

Post med förhinder mellan Sverige och Danmark

Av Magnus Olsson

På vårvintern 1623 spärrade danskarna av den svenska postvägen över Öresund. Avspärrningen krävde akuta åtgärder från svenskt håll. För att få fram posten till Sverige tvingades de svenska buden smuggla breven över sundet med hjälp av en liten båt.

Postproblemen under 1623, som vi ska återkomma till, är ett bra exempel på hur viktig postvägen genom Danmark, och vidare ner till Hamburg, alltid har varit för Sverige. Landet är perifert beläget i förhållande till Centraleuropa och en fungerande kommunikationslinje med den europeiska kontinenten har historiskt sett alltid varit mycket viktig. Den som vill kan spåra de svenska postförbindelserna söderut långt tillbaka i tiden. Här kan vi nöja oss med att konstatera att en av de punkter som skrevs in i fredsfördraget mellan Sverige och Danmark i Sjöryd 1580 reglerade posten. I avtalet sägs det att både Sverige och Danmark skulle ha rätt att skicka bud genom varandras territorier. För svenskarnas del handlade det om förbindelsen söderut, medan danskarna ville ha kontakt med Norge, som tillhörde det danska riket.

Den här överenskommelsen kom till före det organiserade postväsendets tid. Regleringen syftade till att säkerställa att kungen kunde skicka budbärare med information och nyheter till och från Europa. Vägen som posten skulle transporteras var densamma som resande sedan urminnes tider använt för att åka söderut från Sverige; via den stora landsvägen ner till Markaryd,

MAGNUS OLSSON, född 1977, är doktorand i historia vid Södertörns högskola och knuten till Nationella Forskarskolan i historia vid Lunds universitet. Han forskar om den svenska Posten och arbetar med en doktorsavhandling om postväsendets organisering under 1600- och 1700-talen. Han har tidigare medverkat i *Pöstryttaren* 2007.

då vid rikets sydgräns, vidare över sundet mellan Helsingborg och Helsingör och ner genom Danmark. Slutdestinationen var Hamburg där personal, avlönad av den svenska kronan, tog emot posten.

Från början av 1600-talet ökade betydelsen av förbindelsen. Tidigare hade det svenska riket varit ganska obetydligt från ett europeiskt perspektiv, men i samband med de många krigen under 1600-talet blev Sverige en av Europas stormakter. Expansionen, främst under den första hälften av 1600-talet, gjorde att den lilla administration som fanns i det kungliga kansliet byggdes ut till en förvaltningsapparat som omfattade hela riket. Den svenska statsförvaltningens behov av att skicka brev, både inom och utom riket, ökade kraftigt under 1600-talet.

När de svenska kungarna och riksråden gav sig in i den internationella storpolitiken i samband med det trettioåriga kriget blev det ännu mer betydelsefullt att få tillgång till information och nyheter så fort som möjligt. Ett nätverk av informatörer, så kal-

lade korrespondenter, byggdes upp runt om i Europa. Vanligen var det personer med insikt i den lokala politiken som, mot en viss ersättning, skickade rapporter till Sverige. Hamburg bildade centralort för samordningen av posten norrut och därifrån transporterade speciella bud breven vidare till Stockholm, via den tidigare beskrivna postvägen genom Danmark. På det hela taget fungerade postförbindelserna under det tidiga 1600-talet dåligt. Vi vet av bevarade brev från bland annat Gustav II Adolf att det kunde ta lång tid innan rapporterna nådde fram och att informationen då var gammal. I ett brev till en av korrespondenterna, Hieronymos von Birckholtz, från den 6 juli 1617, klagar kungen över att när Birckholtz' brev kom fram var "det över 2 månader gammalt".

Postvägen till Hamburg

Postvägen till Hamburg var en viktig del i förutsättningarna för att styra ett land som Sverige under 1600-talet. Via posten fick de styrande i Stockholm, oavsett om det var kungar eller förmyndarregeringar, tillgång till nyheter och information. De politiska besluten baserades på den omvärldsinformation som fanns att tillgå och därför var det extra viktigt med snabba kommunikationer. I ett memorial från 1633 till residenten i Hamburg, Johan Adler Salvius, skriver rikskansler Axel Oxenstierna att Salvius ska se till att hålla kontakten med de utrikes korrespondenterna. Anledningen är att "regeringen i Sverige måste ideligen bliva informerad om händelserna härute [i Europa]". Denna informationstörst är utmärkande för 1600-talet. Tidigare hade nyheter och information varit tillgängliga på en oregelbunden basis. Införandet av postväsendet under 1600-talet och upprättandet av ett korrespondentnät gjorde det möjligt att få tillgång till bättre och snabbare nyheter, något som de styrande i Stockholm ständigt hungrade efter. Ytterligare ett citat kan belysa denna nyhetstörst. Oxenstiernas efterträdare som rikskansler, Magnus Gabriel De la Gardie, sade vid ett rådssammanträde under

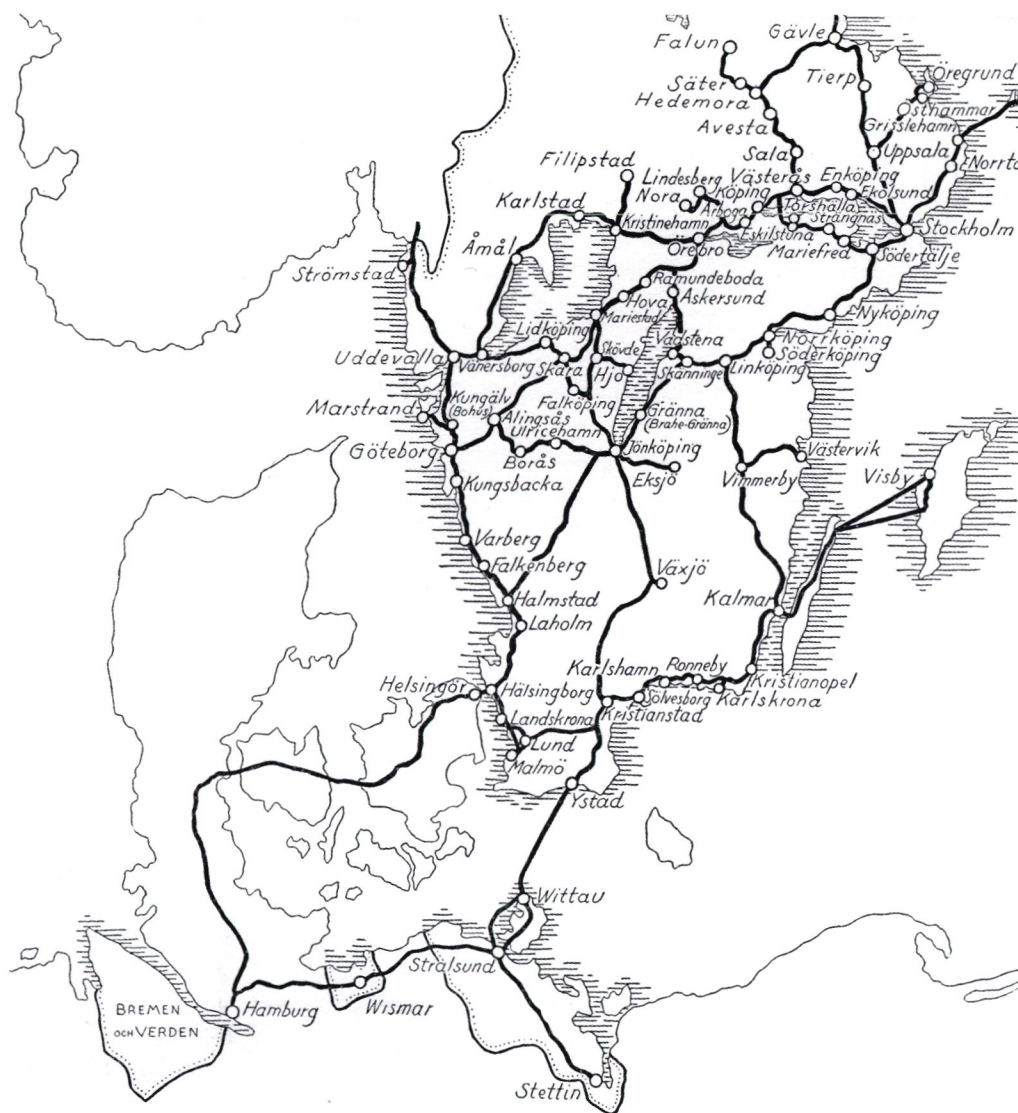
1662, att "till den ändan måste man vara nyfiken på vad som passerar i världen, underhållande korrespondensen, vilken är själen inom all rådgivning".

För svenskarnas del gällde det därför att hålla postvägen söderut öppen, en uppgift som under de många krigen inte var helt lätt, och vid flera tillfällen satte danskarna käppar i hjulet. Rent strategiskt var det naturligtvis bra för danskarna att både stoppa posten och i vissa fall också snappa upp brev med information som var tänkt för svenska ögon. På riksarkivet i Köpenhamn finns flera samlingar av brev som rövats från svenskarna.

I denna artikel ska jag titta närmare på några av de hinder som funnits för den svenska posten genom Danmark, och på vilka sätt svenskarna försökte lösa problemen. Främst handlar det om de tillfällen då korrespondensen stoppades av krigen, eller helt enkelt blockerades av danskarna av andra skäl. Inom riket var posten till en början relativt liten och de hinder som fanns var inte av lika avgörande betydelse som ett stopp på den sydliga postlinjen kunde vara. Eftersom postvägen etablerades innan det svenska postväsendet grundades behandlar texten händelser både före och efter införandet av detta.

Svårigheterna för postgången till Hamburg var ett genomgående problem under hela perioden från 1600 till 1721, den tid som bildar ramen för den här artikeln. Jag har valt att belysa tre olika tillfällen då postlinjen till Hamburg var avbruten. Det tidigare nämnda stoppet under 1623 får illustrera händelserna innan den egentliga Posten startades. Därutöver ska jag redogöra för de problem som fanns under det danska kriget på 1640-talet, en händelse vald med tanke på att det nygrundade postväsendet då fanns på plats. En organisation med ansvar för posten skulle därför kunna tänkas ta hand om problemen. Slutligen ska sägas något om de hinder som uppstod under det stora nordiska kriget i början av 1700-talet när det fanns en väl utbyggd postorganisation inom landet.

Syftet med artikeln är därför tvåfalt: dels



Karta (beskuren) över postvägarna i södra Sverige och Danmark 1685 (ur Forssell, sid. 90).

Section of map of the postal routes in southern Sweden and Denmark 1685 (from Forssell, page 90).

att redogöra för några av de hinder som fanns för den svenska postförbindelsen med Europa, dels att analysera på vilka sätt svenskarna försökte lösa problemen. Vilka olika lösningar användes för att komma runt svårigheterna? Går det att se någon skillnad i de olika tillvägagångssätt som an-

vändes under de knappt 100 år som här behandlas? De här frågorna ska jag återkomma till i slutet av artikeln och då försöka ge svar på.

Tidigare forskning kring den svenska Posten har till största delen sysselsatt sig med frågor om Postens grundande. Enskilda studier av specifika händelser saknas till stor del på svensk botten. Någon direkt jämförelse med tidigare forskning är därför svår att göra, varför eventuella resultat måste försöka placeras in i ett större sammanhang.

Något kort ska också sägas om det material som använts för artikeln. För avsnitten

kring 1620-talet och det stora nordiska kriget lutar jag mig mot min egen forskning kring det svenska postväsendet, till stor del baserad på källmaterial i riksarkivet i Stockholm. När det gäller avsnittet om det danska kriget på 1640-talet har jag främst använt Teodor Holms översiktsverk om det svenska postväsendet.

På hemliga vägar till Sverige

Under den tidsperiod som intresserar oss här verkar det som om det blev problem med postvägen genom Danmark för första gången under 1623 i samband med att pesten rapporterades ha brutit ut i Sverige. Den svenske agenten i Helsingör, Anders Svensson, rapporterade den 11 februari 1623 till kung Gustav II Adolf och rikskansler Axel Oxenstierna:

”Ers Kungliga majestäts tyska poster är igen klara att resa. Dock synes det som om de icke blir tillåtna att resa mellan Markaryd och här, eftersom byfogden i Helsingborg, genom herr Anders Billes befallning, nu sagt till posten, som var över gränsen, att han endast ville släppa igenom honom för denna gången. I fall han kom tillbaka fler gånger skulle han inte bli släppt igenom utan tvingas bli kvar i Sverige.”

Det verkar som om det var på detta sätt som Anders Svensson fick reda på att det var problem med postlinjen. För att få över breven och rapporterna till Helsingborg skickade han därför en av sina drängar, istället för det tyska budet som blivit stoppat. Drängen reste i hemlighet och sade sig vara på väg någon annanstans. Väl tillbaka i Helsingborg, efter att ha lämnat posten i Markaryd, släpptes han inte över till Helsingör igen, ”utan måste på natten med en liten båt stjåla sig igenom”.

Anders Svensson konstaterade snart att detta förhållande inte kunde fortsätta. Färjemännen hade arresterats sedan de rott de svenska buden över sundet och danskarna hade satt ut vakter längs vägarna. För att komma tillrätta med problemet, och åter

öppna postförbindelsen, besökte Anders Svensson den danske rikskanslern, Christen Friis. Svensson framförde de svenska klagomålen och sade att han ville ha pass för posterna så att de kunde passera fritt. Friis svarade att den danske kungen inte tyckte om att de svenska buden reste genom Danmark, eftersom Gustav II Adolf inte hade skrivit och bett om fria pass åt dem. Det var, tillsammans med rädslan för pesten, anledningen till att budbärarna hade stoppats. Läget var med andra ord låst och för att upprätthålla posten organiserade Svensson en nödlösning:

”Emellertid har jag förordnat en av mina drängar att resa på en hemlig väg mellan Markaryd och en viss ort, 2 mil ifrån Helsingborg, där han skall se till att infinna sig var åttonde dag. Då kan jag under samma tid sända min andre dräng, som jag har kvar hos mig, att möta honom, föregivandes att han skall uträtta något annat ärende.”

Detta var ett arrangemang helt i klass med en spionroman och som i väntan på bättre alternativ fick fungera för att hålla liv i postlinjen. Svenssons lösning gjorde att posten kunde, om än inte regelbundet, fortsätta att skickas upp till Stockholm.

Som om bekymren med överfarten mellan Helsingör och Helsingborg inte var nog, kom det oroande rapporter om överfarten över Bälten, längre söderut. Buden från Hamburg hade stoppats eftersom danskarna hävdade att de saknade giltiga pass, något som Svensson rapporterade vidare till kungen och kanslern:

”De blir förhindrade vid Korsör eller Bält, där det nu blivit ordnat så att ingen får lov att komma över utan pass. Det betyder att de [buden] blir liggande två på var sin sida och sänder breven med färjemännen. Det syns inte tillrådligt, främst eftersom de inte kan träffas och leverera breven till varandra, från en hand till en annan.”

Anders Svensson började nu ligga på danskarna för att de svenska buden skulle få lov



Svensk posttryttare,
avbildad i *Stockholmiske Posttidender* april 1716.

Swedish postman on horseback,
depicted in *Stockholmiske Posttidender*
(Stockholm Postal News) April 1716.

att färdas upp till gränsen vid Markaryd. Han sökte upp Christen Friis flera gånger under den närmaste månaden för att få besked om vad som gällde, men denne skyllde på att Christian IV inte meddelat om buden skulle få åka eller inte. Slutligen fick Svensson besked i slutet av mars månad 1623. Danskarna fortsatte att skylla på pesten och meddelade att buden inte kunde få passera: "eftersom konungen ännu inte är förvissad om att sjukdomen i Sverige hade försvunnit, kunde han ännu inte tillåta dem [budena] att resa dithän [över sundet]". Danskarna föreslog att Anders Svensson skulle skicka breven med skeppen som gick till Sverige, något som Svensson såg som en förolämpning mot den svenske kungen. "Det går inte ut på annat än att konungen vill att Hans kungliga majestät, vår allra nådigaste konung, skall bedja honom om det", skrev han. Förutom pesten som

påstods grassera i Sverige hänvisade danskarna till överenskommelsen från 1580. Friis menade att bara för att buden rest fritt tidigare betydde det inte att de alltid skulle få göra så. Enligt avtalet skulle postbudena också anmäla sig i Köpenhamn, vilket de inte hade gjort. Anders Svensson beslutade sig därför att fortsätta med sina drängar och arrangemanget med dessa.

Efter det här beskedet från danskarna nämner inte Anders Svensson några postbetyg i sina följande brev till kungen och Axel Oxenstierna. När sommaren kommer verkar trafiken flyta på som vanligt efter det att danskarna tydligen åter tillåtit de svenska buden att passera upp till Markaryd. Att postlinjen verkligen kommit i gång igen får vi reda på i oktober 1623, då Svensson rapporterar i ett brev att det på nytt utfärdats ett förbud för postbudena att resa till Sverige. Återigen hänvisades till pesten:

"Eftersom ett sådant förbud nu strängeligen hålls, frågade jag kanslern, om vår nådige konungs tyska poster skulle få lov att resa till gränsen. Då sade han att det inte kunde ske, utan gav mig ett förslag. Jag skulle anta fem eller sex tjänare varav en varje månad, så länge vintern varade, skulle skickas över gränsen och sedan stanna kvar där. Detta var all tröst jag fick av honom. Dock förmodar jag att jag kan få mina brev till gränsen på samma sätt som vid tidigare förbud, om det inte finns för mycket vakt på vägarna."

Den här gången visste Anders Svensson vad han skulle göra. Han brydde sig inte om att

Axel Oxenstierna
på ett frimärke från 1936.

Chancellor Axel Oxenstierna on
a postage stamp from 1936.



försöka få danskarna att utfärda pass, utan återgick direkt till arrangemanget med sina drängar.

När Posten rycker in

Under Sveriges långa deltagande i det trettioåriga kriget (1630-1648) stördes postkommunikationerna till kontinenten vid olika tillfällen. Här ska vi titta lite noggrannare på händelserna i samband med det svenska angreppet på Danmark 1643. Anfallet blev lyckat för de svenska trupperna och freden i Brömsebro 1645 är en av de mer framgångsrika Sverige slutit. Bland annat tillföll Jämtland, Härjedalen, Gotland och Ösel Sverige, som dessutom fick Halland under 30 år.

Anfallet mot Danmark, söderifrån upp genom Jylland, föregicks av mycket hemlighetsmakeri. Ordern från Stockholm till den svenska armén i norra Mähren och dess befälhavare, Lennart Torstensson, brukar framhållas som ett exempel på hur lång tid det kunde ta att få fram viktiga meddelanden under krigstid. Bland annat har historikern Peter Englund redogjort för detta. Kuriren med ordern om anfallet kom fram till Torstenssons högkvarter vid slottet Eulenburg i mitten av juni 1643. Resan från Stockholm borde normalt tagit honom mellan fyra och sex veckor, men för att undvika fientliga trupper hade kuriren tvingats ligga gömd under långa tider. Totalt hade färden tagit över tre månader.

I det här fallet har riksråden i Stockholm varit medvetna om att danskarna skulle stoppa den svenska postföringen så snart kriget bröt ut. I ett brev från december 1643 till generalguvernören i Livland, Herman Wrangel, skriver riksrådet att det inte vore tvivel om att "emellan oss och Danmark kommer till ruptur, den vanlige postgången på och över Öresund och Bält då blir stoppad." Mycket riktigt stoppades också postbuden direkt efter det svenska anfallet. Postmästaren i Markaryd, Brodde Jakobson, skriver till Axel Oxenstierna i januari 1644 att han inte kan få någon kontakt med buden, vare sig vid Öresund eller längre söder-

ut i Holstein. Avspärningen av den svenska posten genom Danmark verkar ha varit grundligt utförd av de danska myndigheterna. Inte heller den svenske residenten i Danmark, Johan Strömfelt, lyckades få igenom några brev eller rapporter till Sverige.

Som en förberedelse försökte svenskarna ordna ytterligare en postlinje till Hamburg redan innan kriget startade. Sedan 1636 fanns det svenska postväsendet på plats och det blev nu denna relativt unga organisation som fick i uppdrag att ordna postförbindelserna med utlandet, om och när linjen genom Danmark stängdes. Lösningen som förordades var en postlinje landvägen runt Bottniska viken. I brevet ovan till Herman Wrangel redogörs för postlinjens sträckning:

"Korrespondensen mellan här [Sverige] och Tyskland måste likväl bli uppehållen, ehuru den kan gå något långsammare [varför det var regeringens] ... intention, särdeles vid påstående vintertid, och för den ovisshet, som det är att komma över Ålands hav, att låta den ordinarie posten gå norr omkring och sedan genom Finland till Viborg och Narva."

I egenskap av generalguvernör i Livland fick Wrangel i uppdrag att ordna postförbindelsen mellan Narva och Riga, samt undersöka hur breven sedan skulle transporteras till Danzig och vidare till Hamburg. Ansvaret för att ordna postlinjen från Stockholm till Narva lades på postämbetsmannen Olof Jönsson, som i december 1643 fick en fullmakt med order att kontraktera postbönder hela vägen norr om Bottniska viken. Jönsson var en välkänd person inom det unga svenska postväsendet. Samtidigt som posten grundades 1636 blev han utsedd att vara den ämbetsman som åkte runt i landet och bestämde sträckningen av postlinjerna och rekryterade postbönder, en uppgift som han skötte ända fram till sin död på 1650-talet. Emellanåt omtalas han i källmaterialet som vice postmästare för det nyetablerade postväsendet.

Post runt Bottenviken

Postvägen runt Bottenviken var av naturliga skäl en nödlösning. Som framgår av citatet ovan ville riksråden försäkra sig om en förbindelse till Europa också efter det att danskarna stängt vägen söderut. Likaså visste alla inblandade att sjövägen via Åland kunde vara mycket svårframkomlig under vintern; en landväg runt viken var både säkrare och mer regelbunden, trots det långa avståndet. Teodor Holm anför i sin forskning om det svenska postväsendet bevis för att postlinjen runt Bottniska viken verkligen användes för den utrikes posten under kriget. I en skrivelse från rådet i Stockholm till guvernören i Riga, daterad den 30 mars 1644, skriver regeringen att den "nyligen bekommit tre av era brev av den 10, 17 och 23 februari [...] skickade via Narva och vidare norr omkring".

Lösningen med postbuden längs kusten verkar alltså både ha fungerat och använts under kriget, men den långa tid det tog för posten att komma fram irriterade rådsregeringen i Stockholm. Snart inleddes försök att få till stånd en sjöpostförbindelse från Porkala udd, ungefär tre mil sydväst om Helsingfors, för att med båt ta posten via Åland till Stockholm. En sådan lösning skulle förkorta tiden för breven avsevärt. I den ovan nämnda skrivelsen till guvernören i Riga sägs det att:

"till följd av den förordning vi nu låter göra, att det med vissa farkoster kunna komma [post] över till Porkala och så vidare hit till Stockholm. Därigenom förmodar vi att det vid öppet vatten åtminstone, kunna spara in fjorton dagars tid på varje post."

En betydande tidsvinst skulle alltså kunna uppnås om posten slapp vägen längs med kusten. Som en jämförelse kan nämnas att ett brev från Stockholm till Hamburg i vanliga fall tog mellan fem och tio dagar längs den under kriget avbrutna postförbindelsen. Huruvida arrangemanget med sjöpost till Porkala verkligen blev av är mera osäkert. Holm säger i sin utredning om posttrafiken

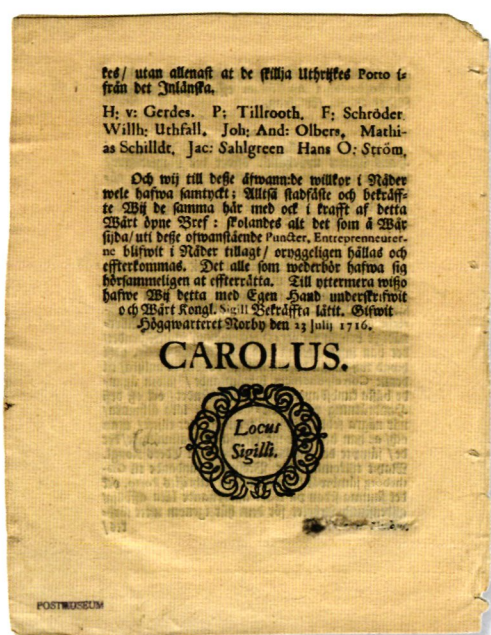
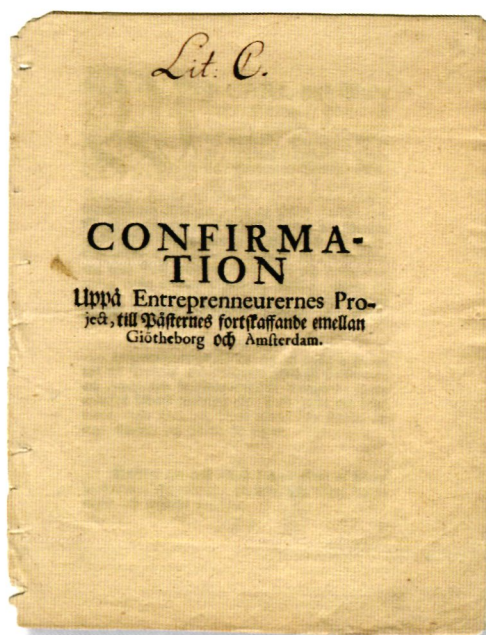
under kriget att postvägen via Porkala fungerat förhållandevis väl, men han anför inte några reella bevis för det i sitt material.

Förutom landvägen runt Bottniska viken och sjövägen från Porkala experimenterade svenskarna med flera olika postvägar under kriget på 1640-talet. Bland annat gjordes försök att skicka posten med skepp från Öland. En anledning till alla dessa olika lösningar torde vara de svenska framgångarna i kriget. Både armén och den svenska flottan var så pass överlägsna att svenskarna kontrollerade alla de större farlederna. Bland annat kom det under senare delen av 1644 skepp till Ystad med post som skickades vidare upp genom Sverige. Kriget stängde främst av den traditionella postvägen genom Danmark, medan det fanns möjligheter, framförallt sjöledes, för den svenska posten att ta sig fram längs andra vägar.

Privata lösningar över Amsterdam

Under det stora nordiska kriget (1700-1721) ställdes den svenska stormakten inför några av sina största militära utmaningar. Landet ansattes av fiender från alla håll och nederlaget i kriget mot Ryssland innebar också slutet för Sveriges tid som stormakt. Vid freden i Nystad 1721 avträdde stora landområden och Sveriges roll i Europa blev efter detta av mindre betydelse, i alla fall inom storpolitiken. Liksom under tidigare krig påverkades de utländska postförbindelserna, den här gången kanske mer än tidigare. På vintern 1715 var Sverige inringat av fiender och samtliga kontakter med omvärlden var mer eller mindre avskurna. Postvägen genom Danmark och ner till Hamburg hade periodvis fungerat tidigare under kriget, men framför allt hade svenskarna skickat post och politiska rapporter till och från Europa via den postjaksförbindelse som etablerats mellan Ystad och Stralsund redan på 1680-talet.

År 1715 var dock det militära läget så pressat att inga svenska skepp kunde segla på Östersjön utan risk att bli upptäckta av den danska flottan. Lösningen blev en sjöpostförbindelse mellan Göteborg och Am-



Karl XII:s bekräftelse av de åtta Göteborgsköpmännens tillstånd att öppna postlinje till Amsterdam.

The confirmation from King Karl XII of Sweden to the eight Gothenburg merchants that they had been given permission to start a postal service to Amsterdam.

sterdam i Holland. Idén var inte helt ny utan hade testats tidigare, vilket posthistorikern och postmuseichefen Johannes Rudbeck har utrett. Dock hade ingen trafik under så pass organiserade förhållanden som nu blev fallet genomförts tidigare. Karl XII skrev i december 1715 till guvernören i Göteborg, Carl Gustaf Mörner, med order att ordna sjöposten:

"Så som vi funnit det nödvändigt att inrätta den utrikes posten från Göteborg till Holland, anser vi det bäst om det låter sig göras genom någon privatpersons försorg, gällande postjakternas utrustande och avfärdande. Alltså är det vår befallning till er, att med någon i Göteborg försöka att träffa ett arrendekontrakt. Dessa personer ska mot vissa beviljade villkor och förmåner ta på sig att sköta postjakterna och åtminstone varje vecka skicka en till Holland."

Lösningen blev alltså att försöka teckna ett avtal med några privata entreprenörer som, på uppdrag av kronan, skulle sköta postför-

bindelsen till Amsterdam. Väl i Amsterdam skulle breven och rapporterna gå vidare med andra postlinjer som anslöt till staden. Genom att skicka posten med båt från Göteborg hoppades kungen och hans rådgivare att komma ur den inringning och informationsmässiga isolering som danskar och rysar stod för i Östersjön.

Ganska snart dök det upp intresserade personer i Göteborg som ville sköta postlinjen. Ett konsortium, bestående av åtta köpmän i staden, sade sig vara villiga att ordna posttrafiken till Amsterdam, dock under vissa villkor. I juni 1716 skrev de till kungen och bad om bekräftelse på sitt privilegium:

"På grund av den stora kostnaden som det krävs [för att sköta postlinjen] vill vi få hans majestäts nådiga bekräftelse på de punkter som vi här bifogar. De återger vad som åligger oss att göra och vilka villkor som vi helt nödvändigt måste ha om verket [postlinjen] skall kunna komma till stånd."

Köpmännen ville bland annat ha rätt att ta

ut porto för breven, samt att själva få monopol på införande av vissa varor som de skulle frakta med postjakterna. Kungens svar var ganska korthugget. Något monopol kunde han inte bevilja, men konfirmation av deras rättigheter att ta ut porto och sköta postlinjen, kunde han ge. Strax efter kungens godkännande i juli 1716 öppnades postlinjen och fartyg började segla till Amsterdam med post. Enligt bevarade uppgifter vet vi att trafiken omsatte en del pengar. I en ekonomisk redovisning för postlinjen uppges att den genererade lite mer än 1.500 daler silvermynt i vinst för entreprenörerna under 1716.

Arrangemanget med den privata postlinjen blev dock endast en kort historia. I november 1716 sade kungen upp kontraktet med köpmännen och avslutade på så vis postlinjen till Amsterdam. Orsaken till det hastiga slutet är oklart. En trolig anledning kan vara att det militära läget ljusnat en aning och att det ånyo var möjligt att skicka post via andra linjer. Vi vet att postlinjen fungerade under denna kortare tid och att en del brev skickades med skeppen till Amsterdam. På liknande vis skickades post och nyheter med olika fartyg under kriget för att på olika vägar försöka få brev till och från Sverige. Postlinjen till Amsterdam är emellertid det mest organiserade försöket från statsmakten att lösa postförbindelserna med Europa under det stora nordiska kriget.

Olika lösningar vid olika tider

Den här artikeln har tydligt visat på den stora betydelsen av fungerande postförbindelser. Det har under hela tidsperioden varit av största vikt att hålla en postlinje öppen till den europeiska kontinenten, för förmedling av både post och information. Detta har varit den huvudsakliga anledningen till de styrandes försök att lösa postfrågan. Resultatet går i linje med vad tidigare forskning kommit fram till. Redogörelsen har också visat att den svenska statsstyrelsen tillmätte postförbindelsen söderut stor vikt, oavsett om det var i början av 1600-talet eller hundra år senare.

Detta bekräftar den väletablerade slutsatsen, att det var via posten som tidigt välorganiserade stater, som Sverige, styrdes och administrerades under 1600-talet. Både Axel Oxenstierna och Magnus Gabriel De la Gardie ger uttryck för den informationstörst som präglade den svenska statsledningen under hela 1600-talet. Extra tydligt blir det under kriget mot Danmark på 1640-talet. Rådsregeringen drog på förhand slutsatsen att posten söderut skulle spärras av danskarna och försökte redan innan kriget bröt ut att finna en lösning.

Redogörelsen ovan har visat på tre olika sätt genom vilka svenskarna försökte lösa postproblemen. Gemensamt för dem är strävan att trots svårigheter driva en fungerande regelbunden postlinje till Europa, men detta gjordes på varierande sätt under olika tidsperioder.

Den första händelsen, avspärningen på 1620-talet, visar att den svenska statsledningen blev överraskad av att danskarna stoppade posten. Några direkta alternativ till att transportera breven längs den traditionella vägen verkar inte ha funnits. Lösningen blev därför att försöka smugla posten längs i stort sett samma väg som den tidigare hade tagit. Arrangemanget bär spår av att vara påkommet under tidspress och verkar inte ha varit speciellt genomtänkt. Vid det här tillfället försökte den svenske agenten, Anders Svensson, också förhandla med den danske rikskanslern för att öppna postlinjen igen. En sådan lösning var naturligtvis utesluten i de båda andra exemplen då de båda rikena låg i krig med varandra.

Betydligt mer genomtänkt är lösningen tjuo år senare då den svenska armén anföll Danmark. I det fallet visste rådet i Stockholm att danskarna tänkte stoppa posten om det blev krig. I ett försök att förekomma detta organiserades en postlinje norröver, runt Bottniska viken, för att trygga förbindelsen med Europa. Nu hade de inblandade en plan och arbetade efter på förhand genomförda diskussioner. En anledning härtill kan vara det nygrundade svenska postväsendet. Det var med hjälp av denna organisation som rådsregeringen ville skicka posten

utmed kusten och vidare över Narva och Riga. Postväsendets vice chef, Olof Jönsson, blev ansvarig för att organisera postlinjen runt Bottenviken. För första gången fanns det nu en organisation i riket som kunde anförtros uppgiften att lösa problemen, om den sydliga postlinjen genom Danmark inte kunde användas. Det är svårt att definitivt hävda att det var postväsendets förtjänst att problemen löstes så pass effektivt som de gjorde under kriget. Den genomgång som redovisats ovan ger dock visst stöd för en sådan tolkning, att det var Jönsson som med hjälp av postväsendets organisation ordnade postlinjen runt Bottenviken.

Den tredje händelsen var inrättandet av sjöposten mellan Göteborg och Amsterdam under 1716. Här var det fråga om en närmast total inringning av det svenska riket. De möjligheter som fanns att få tillgång till information och post var att skicka dem med skepp från Göteborg. Den här lösningen på postproblemen framstår som den organisatoriskt mest komplicerade av de genomgångna. Den svenska kronan, med kungen i spetsen, valde här att teckna ett arrendeavtal med ett privat konsortium. Mot vissa privilegier ansvarade dessa privatpersoner för att upprätthålla en postlinje mellan Amsterdam och Göteborg. Rent ekonomiskt måste det ha varit en dyr verksamhet och det har troligen också varit huvudanledningen till att kungen ville att privatpersoner skulle ha hand om postbefordringen. På det viset slapp kronan, i alla fall direkt, att betala för posten.

Sammanfattning och slutsatser

De redovisade exemplen visar tydligt att de sätt som postproblemen lösts på har varierat över tiden. För de tre här undersökta händelserna kan lösningarna sammanfattas som: försök att smuggla posten längs samma postlinje som tidigare, försök att starta en ny landbaserad postlinje och försök att öppna sjöpostförbindelse på annat håll. Alla tre alternativ har utvecklats ur det rådande politiska läget och under de betingelser som framför allt kriget har medfört. Här



Nutida bild av
överpostdirektör Johan Schmedemans hus,
Stora Nygatan 44 i Gamla stan.
Foto: Erik Hamberg.

Present day picture of the house of
Post Office Director Johan Schmedeman at
Stora Nygatan 44 in Gamla stan (Old Town)
in Stockholm.

är det svårt att återkoppla till tidigare forskning om posten i Sverige. Vad som däremot kan sägas är att detta sätt att överkomma problem, genom olika och ibland disparata lösningar, kan ses som tidstypiskt för de tidigt välorganiserade stater som växt fram i Europa under tidsperioden.

Postlinjen runt Bottenviken, under kriget med danskarna på 1640-talet, framstår som den mest genomtänkta lösningen. I det fallet är det också tydligt att det nygrundade svenska postväsendet haft en avgörande roll vid själva lösningen av problemen. Med hjälp av denna nya organisation försökte rådsregeringen i Stockholm att organisera sig ur problemet. Olof Jönsson och postväsendet fick order att hantera problemet. Detta sätt användes inte under 1710-talet. Det militära läget var då så komplicerat att en sjöpostlinje till Amsterdam sågs som

enda lösningen. Vad som i det fallet är märkligt är att det inte var postväsendet som fick i uppgift att ordna postlinjen. Istället vände sig kungen till privata entreprenörer som fick monopol på postlinjen. Med tanke på att postväsendet då var en väletablerad organisation inom riket, framstår det som ett möjligt tecken på en omsvängning i synen på den inhemska posten. Det är dock en fråga som är för omfattande att reda ut här.

En öppen postlinje söderut har alltså varit prioriterad av den svenska statsstyrelsen

under dessa år. Olika lösningar har använts för att hålla i gång posttrafiken. De flesta av lösningarna har utformats efter de förutsättningar som det aktuella politiska läget medgivit. På det stora hela har de olika problemen lösts. Postgången har fungerat, om än oregelbundet och med korta avbrott, och det har vid de redovisade händelserna varit möjligt för svenskarna att få tillgång till och skicka information och post till Europa. Men det har varit under förutsättningar som inte varit de vanliga, det har varit en post med förhinder.

Det fanns postkontor i tre byggnader vid Storkyrkobrinken i Gamla stan under 1600-talet
(beskuren bild ur Dahlbergh, *Suecia antiqua et hodierna*).

There were post offices in three buildings in Storkyrkobrinken in Gamla stan (Old Town) in Stockholm during the 17th century (from Dahlbergh, *Ancient and present-day Sweden*).



Källor och litteratur

Droste, Heiko,

Im Dienst der Krone:
schwedische Diplomaten im 17. Jahrhundert.
Berlin 2006.

Droste, Heiko,

Hieronymus von Birckholtz:
Sveriges förste underrättelseman.
Personhistorisk tidskrift (94), 1998.

Edén Nils,

Om centralregeringens organisation
under den äldre Vasatiden: 1523-1594.
Upsala 1899.

Englund, Peter,

Ofredsår: om den svenska stormaktstiden
och en man i dess mitt.
Stockholm 1993.

Forssell, Nils,

Svenska Postverkets historia, 1-2.
Stockholm 1936.

Holm, Teodor,

Sveriges allmänna postväsen:
ett försök till svensk posthistoria, 2,
1643-1662.
Stockholm 1907.

Olsson, Magnus,

The Swedish postal experience.
Lund University Publications
(internetpublikation).
11 september 2008.

Olsson, Magnus,

Kampen mot missbruket av fribrev.
Posttryttaren 2007.

Olsson, Magnus,

Postal round-trip to Amsterdam;
The private entrepreneurship within the
Swedish postal organization in 1716.
Tartu universitet 2009 (under utgivning).

Brulin, Herman (red.)

Rikskansleren Axel Oxenstiernas
skrifter och brevexling.
Afd. 1. Bd 8.
Brev 1633 januari-maj.
Stockholm 1942.

Rudbeck, Johannes,

Svenska postverkets fartyg och
sjöpostförbindelser under tre hundra år.
Stockholm 1933.

Tandrup, Leo (red.),

Svensk agent ved Sundet:
Toldkommissær og agent i Helsingør
Anders Svenssons depecher til
Gustav II Adolf og Axel Oxenstierna
1621-1626.
Aarhus 1971.

Otryckta källor

Riksarkivet:

Kanslikollegium
Kollegiers m. fl. skrivelser till Kungl. Maj:t
Riksregistraturet
Riksrådsprotokoll

Interruptions to the Postal Service between Sweden and Denmark

The postal route through Denmark and on to Hamburg has always been important to Sweden. The country is located on the periphery of Central Europe and, historically, a working line of communication with the Continent has been of great importance.

When the Swedish kings and councillors got involved in international top-level politics in connection with the 30-year war (1618-1648), it became even more important to have access to information and news. A network of informers was organised all over Europe. They were usually people with knowledge of local politics, who sent reports to Sweden in return for remuneration. Hamburg was the central location for co-ordinating postal services northwards, and from there letters were conveyed to Stockholm by special messengers.

The difficulty with the postal route to Hamburg was an on-going problem during the period from 1600 until 1721, i.e. the period covered by this article. I have elected to deal with three different occasions when the postal service to Hamburg was interrupted.

By Secret Routes to Sweden

Problems with the postal route through Denmark first occurred in 1623 when there were reports circulating that there was an outbreak of plague in Sweden. This was reported to King Gustav II Adolf and the Chancellor, Axel Oxenstierna, on 11th February 1623 by the Swedish agent in Helsingör, Anders Svensson. The German messenger carrying the Swedish mail had been stopped in Helsingborg. Svensson therefore sent one of his farmhands to convey the letters and reports from Helsingborg to Markaryd, in place of the messenger who had been stopped. The farmhand travelled in secret and

let it be known he was headed for a different destination.

Anders Svensson soon realised that this situation could not go on indefinitely. Ferry-men had been arrested after they had rowed messengers carrying Swedish mail across Öresund, and the Danes had posted guards along the roads. To try to solve the problem and re-open the postal route, Anders Svensson visited the Danish Chancellor, Christen Friis. Svensson lodged the Swedish complaints and said that he wanted free passage for the postal service so that mail could be transported without hindrance. Friis replied that the Danish king did not like Swedish messengers travelling through Denmark, since Gustav II Adolf had not requested free passage for them. This, together with fear of the plague, was the reason why the messengers had been stopped.

Anders Svensson now began demanding that the Danes should allow the messengers to travel to the Swedish border at Markaryd. Svensson received a reply at the end of March 1623. The Danes continued to blame the plague and advised that the messengers would not be allowed to travel through Denmark. They suggested that Anders Svensson should send the letters to Sweden by ship, which Svensson considered to be an insult to the Swedish king. In accordance with the peace agreement of 1580, the messengers were also supposed to report when they passed Copenhagen, which they had not been doing. Anders Svensson therefore decided to continue using his farmhands to convey the mail and this arrangement continued for a few years.

When the Post Office was mobilised

During Sweden's long participation in the 30-year war (1630-1648), the postal service with the Continent was interrupted on several occasions, i.a. in connection with the Swedish attack on Denmark in 1643. The attack was successful and the peace treaty signed in Brömsebro in 1645 is one of Sweden's more successful peace agreements. This time the Councillors in Stockholm expected the Danes to stop the Swedish postal service as soon as war broke out.

In preparation, the Swedes tried to arrange another postal route to Hamburg even before war had started. The Swedish Post Office had been established in 1636 and it was this relatively young organisation that was instructed to make arrangements for the postal service with Europe if and when the route through Denmark was closed. The recommended solution was a route by land around the Gulf of Bothnia.

For obvious reasons, the route around the Gulf of Bothnia was an emergency solution. Also, all those involved knew that the sea route via Åland could be very difficult during the winter; a route by land around the Gulf was both safer and more reliable, in spite of the long distance.

The solution with messengers travelling along the coastline seems to have worked and been used during the war, but the length of time it took the mail to arrive irritated the Councillors in Stockholm. Attempts were soon made to set up a postal route by sea from Porkkala Udd, approx. 30 km south-west of Helsinki, to transport mail via Åland to Stockholm.

In addition to the land route around the Gulf of Bothnia and the sea route from Porkkala, the Swedes experimented with several different postal routes during the war in the 1640s, among other things there were attempts to convey mail by ship from Öland. One reason for these solutions was probably the Swedish successes in the war. Both the army and the Swedish navy were so dominant that the Swedes were in control of all the main sea routes.

Private solutions via Amsterdam

During the great Nordic war (1700-1721), Sweden faced some of its greatest challenges. The country was attacked by enemies from all directions, and the defeat in the war against Russia also meant the end of Sweden's era as a great power.

In 1715, the military situation was so serious that no Swedish ships could venture out on the Baltic without risking being discovered by the Danish navy. The solution was a postal route by sea between Gothenburg and Amsterdam in Holland. An attempt was made to sign an agreement with some private entrepreneurs who were to set up a postal route to Amsterdam, on behalf of the Crown. Once in Amsterdam, the letters and reports were to be forwarded by other postal services with connections to the city.

A consortium, consisting of eight merchants in Gothenburg, was prepared to organize the postal service to Amsterdam, but only on certain conditions. In June 1716, they wrote to King Karl XII requesting confirmation of their privilege. Among other things, the merchants wanted to have the right to charge postage on the letters; they also wanted to have a monopoly of importing certain goods that would be transported on the mail boats. The King's reply was quite abrupt. He was not able to grant a monopoly, but he was prepared to confirm that they were entitled to charge postage and to manage the postal service. Shortly after receipt of the King's approval in June 1716, the postal service was started and ships began sailing to Amsterdam conveying mail. From historical records, we know that the venture made some money. A financial report on the postal service states that it generated a profit for the entrepreneurs of slightly more than 1,500 daler in silver during 1716.

However, the arrangement with a private postal service was short-lived. In November 1716, the King cancelled the contract with the merchants and the postal service to Amsterdam ceased.