

Post och postvägar över Kölen från 1814

a v Gustaf Ankarcrona

Kölen är den bergssträckning som följer gränsen mellan Sverige och Norge från norra Dalarna och norrut. Den utgör också vattendelaren i detta gränsområde. I denna framställning avses med Kölen hela gränsen från Svinesund i söder till Treiksröset i norr mellan de två grannländerna – naboländerna.

Historik

Sverige och Norge ingick union den 17 maj 1814 med den svenske konungen Carl XIII som statsöverhuvud. Denna union innebar betydligt större självständighet för Norge än tiden under den danske kungens styre. Gemensamt för unionen var enbart statsöverhuvudet och utrikespolitiken som styrdes av den svenske konungen.

Under Norges tid i union med Danmark, 1380-1814, styrdes landet helt från Köpenhamn. Detta gällde också den norska posten, som inrättades 1647. Från och med 1814 i unionen med Sverige ansvarade det norska postverket i Christiania för den norska posten. Inledningsvis gick samarbetet trögt. Norrmännen behöll rutinerna från den danska tiden. Från mitten av 1850-talet utvecklade sig samarbetet på ett positivt sätt.

Bestämmelser som gällde de bägge länderna publicerades i postcirkulär samtidigt i de två länderna. I många fall tog det norska postverket initiativet till nya gemensamma förordningar och bestämmelser. Några traktat eller konventioner slöts inte mellan unionsländerna. Unionen innebar att grannlandet inte fullt ut betraktades som utlandet.

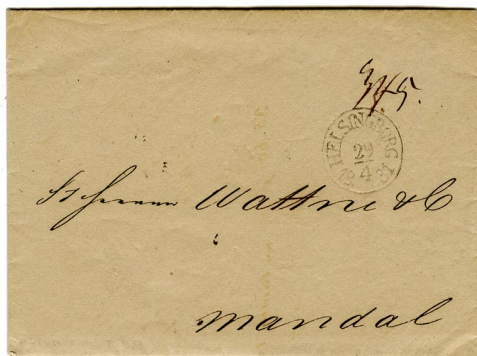
GUSTAF ANKARCROMA är född i Boden 1937. Han har varit överste och chef för Norrlands Artilleriregemente (A 4), överste av 1:a graden och chef för Nedre Norra Arméfördelningen samt Arméns tekniska centrum. Han har varit ordförande för Sällskapet för Svensk Posthistorisk Dokumentation (SSPD) och Riksföreningen för hembygdsfilateli. Sedan 2011 är han ordförande i Postmusei Vänner.

Samtidigt var det inte fråga om inlandspost eftersom de postala bestämmelserna var nationella.

Unionen mellan Sverige och Norge upplöstes 1905. Detta kom inte att på något påtagligt sätt påverka de postala förhållandena mellan länderna. Förordningar och bestämmelser fortsatte att gälla som under unions tiden. Efterhand blev samordningen mellan naboländerna mindre, i stället ökade den mellan Nordens länder. Idag betraktas alla andra länder som utlandet.

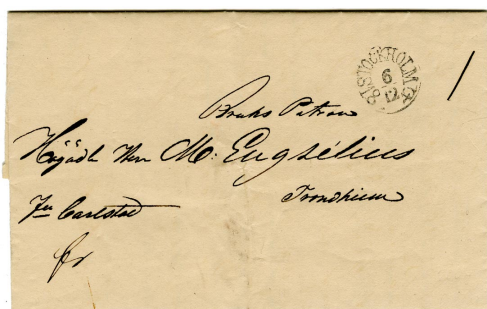
Den enda postvägen mellan Sverige och Norge före unionstiden var transitpostvägen mellan Köpenhamn och Christiania via Helsingör, Helsingborg, Strömstad och Fredrikshald. Danskar och norrmän hade ansvaret för denna transitpost. Ansvaret för transitposten övertogs av svenskarna 1810. Denna postväg mellan Strömstad och Fredrikshald blev också den första postvägen mellan unionsländerna. Den öppnades den 6 september 1814.





Obetalt brev från Altona den 26/4 1831, sänt via Hamburg i sluten säck med karteringsnummer 345 till Helsingborg, där det på baksidan omkarterats den 29/4 med nr 26, påförts transitporto 32 skilling till Fredriks-hald och där omkarterats med nr 9 och påförts inrikesporto 4 skilling till Mandal.

Redan den 16 januari 1815 öppnades en ny rutt mellan Kongsvinger och Karlstad. Skälet var att få en kortare och snabbare förbindelse mellan Christiania och Stockholm. Dessa rutter blev de två huvudpostvägarna mellan länderna tills järnvägsförbindelser inrättades på 1870-talet.



Betalt brev från Stockholm den 6/12 1847 till Trondheim via Christiania anteckning "per Carlstad" och "fr" (franco = betalt). Porto 10 skilling (7 sk till gränsen + 1/3 av inrikesportot = 3 sk).

På norskt initiativ upprättades den 21 oktober 1824 en militär postlägenhet mellan Trondheim och Östersund, som från den 7 februari 1825 också blev officiell postväg mellan länderna. Den följde handelsvägen, forbondevägen, över Kölen från tidigt 1600-tal från Frösön via Åre och Skilstugan till Levanger i Norge och vidare till Trondheim. Efter upprustning på 1830-talet benämndes vägen Carl-Johansvägen.



Obetalt brev från Selbo den 14/1 1866 via Trondheim 17/1 till Rödön två mil väster Östersund. Posten fördes med kärra och släde över Vuku och Åre till Östersund. Mottagaren betalade lösen 20 öre vilket var gällande porto.

Den första genomgående postlinjen på järnväg blev den på Kongsvingerbanan och Nordvästra stambanan, som togs i bruk 1871. Därefter följde Sydbanan/Dalslandsbanan 1879, Meråkerbanan/Mellanriksbanan 1881/82 och Ofotenbanan/Malmbanan 1902. Dessa rutter blev i fortsättningen huvudpostvägar fram till slutet av 1900-talet.

Den tyska ockupationen av Norge 1940-1945 innebar att alla postförbindelser utom de tre huvudpostförbindelserna Göteborg-Öslo, Stockholm-Öslo och Östersund-Trondheim var avbrutna.

Under perioden 1825 till 1996 fanns ett tjugotal mellanriksförbindelser för postgången i gränsområdena. Dessa postförbindelser har i de flesta fall haft kort varaktighet. Från och med 1996 sker all postutväxling mellan Sverige och Norge med flyg.

Transportsätt

Under 1800-talets första hälft transporterades posten med gående (under vintertid också skidande) postbud. Samtidigt förekom också ridande eller åkande postiljoner. De senare använde kärra eller släde. Det förekom också att man utnyttjade gästgivarskjutsar.

Från 1830-talet tillkom efterhand diligensposten. Den hade sin korta storhetstid på 1860-talet. Den avlöstes av järnvägsposten från 1871 och framåt. Från att ha utväxlat post en gång i veckan, senare två gånger, kunde med järnvägens tillkomst utväxling ske dagligen. Detta förhållande kom att revolutionera kommunikationen mellan nabo-

ländernas innevånare, företag och offentliga verksamheter.

Någon transport av post över Kölen med båt har inte förekommit. På 1860-talet planerades en kommunikationsled mellan Sundsvall, Östersund och Trondheim som skulle utnyttja väg- och sjösystemen. Post kom dock aldrig att föras på denna rutt annat än med ångbåt på Storsjön i Jämtland.

Brevportot mellan länderna

Portot för brev över Kölen var från 1815 inrikestaxan till gränsen plus en tredjedel av denna taxa, oberoende av till vilken plats i grannlandet brevet var adresserat. Under åren fram till 1848 i Norge och 1855 i Sverige användes s.k. zonporto i båda länderna. Detta innebar att portot ökade med avståndet. I Sverige användes t.ex. elva avståndsgrupper under åren 1830-1855, inom vilka portot varierade från 2 till 12 skilling banco.

Den stora ändringen genomfördes den 1 augusti 1849 när Norge och Sverige införde gemensamt porto mellan länderna. För brev till postorter i grannlandet inom 20 mils avstånd från avsändningspostanstalt uppgick det s.k. närportot till 4 skilling banco upp till 1 lods vikt (=13,3 gram); över detta avstånd till 8 skilling banco. Dessa taxor hade redan 1848 införts inom Norge. Sverige behöll zon-taxan inom landet ända till den 1 juli 1855. Detta kom att innebära att portot till avlägset belägna postorter inom Sverige (max. 12 skilling banco) blev högre än portot till de mest avlägsna postorterna i Norge (max. 8 skilling banco).

I och med att de första frimärkena gavs ut i Sverige den 1 juli 1855 infördes också enhetsportot 4 skilling banco för brev inom landet. I Norge hade detta skett ett halvår tidigare, när det första frimärket infördes den 1 januari 1855. Brevportot till grannlandet, som gällt från 1849, behölls oförändrat till 8 skilling (närportot 4 skilling). Sverige övergick från skilling till öre (1 skilling=3 öre) den 1 juli 1858 varför portot för brev till Norge från denna dag blev 24 öre (närportot 12 öre). Det särskilda närportot inom 20 mil

till ort i grannlandet togs bort den 1 januari 1860.

Portot för brev från Norge till Sverige sänktes den 1 oktober 1865 till 6 specieskilling och 1 juli 1869 till 4 specieskilling. Samtidigt sänktes portot för brev från Sverige till Norge till 20 öre respektive 12 öre. Från 1 juli 1869 var brevportot till grannlandet det-samma som inrikesportot.



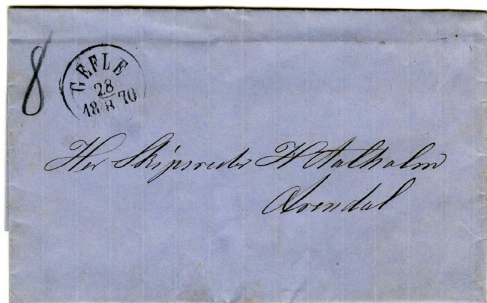
Brev från Levanger den 24/3 1873 med kärr- och slädpost till Oviken väster om Storsjön via Verdalen den 25/3 och Åre den 26/3. Porto 4 skilling gällde sedan den 1/7 1869. Brevet bör ha nått adressaten inom 3 dygn.

Under de första åren fram till 1860 gällde frankeringstvång. Därefter var avgiften densamma för frankerade och ofrankerade brev. För ofrankerade brev fick man från den 1 juli 1869 betala lösen med dubbelt porto. Ofrankerade brev från Norge fick lösas ut av mottagaren i Sverige med 25 öre. För ofrankerade brev från Sverige erlades 8 skilling i Norge.



Obetalt brev från Christiania den 19/8 1870 till Älvdalen i norra Dalarna. Lösen 25 öre.

År 1872 sänktes inrikesportot i Norge till 3 skilling. År 1877 övergick Norge från skil-



Obetalt brev från Gävle den 28/8 1870 med postkupé till Arendal i Sydnorge. Lösen 8 skilling.

ling till öre. Då sattes inrikesportot till 10 öre och portot till Sverige till 12 öre.

Den 1 januari 1885 blev brevportot 10 öre i bägge länderna, ett porto som behölls i och mellan de båda länderna ända till 1918. Efter de tillfälliga portohöjningarna mellan 1918 och 1924 gällde i Sverige 15 öre som brevporto ända fram till 1942 och i Norge 20 öre fram till 1946. Från 1924 har det norska inrikesbrevportot och portot till Sverige varit 5-10 öre högre än det svenska. Detta förhållande gällde ända fram till 1993. En över

Brevporto mellan länderna 1815-1971

period	från Sverige	från Norge
1815-1849	3-16 sk(zon)	4-42 sk(zon)
1849-1855	8 sk(när4sk)	8 sk(när4sk)
1855-1858	8 sk(när4sk)	8 sk(när4sk)
1858-1859	24 ö(när12ö)	8 sk(när4sk)
1860-1865	24 öre	8 sk
1865-1869	20 öre	6 sk
1869-1877	12 öre	4 sk
1877-1885	12 öre	12 öre
1885-1918	10 öre	10 öre
1918-1919	12 öre	12 öre
1919-1920	15 öre	15 öre
1920-1924	20 öre	20 öre
1924-1942	15 öre	20 öre
1942-1951	20 öre	25 öre
1951-1957	25 öre	30 öre
1957-1962	30 öre	35 öre
1962-1964	35 öre	45 öre
1964-1967	40 öre	50 öre
1967-1969	45 öre	60 öre
1969-1971	55 öre	65 öre

År 1958 var portot från Norge till Sverige 40 öre. Efter 1971 är portoändringarna så många att de inte redovisas här.

ett hundraårig epok med samma inrikesporto som portot till grannlandet var till ända.

År 1958 var portot från Norge till Sverige 40 öre. Efter 1971 är portoändringarna så många att de inte redovisas här

Huvudpostvägarna

Till huvudpostrutterna på landsväg räknas Fredrikshald – Strömstad 1814-1839, Svinesund – Strömstad 1839-1849, Svinesund – Helsingborg 1849-1871 och Kongsvinger – Karlstad 1815-1865. Postkontoren på dessa orter var utväxlingspostkontor.

Huvudpostvägar på järnväg var Kongsvingerbanan – Nordvästra stambanan 1865(1871)-1996, Sydbanan – Dalslandsbanan 1879-1996, Meråkerbanan – Mellanriksbanan 1881(1882)-1996, och Ofotenbanan – Malmabanen (Norra stambanan) 1902-1996.

Fredrikshald – Strömstad

Sverige hade redan 1810 övertagit ansvaret för den transitpost, som gick landvägen över Strömstad, Göteborg och Helsingborg till kontinenten. Den första postrutten mellan unionsländerna öppnades den 6 september 1814 mellan Fredrikshald och Strömstad. Huvuddelen av posten var transitpost till länder utom Norden, medan en mindre del var post till Sverige. Motsvarande gällde post till Norge. Nytt var att all post skulle omkarteras i Strömstad. Tidigare hade posten gått i slutet säck via Köpenhamn till Hamburg. Postbehandlingen i Strömstad medförde att transittiden genom Sverige påtagligt förlängdes.

Det norska Stortinget klagade hos kung Carl XIV Johan. Denne engagerade sig inte i frågan varför normännen 1821 öppnade en postrutt med segelfartyg mellan Frederiksvärn i Larvigsfjorden och Fladstrand i Danmark. Den avlöstes 1827 av ångfartygsrutten Frederiksvärn-Köpenhamn. För post från Jylland fanns ångfartygsrutten Frederikshamn-Frederiksvärn. Detta löste dock inte problemet med postbefordran vintertid.

Normännen var hela tiden ovilliga att betala transitavgiften 48 skilling banco (från 1832 sänkt till 39 skilling banco) för varje brev till Hamburg, som fördes genom Sverige och Danmark av svenska posten i slutet säck. Normännen gick så långt att de avsåg öppna ett norskt postkontor i Strömstad. Så blev inte fallet utan i stället upprättades ett nytt gränspostkontor i Svinesund 1839. Transitportot till Helsingborg var från 1823 till 1848 satt till 13 skilling banco.

Svinesund – Strömstad

Det nya postkontoret i Svinesund verkade från den 1 juli 1839 på ett för normännen mycket tillfredsställande sätt. Ansvarig var postmästare Peder Möller. Denne avled 1852 och efterträddes då av sonen Ole Edvard Möller, som kom att tjänstgöra där ända tills Svinesunds postkontor avvecklades 1871. Postbefordran skedde till häst, senare med gästgivarskjuts, mellan de olika posthemmanen. Postförbindelsen till lands var säkrare än sjöförbindelserna. Postmängden ökade därför betydligt. Transittiden via det nya gränspostkontoret Svinesund och kontoret i Strömstad förkortades tack vare förenklad postbehandling och utökad personalstyrka. Huvuddelen av posten kom från eller gick till Christiania.

Svinesund-Helsingborg

Med hänsyn till den stora postmängden till och från kontinenten via Danmark samt till och från Köpenhamn flyttades utväxlingskontoret från Strömstad till Helsingborg den 1 augusti 1849. Samtidigt infördes nya portobestämmelser med lägre porton och regler för omkartering, vilka förkortade tiden betydligt för detta arbete på de två utväxlingspostkontoren. Dessa förändringar gjorde också att postmängden mellan länderna ökade avsevärt.

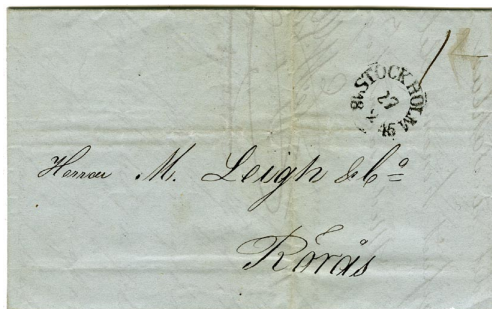
Inledningen av denna period blev storhetstiden för denna postförbindelse. Andra tider skulle komma. År 1852 bestämdes att transitposten skulle gå med båt från och till

Sandösund sommartid. Transitposten på land skulle gå med två turer i veckan från april månad till och med oktober samt från november till och med februari med tre turer. Kongsvingerbanan var under byggnad från 1860.

År 1865 blev omkarteringen i Svinesund flyttad till Christiania. Kvar i Svinesund att omkartera var fortfarande den stora postmängden under vinterhalvåret från kontinenten, Danmark och Sydsverige. Från 1854 fick Svinesund sin första poststämpel som också användes för den omkarterade posten. När Svinesunds postkontor avvecklades den 1 oktober 1871 dirigerades all post över Kongsvingerbanan, Nordvästra stambanan, Västra stambanan (Christiania – Karlstad – Laxå – Göteborg) och omkarterades på postkupéerna.

Kongsvinger – Karlstad

Unionen mellan Norge och Sverige gav upphov till nya och bättre förbindelser mellan Stockholm och Christiania. Detta blev också till fördel för Värmland. En ny väg byggdes mellan Karlstad och Christiania via Arvika, Charlottenberg och Kongsvinger. Långt senare byggdes vägen från Christiania över Örje och Årjäng till Karlstad (nuvarande E 18).



Obetalt brev från Stockholm den 27/2 1845 till Röros, sänt med gästgivarskjuts via Karlstad till Christiania och vidare med kärrpost via Trondheim till Röros. Mottagaren betalade portot 10 skilling (7 sk till gränsen + 1/3 av inrikesportot = 3 sk).

Posten gick inledningsvis med posthemmanskjutsningen. Från 1831 kunde Snällposten eller den så kallade Norska posten

sättas in med gästgivar skjuts från Stockholm söder om Mälaren via vägen över Eskilstuna, Örebro, Åtorp, Kristinehamn, Karlstad, Arvika, Kongsvinger till Christiania. Skjutsningen mellan posthemmannen gick som förut norr om Mälaren. År 1862 ersattes snällposten av diligensposten Stockholm-Kongsvinger och av postexpeditionen på Kongsvingerbanan till Christiania.

År 1863 öppnades Västra stambanan (Stockholm – Laxå – Göteborg). Diligenslinjen utgick nu från Finnerödja järnvägsstation och daglig trafik uppehölls via Kristinehamn till Karlstad. Den 4 november 1865



Obetalt brev från Stockholm den 21/9 1865 via Christiania, ankom den 25/9 till Tönsberg vid Oslofjordens västra strand. Posten fördes med postkupé från Stockholm till Finnerödja, med postdiligens via Karlstad till Kongsberg och vidare i postkupé till Christiania. Mottagaren betalade portot 8 skilling (portot sänktes fem dagar senare till 6 sk) och utbärningsavgift, en skilling (brevbärarskilling), summa 9 sk.

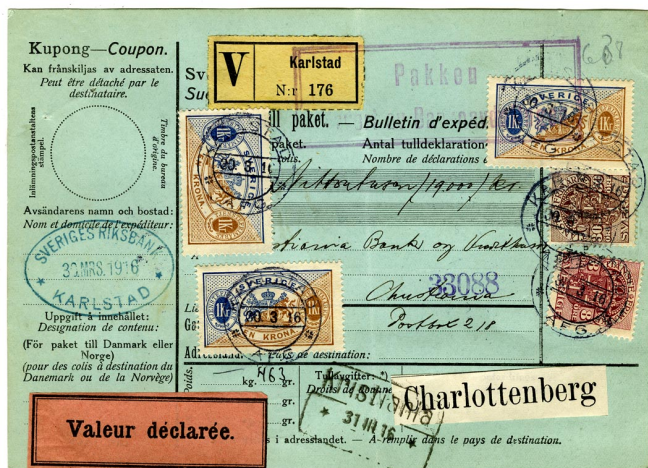
öppnades järnvägslinjen Christiania – Charlottenberg för trafik. Postkontoret i Charlottenberg öppnades samma dag med daglig förbindelse på diligenslinjen via Arvika, Karlstad till Finnerödja. Därmed erhöles daglig postförbindelse mellan de två huvudstäderna i unionen.

Kongsvingerbanan/Nordvästra stambanan

Den norska utlandsposten dirigerades nu av Christiania Omkarteringskontor via Charlottenberg – Karlstad – Laxå till kontinenten och Sverige. År 1866 var järnvägen Laxå – Kristinehamn klar, 1867 Charlottenberg – Arvika och 1869 Kristinehamn – Karlstad.

Den 19 juni 1871 öppnades sträckan Karlstad – Arvika. Därmed var Nordvästra stambanan klar. En lång utbyggnadsperiod hade nått sitt slut. Från att ha haft två till tre postleveranser per vecka mellan de två naboländerna utväxlades nu post dagligen. Än mer påtaglig blev resandeströmmen eftersom tågen hade en helt annan kapacitet och hastighet än diligenserna.

Christiania Omkarteringskontor omvandlades samma dag till ambulerande postkontor på Kongsvingerbanan och övertog såväl postkontoret Svinesunds som båtpostkontoret Sandösunds uppgifter. Nu fördes all norsk utlandspost och post till södra Sverige denna väg. Vid världspostunionens tillkomst 1875 ändrades kontorets namn i post-



Tjänsteadresskort till assurerat paket (19.000 kr) från Karlstad den 30/3 1916, dirigerat över Charlottenberg (etikett) den 30/3 och ankom Kristiania den 31/3. Etiketten "Valeur déclarée" användes för utlandspaket; senare också mellanrikspaket Sverige-Norge.

Assavgift 608 öre (3x1 kr på baksidan), paketporto 30 öre.

stämpeln till "Bureau Réexpédiant de Christiania". Utväxling skedde med de svenska postkupéexpeditionerna PKXP 7 och PKXP 19. I Norge ej posthandlade försändelser skulle stämplas av postkupépersonalen med stämpeln "Från Norge". Denna stämpel är inte belagd på denna linje.

Den 1 juni 1886 överfördes Christiania Omkarteringskontor med sina stämplat till Sydbanan. Därefter svarade Kongsvingerbanans Postexpedition för utväxlingen av posten med de svenska PKXP 7 och PKXP 19. Här transporterades all post till och från mellersta och norra Sverige samt post till Nordnorge. Efterhand tillkom PKXP 89 och 90 vilka båda upphörde 1968. Dessa postkupéer hade alla förbindelse med Stockholm.

Den 1 januari 1925 namnändrades Kristiania till Oslo. Postkupéexpeditionen fick namnet Bureau Ambulant Oslo-Charlottenberg och en ny poststämpel, "Bureau Amb. Oslo-Charlottenberg". Vid den tyska ockupationen den 9 april 1940 inställdes järnvägs-posten över Charlottenberg men öppnades åter den 27 juli 1940. Den 15 maj 1944 namnändrades postkupéexpeditionen till Postekspedisjonen Oslo-Charlottenberg. En sista namnändring gjordes den 1 november 1955 till Postekspedisjonen Oslo-Magnor. Denna upphörde 1969. Försändelser med svensk frankering som lagts i brevlåda på norska sidan av gränsen postbehandlades i Magnor och stämplades "Kassepost fra Sverige".

Sydbanan/Dalslandsbanan

Denna bansträckning gick från Christiania över norska Fredriksstad, Halden och Kornsjö via svenska Ed till Mellerud och vidare till Göteborg. Postförbindelsen öppnades den 25 juli 1879. Den trafikerades till 1886 av Sydbanans Postekspedition no 1 på sträckan från Christiania till någon av stationerna Ed, Mon, Kornsjö eller Prestebakken där posten utväxlades med postkupéexpedition PKXP 44, som trafikerade sträckan till Mellerud.

Den 1 juni 1886 övertog Christiania Omkarteringskontor, nu på Sydbanan, all

post till och från kontinenten från Kongsvingerbanan. På svensk sida mottogs all post till kontinenten och omkarterades av såväl PKXP 67 som 44 som nu trafikerade hela sträckan från gränsen till Göteborg. Detta pågick till 1955. Försändelser som inte postbehandlats i Norge stämplades av postkupépersonalen med stämpeln "Från Norge". På grund av den ökande postmängden tillfördes PLK/PKP 386, som trafikerade sträckan Mellerud - gränsen från 1906 till 1958.

Meråkerbanan/Mellanriksbanan – Storlien – Östersund

Denna järnvägslinje gick mellan Trondheim och Östersund. Den byggdes 1880-1882 från Trondheim till Storlien och vidare till Östersund. Trondheim hade sedan 1877 tågförbindelse med Christiania på Nordbanan och Östersund med Stockholm på Norra stambanan sedan september 1881. Meråkerbanan invigdes den 17 oktober 1881. Mellanriksbanan var då klar ända fram till Trångsviken, cirka fem mil väster om Östersund. Post kunde från denna dag sändas med PKXP 53 mellan Västjämtland och Trondheim. Den 12 december 1881 var banan klar till Näliden.



Rekommenderat brev från den nyöppnade poststationen i Mörsil (17/10 1881), sändt den 26/11 1881 med postkupé 53 till Storlien och vidare med Meråkerbanans postexpedition, vidarebefordrat från Trondheim den 30/11. "Recommandert"- stämpeln är slagen i Trondheim. Tidigast kända försändelse från Mörsil.

Den högtidliga invigningen av den tredje mellanriksbanan förrättades av Oscar II i Storlien och Täng, en mil väster Östersund,

den 22 juli 1882. Posten utväxlades mellan "Merakerbanens Postexpedition" och postkupéexpedition PKXP 53.



Rekommenderat brev från Östersund den 9/6 1882, sänt den 10/6 med postkupé 53 och Meråkerbanans postexp via Namsos till Grong. Även om mellanriksbanan Trondheim-Östersund invigdes den 22/7 öppnades förbindelsen för posttransport den 15/5. "Rekommenderas"-stämpeln sista användningsår.

PKXP 53 avlöstes med början år 1900 av PKXP 303 och upphörde 1909. PKXP 53 återkom 1913 på Malmaban mellan Luleå – Gällivare, senare till Kiruna.

Den 1 oktober 1921 namnändrades den norska postkupén till "Meråkerbanens Postekspedisjon". Denna postkupé upphörde 1959. Meråker poststation blev då utväxlingspostanstalt. Postkupé PKP 303 genomförde sin sista tur 11 maj 1968 och avlöstes då av PKP 809 Storlien – Östersund och PKP 814 Östersund – Storlien. Dessa kupéer upphörde i augusti 1972. Storliens poststation svarade därefter för postutväxlingen.

Post från Norge som inte postbehandlats där togs emot dels av Storliens poststation, dels av postkupéerna. Dessa försändelser stämplades "Från Norge". På motsvarande sätt stämplades i Meråker post från Sverige "Kassepost fra Sverige".

Blanket nr. 7 **368. Trondhjem** P. O. Kr 1.00 S

Remboursement **Følgebrev.**

Avsenderens navn og adresse: **Hohl**

Hermes en **pakke** til **Frø Høfmann**

Augustin **Grand Robert**

St. Myrnes **Melsthusveg 25 B.**

Åre **Åre**

Vegt: **0.7** kilogram. **1727**

***) Her angives forsendelsens art (pakke i papir, kasse eller lerret, kasse o. s. v.).**

NB. Ny porto maa erlægges for eftersendelse av pakker mer end én gang.

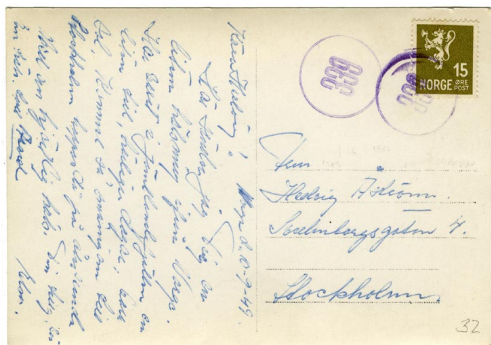
NB. Gebyr for ombringelse av pakker i Kristiania, Bergen og Stavanger forutbetales av avsenderen med 15 øre pr. pakke. Gebyret opkræves ellers hos mottageren.

Juli 1915

Vend!

Paketpostförskott från Trondheim den 5/8 1915 avseende på hotell Augustin kvarglömda persedlar. Sämt till ägaren på besök i Åre; paketet utväxlades i Storlien den 6/8, sändes vidare till postkontoret i Krokmo den 9/8 då försändelsen avsåg postförskott. Då mottagaren lämnat Åre när aviseringen gjordes, eftersändes det till ägarens bostad i Stockholm och ankom dit den 12/8. Ävi utsänd och paketet uthämtat den 13/8.

sådana kända på denna sträcka. Denna stämpeletyp, utnyttjad av konduktörerna på de norska tågen från Trondheim till Storlien, användes endast på denna huvudpostlinje mellan naboländerna. De är förhållandevis ovanliga.



Brevkort från Norge den 10/9 1949, makulerat med konduktörsstämpel 339 på Meråkerbanans järnvägspostlinje. På grund av brist på postkupéer fick konduktören på vissa tåg på denna linje själva postbehandla försändelser som lagts på tågets brevlåda.

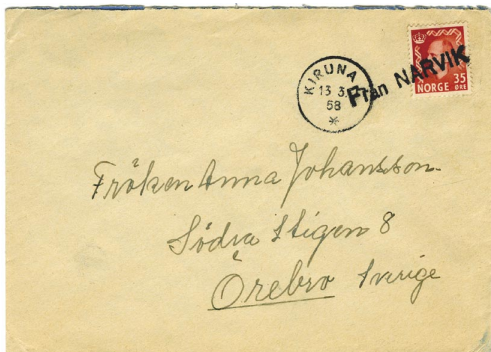
Ofotenbanan/Riksgränsbanan – Malmбанan

Denna huvudpostförbindelse på järnväg öppnades den 15 november 1902. Redan den 1 augusti 1900 hade en postförbindelse öppnats mellan Katterjåkk och Narvik. Poststationen på svensk sida fick namnet Vassijaure. Endast brev kunde sändas med denna postlägenhet via Norge (se avsnitt under Mellanriksförbindelser).

Ofotenbanan betjänades av "Ofotbanens Postexpedition" och Riksgränsbanan av PKXP 51 åren 1902-1908 och PLK 307 1908-1922. Postkupéerna var utväxlingspostanstalter. Postkupéerna mellan Narvik - Riksgränsen och Riksgränsen - Kiruna drogs in 1922.

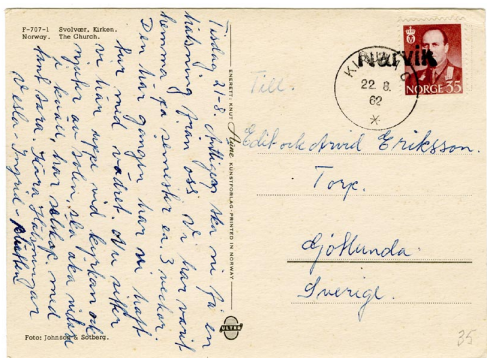
Från 1922 var Narvik och Kiruna utväxlingspostanstalter på denna postförbindelse. Post från Narvik, lagd på brevlåda vid järnvägsstationen eller av Narviksposten ej behandlad avgående post, sändes i fack på tåget, s.k. fackbefordran. När denna post togs emot på Kiruna central medförde det att såväl postkontoret i Kiruna som postkupéer-

na PKXP 53, PKP 308 och PKP 902 på Malmбанan från Kiruna söderut kunde få hand om denna post. Frimärket makulerades med stämpeln "Från Norge". För samma ändamål fanns även de mycket ovanliga stämplarna "Från NARVIK", "Från Narvik", "NARVIK" och "Narvik". Den sista postkupén till och från Kiruna var PKP 902 som upphörde 1984.



Brev sänt från Narvik, korrekt postbehandlat på Kiruna C den 13/3 1958 där det norska frimärket makulerats med stämpeln "Från NARVIK" (känd endast från 1958). Normalt användes stämpel med texten "Från Norge".

Denna postrutt mellan Narvik och Kiruna hade stor betydelse under hela 1900-talet för Nordnorges postgång med landets södra delar. Någon sammanhängande järnvägsförbindelse i Norge från söder till norr



Brevkort sänt från Narvik, postbehandlat på Kiruna C den 22/8 1962, där det norska frimärket makulerats med stämpeln "Narvik" (känd endast från 1962). Det finns också stämplarna "Från Narvik" (känd från 1958) och "NARVIK" (känd från 1967). Alla dessa stämplarna är sällsynta.

Vägpöstlinjer mellan närliggande orter längs gränsen

Bohuslän

1. Fredrikshald-Strömstad 1871-1884, kärrpost, 3 ggr i veckan, 25 km
2. Prestebakken-Strömstad 1879-1914, kärrpost, dagl, 25 km

Dalsland

3. Fredrikshald-Åmål 1839-1870, kärrpost, 1 gg i veckan, 100 km
4. Fredrikshald-Strand-Gillberga 1870(1873 -)1911, kärrpost, 2 ggr i veckan, 120 km

Värmland

5. Örje-Töcksfors 1884-1896, kärrpost, 2 ggr i veckan, 10 km
6. Eidskog-Skillingmark (Högsäter tull) 1884-1890, gångpost, 2 ggr i veckan, 25 km
Skotterud-Skillingmark (Högsäter tull) 1890-1908, gångpost, 2 ggr i veckan, 20 km
7. Grue Finskog-Röjdåfors 1875-1880, 1884-1904, kärrpost, 2 ggr i veckan, 12 km
8. Åsnes Finskog-Finnskoga Höljes 1874-1896, kärrpost, 2 ggr i veckan, 55 km
Åsnes Finskog-Bograngen 1874-1930, kärr/bilpost, 2 ggr i veckan, 11 km
Linna-Bograngen 1931-1932, bilpost, dagl, 8 km
Linna-Medskogen 1932-1940, bilpost, dagl, 4 km
9. Söndre Trysil-Finnskoga Höljes 1896-1906, gångpost, 1 gg i veckan, 35 km

Dalarna

10. Östby-Grundforsen 1897-1898, gångpost, 2 ggr i veckan, 28 km
Östby-Fulunäs 1898-1918, gångpost, 2 ggr i veckan, 28 km
11. Drevsjön-Flötningen 1891-1905, gångpost, 2 ggr i veckan, 10 km
Veslebu-Flötningen 1946-1954, bilpost, 3 ggr i veckan, 25 km
Femundsend-Flötningen 1954-1995, bilpost, dagl, 16 km

Härjedalen

12. Röros-Funäsdalen 1848-1934, gång/kärr/bilpost, 1, 2, dagl, 62 km
Brekkebygd-Vauldalen-Fjällnäs 1976-1995, bilpost, dagl, 25 km

Jämtland

13. Værdalen-Östersund (fr 1881 Järpen) 1825-1891, gång/kärrpost 1, 2 ggr i veckan, 210 km
14. Vuku-Melen 1865-1891, gång/kärrpost, 1 gg i veckan, 30 km
15. Sörli-Hotagen 1903-1921, kärrpost, 1 gg i veckan, 32 km
Sörli-Valsjöbyn 1938-1940, bilpost, dagl, 20 km
Jule-Valsjöbyn 1949-1965, bilpost, dagl, 15 km
Sörli-Valsjöbyn 1965-1995, bilpost, dagl, 20 km
16. Nordli-Gäddede 1893-1940, kärr/bilpost, 1 gg/dagl, 30 km
1964-1996, bilpost dagl, 30 km

Lappland

17. Hattfjelldal-Krutvattnet-Tärnaby 1902-18, 1947-67, gång/kärr/bil, 1 gg/dagl, 75 km
Hattfjelldal-Grensevoll-Ängesdal 1920-1940, kärrpost, 2 ggr i veckan, 120 km
18. Mo-Umbukten-Tärnaby 1875-18, 1947-67, gång/kärr/bil, 1 gg/dagl, 115 km
Mo-Umbukten-Hemavan 1918-1920, kärrpost, 2 ggr i veckan, 96 km
Mo-Umbukten-Umfors 1920-1940, kärrpost, 2 ggr i veckan, 87 km
19. Saltdalen-Merkis-Arjeplog 1894-1918, gång/kärr, 1 gg i veckan, 200 km
20. Rombaksbotn-Vassijaure 1900-1902, kärr/gång, 3/2 ggr i veckan, 25 km

har aldrig funnits. En betydande del av posten har gått med båt på Hurtigrutten. Huvuddelen av posten från och till Troms och Finnmarks fylken har förts till södra Norge på Ofotenbanan, Malmabanen, Norra stambanan till Trondheim och Kristiania/Oslo.

Mellanriksförbindelser på väg

Under årens lopp har ytterligare 20 postförbindelser varit organiserade av den norska respektive den svenska posten. De har här numrerats från söder till norr. Huvuddelen av dessa gränspostförbindelser togs i bruk under senare delen av 1800-talet. Anledningen var dåtidens begränsade kommunikationsnät och behovet av att knyta samman gränsförbindelserna med huvudpostförbindelserna. Där det var lämpligt och möjligt ordnades kärrpost, annars gångpost mellan närliggande poststationer på ömse sidor gränsen. I modern tid har bilpost utnyttjats.

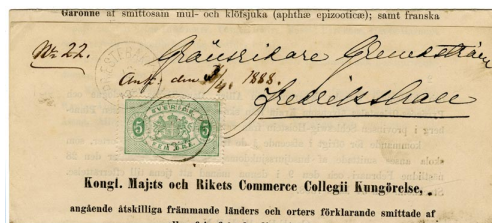
1. Fredrikshald - Strömstad 1871-1884

Denna postväg, som var den allra första huvudpostförbindelsen mellan Sverige och Norge, behölls några år efter järnvägsförbindelsernas tillkomst. Transporten skedde med kärrpost.

En stor del av posten till och från de två hamnstäderna utväxlades med ångbåt, varför landpostvägen upphörde 1884.

2. Prestebakken – Strömstad 1879 - 1914

När järnvägen Fredrikshald – Mellerud öppnades 1879 organiserades en kärrpostförbindelse från den norska järnvägs-/poststationen Prestebakken över gränsen till och från Strömstad. Denna förbindelse kom efterhand att ersätta linjen Fredrikshald – Strömstad. Inrikes post till och från Strömstad kunde skickas vidare med svensk postkupé via Prestebakken. Post till Norge gick med norsk postkupé.



Kungörelse sänd som trycksak från Strömstads tullkammarkdistrikt, frankerad med 5 öre tjänstefrimärke med lösväska på kärrpostlinjen till norska Prestebakken, där den stämplades den 12/3 1888 och fördes med postkupé till adressaten i Fredrikshald den 13/4.

3. Fredrikshald – Åmål – Vänersborg 1839-1870

För att förbättra postgången till platser mellan städerna Fredrikshald, Åmål och Vänersborg öppnades den 11 september 1839 en kärrpostväg över gränsen mellan Hauglund och Strand. Posten gick en gång i veckan och utväxlades i Fredrikshald och Åmål. När järnvägsförbindelsen Christiania – Kongsvinger – Karlstad – Laxå – Göteborg öppnades 1871 blev detta den snabbare postvägen. Delsträckan Fredrikshald – Strand behölls dock.

4. Fredrikshald – Hauglund – Strand – Gillberga 1870-1911

När poststationen i Strand öppnades 1870 blev den ändstation på den förkortade kärrpostlinjen över gränsen. 1873 förlängdes rutten till Gillberga som då fick poststation. Turen kördes en gång i veckan från slutet av april till början av oktober av en postbonde med enskilt kontrakt med postverket.

5 Örje – Töcksfors 1884-1896

När poststationen i Örje öppnat 1882 kunde snart ordnas en kärrpostlinje över gränsen till närliggande Töcksfors, som hade förbindelse med Årjäng och Åmål. Här går i våra dagar Europaväg 18.

**6. Eidskog – Skillingmark 1884 - 1890
Skotterud – Skillingmark 1890-1908**

Järnvägs- och poststationerna Eidskog och Skotterud ligger vid Kongsvingerbanan. Genom att etablera en gångpostväg över gränsen vid Skillingmark där Högsäter tullstation låg knöts post och tull samman.

**7. Grue Finnskog – Røjdåfors 1875 -1880,
1884-1904**

När Røjdåfors poststation i norra Värmland öppnades 1875 etablerades omgående en postgång med kärppost till näraliggande Grue Finskog i Norge, namnändrat 1886 till Grue Finnskog. Røjdåfors poststation stängdes 1880 för att åter öppnas fyra år senare.

**8. Åsnes Finnskog – Finnskoga Höljes
1874-1896
Åsnes Finnskog – Bograngen 1874-1930
Linna – Bograngen 1930-31
Linna – Medskogen 1931-1940**

Denna kärppostlinje från Norge gick via Bograngen och sedan norrut till Finnskoga. Den trafikerades med varannan posttur till Bograngen och varannan tur till Finnskoga. Rutten Åsnaes – Finskog – Bograngen öppnades den 1 maj 1874 när den norska stationen öppnades. Den förlängdes till Finnskog när denna station öppnades den 18 november 1874. Därmed knöts postförbindelserna mellan Glommens och Klarälvens dalgångar samman. Finnskog namnändrades den 1 april 1893 till Finnskoga Höljes. 1896 upphörde turerna hit. Bograngen blev utväxlingspoststation på svensk sida.

Linna övertog uppdraget som utväxlingspoststation från Åsnes Finnskog den 1 april 1930. Detsamma skedde mellan Bograngen och Medskogens poststationer den 1 mars 1931. Denna kärppostförbindelse över gränsen skulle vara öppen i närmare 70 år fram till andra världskriget. Postlinjen var betydligt mer utnyttjad än den över Töcksfors, Skillingmark och Røjdåfors.

**9. Søndre Trysil – Finnskoga Höljes
1896-1906**

När linjen Åsnes Finnskoga – Finnskoga Höljes upphörde öppnades i stället en ny mellanrikspostlinje till den nyöppnade poststationen i Søndre Trysil. Terrängförhållandena innebar att enbart gångpostväg kunde ordnas. På grund av lång gångväg och ringa post stängdes förbindelsen redan efter tio år.

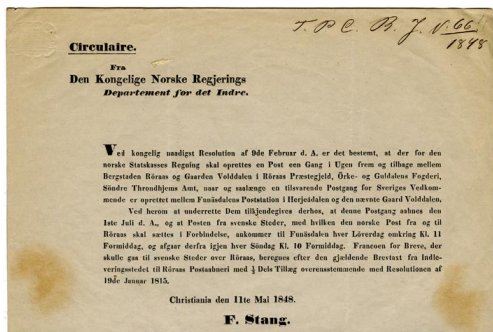
**10. Östby – Grundforsen 1897-1898
Östby – Fulunäs 1898-1918**

En poststation öppnades i Fulunäs den 1 september 1884 i norra Dalarna fem mil söder om Säma och fick namnet Grundforsen. Hemmanet Grundforsen låg dock 15 km väster om Fulunäs vid gränsen till Norge. I februari 1897 öppnades en 28 km lång gångpostrutt över gränsen mellan norska Östby och poststationen Grundforsen i byn Fulunäs. Efter begäran av poststationsföreståndaren E. U. Lindström bytte poststationen Grundforsen namn till Fulunäs den 1 april 1898. När postrutten till norska Östby upphörde den 31 augusti 1918, ändrades namnet åter till Grundforsen. Stationen stängdes med utgången av år 1924.

**11. Drevsjön – Flötningen 1891 - 1905
Veslebu – Flötningen 1946 -1954
Femundsanden – Flötningen 1954 -
1995**

Den första tiden för denna postväg blev relativt kort, 1 januari 1891-27 juni 1905. Det skulle dröja till efter andra världskriget innan denna väg åter öppnades från Veslebu den 1 juli 1946 med två turer i veckan. Den ersattes den 1 juli 1954 av en bilpostlinje från Femundsanden som enbart var i bruk under tiden juni-september. Linjen var i drift ända till mitten av 1990-talet då all postgång här upphörde.

12. Röros – Funäsdalen/Vemdalen 1848 (1858)-1934 Brekkebygd – Vauldalen – Fjällnäs 1976-1995



Cirkulär från norska regeringens inrikesdepartement den 11/5 1848 avseende öppnande av en postväg den 1/7 1848 mellan Röros och Funäsdalen i Sverige. Postturen skall gå en gång i veckan till Funäsdalen på lördagar och åter till Röros söndagar.

Den 1 juli 1848 öppnades en mellanriksrutt mellan Röros och Funäsdalen med gående post en gång i veckan. I Vauldalen mötte svensk postiljon som förde posten via Funäsdalen och vidare till utväxlingspostkontoret i Vemdalen. 1854 blev mellanriksvägen Röros – Funäsdalen och vidare till Vemdalen klar. Posten befordrades nu med kärrpost en gång i veckan. Funäsdalens poststation öppnades den 1 februari 1858.

När Röros fick järnvägsförbindelse med Christiania 1877 öppnades en helt ny möjlighet att från Sverige sända post till Härjedalen via Norge och vice versa. Denna postväg kom att utnyttjas i stor utsträckning från 1880-talet till 1920-talet, särskilt till och från Sveriges första sanatorium och fjällpensionat i Fjällnäs.

När Härjedalen fick postförbindelser på svensk järnväg kring 1920 minskade postmängden och postvägen stängdes den 1 februari 1934. Svenska postförsändelser kunde läggas i norsk brevlåda vid gränsen och stämplades på Vauldalens poststation med "Kassebrev fra Sverige".

I samband med den ökande turismen i området på 1970-talet öppnades åter den 1

maj 1976 en daglig posttur nu med bil sträckan Brekkebygd – Vauldalen – Fjällnäs genom att den norska lantbrevbärlinjen Brekkebygd – Vauldalen förlängdes över gränsen till Fjällnäs. Den var i drift ända till slutet av 1995.

13. Trondheim – Vaerdalen – Vuku – Skalstugan – Östersund 1825-1890

Denna rutt startade på norskt militärt initiativ den 21 oktober 1824 med en tur i veckan med militära postförare. Redan den 7 februari 1825 blev rutten gångpostväg för den allmänna posten, från 1835 kärrpostväg. Brevportot på denna postlinje var 10 skilling.

Postutväxling skedde i Skalstugan på den svenska sidan. Följande berättelse visar på svårigheterna att ta sig över fjället.

I mitten av 1830-talet var norrmannen Nils Olsen Suul postbud mellan Sulstuen och Skalstugan. På vintern åkte Suul skidor och medförde hund. En dag på turen till Skalstugan rådde snöstorm. Suul nådde fram till Skalstugan där han avråddes att återvända i ovädret. Trots det begav sig Suul åter på vägen till Sulstuen. Snöstormen tilltog och snart hade Suul åkt vilse. Men han fortsatte i tron att han var på väg åt rätt håll. Så småningom måste han rasta. Han hittade en liten stenmur att sitta ner bakom. Efter en stund upptäckte han att det rök ur muren. Det var ingen mur han satt vid utan skorstenen till det hus i Skalstugan han lämnat några timmar tidigare. Suul hade åkt i en vid cirkel! Han togs om hand och stannade tills stormen bedarade.



Obetalt brev från Trondheim den 19/4 1861 till Lit, tre mil norr Östersund. Posten fördes med kärra och släde över Vuku och Åre. Mottagaren betalade portot, 24 öre.

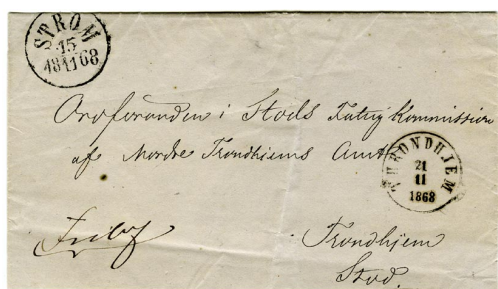
Vaerdalen och Östersund var utväxlingspostkontor intill den 1 april 1852 då ett postkontor öppnades i Åre. Detta skedde efter ett upprop från mer än ett hundra bönder, offentliga befattningshavare med flera. Dessa fick vänta på att post från Norge, som först måste föras till Östersund i slutet säck, åter



Brev från Östersund den 28/3 1868 till Trondheim via Åre och Vuku. Portot 20 öre gällde från den 1/10 1865 till den 30/6 1869. Mottagaren har betalat utbärningsavgift, en skilling, markerat med röd etta.

fördes västerut till mottagarna i Åre och Järpen med omnejd. Från 1855 gick två posturer i veckan över gränsen.

I Vaerdalen öppnades den 15 november 1858 postkontor i Vuku och väster om Åre ett postkontor i Duved den 1 januari 1865. Denna rutt fick den officiella beteckningen mellanriksrutt. Dessa kontor blev då utväxlingspostkontor. Rutten blev nedlagd med utgången av år 1890.



Fribrev från Ström den 15/11 1868, tio mil norr om Östersund, till Trondheim den 21/11 med kärrpost. Fribrevsrätten gällde också brev till Norge. Fribrev till Norge är ovanliga.

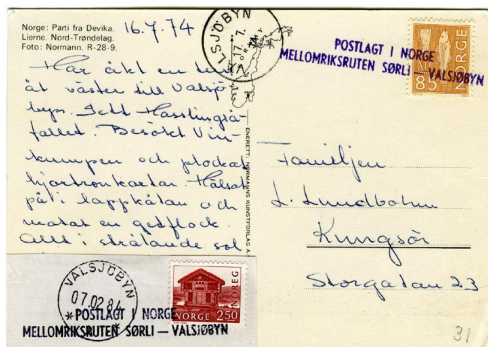
14. Vuku – Sulstuen – Sandvika – Melen 1865-1891

På 1860-talet ökade skogsavverkning på den svenska sidan av gränsen i området kring Melen. Huvuddelen av virket levererades från Melen till Norge. För att betjäna det drastiskt ökade antalet norska skogsarbetarna öppnades en sidopostlinje från Sandvika till Melen från postlinjen Vuku – Sandvika – Skilstugan.

15. Sörli – Hotagen 1903 - 1921 Sörli – Valsjöbyn 1938 - 1940 Jule – Valsjöbyn 1949 - 1965 Sörli – Valsjöbyn 1965 - 1995

Mellanriksrutten Sörli – Hotagen startade den 1 oktober 1903 med en tur i veckan. Respektive poststation fungerade som utväxlingspoststation. Den norska postföraren gick till Valsjöbyn på svenska sidan på tisdagar, där den svenske mötte och postsäckarna utväxlades. Rutten drogs in den 1 januari 1921. En bilrutt mellan Sörli och Valsjöbyn startade den 1 juli 1938 med tre turer i veckan. På grund av den tyska ockupationen i april 1940 inställdes denna postur den 11 juni 1940. Linjen öppnades åter den 1 juli 1964 mellan poststationerna i Jule och Valsjöbyn. 1965 lades poststationen i Sörli ner och Jule poststation bytte namn till Sörli poststation. Denna rutt kom att vara i drift ända till 1995.

För mellanriksrutterna Sörli – Valsjöbyn och Nordli – Gäddede gällde särskilda stämpel då posten hämtades och lämnades längs en bilpostur på båda sidor gränsen. De särskilda stämpelarna på den svenska poststationen hade texten ”Postlagt i Norge, Mellomriksrutten” Sörli – Valsjöbyn” respektive ”Nordli – Gäddede” och stämpeln på de norska poststationerna hade texten ”Postat i Sverige, Mellanriksrutten Valsjöbyn – Sörli” respektive ”Gäddede – Nordli”. De skulle användas för att vid den svenska posten makulera de norska frimärkena och vid den norska posten makulera de svenska frimärkena. Dessutom skulle poststationens stämpel med datum slås vid sidan av frankeringen.



Brevkort där frimärket korrekt makulerats med stämpeln "Postlagt i Norge Mellanriksruten Sörli – Valsjöbyn" och sidostämpeln Valsjöbyn den 17/7 1974 med normalstämpel 59 och klipp med svart "Postlagt..." och sidostämpel 7/2 1984, stämpel 61.

Man kan konstatera att dessa särskilda stämplatser ofta slogs vid sidan av frimärkena medan den ordinarie datumstämpeln användes för att makulera det andra landets frimärken, vilket var emot bestämmelserna. Datumstämpeln fick endast användas för att makulera det egna landets frimärken.

16. Nordli – Gäddede 1893-1940, 1964-1996

Mellanriksruten Nordli – Gäddede startade hösten 1893 med en kärrpostur i veckan när vägförbindelsen Gäddede – Nordli – Grong var klar. Linjen stängdes vid den tyska ockupationen 1940. Den öppnades åter som daglig bilpostlinje Nordli – Gäddede – Kvelia –



Kortbrev sänt med kärrpost på den nybyggda vägen från Gäddede den 6/10 1893 med den nyöppnade postlinjen till Nordli och vidare till Grong. Detta är den tidigast kända försändelsen på denna linje.



Kortbrev sänt med kärrpost från Gäddede den 17/11 1893 på den nyöppnade postlinjen till Nordli och vidare via Grong och Namsos den 25/11 till Trondheim med båtpost.

Nordli den 1 juli 1964. Den var i drift ända till 1996 och sköttes hela tiden av den norska Posten.

17. Hattfjelldalen – Krutvattnet – Tärnaby 1902-1918, 1947-1967 Hattfjelldalen – Grensvoll – Ängedal 1920-1940

Här är det fråga om rutter över kalfjället som är betydligt längre än de söderut. Avståndet från Hattfjelldalen till Tärnaby respektive Ängedal är cirka fyra mil. Rutten Hattfjelldalen – Tärnaby öppnades den 29 mars 1902 med gående postbud var fjortonde dag. Posten utväxlades vid Krutvattnet på riksgränsen. Rutten lades ned den 1 augusti 1918.

Rutten återupptogs den 13 maj 1947 från svensk sida och från norsk sida i juli månad. Posten fördes nu med bil och buss tre gånger i veckan på vägen över fjället av norska Helgeland bilruter och svenska postverkets diligensrörelse. Posten utväxlades som tidigare vid Krutvattnets fjällstuga. Linjen var i bruk under sommarsäsongen mellan maj/juni till oktober/november så länge mellanriksvägen var öppen för trafik. Postlinjen upphörde efter sommarsäsongen 1967.

Rutten Hattfjelldalen – Grensvoll – Ängedal öppnades den 1 februari 1920 med gående postförare en gång i veckan. Posten utväxlades vid Grensvoll på norska sidan av gränsen. Postgången fungerade ända fram till den tyska ockupationen av Norge den 9 april 1940. Rutten upphörde den 16 april 1940.

18. Mo – Umbukten – Tärnaby 1875 -1918
 Mo – Umbukten – Hemavan 1918 - 1920
 Mo – Umbukten – Umfors 1920 -1940
 Mo – Umbukten – Tärnaby 1947 -1967

Denna rutt över fjället öppnades redan den 15 oktober 1875 och kom att finnas i närmare 100 år. Avstånden var mellan 40 och 75 km för postförare till fots och på skidor, senare med kärra eller släde. Från 1920-talet övergick man efterhand till biltransport. Fördelen med denna postväg var den relativa närheten till Mo i Rana vid den norska kusten och Hurtigrutten. Samtidigt var det en viktig förbindelse för de boende på ömse sidor om gränsen.

Mo och Tärnaby var utväxlingspoststationer. Postgången startade den 15 oktober 1875 och utfördes var fjortonde dag. Utväxling av post skedde i Umbuktens fjällstuga. Den 1 augusti 1918 öppnades Hemavans poststation. Då denna station ligger närmare riksgränsen övertog man rollen som utväxlingspoststation från Tärnaby. Denna kortare rutt upphörde redan 1 oktober 1920 då rollen som utväxlingspoststation övertogs av den nyöppnade Umforsens poststation. Postutväxling skedde som tidigare var fjortonde dag i Umbukten. Postgången pågick fram till 18 maj 1940 då södra och mellersta Norge redan ockuperats av tyskarna.

Efter världskriget återupptogs postrutten från Mo till Tärnaby den 21 juni 1947. Transporten genomfördes av ett norskt bilbolag och svensk postdilgens. Efter nedläggningen av denna rutt sommaren 1967 medförde turbussarna till Umbukten vid gränsen post från grannlandet som postbehandlades i mottagarlandet.

19. Saltdalen – Arjeplog 1894-1918

Denna 20 mil långa mellaniksrutt upprättades den 1 juni 1894 med första tur den 6 juni.

Linjen utgick från Arjeplogs poststation respektive Saltdalens poståpneri varannan onsdag. Postförarna möttes i en för ändamålet 1896 uppförd vilstuga mellan svenska Merkenes och norska Graddis på fredag kväll.

Efter övermattning och utväxling av post återgick man på lördag förmiddag till respektive poststationer, som nåddes under måndagen därpå. Utväxlingspoststation blev den 1 oktober 1898 Jäckvik. Rutten avvecklades vid 1917 års slut.

20. Rombaksbotn – Vassijaure 1900 -1902

Mellaniksrutten Rombaksbotn – Vassijaure upprättades 1 september 1900 med tre kärrurer i veckan. Rutten skulle ge alla de rallare som arbetade med Malmbanan möjlighet att skicka och ta emot post. All post fördes via Norge. Rutten upphörde den 15 november när järnvägen öppnades.



Brevkort sänt från Vassijaure den 15/5 1902 via Rombaksbotn den 16/5, Narvik, Hurtigrutten med båt till Drammen, dit det ankom den 20/5.

Särskilda bestämmelser för lädbrev pålagda i gränsområdet 1873 -1980-talet.

Perioden 1873-1892

I kungörelsen av den 29 november 1873 från svenska och norska generalpoststyrelserna anges att försändelser frankerade med ena landets frimärken eller andra frankotecken pålagda i brevlåda i det andra landet skulle gälla som frankering.

Dessa bestämmelser var oklara och uppfattades på olika sätt. Vissa försändelser godkändes, andra lösenbelades. I den kommande perioden klarlades vad som gällde för frankering och postbehandling i dessa fall.



Brev frankerat med norskt frimärke, postlagt i Duveds brevlåda och stämplat den 23/7 1896, befordrat via Stockholm till Svartö. Brevet har korrekt sänts inrikes med norskt frimärke.

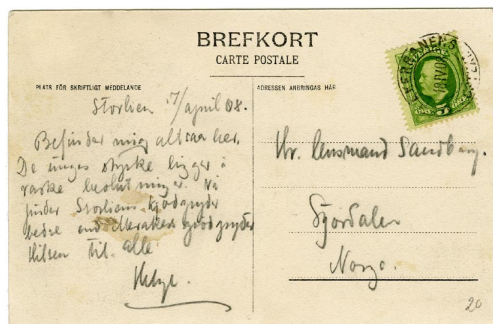
Perioden 1892-1919

I en kungörelse av den 3 juni 1892 från svenska och norska postverken meddelades följande:

1. Postförsändelser till Sverige som lagts på brevlåda i Norge på linjerna Kongsvinger – gränsen (Kongsvingerbanan), Fredrikshald – gränsen (Sydbanan) eller Hell – gränsen (Meråkerbanan), försedda med svenska frimärken eller frankostämplat eller postförsändelser till Norge som lagts på brevlåda i Sverige på linjerna Arvik – gränsen (Nordvästra stambanan), Mellerud – gränsen (Dalslandsbanan) eller Duved – gränsen (Mellanriksbanan) försedda med norska frimärken eller frankostämplat skall dessa gälla som betalning för försändelsens befordran.

2. Postförsändelser som återfinns i en från det ena landet till det andra landet ankommen brevlåda utan att förut ha varit postbehandlade, skall av mottagande postanstalt föras med särskild stämpel utvisande avgångslandet. Till frankering av sådana försändelser godkänns bägge ländernas frimärken och frankostämplat.”

Den särskilda stämpel som anges under punkt 2 skulle användas för makulering av frimärkena. Den svenska posten använde en stämpel med texten ”Från Norge”. Det är främst poststationerna i Storlien och Kiruna, samt postkupéerna på järnvägslinjerna vid



Brevkort frankerat med svenskt frimärke, postlagt och stämplat på Meråkerbanans postexpedition den 18/4 1908 och befordrat till Stjördalen. Kortet har korrekt befordrats inrikes med svenskt frimärke.

dess samhälle, som har använt en sådan stämpel. Den norska posten använde två olika stämplat, ”Kassebrev fra Sverige” och ”Kassepost fra Sverige”.

Perioden 1919-1980-talet

I en kungörelse från 1919 meddelade de svenska och norska postverken bestämmelser för frankerade försändelser från det andra landet. Innebörden av dessa bestämmelser var att postförsändelser som ankommit i brevlåda från det ena landet till det andra landet, utan att ha postbehandlats, skulle föras med särskild stämpelavtryck som visade avgångslandet. Sådana försändelser, alltså lådbrev, fick vidarebefordras om de var frankerade med det ena eller det andra landets frimärken. Dessa stämpeltyper kom att användas ända fram på 1980-talet.

Inrikes norsk post via Sverige

Den allra tidigaste inrikes norska post som skickades via Sverige var den så kallade fjällposten från Finnmarka och Troms. Denna gick från 1796 via Torneå och Stockholm till Köpenhamn och vidare till Christiania, från 1822 via Haparanda till Stockholm och vidare till Christiania med den nyöppnade postlinjen över Karlstad samt från 1825 till Östersund och vidare med den nyöppnade linjen till Trondheim.

Narvik/Stockholm – Kristiania (Oslo) och
Narvik – Östersund/Trondheim

Inrikes norsk post kunde från 1902 sändas från Nordnorge via Narvik över Ofofbanan – Malmbanan – Norra stambanan via Östersund till Trondheim eller via Stockholm till Kristiania (Oslo) för vidarebefordran till adressater i södra Norge. På motsvarande sätt skickades post från södra till norra Norge. Skälet var att järnvägstransporten genom Sverige var snabbare än sjötransporten med Hurtigrutten, främst vintertid.



Inrikes norskt brevkort, frankerat med svenskt frimärke. Sämt med Ofotenbanans postexpedition den 31/7 1904 via Sverige till Sandefjord i Sydnorge. Denna frankering var tillåten på postkupéerna i båda länderna.

Sörli – Valsjöbyn – Stockholm/Oslo och
Nordli – Gäddede – Stockholm – Oslo

Inrikes norsk post kunde efter andra världskriget sändas från Sörli och Nordli i Nord Trøndelag via Valsjöbyn respektive Gäddede vidare via Stockholm till Oslo/Syd norge och via Östersund till Trondheim/Trøndelag.

Inrikes svensk post via Norge
Vassijaure – Narvik – Trondheim –
Östersund

Denna postväg för svensk inrikes post utnyttjades från den 1 september 1900 till den 15 november 1902. All post fördes via Norge. Posten till mottagare i Sverige fördes i slutet säck via Rombaksbotn poststation till Nar-

vik varifrån den fördes med båt på Huttigrutten till Trondheim. Den vidarebefordrades med Meråkerbanans postexpedition till de svenska postkupéerna PKXP 53/PKP 303. Där öppnades säcken och posten sorterades före ankomsten till Östersund varifrån försändelserna vidarebefordrades till adressaterna. Post till Norge och andra länder gick i slutet till Rombaksbotn för sortering och vidare befordran.

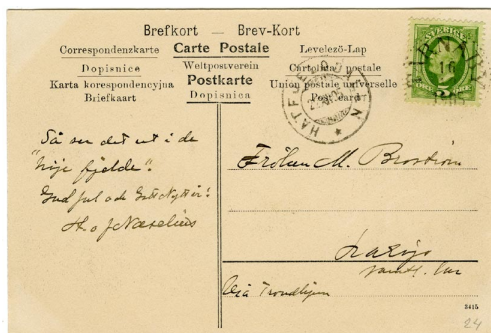
Linjen övergick till gångpost två gånger i veckan från den 1 juni 1902 och upphörde den 15 november när järnvägspostförbindelsen Kiruna – Narvik var klar.



Inrikes brevkort sändt från Vassijaure den 17/10 1901 i sluten säck via Rombaksbotn, Narvik, Trondheim, Meråkerbanans postexpedition till PKXP 53, där säcken öppnades den 21/10 och posten sorterades för vidare befordran till adressaten i Haparanda, dit det ankom den 24/10.

Tärnaby – Mo – Narvik – Kiruna
Tärnaby – Mo – Trondheim
– Östersund

Denna postväg över fjället gick med en tur i veckan. Tack vare båt på Hurtigrutten och järnvägsförbindelserna mellan Narvik – Kiruna och Trondheim – Östersund kunde posten från Tärnaby ända fram på 1930-talet snabbare nå mottagaren via Mo i Rana än om posten fördes som kärrpost, senare bil, från Tärnaby till Vännäs på Norra stambanan, en sträcka på över 25 mil jämfört med dryga 10 mil Tärnaby till Mo.

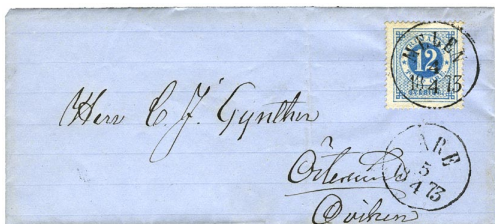


Inrikes brevkort sänt från Tärna den 16/12 1905 via Hattfjelldalen i Norge den 22/12, Mo i Rana, Hurtigrutten, Trondheim, Meråkerbanans post-expedition till postkupé 53, Östersund – Laxsjö.

Mycket sällsynt med försändelser denna postväg via Norge.

Melen – Sandvika – Vuku – Skilstugan

Post från och till Melen i västligaste Jämtland fördes till Sandvika på norska sidan och därefter åter till Sverige och Skilstugan för vidare befordran inom Sverige. Rutten var öppen från 1865 till 1891.



Brev från Melen den 4/4 1873 på gränsen till Norge. Posten gick via norska Sandvika via Åre den 5/4 och Östersund till Oviken.
Brev från Melen är ovanliga.

Funäsdalen – Fjällnäs – Vauldalen – Röros – Trondheim – Storlien – Östersund

Inrikes svensk post till och från västra Härjedalen kunde från 1886 dirigeras på järnväg via Norge. Post från Jämtland och norra Sverige dirigerades via Östersund – Trondheim – Röros till Härjedalen.

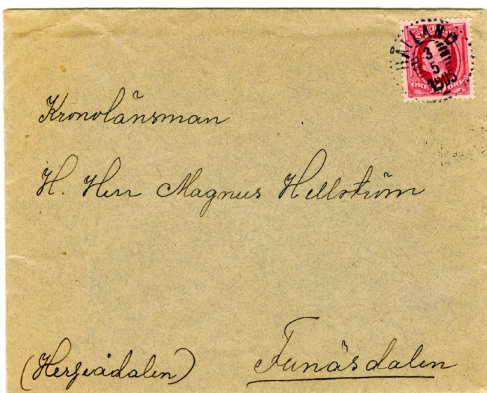
Post från Härjedalen till norra Sverige kunde redan från 1880-talets början sändas via Röros – Trondheim till Östersund vari-

från posten vidarebefordrades till norrlands-kusten och norrut. Transporten tog cirka ett dygn, medan karr- eller slädposten till Östersund tog tre dagar.



Kortbrev från Funäsdalen den 9/9 1891 med karrpost till Röros den 10/9, vidare med postkupé via Trondheim och PKXP 53 den 11/9, ankom samma kväll Östersund, totalt två dygn. Denna postväg förkortade transporttiden med ett helt dygn jämfört med karrpostvägen till Östersund.

Vid menföresperioden i maj månad inträffade ibland att förbindelsen bröts mellan Funäsdalen och Fjällnäs. Post från ena orten till den andra sändes då över Trondheim och Östersund och tvärtom, en sträcka på cirka 70 mil.



Inrikes brev sänt den 3/5 1905 från Hålland i Åredalen via Trondheim, Röros till Funäsdalen. Ankom Röros den 4/5 där det returnerades på grund av snösmältningen som avbrutit förbindelsen till Sverige. Retur via Trondheim och postkupé 53, stämplat den 5/5, Östersund, Ljusdal, karrpost via Sveg, Hedeviken den 8/5 till Funäsdalen. Med tanke på den långa omvägen en kort transporttid.

Denna postväg utnyttjades fram till omkring 1920 då järnvägsförbindelsen Mora – Sveg – Östersund var klar.

Funäsdalen – Fjällnäs – Röros – Kristiania – Karlstad – Stockholm alternativt södra Sverige

På motsvarande sätt dirigerades post till och från södra Sverige. Dessa postvägar utnyttjades flitigt i båda riktningarna över Christiania fram till 1920-talet.



Inrikes brevkort sänt från Fjällnäs den 3/7 1904 med kärppost till Röros 3/7, med postkupé till Kristiania 4/7 och Stockholm f.v.b. med ångfartyg till Grofstanäs i Stockholms norra skärgård. Endast två dygn transport tack vare tåg och båt.

Strömstad - Fredrikshald – Kornsjö – Ed – Göteborg

Inrikes post från Strömstad till Göteborg och vidare inom Sverige kunde sändas med båt till Fredrikshald i Norge och därifrån med tåg via Kornsjö och Ed vid gränsen vidare till Göteborg.

Strömstad – Prestebakken – Kornsjö – Ed – Göteborg

Inrikes post från Strömstad till Göteborg och vidare inom Sverige kunde sändas med kärppost till Prestebakkens järnvägspoststation i Norge och vidare med tåg till Göteborg.

Att samla försändelser som sänts över Kölen

Mitt samlande av försändelser mellan Sverige och Norge utgick från mitt tidigare samlingsområde Jämtlands läns posthistoria. Efter som Jämtland/Härjedalen tillhört Norge/Danmark från 1300-talet till 1645 fanns här redan vägförbindelser när unionen kom till. Postförbindelserna mellan Trøndelag/Trondheim och Jämtland/Östersund kunde därför öppnas redan några år efter att unionen bildats. Detta blev början till mitt intresse också för postgången mellan länderna över alla delar av gränsen.

Det visade sig att någon sammanställning av postvägar över Kölen från Sverige inte fanns. Däremot fanns en sådan framtagen i Norge. Den hade utarbetats av framlidne Oddbjörn Solli, Oslo. Därmed etablerades en kontakt för mitt samlande som varit ovärderlig. Oddbjörns sammanställning är en av grunderna för mitt samlande och för utställningssamlingen ”Postvägar över Kölen”.

Antalet bevarade försändelser som sänts mellan Sverige och Norge under tiden före unionen är mycket litet. Dessa får därför betraktas som sällsynta objekt. I och med unionen blev den officiella postgången mellan de två huvudstäderna av en helt annan omfattning än tidigare. Den ökade efterhand som samarbetet inom unionen utvecklades. Samtidigt förbättrades kommunikationerna och portona sänktes. Trots detta finns det bevarat ett förvånansvärt litet antal offentliga och privata brev som skickats över Kölen under perioden fram till slutet av 1840-talet. När portot 1855 drastiskt sänktes vid övergången från zonporto till enhetsporto ökade brevmängden påtagligt.

Försändelser från denna tidsperiod är främst brevårsändelser. Dessa brev har sänts mellan huvudstäderna och de större städer. En naturlig koncentration av brev till Norge har skett till Sydnorge samt Trondheim och till Sverige till de tre stora städerna Stockholm, Göteborg och Malmö. Trots att en postförbindelse redan 1825 öppnades mellan Trondheim och Östersund dirigerades

brev från Stockholm till Trondheim regelmässigt ännu i slutet av 1840-talet över Christiania så länge zonportot gällde. Skälet var att portot mellan Östersund och Trondheim var satt till 10 skilling. Till detta kom zonportot, 7,6 skilling, för vägen Stockholm – Östersund. För postvägen Stockholm – Trondheim gällde zonportot 7,6 skilling till gränsen, plus en tredjedel av denna avgift, totalt 10 skilling trots att sträckan var betydligt längre.

I inledningen av frimärksperioden gällde frankeringstvång. Detta tvång iaktogs varken av postpersonalen eller av allmänheten. Redan 1860 ändrades bestämmelserna så att brevportot kunde betalas av avsändaren eller mottagaren (i Sverige med 12 öre och i Norge med 4 skilling). Betalda frankerade brev är högre värderade än betalda ofrankerade brev och obetalda brev, även om skillnaden i antal kända försändelser är litet. Mottagaren betalade lösen för obetalade brev med samma avgift som portot. Detta gällde till den 1 juli 1869. Därefter infördes straffavgift på obetalda brev med en lösenavgift som motsvarade dubbelt felande porto. Obetalade brev från Norge löstes i Sverige med 25 öre och brev från Sverige löstes i Norge med 8 skilling. Dessa lösenförsändelser är naturligtvis betydligt ovanligare än de under föregående period. Dessa bestämmelser kom sedan att gälla många år framöver.

För samlare av försändelser mellan Norge och Sverige under den första frimärksperioden finns därför många olika typer av försändelser, där portot betalats av antingen avsändaren eller mottagaren, samtidigt som ändring skett flera gånger av portot liksom avgiften för obetalda brev.

I och med järnvägarnas tillkomst ändrades postmängden drastiskt. Det är därför betydligt lättare att finna försändelser från 1880-talet än tidigare. Därefter har postmängden kontinuerligt ökat fram till andra världskriget. Under andra världskriget minskade handelsutbytet och samtidigt var endast tre huvudpostförbindelser på järnväg öppna mellan naboländerna varför postmängden minskade under denna tid.

Vad gäller brev som sänts på mellanrikstruterna är dessa endast en bråkdel av dem som sänts med järnväg och flyg. Från vissa av de tidiga rutterna under 1800-talet är det mycket svårt att finna bevarade försändelser. Det är då nästan enbart fråga om brev-försändelser. Rekommenderade brev och paketförsändelser är sällsyntheter. Assurerade försändelser sändes inte via dessa rutter utan via huvudpostvägarna.

En för samlaren märklig företeelse är att det är lättare att finna svenska försändelser till Norge hos svenska auktionsfirmor än hos norska. Däremot är det lättare att finna norska försändelser till Sverige hos svenska firmor vilket är det naturliga.

Ett speciellt förhållande är unionens betydelse för om posten mellan länderna var att betrakta som utrikes post eller inrikes post. Dagens auktionsfirmor betraktar ofta post från unionstiden som inrikes post. En anledning till detta utöver att länderna varit i union kan ha varit att i stort samma porto-bestämmelser gällde för de två länderna. Vad gäller grannlandet Danmark har det alltid betraktats som utlandet. Det korrekta är enligt min mening att betrakta all post mellan Sverige och Norge som post till utlandet.

Källor och litteratur

Aktuellt om Posthistoria.

2006.

Billgren, Jan & Andersson, Sören,

Svensk posthistoria 1855-1925.
Boden 1996.

Budstikka.

2005, 2006.

Carlin, Sven,

Vad kostade brevet?
Stockholm 1975.

Eliasson, Åke, Lindgren, Hans & Sundquist, Gösta.

Post i norr.
Luleå 1992.

Handbok över värmländska makule- ringsstämplar jämte kort historik.

Karlstad 1985.

Ivarsson, Lennart,

Brevportot i Sverige 1786-1830.
Meddelanden från Postmuseum, 44.
Stockholm 2000.

Ivarsson, Lennart,

Brevportot i Sverige 1831-1855.
Meddelanden från Postmuseum, 55.
Stockholm 2005.

Jämtlands läns poststationer och stämplat 1819-2008.

Östersund 2010.

Norsk Filatelistforbund.

Håndbok över Norske Filatelistika.
Oslo 1969.

Post och järnvägar på Dal.

Stockholm 1983.

Tierner, Jürgen & Ånensen, Peer-Christian,

Stempel der Norwegischen Bahnpost.
Kristiansand 2002.

Østlund, Thor,

Fra Svinesund til Haparanda...
Oslo 2002.