fram en dag, ibland två dagar snabbare än den svenska posten. Taube lyckades dock få Beijers post förbjuden med hänvisning till att postväsendet var ett statsmonopol, men Beijer fortsatte dock med sin privata postbefordran under något år. Även högt uppsatta personer och regeringen använde sig trots förbudet av denna postlinje.

Även då Johan Beijer åter blivit chef för postverket 1662 utfärdade den svenska regeringen gång på gång förbud mot att använda den danska posten för regeringens brev. Trots detta befordrades svenska brev med den danska posten mellan 1663 och 1669. Ett tecken på detta är att man i mitten av 1666 enligt ett brev till den svenske residenten i Hamburg, Vincent Müller, gärna såg att denne skickade sina rapporter med den danska ridande posten.

Svensk kommissarie i Helsingör

Efter freden i Lund 1679, som fastställde gränserna från Roskildefreden 1658, utnämndes den svenske postmästaren i Helsingör, Nils Nilsson, till kommissarie. Nilsson skulle se till att posten mellan Tyskland och



Christian V var dansk kung 1670-1699.

Foto: Uppsala universitetsbibliotek.

Christian V was King of Denmark 1670-1699.

Sverige skulle få framföras på samma sätt som före kriget.

När den danske kungen Christian V fick veta att en svensk kommissarie utsetts i Helsingör protesterade han till Sveriges ambasadör i Danmark, Johan Gyllenstierna. Han hävdade att Sverige hade rätt att ha en minister vid det danska hovet i Köpenhamn, men att man i Helsingör endast hade rätt att ha en postmästare. Kungens protest föranleddes av klagomål från den danska tullens i Helsingör. Nilsson ansågs ha ingripit på den danska tullens myndighetsområde genom att ha utfärdat certifikat, dvs. handelstillstånd, mot ersättning, för engelska och holländska fartyg från svenska hamnar.

Frågan om svensk ridande post

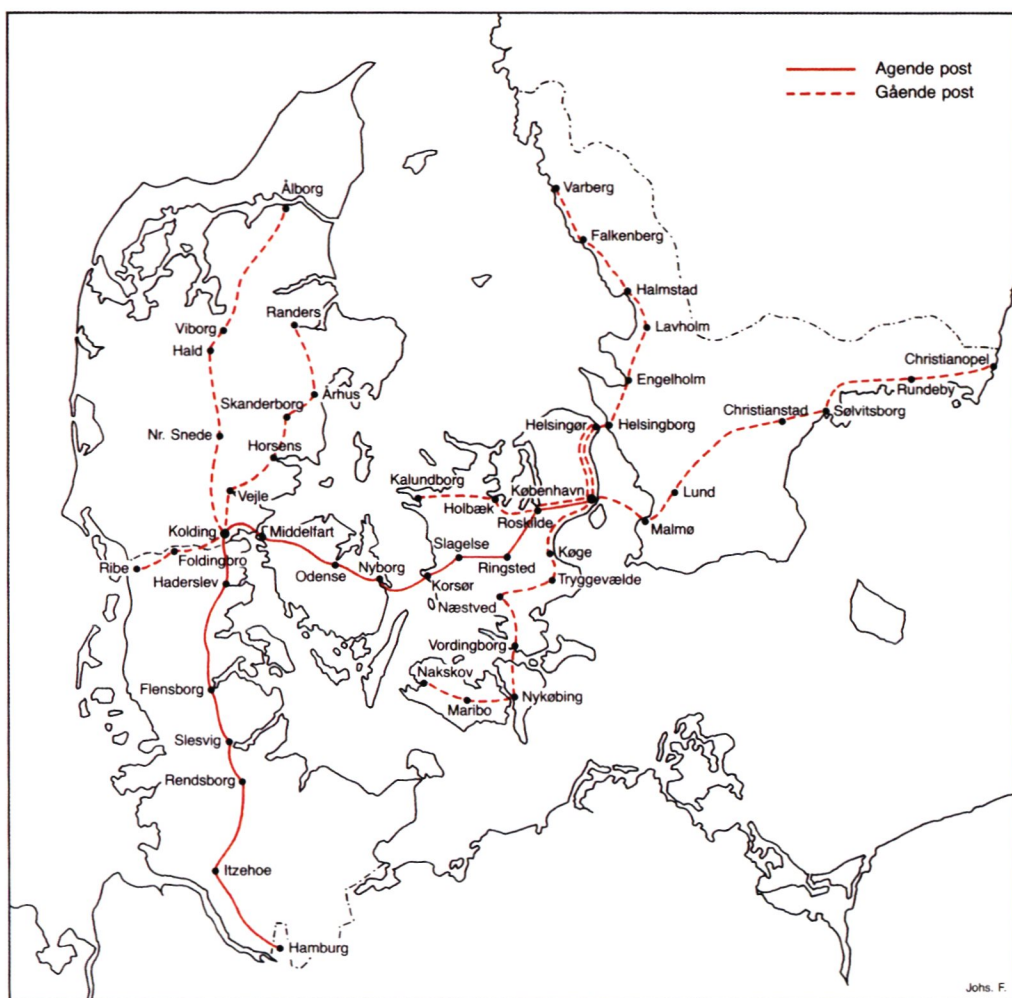
Att den svenska posten var hänvisad till häst och vagn var ett ständigt återkommande problem. Den 8 november 1679 skrev Gyllenstierna till Karl XI om att det var

mycket svårt att få den svenska åkande posten lönsam, eftersom korrespondenterna hellre använde den mycket snabbare danska ridande posten. Han föreslog kungen att an hålla hos den danske kungen att den svenska posten skulle få framföras ridande genom Danmark. Han avslutade med att han inte trodde att Christian V skulle motsätta sig detta. Men förmodligen skrev aldrig Karl XI till Christian V.

Den danska regeringens fientliga inställning till den svenska posten skulle tvärtom ge sig till känna på flera sätt. I Christian V:s förordning från december 1679 angavs att eftersom han accepterat en svensk åkande post genom Danmark var det hans vilja och befallning att denna inte fick hindras. Men förordningen preciserade samtidigt att den svenske postiljonen skulle använda vagn och inte medföra vare sig passagerare eller varor och pengar utöver vad som var nödvändigt för resan.

För att se till att bestämmelserna följdes genomförde danskarna inspektioner av den svenska posten, något som medförde att den i strid med Christian V:s förordning ändå blev fördröjd. Den 27 december 1679 skrev den svenske residenten i Hamburg, Eberhard von Graffenthal, till Gyllenstierna och berättade att de svenska postiljonernas passagerare fått stiga av i Rendsburg i Holstein och att de paket som postiljonerna medfört blivit beslagtagna. Graffenthal hävdade att posten alltid hade haft rätt att föra passagerare och varor och att detta hade gett de svenska postiljonerna en intäkt som de inte kunde vara utan med hänsyn till deras låga löner.

Den danska regeringens åsikter preciseras i en skrivelse från den danske ambassadören Jens Juel och envoyén Scheel i Stockholm. De påminde först om att man från dansk sida under fredsförhandlingarna i Lund hade föreslagit en befordran av respektive lands post, men att detta avvisats från svensk sida. Sverige borde vara tillfreds med att postiljonerna överhuvudtaget fick resa genom Danmark med breven, eftersom man i Brömsebrofredsavtalet endast nämnt löpande bud. Danmark kunde dock tillåta



Karta över den svenska postvägen genom Danmark under 1600-talet
(från Madsen, Ett nyttigt og gavnligt Postværk, sid 75).

Map of the Swedish postal route through Denmark during the 17th century
(from Madsen, A useful Post Office, page 75).

de svenska postiljonerna att åka med häst och vagn men bara under förutsättning att de inte medförde paket eller varor och inte heller andra passagerare än svenska.

Trots upprepade klagomål från dansk sida över att den svenska åkande posten medförde varor och passagerare och trots de svenska klagomålen över att posten fördröjdes med visitationer, tog Sverige först i juni 1682 konsekvenserna av detta. Den svenske residenten i Hamburg, Barthold Huuswedel, erhöll 500 riksdaler, att användas till lön åt postiljonerna och som en kompens-

tion för att man samtidigt förbjöd dem att ta med passagerare och varor. Dessutom fick kommissarien i Helsingör, Jacob Barckman, order om att göra en resa till Assens eller Årösund och där möta Huuswedel. De skulle överlägga om hur posten på bästa och snabbaste sätt kunde framföras utan att störa Danmark och så att Sveriges rätt till fri postföring inte på något sätt blev inskränkt.

Barckman och Huuswedels förslag till instruktion innehöll inte mindre än 14 punkter. Bland annat skulle man låta postiljonerna rida mellan Slesvig och Flensburg.

Man borde anställa postiljoner i Assens på Fyn och i Korsör på Själland, förutom naturligtvis i Hamburg och Helsingör. Såväl i Årösund och Assens som i Korsör och Nyborg skulle man upprätta avtal om färjeförbindelse över Lilla och Stora Bält utan uppehåll eller försummelse.

Man skulle se till att ankomsten till de befästa städerna Rendsburg och Nyborg inte skedde nattetid, när portarna var låsta och inte heller ta sig över Stora Bält nattetid. Posten skulle avgå från Hamburg på natten mellan fredag och lördag, antingen på samma tid som den danska posten, eller en timme senare men så att Rendsburg passerades under dagtid. Instruktionen avslutades med att man på inga villkor kunde tillåta de svenska postiljonerna att resa med de danska åkande posterna för att spara vagnshyra.

Transporter över Bälten

Den 26 september 1682 kunde Barckman meddela att han tecknat avtal om färjetransport över både Lilla och Stora Bält, om hyra av hästar och vagnar i flera städer och med postiljoner. Han föreslog samtidigt att postiljonerna skulle ha fasta stationer i Helsingör, Korsör, Rendsburg och Hamburg och att postiljonen i Rendsburg skulle utväxla posten i Årösund med postiljonen som kom från Korsör. Troligen gick rutten också över Oltzburg och Neumünster; dessa städer passerades åtminstone enligt en skrivelse från 1699. Barckman meddelade också att postsäcken från Hamburg alltid öppnades på tullkontoret i Assens, vilket medförde att posten blev starkt försenad. Posten fick inte heller passera över Lilla Bält nattetid, detta för att visitation skulle kunna ske.

Postiljonerna hade fått lönen ökad från 30 till 50 riksdaler per år som en kompensations för uteblivna intäkter från transporten av passagerare och varor. De var trots detta inte helt nöjda med sin ersättning varför de försökte minska sina utgifter genom att resa som passagerare med den danska åkande posten. Det hände även att de tog sjövägen mellan Helsingör och Lübeck.

Den svenske kommissarien Jacob Barck-

man hade i oktober 1682 tecknat avtal med den danske rådmannen Peder Jacobsen Torna i Korsör om färjetrafik fram och tillbaka över Stora Bält för den svenska posten. Redan den 19 april 1684 utfärdades dock en ny dansk förordning om att postbefordran skulle ske med de ordinarie färjorna. Trots denna bestämmelse fortsatte allt som tidigare i drygt ett år, men i juli 1685 blev det med hänvisning till förordningen förbjudet för Torna att befatta sig med den svenska posten, som nu var hänvisad till de ordinarie färjorna.

Den svenske ministern i Danmark, Anders Leijonclo, framförde 1686 i ett brev de svenska klagomålen över detta. Han redovisade att Danmark befordrade sin post genom Sverige med egna postiljoner och hästar och höll sig med egna postkontor och postmästare. De danska postiljonerna tog även emot och distribuerade brev längs vägen genom Sverige och kunde även befordra paket och varor helt utan täckning i fredsöverenskommelserna. Den svenska posten genom Danmark, genom fredsöverenskommelserna rättsligt skyddad, skulle självfallet ha samma förmåner.

Redan samma år kom dock en förbättring till stånd. Då utfärdades en bestämmelse för magistraterna i städerna utefter postvägen att förse den svenska posten med utvilade hästar och vagnar i gott skick för ett rimligt pris. Bakgrunden till denna förordning var att den svenska posten enligt den danska "vagnmansförordningen" varit skyldig att använda de hästar som fanns tillgängliga, även om de var utmattade. Året därpå infördes dessutom ett bötesstraff på tio riksdaler om man inte uppfyllde dessa krav.

Oenighet om den svenska posten

I irritation över de danska förordningarna började de svenska postiljonerna på sommaren 1687 rida med posten mellan Hamburg och Haderslev, i stället för att åka med vagn. Postiljonerna från Helsingör blev då uppehållna några timmar i staden Slesvig, där de tvingades vänta tills postiljonen an-



Postryttare från tiden runt 1700
(ur: Des schnellen Postillons Ritt, 5. Martii, 1701).

Postman on horseback
from the period around 1700 (from: The Ride of the
Speedy Postman – March, 5, 1701).

länt från Hamburg, liksom att det tog tid att utfodra hästen, som skulle användas även på tillbakaresan. Ytterligare en händelse kunde försena resan, nämligen att stadsposten i Nyborg hann stängas innan postryttaren hann igenom. Postryttaren måste då vänta tills nästa morgon för att komma ut ur staden och över Stora Bält. Det fanns en väg utanför staden, men den var man förbjuden att använda. Postiljonerna kunde också bli försenade av brist på vagnar, varför det var önskvärt att kunna hålla sig med egna.

Den danske kungen avslog emellertid Leijonclos krav att få använda sig av egna vagnar och att nattetid få färdas förbi Nyborg. Detta fick till följd att Karl XI befallde Leijonclo att göra en ny ansökan, "[...] dock muntligen och ej skriftligen", och framhålla att kungen inte kunde förstå det på annat sätt än att Danmark vägrade att erkänna Sveriges rätt till postbefordran genom Danmark. Vidare skulle Leijonclo som sin egen åsikt framföra att om Danmark hindrade den svenska posten kunde Sverige förbjuda sina postmästare att ta emot och befordra brev som transporterats med den

danska posten. Vad slutligen angick den dansk-norska posten genom Västsverige fann kungen det bäst att man inte berörde frågan. Det var kungens mening att hävda sin rätt till postbefordran genom Danmark med hänvisning till fredstraktaterna, men att behålla fria händer när det gällde den dansk-norska posten genom Sverige.

Den 1 november 1687 meddelade Christian V sin minister i Stockholm, Christian Stockfleth, att även om avslaget till Leijonclo skulle gälla, ville han dock visa den svenske kungen sin goda vilja genom att tillåta den svenska posten att på varje skjutsställe själva få avgöra vilken vagn man ville använda. När det gällde rätten att rida med posten hävdade danskarna att svenskarna använt häst och vagn i många år vilket var ett accepterande av situationen.

På detta svarade svenskarna att man använt häst och vagn för att det var bekvämast och bäst och inte för att man var tvungen till det. När man nu efter flera års problem med att vagnarna uppehölls och visiterades hade börjat låta postiljonerna rida, fann man det vara både bättre och säkrare och dessutom i överensstämmelse med fredsavtalen.

Dansk post till och från Norge

Motsättningarna mellan Sverige och Danmark när det gällde posttrafiken, skärptes när bl.a. Skåne, Halland och Bohuslän blev svenska 1658. Den danska postvägen till Norge gick då längs den svenska västkusten. Svenska medborgare i Halmstad och Varberg anställdes för att befordra den danska posten. Det var inte tillåtet för danskarna att hålla postkontor i Sverige, vilket ändå förekom.

Den 20 september 1662 skrev regeringen ett brev till landshövding Harald Stake i Bohuslän om postföringen från Norge genom Bohuslän. Med tanke på svårigheterna för den svenska posten genom Danmark ville regeringen få reda på om den norska posten genom Bohuslän skickades med den svenska posten och om den gick med ridande eller åkande post. Man hade hört att den

danske ståthållaren i Norge skrivit till Stake och anhållit om att få använda ridande post och dessutom inrättat en sådan utan att invänta svar. Man skulle också ha tillsatt egna postmästare i några städer.

Vi vet tyvärr inte vad svaret blev på denna förfrågan. Däremot har det klarlagts att den svenske postmästaren i Varberg i september 1670 rapporterade att danskarna mot bestämmelserna hade ett postkontor där, vilket tog inkomster från det svenska postverket. Han meddelade också att människorna på orten besökte det danska postkontoret där de kunde läsa tidningar med osanna nyheter.

Trots informationen om den dansk-norska posten genom Västsverige gjordes ingenting från svenskt håll för att stoppa den danska postföringen före det skånska kriget (1675-1679). Först år 1680 inrättades en svensk ridande post längs västkusten för att konkurrera med den danska. Då hade den danska posten kontor även i Kungälv och Uddevalla.

Den svenska ridande posten upphörde dock redan 1682 och postbönder återinsattes på sträckan. Detta medförde att många brevskrivare återigen valde den snabbare danska posten.

År 1685 togs den danska postföringen genom Västsverige åter upp i Kanslikollegium. Man diskuterade möjligheter till repressalier för att danskarna tagit ut ett paket från den svenska postvagnen från Wismar, då denna passerade gränsen till Holstein. Kanslipresidenten Bengt Oxenstierna ansåg, med hänsyn till danskarnas agerande mot den svenska posten, att man kunde svara med samma mynt mot den danska längs västkusten. Samuel Åkerhielm, sekreterare och föredragande i postfrågor, menade att när den danska posten genom Sverige inte kunde förhindras borde man i alla fall kräva att den framfördes på samma sätt som den svenska genom Danmark, alltså med vagn. Den danska posten borde dessutom föra postsäcken förseglad mellan postlinjens ändstationer och förbjudas att medföra paket och varor eller att under vägen ta emot svenska brev. Danskarna skulle även förbju-

das att använda böndernas hästar; de skulle hänvisas till gästgiveriernas skjutsstationer och betala efter gästgiveriförordningen. Men till slut bestämde man sig för att endast skriva till kommissarien i Helsingör och be om upplysningar om hur det förhöll sig med den svenska posten genom Danmark. Tanken var att man skulle ställa samma krav på den danska posten genom Sverige.

Den dansk-norska posten hindras

Den 23 december 1688 hindrades den dansk-norska posten då den ankom till Helsingborg. Detta medförde att posten fick skickas tillbaka över Öresund och i stället till norra Jylland för att sändas vidare till Norge från Fladstrand (Fredrikshamn). Denna väg hade danskarna använt sig av tidigare då krig förhindrat postföringen.

Redan den 1 januari 1689 medgav Christian V i ett kungligt brev att de svenska postiljonerna i fortsättningen skulle tillåtas rida med posten. En bidragande orsak till det snabba medgivandet var att den starka kölden i början av januari gjorde förbindelsen mellan Fladstrand och Norge mycket osäker. Avspärningen av den danska posten genom Sverige kunde därför bli mycket kännbar för Danmark.

Den danske ministern Stockfleth begärde ändå i förhandlingar med Bengt Oxenstierna och Karl XI att om Christian V skrivit under deklarationen, som gav Sverige rätt att rida med posten genom Danmark, borde Sverige i gengäld avge en deklaration om den dansk-norska posten genom Sverige. Detta ville Karl XI inte gå med på. Däremot kunde han tänka sig att det i deklarationen skulle göras ett tillägg om att de svenska postbuden genom Danmark inte fick medföra eller mottaga danska brev. Vad den dansk-norska posten genom Sverige angick var svenskarna dock beredda att häva spärren, så snart den danska deklarationen förelåg.



Brev från Stockholm till Frankfurt am Main från 1690, sänt via Helsingör och Hamburg.
Letter from Stockholm to Frankfurt am Main from 1690, sent via Helsingör and Hamburg.

Svensk ridande post

Den 15 februari 1689 skrev Christian V under deklarationen som medgav Sveriges rätt till en ridande post genom Danmark. Det enda förbehållet var att man inte fick ta med sig danska brev för befordran genom Danmark.

Svenskarna organiserade posttransporterna över Själland och Fyn genom att på Själland hålla fem hästar och fem ryttare på följande sträckor: Helsingör – Slangerup (tre mil), Slangerup – Roskilde (tre mil), Roskilde – Ringsted (fyra mil), Ringsted – Slagelse (fyra mil) och Slagelse – Korsör (två mil). På den sistnämnda sträckan hade postryttaren visserligen endast två mil att rida men han skulle också föra posten över Stora Bält till Nyborg på Fyn och där utväxla posten med postryttaren från Odense.

På Fyn hade man två postryttare, en mellan Nyborg och Odense och en mellan Odense och Assens. Båda sträckorna var fyra mil långa; på vardera skulle man använda en häst. Postryttaren mellan Odense och Assens skulle föra posten över Lilla Bält

och i Årösund utväxla posten med ryttaren från Hamburg. Eftersom hans sträcka var fyra mil lång, och han dessutom skulle över Lilla Bält, fick han 20 riksdaler mer än de övriga ryttarna i årslön. Tillsynen över postryttarna skulle utövas av två postiljoner, en på Fyn och en på Själland. I Nyborg skulle man anställa en man som kunde föra posten över vallgraven och stadsmuren, om posten ankommit medan portarna var stängda.

Troligen påbörjade den svenska ridande posten sin verksamhet i slutet av november 1689. Till en början skedde posttransporterna genom Danmark en gång per vecka men detta ändrades gradvis till två gånger per vecka, utan att man fått dansk tillåtelse.

Om den svenska posten lyckades i sin strävan att få den helt och hållet utförd av svenskar är dock mycket tveksamt. Det finns endast ett dokument bevarat som berättar om en svensk man som bosatt sig i Nyborg med sin familj för att sköta den svenska postföringen fram och tillbaka över Fyn. Men det är dock troligt att flera sven-

skar bosatte sig i Danmark för att befördra den svenska posten.

De svenska postiljonerna var postryttarnas överordnade. Det är möjligt att de själva red på någon enskild sträcka men deras viktigaste funktion var att utöva tillsyn över postryttarna och betala deras löner. Det svenska postväsendet hade avtal med postiljonerna som i sin tur upprättade avtal med postryttarna.

Trots att den svenska posten nu framfördes ridande på samma sätt som den danska var den dock långsammare än denna. Detta berodde enligt Jacob Barckman på att postiljonen mellan Hamburg och Årösund använde färre hästar än han hade skyldighet till enligt kontraktet. Detta gjorde att den svenska posten, trots att den avgick samtidigt som den danska från Hamburg, vanligtvis kom fram till Helsingör tolv timmar senare än den danska. Men inte heller i motsatt riktning fungerade det särskilt bra. På vintern hände det ofta att onsdagsposten från Stockholm inte ankom till Helsingör förrän måndag middag eller kväll, och då var det svårt att hinna få ner posten till Hamburg till fredagen.

Man kan avslutningsvis konstatera att en utdragen konflikt förelåg mellan den svenska posten och de danska myndigheterna under större delen av 1600-talet. Sverige fick endast transportera sin post genom Danmark med häst och vagn före 1689. Detta år fick posten även framföras med ridande postiljon. Det danska beslutet påskyndades av att den dansk-norska posten genom Sverige åter släpptes fram detta år.

Källor och litteratur

Holm, Teodor,

Sveriges allmänna postväsen:
ett försök till svensk posthistoria, 1-5.
Stockholm 1906-1929.

Olsen, Fritz,

Det danske Postvæsendets historie:
indtil dets overtagelse af staten 1711.
København 1889.

Madsen, Otto,

P&Ts historie. [Bd 1],
Til 1711: et nyttigt og gavnligt Postværk.
København cop. 1991.

Hjorth-Nielsen, Henning,

Den svenske post gennem Danmark og den dansk-norske post gennem Sverige i tiden før 1735 : en studie i nordens posthistorie.
København 1936.

Kristoffersen, Hans Runge (red.),

Längs Nordens äldsta postvägar.
[rev. uppl.]
København 2005.

Droste, Heiko,

Johan Adler Salvius i Hamburg:
ett nätverksbygge i 1600-talets Sverige.
<http://www.droste-enkesen.de/Salvius.pdf>.

Svenska representanter i Danmark och Hamburg

Helsingör

Agenter

Svensson, Anders (adlad Ödel) 1621-1625
Bureus, Jonas 1625-1629
Fegräus, Johan (adlad Strömfelt) 1629-1643

Postmästare

Schiller, Franz Mattias 1640-1646
Schneider, Christoffer 1646-1664

Kommissarier och postmästare

Schneider, Christoffer 1664-1673
Nilsson, Nils 1673-1680
Barckman, Jakob 1680-1695
Barckman, Petter (J. Barckmans son) 1695

Köpenhamn

Residenter

Durelius, Magnus (adlad Durel) 1647-1657
Duvall, Gustaf Mack 1657-1662
Lilliecrona, Gustaf 1662-1674
Gyllenstierna, Johan 1674-1680
Vellingk, Mauritz 1680-1682
Coyet, Vilhelm Julius 1682-1684
Barckman, Anders (adl. Leijonclo) 1684-1690

Hamburg

Residenter

Sorghen, Leenart van 1620-1625
Svensson, Anders (adlad Ödel)¹ 1625-1630
Salvius, Johan Adler 1630-1634
Grubbe, Lars 1634-1636
Salvius, Johan Adler 1636-1650
Müller, Vincent 1652-1668
Bökel, Martin 1668-1672
Graffenthal, Eberhard von 1672-1679?
Huuswedel, Barthold 1682-1689
Rothlieb, Henrik Gabriel 1689-1719

Postmästare

Kleinhans, Hans Jacob² 1620-1625
Svensson, Anders (adlad Ödel) 1625-1630
Wechel, Andreas³ 1630-1635
Schörling, Baltzar von⁴ 1635-1639
Schute, Heinrich⁵ 1639-1652
Müller, Vincent 1652-1661
Frobös, Detlof (postinspektör) 1661-1662
Schute, Heinrich 1662-1668
Fischer, Daniel 1669-1672
Böös, Berndt 1672-1682?

Ordförklaringar

Kommissarie = ombud i ett främmande land för bevakande av det egna landets handelsintressen.

Resident = en vid ett främmande hov i en främmande huvudstad o.dyl. residerande, bosatt (diplomatisk) representant för en stat.

Agent = ombud, som i ett främmande land bevakar en stats intresse.

Det förekom att man med titeln agent ändå kunde ha ett diplomatiskt uppdrag, men så var det inte i Helsingör. Däremot kallas van Sorghen i Hamburg ibland för agent, liksom Anders Svensson (Ödel) när han ersatte van Sorghen där.

Resident var man oftast i en främmande nations huvudstad. Hamburgs ställning var sådan att man tyckte sig behöva en resident där, samtidigt som man höll sig med en postmästare. Undantaget var Svensson som både var resident/agent och postmästare.

¹ Agent och postmästare 1625-1630, utnämndes till resident och adlades 1630. Avled samma år.

² Först Thurn & Taxisk postmästare och sedan svensk under van Sorghen.

³ Under Salvius. Han blev svensk rikspostmästare 1636 vid postväsendets inrättande i Sverige.

⁴ Under Salvius. Han dog 1639 och hade innan han blev postmästare varit sekreterare hos Anders Svensson.

⁵ Schute blev uppsagd 1652 och ersattes av residenten Müller som innehade båda tjänsterna.

Swedish-Danish Postal Routes during the 17th Century

During the 17th century, the Swedish postal network covered all of Northern Europe, from Hamburg in the south to Uleåborg in the north, from Strömstad in the west to Tartu in the east. Towards the end of the century, the volume of mail traffic intensified and increased considerably. This led to a reorganisation of the central and local postal services. Inspection districts were established, postmen were employed and the conditions of the farmer postmen were improved.

Agents and Commissioners abroad

Even before the Post Office was established in 1636, Sweden had a sparse but working network of agents in Northern and Eastern Europe, who were employed by the State. Most of these were foreign citizens, who were more familiar with local conditions; the duties they performed were limited and they were not members of the diplomatic corps.

At the end of the Swedish language version of this article, there is a list of Swedish representatives abroad during the 17th century. This covers all agents, commissioners and postmasters in Helsingör, Copenhagen and Hamburg.

Swedish Postal Route to Hamburg

Hamburg was a hub for the international mail network. Once the mail had arrived in Hamburg, there were channels in existence for conveying it onwards. However, since the Swedes were often on hostile terms with the Danes, the problem was how to get through Denmark. The first official and regular Swedish postal service through Denmark started in 1620 when the postal route

Hamburg – Markaryd – Stockholm was established. It is true that even before 1620 Swedish messengers passed through Denmark conveying mail, but this service was only available for Government business, and it was not regular. The new postal route also conveyed private mail, mainly business letters.

Swedish Right to Free Conveyance of Mail

In accordance with an old agreement, Sweden had the right to convey mail through Denmark. In connection with the peace agreement at Brömsebro in 1645, this right was reinforced. At this time, Swedish mail was conveyed through Denmark twice a week. The postal route went via Zealand [Helsingör-Roskilde-Korsör], across the Stora Bält strait to Funen [Nyborg-Odense-Assens], across the Lilla Bält strait to Årösund and through Schleswig and Holstein to Hamburg. The people who transported the Swedish mail through Denmark were Danes employed by Sweden; sometimes they were contractors but mostly they transported the mail against remuneration at Danish rates.

The Swedish mail through Denmark was transported by horse and carriage. Goods and parcels as well as passengers were conveyed. The mail drivers were allowed to keep the income from the parcel and passenger traffic, which meant they felt able to keep the charge for letters low. However, conveying parcels, and above all passengers, slowed down travel and made the service less reliable; besides, the Swedish mail was sometimes harassed by the Danish authorities.

Disagreement over the Swedish Mail

In the summer of 1687, irritated by the Danish regulations, the Swedish postmen started to convey the mail between Hamburg and Haderslev in Jutland on horseback, instead of by horse and carriage. The postmen from Helsingör were then held up for a few hours in the city of Schleswig, where they had to wait until the postman arrived from Hamburg; as the same horse had to be used on the return journey too, it also took some time to feed it. Another thing that might cause delay was if the town gate in Nyborg closed before the postman had time to ride out. He then had to wait until the following morning to get out of town and across Stora Bält. There was another route that bypassed the town but the postmen were not allowed to use it.

Danish Post to and from Norway

The disagreements between Sweden and Denmark over the mail intensified when i.a. the counties of Skåne (Scania), Halland and Bohuslän became Swedish in 1658. At that time, the Danish postal route to Norway followed the Swedish west coast. Swedish citizens in Halmstad and Varberg were employed to convey the Danish mail. The Danes were not allowed to have post offices in Sweden but this still happened.

In spite of the news about the Danish-Norwegian mail along the west coast of Sweden, nothing was done by the Swedes to stop the Danish mail traffic before the Scanian war (1675-1679). Not until 1680 was a Swedish postal service on horseback established along the west coast to compete with the Danes. By then, the Danish postal service also had offices in Kungälv and Uddevalla.

However, the Swedish mail service on horseback soon ceased (1682) and farmer postmen took over the route again. This meant that many letter writers went back to the faster Danish service.

Danish-Norwegian Postal Service interrupted

On 23rd December 1688, the Danish mail was stopped when it arrived in Helsingborg. This meant that the mail had to be sent back across Öresund and redirected to northern Jutland, to be conveyed to Norway by sea from Fladstrand (Fredrikshamn). The Danes had used this route before when war interrupted their postal service.

As early as 1st January 1689, King Christian V agreed in a royal letter that, from then on, Swedish postmen were to be allowed to transport mail on horseback. A contributory reason for the prompt concession was that the severe cold weather at the beginning of January made the route between Fladstrand and Norway very unreliable.

Swedish Postal Services on horseback

The Swedes arranged their mail transports via Zealand and Funen by keeping five horses and five riders on Zealand as follows: Helsingör – Slangstrup (30 km), Slangstrup – Roskilde (30 km), Roskilde – Ringsted (40 km), Ringsted – Slagelse (40 km) and Slagelse – Korsør (20 km). It is true that the last section was only 20 km but the rider also had to take the mail across Stora Bält to Nyborg on Funen and there exchange mail bags with the rider from Odense.

On Funen, there were two postmen on horseback, one between Nyborg and Odense and one between Odense and Assens. Both routes were 40 km; only one horse was to be used on each section. The postman between Odense and Assens was to convey the mail across Lilla Bält and exchange mail bags in Årøsund with the rider from Hamburg.

It is likely that the Swedish mail service on horseback started at the end of November 1689. To begin with, the mail transports through Denmark took place once a week but, gradually and without obtaining permission from the Danes, this was increased to twice a week.