

Olycksdrabbad och rånad post före 1900

a v Leif Ruud

När man studerar olycksdrabbad post är det inte bara fysiska olyckor som är intressanta. Ett transportföretag som Posten, tidigare Postverket, uppskattas av kunderna endast om försändelserna kommer fram i tid och i oskadat skick. Därför är det intressant att studera vad postverket genom århundraden genomfört för att få verksamheten att fungera. Det gäller dels preventiva åtgärder som att t.ex. öka säkerheten och finna nya postvägar, dels att efter det att posten drabbats av förseningar, skador eller försvunnit meddela den interna postorganisationen och framförallt kunderna vad som hänt.

Redan innan 1600-talet nått sitt slut hade de vanligaste orsakerna till postförseningar inträffat och dessa återkommer genom åren fram till våra dagar. Främst kan här nämnas rån och stölder, utförda av både personal och allmänhet. Försummelse av postpersonal är ett uttryck som det hänvisas till redan på 1600-talet och som levt kvar in i modern tid. Krigen har genom århundraden medfört att försändelser öppnats av främmande makt, censurerats och hållits i kvarstad. Posten har även fått dirigeras runt t.ex. Bottenviken på grund av blockader eller alltför stor risk att ta sig över Ålands hav. Även väderförhållanden, is och dimma, och inte minst brand, har orsakat förseningar och förstörd post.

Genom att använda anteckningar, etiketter, stämplor och följebrev har Postverket har varit mån om att meddela vad som hänt och vad som orsakat förseningen eller skadan på försändelsen. Man har också velat svära sig fri från ansvar men ibland agerat för att inte

LEIF RUUD är född 1955 i Kristinehamn. Han är utbildad socionom och har arbetat trettio år inom Ericssonkoncernen med personal- och ledarutveckling samt kundutbildning.

Tillhör sedan många år Huddinge Frimärksklubb och är sedan 1994 medlem i SSPD; kassör i båda föreningarna.

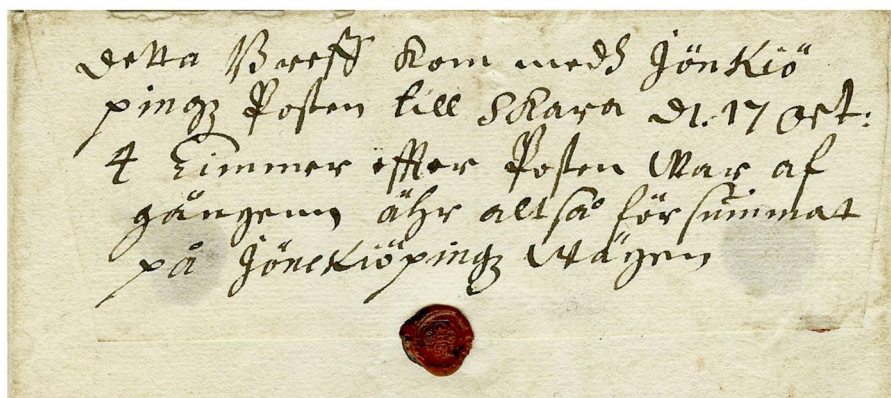
porto skulle tas ut igen om frimärkena blöts av, t.ex. vid en fartygsolycka.

Artikeln kommer att behandla några av dessa händelser i kronologisk ordning. Därför kan man följa den posthistoriska utvecklingen av hur bl.a. transportmedel och posttjänster utvecklats. Ett försök till summering av framförallt postrånen under 1800-talet kommer att redovisas, varav några tidigare har beskrivits i denna årsbok.

Försenad post på 1600 - talet

Under 1637 avgick flera skrivelser till landshövdingarna mellan Stockholm och Markaryd, som då var gränsorten mot Danmark, för att undersöka varför posten så ofta var försenad till Stockholm. I en skrivelse står det: ”Ändock vi har er tillskrivit och befallt att ha skarp uppsikt så att de ordinarie posterna har utan uppehåll sin riktiga och kontinuerliga gång, så att de kan vara här varje torsdag”. Det visade sig att posten ofta anlände först på lördagsnatten.

I samma skrivelse var man inte sen med att lägga till vilka straffåtgärder som lands-



Brev från 1650 - 60-tal med anteckning om orsaken till försenad post.

hövdingarna skulle genomföra om inte vanliga böter hjälpte: "där inget straff hjälpa vill, och skulden finns antingen hos postförvaltarna i städerna eller postbönderna på landet, då vill vi att ni dem kassera och andra drägliga karlar ut deras plats igen förordna, låtande de avsatta sedan betala oss och kronan all den frihet de åtnjutit som varande inom postämbetet". I en förordning 1645 skriver man om "til angelägenheten af Påstens jemna och riktiga gång" med hot om böter och fängelse på vatten och bröd för den postbonde som inte följer sina åtaganden i "theres afgifne Reverser och Beställnings Bref".

En vanlig orsak till att posten kunde försenas på vägen till Stockholm var att man i t.ex. Jönköping hade stängt portarna för natten så att posten inte kunde levereras förrän nästa morgon. I Sverige låg de fasta postanstalterna oftast i städerna, medan de låg utanför i till exempel Tyskland. En annan orsak till förseningar var att man bytt beföringsätt. Tidigare användes ridande kurirbud, men i samband med det allmänna postväsendets inrättande 1636 organiserades en gående post på den 60 mil långa sträckan Markaryd – Stockholm, vilket gjorde att det gick långsammare. Detta ändrades dock i 1646 års förordning då den löpande posten skulle ersättas med en ridande och postbonden tvingades hålla med häst. Vissa postbönder hade nog använt ridande post även

under de första tio åren. I den nya förordningen påpekades att man framförallt mellan Stockholm och Halmstad, dit utrikesposten fördes efter freden i Brömsebro, skulle använda ridande post. Kravet att färdas två timmar per mil var borttaget eftersom milen var olika på olika orter och att det rådde brist på klockor. Dock infördes tillägg att den som gjort sig skyldig till försening skulle straffas med fyra veckors fängelse eller mer. I samma förordning uppmanades postbönderna att vara rädda om postsäcken, de fick "icke ovuligen nederkasta" den eller skada den, lämna ifrån sig eller tappa den. Och den borde överlämnas "oslitet, hel och hållen"; brevpaketet skulle skyddas från "regn och glåp".

Ovanstående brev är skickat till friherre Axel Sparre på Stora Sundby söder om Arboga någon gång mellan 1657 och 1664. Anteckningen, som bör vara gjord av postmästaren i Skara när posten anlände, lyder: "Detta breff kom med Jönkiöpingz Posten till Skara den 17 Oct. 4 Timmar efter Posten war afgången ähr alltså försummad på Jönkiöpingz vägen". Brevet, som har karteringsnummer tre, har kommit söderifrån. Anteckningen antyder att postföraren själv är orsak till förseningen. Posten söderifrån gick via Falköping till Skara och vidare via Örebro till Arboga för att delas ut på gården Stora Sundby.

Kungörelser med förmaningar och straff

Ett exempel på skrivelser som skickades ut till postkontoren med uppmaning att behandla posten snabbt och få iväg den i tid är ett "Placat" från 1667, "Angående Postens richtige och obehindrade lopp". I texten påtalas att ingen fick besvära postbönderna med brev och bud som inte tillhörde den ordinarie postgången, eller uppehålla posten på vägen. En klar uppmaning gavs alltså till allmänheten att inte störa posten. För att både skydda posten och framförallt skynda på den tillsatte man postiljoner på vissa linjer som skulle följa med postbönderna. Dessa postinspektörer skulle övervaka posttrafiken för att förhindra att "någon överfaller postbonden och hans drängar, tager bort posthästen, posthornet eller postväskan eller egenvilligt uppbryster posten".



Cirkulär från 1667 om postens fördröjning.

Flera liknande skrivelser sändes ut för att få posten att komma fram snabbare, efter flera år av missgrepp och vanskötsel beroende på krigen, bristande penningresurser och en otydlig styrning av verksamheten. De sista åren av 1600-talet var det dock lite lugnare i landet och Karl XI passade på att för-

söka reformera posten. Han skrev till Kanslikollegiet 1682 och redogjorde i tolv punkter för vad han tyckte borde förbättras. Resultatet blev en kungörelse som kom ut året därpå.

Kungens initiativ berodde också på de svårigheter som Danmark orsakade genom att hindra den svenska posten genom landet. En åtgärd för att undvika att posten sändes genom Danmark var upprättandet av en postlinje mellan Skåne och Pommern 1683 med postjakter till och från Ystad - Stralsund. Postlinjen över Östersjön skulle också fungera vintertid, men då råkade man ut för isproblem och drabbades av förseningar. Jakterna skadades av is och stormar och var ständigt inne på reparation, samtidigt som nya fick byggas.

Den äldsta organiserade posten över öppet vatten var den till Finland via Åland. Denna kom igång 1638, organiserad av Bernhard Steen von Steenhausen. Posten gick från Grisslehamn på Vaddö till Storby på Eckerö och sedan över Åland till Bomarsund och vidare via öarna till det finska fastlandet. Under sommarhalvåret var det säkert lätt att transportera posten i båtar med åror eller segel. När isarna bar under vintern kunde posten föras till fots eller med häst, men när det var hårda vintrar måste båtarna dras över packisen. Ett sätt att rädda posten vid förlossning var att innesluta den i träkaggar, vilket gjorde att den flöt och var lättare att bärga. De svenska myndigheterna tillät heller inte att man skickade pengar över den åländska delen av postvägen mellan den 15 december och den 15 april. För att undvika risken att den statliga posten skulle försvinna i djupet, skickade man ofta en extra kopia av breven den långa vägen runt Bottenviken.

År 1685 blev postverket vad vi i dag skulle kalla ett affärsdrivande företag då man fick ansvara för pengarna och bland annat betala ut löner till postmästare och bönder. Endast överskottet skulle skickas in till staten via Kammarkollegiet. Postverket lydde under Kanslikollegiet och Samuel Åkerhielm blev den samlande kraften för de postala ärendena. Han utsågs till postverkets högste chef 1697 med titeln överpostdirektör.

Stölder av personal och allmänhet

Olika former av stöld och bedrägeri förekom tidigt inom posthanteringen. Det hände att andra personer än de riktiga adressaterna fick ut breven från postkontoret. Det var ju enkelt att läsa av vilka som hade fått brev på de brevkartor som var uppsatta på postkontoret. Någon legitimationshandling fanns inte. När det uppstod trängsel kunde folk lämna in brev utan att betala. Vid Stockholms postkontor fick detta till följd att kontrollören kunde ha antecknat fler brev som inlämnade och som skrivaren antecknat som avsända i protokollet och på kartorna, än vad kassören fått betalt för.

Naturligtvis förekom också stölder då man skickade pengar i breven. Stölderna kunde ske under transporten mellan kontoren men också i samband med inlämning. Stölder kunde utföras av postpersonal likaväl som av de bud som skulle lämna breven till postkontoret. På den tiden var det de bättre bemedlade som skickade post, men de lämnade sällan in posten själva. Inte sällan förekom det att budet tog pengarna och aldrig lämnade in brevet. Det hände också att postpersonal själv hämtade breven och stoppade portot i egen ficka och skickade iväg breven. Det förekom även att någon läste på de anslagna förteckningarna utanför postlokalen att en namngiven person inte hade efterfrågat brevet och gick in på postkontoret och uppgav sig vara ombud för personen ifråga och fick ut brevet. Ett annat sätt var att skära ut namnen på kartorna vilket möjliggjorde att adressaten fick kännedom om att han hade ett brev att hämta ut. Om detta utfärdades en "Resolution" några år senare om straff för dem som upptäcktes, men också en belöning på tjugo daler silvermynt till den som upptäckte och angav den skyldige.

Vid ett sammanträde i kanslikollegiet den 17 oktober 1685 föredrog kamreren Lars Skragge de bristande rutinerna inom postlokalerna runt inlämnande av brev och deras betalning. Man konstaterade att brevprotokollet nästan alltid visade att fler brev

skickats från postkontoret än vad dagskassan innehöll betalning för. Olikheten berodde antagligen på "något svek", som man uttryckte det, varför Samuel Åkerhielm, chefen för kansliet, yttrade att "det är tvänne manier att stjäla in breven. Om kontrollören vill vara otrogen emot kassören, kan han något lägga därtill, sedan han tager dem ifrån honom. Och när skrivarna uttaga dem ifrån kontrollören att karteras, kunna de även göra det samma, för vilka brev inte porto betalas. Jag tycker, att man sådant till att förekomma, kunde bruka en stämpel, som i England är manierligt, att trycka på breven, då kassören dem emottager".

Detta var alltså anledningen till att Sverige året därpå fick sina första stämplat, B- och F-stämplat. B stod för Betalt och F för Fribrev. Att sedan B-stämplat ganska snart förfälskades för att återigen lura postverket på pengar visar hur förslagen en postkassör kunde vara. Förfälskningen av B-stämplat fick rättsliga efterspel en bra bit in på 1700-talet.

Stölder ur brev

Stölder ur brev blev så vanliga att man redan 1692 gav ut en förordning där man utfärdade ett allmänt förbud mot "penningars, juvelers och dess like kostbare sakers sändande uti postbreven". Redan några år tidigare, i en handling från 1687, nämndes att det fanns möjlighet att rekommendera försändelser, vilket kan anses som det första embryot till en postal försäkringstjänst. Det var dock enbart en överenskommelse mellan avsändaren och postmästaren att mot en "billig vederläggning" ägna brevet särskild uppmärksamhet.

Ett krav för rekommendation var dock att avsändaren visade upp innehållet för postmästaren. Brevskrivaren fick ett inlämningsbevis mot 1 öre silvermynt. I protokoll och på brevkartan som medföljde postsäcken skrevs då ordet rekommenderas, liksom i den medföljande postkartan som skulle skickas tillbaka kvitterad när brevet kommit fram. Postmästaren som tog emot brevet skulle

kontrollera brevens riktighet, kvittera och leverera det till rätt mottagare. För detta tog också han 1 öre i ersättning. Det fanns dock ingen ersättningsskyldighet för postverket om brevet försvann. Däremot fick postmästaren betala själv om han tog emot ett brev ”wetandes och utan att påminna om förbudet, och det går förlorat, så skal Påst Mästaren utan motsäijelse det betala”.

Nya förordningar på 1700-talet

Även under 1700-talet fortsatte utgivningen av förordningar om hur posten skulle behandlas. År 1707 utkom en förordning som angav vad postmästaren skulle göra när posten kom till kontoret. Han måste försäkra sig om att postväskan var låst och förseglad och ouppbruten och att posten var väl förvarad. Därefter skulle han anteckna på postpasset och i protokollet tiden för postens ankomst samt jämföra alla postpaket och påsar med brevkartan. Han hade sedan att öppna påsarna som var avsedda för hans kontor och kontrollera att brevens antal stämde med kartorna. Fanns det något fel, till exempel brutna, försvunna eller förväxlade brev eller insmugna okarterade och obetalda brev, eller fel angiven vikt på karta eller brev, var han tvungen att göra en anteckning om detta i protokollet och på ankomstkartan samt på den brevkarta som skulle gå tillbaka med nästa post. Allt detta skulle hinnas med på 30 minuter i de större städerna och i de mindre på en kvart!

De korta tiderna medförde ibland att posten blev liggande till nästa avgång. Det slarvades också med uppgifter om avgångsorter och kvittering av brevkartor. Även så enkla orsaker som att man återanvände omslagspapper fick till följd att det kunde stå två ortsnamn på samma paket och att det därför var omöjligt att veta vart man skulle skicka det. Det förekom också att paketen var förseglade över ortsnamnet så att det inte gick att läsa adressen.

Om postmästaren struntade i att göra riktiga anteckningar kostade det 2 daler silvermynt. Än värre blev det om det fattades brev

och ingen anteckning om detta blivit gjord. Straffet blev då förlust av tjänsten i sex månader och portoutgifterna för det förlorade brevet. Hände det två gånger förlorade han tjänsten permanent.

För postbönderna var det naturligtvis viktigt att det blev antecknat riktig tid i postpasset då de hade en timme på sig per mil, om det inte var allför mörkt, dåligt väglag eller snöoväder. Den tiden gällde Stockholm – Helsingborg. På övriga vägar gällde en och en kvarts timme på bra vägar men en och en halv timme på dåliga vägar. Straffet för förseningar var vatten och bröd i en månad, alternativt avdrag med 1 daler silvermynt på lönen för varje försenad timme.

Under Karl XII:s krigsår blev det ont om dugligt folk, vilket medförde att man skickade ut både barn och pigor att bära posten. Det hände att de gick vilse och ägnade alldeles för lång tid per mil med påföljd att postbonden fick böta. Det var heller inte ovanligt att själva postmängden och dess tyngd utgjorde anledningen till att det gick långsammare, speciellt vid dåligt väglag. Det var inte bara den ordinarie brevposten som skickades, utan också ”många och stora paketer och byltor med charta sigillata, plakater och varjehanda akter handlingar” som den nye postdirektören Johan Schmedeman sammanfattade det i en rapport. I en annan skrivelse svarade han postinspektören i Nyköping angående straff för en postförare i Sille som under postleveransen ”råkat ihop med vargar, varav hans häst av horden skrämd, begynt att skena, tagit skogen och skilt postföraren vid den ena postväskan, vilken sedan är igenfunnen och med en extra post har måst försändas; alltså som detta är en casus, som utan postförarens vållande timad är; så kan jag ej finna, huru man med skäl må kunna belägga honom med straff för en sak, som han icke råder före”.

Postrån

Även överfall på postbönder diskuterades på kanslikollegiets sammanträden, bl.a. den 24 januari 1695. Då hade ett överfall inträffat

Rån och stölder, som redan var vanliga under 1600-talet, fortsatte under hela 1700-talet. Det blev dock med tiden näst intill omöjligt att komma undan med pengarna då dessa var skrymmande och tunga att skicka. År 1644 infördes de stora plåtmynten som gjorde hanteringen ännu svårare; t.ex. vägde 10 daler ”silvermynt i koppar” nära 20 kilo. Sverige blev av den anledningen det första landet i världen som införde sedlar, s.k. kreditivsedlar, år 1661. Större spridning fick sedlarna från 1726 och framåt. Med sedlarnas införande blev det intressantare att ägna sig åt rånverksamhet.

År 1757 rånades posten vid Simontorp på Hallandsåsen som passerades av den norska posten på vägen mellan Danmark och Norge. Vid den tidpunkten var Norge danskt och posten måste passera genom Sverige. Mellan Helsingborg och Varberg fördes den dock av svenska postbud. Hallandsåsen var lika beryktad som tillhåll för rövare som Kolmården och Tiveden var för posten till och från Stockholm.

tänktes för att själv ha arrangerat överfallet. Nu kunde Nilsson lämna ett signalement som gjorde att en dansk vid namn Simon Berntsen kunde både gripas och hängas.

Transport. 1793. 20.

Sub. Rindö, a la *Revisionsingenjör* *postum*,
samt, för uppläsningen af *oplysnings*
staten, för *algat*

år 1789	34 g. 1
1790	66 5 11
1791	309 5 7
1792	128 2
1793	44 11
1794	174 10 6

Belöning för uppläsning af
de *oplysnings* 33 16

år 1795 uppläsningen 17 12

1796 do 374 11

En uppläsning af de *oplysnings* 33 16

1797 uppläsningen 154 39

1799 do 38 5

1800 do 6 2

Belöning för uppläsning af 100 10 11

1801 uppläsningen 32 12

1802 do 224 8

1806 206 9 11

Summera 13309 11

Stockholm af Kongl. General
Postkommandanten J. S. J. 1808

J. Ramberg

116 POSTRYTTAREN 2011

Postverket tvingades alltså fortsätta arbetet med att förebygga postrånen. Ett sätt att öka säkerheten vid transporter blev att postiljoner fick svara för säkerheten mot överfall och rån. Tidigare hade man haft en mer kontrollerande roll gentemot postbönderna. År 1772 bestämdes att ersättningen för bortkomna rekommenderade brev skulle ersättas av Posten, vilket drev på Postens säkerhetstänkande. Samtidigt var det fortfarande postmästarna som fick ta hand om avgifterna för de rekommenderade breven och kunde därför i efterhand bli ersättningsskyldiga. Detta kom att ändras längre fram då Posten själv tog hand om avgifterna.

Med de nya reglerna om att Posten skulle ersätta förkomna värden, började man mer aktivt arbeta med att försöka finna rånarna. Det vanliga sättet var att kungöra postrånen från predikstolarna i traktens kyrkor där rånen skett. Allmänheten uppmanades att hålla ögonen öppna och meddela om de sett något som kunde sättas i samband med rånet. Ofta skickades dessutom en tjänsteman ut från poststyrelsen för att hämta in upplysningar och följa spaningarna. Vid större rån utfästes belöningar. Vid ett av dessa rån 1769 föreslogs att 1.000 daler silvermynt skulle fördelas mellan dem som upptäckt och infångat en poströvare, som i detta fall var gardessoldaten Svahla. Hans kollegor Jacob Munterberg och Lars Fogelberg fick 300 daler var för att de angivit soldaten. De tre båtsmän som gripit honom fick dela på resten.

Ett annat exempel på Postens aktivitet vid rån var när utrikesposten söderut blivit överfallen och rånad den 5 augusti 1775 vid Nyboda backe utanför Hornstull i Stockholm. Redan på morgonen efter överfallet hade postkontoret haft posttjänstemän ute, såväl till häst som till fots. Denna gång tycks postdrängen ha varit utan skydd av en postiljon.

Beväpning av postiljonerna

Postiljonernas beväpning diskuterades då rånen hade ökat i slutet på 1700-talet. I och

med att penningtransporterna ökade blev postiljonernas främsta uppgift att skydda och försvara posten mot rånare. I en kunglig skrivelse från 1773 bestämdes att ryttaren som förde utlandsposten från Stockholm till närmaste postombytesplats utom staden skulle vara försedd med sabel och två pistoler.

År 1802 kom en promemoria från poststyrelsen till statssekreterare Mattias Rosenblad med en kostnadsberäkning för vapen till postförarna. Att även beväpna de omkring 900 posthemmanen i Sverige och Finland med pistoler och sablar skulle ingå i kalkylen. ”För en summa av 5.000 till 6.000 riksdaler banco förmodas således större säkerhet och skyndsamhet vinnas” avslutades promemorian. Det blev dock enbart postiljonerna som fick beväpnningen i form av ”tvänne värjor”, vilket medförde en beställning av 200 sablar.

Kanske låg en skrivelse från 1803 till chefen för statskontoret, Carl Lagerheim, bakom ställningstagandet att inte bekosta tyngre vapen. I rapporten sammanfattades statistiken över penningförluster ur rekommenderade brev genom postrån under femtonårsperioden 1788-1802. Det konstaterades att det inte skett några rån 1788, 1790, 1794 och 1800 men att förlusterna under de övriga åren uppgått till 13.300 riksdaler banco 39 skillingar och 11 runstycken när man beaktat vad som återfunnits och dragit av omkostnader för resor och utbetalda belöningar.

Två postrån från förteckningens sista år 1802 är beskrivna i kungörelser. Det ena var ett rån av den Westra Posten från Stockholm. På denna linje blev posten rånad den 12 april utanför Västerås och sedlar till ett värde av 4.170 riksdaler försvann. Allmänheten uppmanades att vara uppmärksam och att inte använda de stulna sedlarna i handeln. Sedelnumren räknades upp i kungörelsen.

Det andra rånet ägde rum i augusti 1802 då det skedde ”förövat våld på den ifrån Carlsrona den 13 innevarande månad avsända Södra eller Skånska posten”, som rubriken lyder i kungörelsen. I rånet utanför Västerås gällde det tydligen enbart sedlar. I det rån som skedde i närheten av Trensoms



Kungörelse om postrån från 1802.

gästgivargård blev drängen Jöns Samuelsson rånad på postväskan. Denna innehöll både lar i rekommenderade brev för år 1802 uppgick enligt förteckningen till 4.311:12 riksdaler, medan summan bara för dessa två rån samma år uppgick till 6.770 riksdaler. Det visar att åtskilliga summor sändes utan att man använde sig av rekommendationstjänsten. Trots dessa två kungörelser fick Posten inte tillbaka mer än 1.196:40 riksdaler och man fick betala ut 242:88 riksdaler för resor och belöningar.

Ett exempel på åtgärder för att påskynda posten och göra att den kom säkrare fram, var ett försök i början av 1830-talet att införa dilligenser, vilket dock blev för kostnadskrävande. Dessutom infördes 1840 kraftigare beväpning av postiljonerna, som tidigare varit utrustade med sabel. De blev då utrustade med pistoler. En annan åtgärd var att från år 1845 förpacka postförsändelserna i träkoffertar, beslagna med järnbleck.

Om man gör en inventering av de postrån och överfall som skedde under 1800-talet utifrån vad som rapporterats i kungörelser och i dagstidningar kan man notera att flest rån skedde under åren 1840-1860. Då räknas endast rån där förövarna kommit över post. Gemensamma nämnare för rånen är att de alltid skedde på natten och vid grindar när man var tvungen att stanna och öppna dessa samt ofta i uppförsbackar. Det var i regel soldater inblandade; de hade ju tillgång till vapen och vana att använda dem. Här följer

en sammanställning av de rån som enligt nämnda källor inträffat vid mitten av 1850-talet.

Förteckning över postrån 1844-1860

Natten till 7/9 1844 posten från Skene till Bonared vid Svenljunga.
 Natten till 23/9 1846 vid Västra Kärrs gästgivargård i Habo socken.
 Natten till 20/10 1847 på landsvägen mellan Ving och Härna socknar i närheten av Borås.
 Den 22/10 1847 stöld av fem postväskor i närheten av gården Höröd, i Vetlanda.
 Den 29/9 1848 nära Agnesbergs gästgivargård vid Surte, posten från Göteborg till Marstrand.
 Natten mot 24/3 1850 vid Rågelund mellan Göteborg och Halmstad.
 Natten mot 18/12 1851 vid Gammalstorp nordväst om Ulricehamn.
 Natten mot 14/3 1851 vid Pengeliden mellan Lilla Edet och Göta.
 Natten mot 17/10 1852 på allmänna vägen över Timmele hed mellan Falköping och Ulricehamn. Ekenäs lid mellan Vetlanda och Eksjö 1853.
 Natten mot 28/7 1853 mellan Brandhammars och Mårsta gästgivargårdar.
 Den 10/8 1853 vid Grytbäcken nära Sommen vid Tranås.
 Den 9/2 1854 vid Nösnäs mellan Kungälv och Orust.
 Natten mot 24/2 1854 Älvbacksliden i Haneströmsskogen vid Lilla Edet.
 Natten mot den 14/3 1854 vid Kattleberg mellan Kungälv och Vänersborg.
 Natten mot den 23/8 1854 vid Stenlid i närheten av postgården Sibbarp.
 Natten mot 13/5 1856 i Broddboskogen norr om Sala.
 Den 18/8 1857 vid Järva mellan Stockholm och Rotebro.
 Kvällen 5/12 1858 vid Mellby skog mellan Vimmerby och Staby.
 Natten mot 28/9 1859 vid Herrestad nära Uddevalla.
 Den 31/5 1860 på linjen mellan Vetlanda och Växjö vid Notteberg.
 Natten mot 26/11 1860 mellan Maråker och Ljusne.

Det kan tilläggas att området runt Brösarp var okänt som ett ödsligt och farligt område för posten mellan Ystad och Kristianstad. Åtskilliga rån skedde i detta område på 1850-1860-talen. De är dock inte medtagna i ovanstående förteckning. Man kan också konstatera att bara ett rån inträffat i Norrland under perioden vilket troligen inte speglar verkligheten.

Postrån åren 1866 - 1880

Även om säkerheten hade förbättrats med nya transportmedel och nya posttjänster fortsatte rånerna mot posten även i fortsättningen. Dock sjönk antalet rån så att det under senare delen av 1800-talet endast inträffade ett mindre antal. Bland dessa kan nämnas:

Den 10/1 1866 mellan Skälebräcke och Grindevalls backar i närheten av Kungälv.

Den 1/9 1867 rånas karrposten från Eksjö till Hvetlanda.

Den 22/3 1875 vid Munkedal i Elfsborgs län.

Den 30/11 1874 i Huverödskogen i Ucklum.

Den 26/5 1880 mellan Näsåker och Junsele.

Av de många helt misslyckade postrånen kan här särskilt nämnas det som planerades att drabba postdiligensen från Malmslätt till Eskilstuna vid Navesta gård natten mot den 1 september 1874. De två förövarna, Hjert och Tector, tog fel på vagn och mördade andra än dem som förde posten. Förövarna har gått till historien som Sveriges sista offentligt avrättade och "förärades" både med tidningsreferat och med fotografi i pressen. Händelsen har skildrats i *Postryttaren* 2006.

Det skedde åtskilliga rån under 1800-talet ute på vägarna och de redovisade utgör troligen en mindre del. Vi vet också att Posten gjorde ett gediget "polisarbete" för att få tillbaka så mycket som möjligt av det förlorade innehållet. Det innebär att många av dessa brev borde ha förts tillbaka till postanstalten för att behandlas och skickas vidare till sina adressater eller tillbaka till avsändarna. Men mycket få brev är kända med någon anteckning eller annat tecken på

att de varit med om ett rån. Från rånet vid Kungälv den 10 januari 1866 är två brev kända som skickats från Tyskland och var på väg igenom Sverige till Fredrikstad i Norge. Vid Svinesund fick de påteckningar av postmästare Möller i Svinesund: "Rövet! Portofritt. Möller Postm". Ingen anteckning gjordes dock av den svenska posten.

Förklaringen till att så få försändelser knytats till rånerna kan vara att postmängden var förhållandevis liten och att försändelser till allmänheten inte var så många och att Posten inte såg den stora allmänheten som den viktiga kund som den kom att bli i slutet på 1800-talet. I samband med förbättrad folkbildning, järnvägarnas tillkomst och industrins uppbyggnad ökade postmängden dramatiskt. Från att 1850 uppgå till 10 miljoner inrikes försändelser ökade postmängden till 75 miljoner 1875 och 100 miljoner 1885 för att även därefter stadigt öka. Postens utbyggnad av antalet postanstalter under perioden är lika dramatisk. Från att ha uppgått till 157 stycken år 1850 ökade antalet år 1875 till 1.849, en ökning som fortsatte under hela 1800-talet.

Med införandet av enhetsportot 1855, som bidrog till ökad posttrafik, skedde den största förändringen för Posten som transportföretag sedan starten 1636. Vid den tidpunkten var Postens främsta syfte att tillfredsställa statsförvaltningen med säker och regelbunden transport av information, eftersom det då var det enda kommunikations-sättet. Nu, dryga 240 år senare, var allmänheten den viktigaste kunden, samtidigt som nya kommunikationsmedel togs i anspråk. Under denna period kan man observera att Posten behandlade de försändelser som råkade ut för olyckshändelser på ett mer genomtänkt sätt. Både den egna postpersonalen, och framförallt kunden, mottagaren av försändelsen, meddelades omgående.

Postrån i slutet av 1800-talet

Även om överfall och rån av posttransporter hade minskat i slutet av 1800-talet är ett par sådana kända från 1880-1890-talen vilka gett

upphov till postal dokumentation. År 1880 var det resogodsexpeditör Axel Alm som plundrade två assurancesändelser på 70.000 kr och flydde till utlandet. Läs den spännande jakten på tjuven, vars pris för gripandet sattes till hela 3.000 kr, i *Pöstryttaren* n2010.

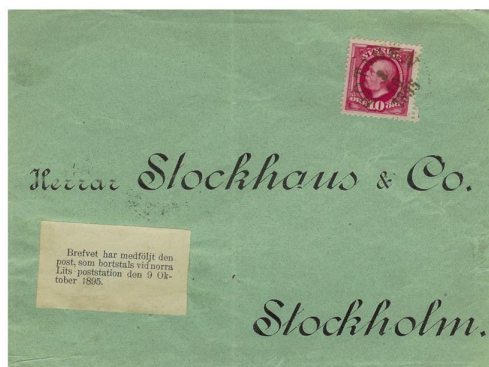
En annan stöld skedde vid Husås skjutsstation den 9 oktober 1895 i Norra Lit i Jämtland. Under tiden som skjutskarlen P. A. Persson gick in på stationen för att hämta förståndare Jonsson för att få hjälp med att lyfta av den stora postväskan, stal någon väskan som innehöll 10.000 kr i värdeförsändelser. Postväskan hittades tre dagar senare i Husås, sönderskuren och tom. Påsarna med lösbreven hade troligen blivit kastade i ån Härkan.

Förre postföraren Johan Wikström i Lit blev misstänkt för delaktighet i stölden. Han blev också häktad i Östersund. Han hade tidigare varit postförare på linjen där stölden genomfördes, men hade blivit avskedad fyra år tidigare. Det fanns ett antal indicier som låg till grund för häktningen. Samma kväll hade han varit inne på poststationen och hört sig för om mängden post och om posten skulle ankomma och avgå på sin vanliga tid. Dessutom hade hans grannar rapporterat att de hade hört att han och hans hustru varit uppe under natten därefter. Postpåsar hade öppnats på ett sådant sätt som tydligt pekade på, att det gjorts av en person som hade kunskap om deras försegling och dessutom lokalkännedom.

Generalpoststyrelsen utfäste en belöning på högst 10 procent av värdet på de försändelser som kunde skaffas tillbaka, plus högst 300 kr om gärningsmannen kunde gripas. Värdeförsändelsernas belopp uppgick till 11.050:93 kr. Den 29 oktober fann ett antal personer en postpåse i ett sommarfähus som låg 9 km norr om Husås. Påsen innehöll ett 40-tal brev, alla öppnade; allt värde utom frimärkena var borta, förutom två assurerade brev som tillsammans innehöll 578 kr samt ett rekbrev av okänt värde.

Johan Wikström blev dömd till fyra års straffarbete, men inte för poststölden utan för förfälskning av en in-teckningsrevers som

han samtidigt hade varit häktad för. Bevisningen för poststölden var inte tillräcklig och stölden blev aldrig helt uppklarad.

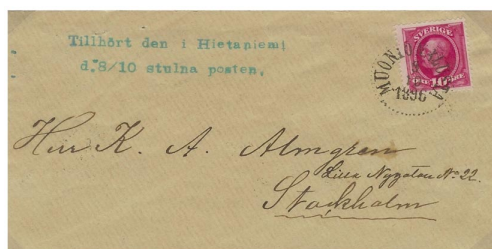


Brev med etikett om rånet i Lit 1885.

Det är inte känt om mängden brev som upphittats var större än vad som nämnts ovan. Det antal som kastades i ån Härkan är okänt men deras frimärken borde ha blöts av. Därför bör det ha funnits anledning att trycka upp en etikett som både berättade om vad som hänt och att breven inte skulle bli lösenbelagda. Någon sådan etikett har dock inte påträffats.

Stölder på postanstalter

Året efter 1896 skedde en stöld i Hietaniemis poststation i Norrbotten. När Pajalaposten kom till Haparanda på morgonen den 9 oktober var en väska uppbruten. Två postpåsar saknades, vilka hade innehållit post från Övertorneå och postanstalter norr därom, som t.ex. nedanstående brev, stämplat den 5 oktober i Muonionalusta och Övertorneå den 8 oktober på baksidan.



Brev med stämpel om rånet i Hietaniemi 1896.

Ingen av postförarna hade upptäckt något före ankomsten till Haparanda. Borta var bl. a. 12 assurerade och 20 rekommenderade brev till ett värde av 6.149 kr. En kungörelse skickades ut för att läsas upp i länets alla kyrkor. I kungörelsen utfäste man en belöning på högst 10 procent av summan av de värdebrev som kom tillrätta, plus högst 300 kr om tjuven greps. Det var alltså samma villkor som gällde vid rånet i Lit.

En person som arbetade hos postföreståndare Burman vid Hietaniemis poststation greps den 31 oktober och man fann försändelser under golvet i poststationen och 5.005 kr på en stallvind. Sedan tidigare hade man funnit 570 kr. Större delen av summan blev därmed funnen. Den 3 november skickades ett telefonmeddelande via "Kongliga Telegrafverket" från Niemis till postmästaren i Haparanda som redogjorde för vilka försändelser som återfunnits.

Det var en ansevärd mängd försändelser: 101 oskadade lösbrev, 8 skadade lösbrev, 6 oskadade rekommenderade postsaker, 3 brevkort, 1 kortbrev, 19 skadade och tömda rekommenderade brev, 1 oskadat rekbrev, 1 fotografkort, 2 PS-försändelser, 3 postanvisningar, 3 kartor, 9 assurerade brev som alla var tömda på mynt utom ett som innehöll en sedel på 100 mark, två dollarsedlar samt en anvisning på 600 kr.

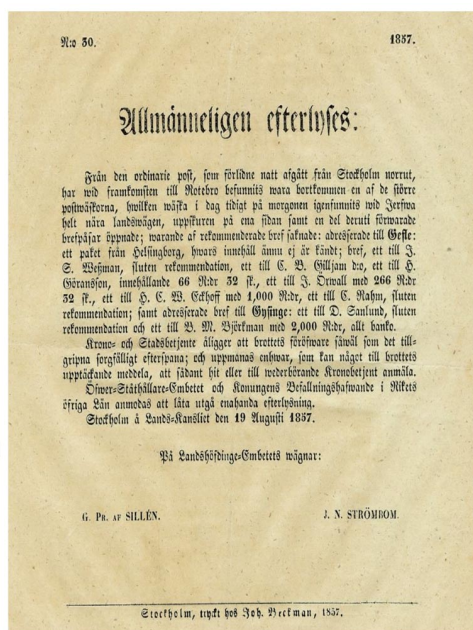
Försändelserna skickades sannolikt till Haparandas postkontor för att där behandlas och sändas vidare. Brevet från Muonionalusta skickades vidare till Stockholm den 8 november enligt stämpel på baksidan. Brevet fick också påtrycket "Tillhört den i Hietaniemi d. 8/10 stulna posten", en snarlik ordalydelse som vi känner igen från en senare inträffad poststöld vid posten i Harrioja 1906, som också den postbehandlades i Haparanda.

Det kan konstateras att fyra av fem rån från 1870 till 1896 var gjorda av postanställda eller före detta. Det kan också noteras att Posten lade ner mer arbete på att meddela allmänheten genom de upptryckta etiketterna och stämpeln än man gjort under något av de rån som är redovisade tidigare under 1800-

talet. Posten hade blivit ett företag för den stora allmänheten.

Kronoposten

Även rån och stöld av kronoposten förekom, som när posten från Stockholm till Rotebro rånades den 18 augusti 1857 vid Järva. Landshövdingeämbetet utfärdade skyndsamt en kungörelse om vad som hänt och vad som tagits ur den ena postväskan, bl.a. rekommenderade brev med pengar. Krono- och stadsbetjänarna anmodades att spana och meddela om de hört och sett något som var värt att rapportera.



Efterlysning av postrånare 1857.

På ett kronopostbrev kunde det finnas både fjäder och anteckning om vilket straff som utdömdes om brevet blev försenat. En eller flera fjädrar användes för att markera att brevet skulle distribueras snabbt. Nedanstående brev är skickat av kronofjärdingsman Gustaf Andersson den 25 juli 1855 till kronobefallningsman Johan Ström i Skultorp. Tilläggsanteckningen på brevet lyder: "fort genast af kronobrefbäraren vid vite af 10 riksdaler vid ringaste uppehåll afgår från Sörgården Regumatorp".



Kronopostbrev med anteckningar om straff för försummelse att lämna ett brev i tid.

Nya posttjänster

Trots Postens olika preventiva åtgärder fortsatte postrånen under hela 1800-talet. När det gällde försvunna rekommenderade brev under åren 1839-1847 ökade de drastiskt. 40.000 riksdaler banco betalades ut av postmedel på grund av rånen varje år. Samtidigt fick postmästarna in 65.000 riksdaler banco i rekommendationsavgifter bara under år 1846. Posten var därför angelägen att själv få in den avgiften, vilket också skedde från den 1 januari 1849. Samtidigt infördes en assurancesavgift, 1 skilling banco för varje 100 riksdaler utöver de första hundra som sändes med brevet, s.k. öppen rekommendation. Detta innebar att man lämnade in försändelsen öppen med en förteckning om innehållet som kontrollerades av postmästaren innan brevet förslöts. Försändelsen blev därmed försäkrad till sitt fulla värde. Den slutna rekommendationen gällde upp till 100 riksdaler och betalades ut vid förlust enbart om avsändaren i domstol kunde gå ed på innehållet.

Under åren 1850-1864 uppgick den samlade inkomsten av assurances- och rekommendationsavgifter till drygt tre miljoner riksdaler,

men drygt 500.000 betalades ut i ersättningar för försvunna brev. Genom relativt effektivt polisarbete hittades och återfördes pengar till kassan så att förlusten begränsades till omkring 180.000 riksdaler. Men all denna hantering av kontanter kostade naturligtvis resurser: vid själva arbetet med tjänsten rekommendation, transporten av penningbrev och allt efterarbete när man skulle klara ut orsaken till de försvunna rekommenderade breven.

Bankväsendet började byggas ut under 1850-talet och redan 1851 hade A. O. Wallenberg lagt ett förslag att sälja invisningar på önskat belopp som avsändaren fick ett kvitto på, som kunde lösas in på annan bank och ort. Regleringen mellan bankerna skulle göras via ett girokonto. Detta skulle spara in porto och assurancesavgifter för bankerna, samtidigt som postrånen skulle minska.

Om förslaget hade genomförts vid denna tid hade kanske postverket sluppit flertalet av postrånen under 1850- och 1860-talen och framförallt mänskligt lidande. Men generalpoststyrelsen argumenterade mot förslaget, bl.a. för att man befärade minskade assurancesavgifter. Så blev dock inte fallet då bankerna som införde tjänsten inte hade tillräckligt många bankkontor för att konkurrera ut postens assurancestjänst. Postverket anslog dessutom 15.000 riksdaler för att skaffa poståtkon som bättre skyddade postföraren och posten.

När det gällde nya posttjänster infördes postanvisningar 1866 som ett sent svar på Wallenbergs idé femton år tidigare. Dock gällde tjänsten relativt små belopp, speciellt på landsbygdens poststationer, då generalpoststyrelsen var rädd för ett "ökat äventyr för försakingring". Ett exempel på statistik från 1901 visar att assurancesbeloppen uppgick till 1 miljard kr och postanvisningsbeloppen till 79 miljoner kr. Man kan därmed konstatera att posten inte varit speciellt drivande med att införa kontantlösa tjänster som troligen skulle ha minskat postrånen. Även postförsäkring infördes 1866.

Ett helt nytt försändelseslag hade införts på 1830-talet och det var paket som krävde

särskilda föreskrifter och en egen taxa. Paketerna skulle slås in så att de tålde ”packning, tryckning och skakning”. Man fick inte innesluta eldfångda ämnen, inte heller förseglade brev. Vid förlust eller skada som orsakats av postpersonalen ersatte postverket värdet upp till 300 riksdaler banco.

Försenad post på 1800-talet

Även om postrånen var den överlägset vanligaste orsaken till att post aldrig kom fram till adressaterna under första hälften av 1800-talet uppmärksammades också förseningar genom försumlighet. Dessutom utdömdes straff. Postinspektören i Umeå hade åtalat postförarna Per Johansson, Israel Norberg och Christian Persson vid Umeå rådstugurätt den 29/11 1862 för att de försenat posten mellan Nordmaling och Bjurholms poststationer både den 2/6 och 16/6 med 2 timmar och 15 minuter, den 17/6 med 4 tim och 45 min, den 23/6 med 2 tim och 30 min, den 30/6 med 3 tim och 45 min och den 12/8 med 5 tim och 30 min. Enligt postbefordringsavtalet hade böter om 1½ riksdaler stadgats för varje timme som posten försenades. De åtalade tvingades betala sin bot.

De åtgärder som påbörjats för att förbättra säkerheten och de nya posttjänsterna kompletterades med att en pålitlig diligens trafik infördes på 1850-talet. Detta skedde samtidigt som järnvägen kom till; redan 1856 transporterades post på linjen Malmö - Lund och Örebro - Nora. År 1862 tillkom postkupéexpeditioner på linjen Stockholm-Göteborg. Järnvägarnas och diligensernas tillkomst blev starten på nedläggning av posthemmanen.

Ett 30-tal diligenslinjer kompletterade järnvägsnätet, men dessa lades ner efterhand för att helt upphöra 1888 med Göteborg-Varberg som sista linje. Redan 1824 hade det första postångsfartyget, *Constitutionen*, gjort sin jungfrutur mellan Ystad och Stralsund. Den följdes av allt fler linjer, bl.a. Stockholm-Åbo från 1836. 1800-talet innebar alltså en kontinuerlig förnyelse av posttransporterna.

Bränder

Städernas framväxt med tätt byggda trähus medförde att hela eller delar av städer brann ned både en och flera gånger. Under 1700-talet inträffade omkring 30-talet större bränder och under 1800-talet ett 60-tal. I ett antal fall drabbade detta också postverksamheten som var stationerad i de centrala delarna av städerna.

En av de första bränderna som rapporterades och som drabbade ett postkontor ägde rum i Vimmerby, när staden brann ner 1682 och alla postmästarens handlingar förstördes. Postmästarna var tvungna att skicka in sina räkenskaper till kammarkollegiet varje år, vilket dock blev svårt just detta år för postmästaren i Vimmerby som angav branden som orsak till hans bristande redovisning.

Den första branden som gav upphov till postala objekt är den som uppstod i Härnösand under augusti månad 1858. Vid denna brand förstördes inte husen i staden, utan det var snarare en brand enbart i postlokalen. Branden var dock tillräckligt omfattande för att makuleringsstämpeln skulle bli förstörd. Det finns ett antal bläckmakulerade frimärken dokumenterade: två 4 skilling banco, daterade den 4 respektive 5 augusti och med förkortningen ”Hsd” respektive (Her)”nö-



Bläckmakulerat frimärke från Härnösand i samband med branden 1858.

sand”; två 12 öre vapen med datum 4 augusti (avbildat i 1952 års stämpelhandbok) och 2 september är också kända. De sistnämnda har makulerats ”Hsd”, varav den senast makulerade har avbildats. Enligt stämpelhandboken levererades en ny poststämpel, typ 3, först i september 1858.

Den torra sommaren 1888 kom att drabba tusentals människor i flera svenska städer och orter då deras hus brann ned. Det märkliga är att just den 25 juni brann husen i städerna Umeå och Sundsvall ned, i stort sett till sina grunder. I Holmsund förstördes samma dag 70 hus och i Lilla Edet 76. Sammantaget blev den dagen 13.000 människor hemlösa.

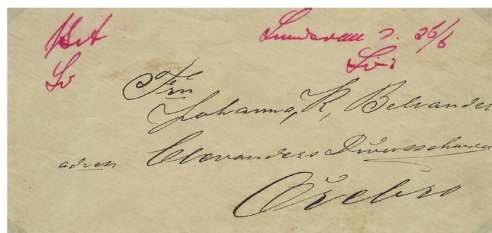
Den mest kända och omskrivna av dessa bränder är Sundsvallsbranden. Det är också den enda av dessa bränder som har satt posthistoriska avtryck. Branden blev också mer känd eftersom Oscar II anlände till staden dagen efter för att både garantera penningstöd och stärka moralen bland innevånarna. Orsaken till branden var indirekt den varma och torra sommaren, eftersom gnistbildning från ångaren Selånger spridit sig i den starka västvinden till träbyggnaderna. En av de få byggnader som blev kvar var järnvägsstationen där det tillfälliga postkontoret upprättades.

Postmästare Uddo Zachrisson telegraferade nästa dag till generalpoststyrelsen. Han inledde med att ”frimärksförrådet, postmedelskassan, sparbanks-, postanvisnings-, postförskotts- och tidningskassorna jämte kassaböcker och alla redovisningar hörande handlingar förvarades uti kassaskåp stående uti hvalf, stängdt med dubbla jerndörrar. Det oaktadt hafva dessa förvaringsmedel icke motstått elden, utan allt detta synes totalt förstördt”.



Bläckmakulerade Oscarsfrimärken från 1888.

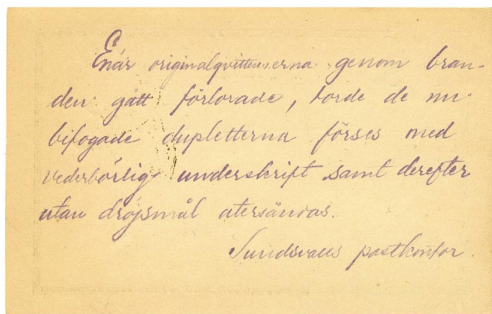
Från Sundsvall finns det två kända bläckmakulerade frimärken, daterade den 26 juni 1888 och ortsnamnet ”Sundsvall” respektive ”Svall”. Frågan är hur man fick tag i frimärken redan dagen efter. I ett telegram till poststyrelsen dagen efter branden, den 26 juni, skrev postmästaren till poststyrelsen: ”Begäres öfversändande ofördröjligen af frimärken alla slag, ungefär motsvarande hvad som härifrån rekvireras vid kvartalens början...”. Onsdagen den 27 skriver han igen till poststyrelsen och meddelar att han fått ”för ögonblicket nödvändiga frimärken och blanketter” från grannstaden Härnösand.



Brev med röd makulering Sundsvall 1888.

Bland samlare finns det fyra-fem kända brev som är makulerade med stämplor av röd färg för att skilja sig från adresseringen och markera att brevet var betalt. Förutom att postmästare Zachrisson tjänstgjorde var också expeditör Gisslén i tjänst. Alla de kända breven är således makulerade dagen efter, den 26 juni och vi får anta att det också lämnades in brev som var frimärkta samma dag. Vi vet emellertid inte om leveransen från Härnösand kom fram denna dag.

I ett postcirkulär från den 30 juni uppmanades alla postförvaltare att skicka in distributionslistor för tidningarna *Sundsvalls-posten*, *Sundsvalls tidning*, *Norrlänningen*, *Senaps-kornetsamt Svärdet och Mursleffen*. Också alla påskrivna kvitton, som man tiden innan branden förvarat på postkontoret, försvann i branden. Man gjorde därför ett utskick till dessa personer med ett hektograferat PS-brevkort med uppmaning om att lämna in ett nytt kvitterat dokument. Det avbildade brevkortet är avstämplat Sundsvall den 2 augusti 1888.

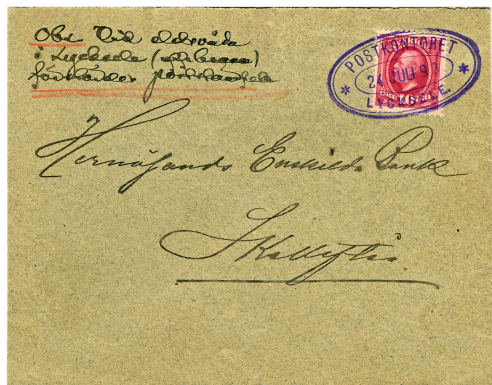


PS-kort från Sundsvall 1888.

Då värdeposten hade förvarats i ett kassaskåp som fallit ner i en källargrop, kunde större delen av värdeposten återfinnas oskadad. Det dröjde dock innan den kunde skickas vidare, eftersom breven hade klibbat fast vid varandra. Denna information infördes i en annons av Postverket i *Sundsvalls-posten* några dagar efter branden.

Staden Sundsvall byggdes upp igen och man valde delvis en annan säkerhetsstrategi än Umeå, nämligen att i princip behålla det gamla gatunätet men att bygga stenhus. Sundsvall blir därmed känd som "stenstaden". Umeå valde att återuppföra trähusen men breddade gatorna och planterade björkar som skulle motstå elden och kom därefter att kallas för "björkarnas stad".

Ytterligare en brand med postalt efterspel inträffade i Lycksele den 20 juli 1893. Branden varade i fem timmar och området Finnbacken med kyrkstugor och stallar brann ner, liksom området norr om torget där postkontoret fanns. Även denna gång försvann makuleringsstämpeln i lågorna.



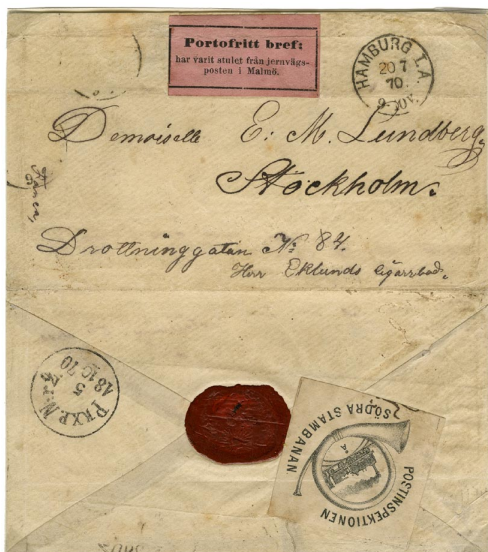
Brev med postmästarstämpel Lycksele 1893.

Brevet ovan är avstämplat den 24 juli med en oval stämpel med violett färg. För säkerhets skull har man också förklarat den anorlunda avstämplingen genom att notera: "Obs. Vid eldsvåda i Lycksele (uppbrand) förstördes poststämpeln". Den tidigaste avstämplingen har påträffats på ett postanvisningsklipp från den 21 juli. Även detta har en notering "stämpeln uppbrunnen".

Tågrån och järnvägsolyckor

Alltmer post transporterades på järnvägen, även värdepost, men rånen var förvånansvärt sällsynta genom åren. Troligen var det inte så lätt att genomföra ett tågrån. Det egentliga första och enda regelrätta rånet på tåg i Sverige skedde inte förrän 1907 på linjen Malmö - Simrishamn.

Den första kända poststölden på järnväg skedde i Sverige 1870 och den händelsen fick också posthistorisk betydelse då den gav upphov till Sveriges första postala etikett.



Det enda kända brevet från stölden på järnväg 1870.

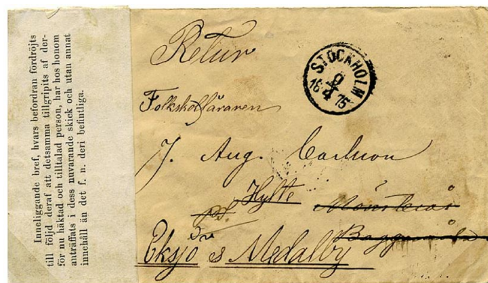
Det var en expeditör vid södra stambansans postexpedition som vid stöldtillfällena var praktiserande elev på postkupé 2 (Malmö - Falköping) som regelbundet stal post un-

der sommaren 1870. Den 11 september återfanns flera hundra upprivna och delvis upplösta, frimärkslösa brev längs järnvägsbanken vid sjökanten öster om Malmö. Misstankarna föll på expeditören som greps i Kristianstad. Vid husrannsakan hittades omkring 400 kuvert som var upprivna men som han ännu inte hunnit kasta. Alla brev var i huvudsak amerikanska, tillsammans med ett antal tyska. Värdet av det stulna uppgick till 180 riksdaler. Den 20 oktober dömdes expeditören till fem års straffarbete och till tio års förlust av medborgerligt förtroende. Han bedömdes dessutom vara "ovärdig i rikets tjänst".

Efter denna händelse trycktes Sveriges första kända postala etikett. Den sattes på breven med upplysningen "Portofritt Bref: har varit stulet från järnvägsposten i Malmö". Etiketten utgjorde ett exempel på Postens nya rutiner för att behandla försändelser som råkat ut för olyckor. Texten var dels ett meddelande till den egna postpersonalen och dels till adressaten i Stockholm. Brevets frimärken blev avblöta, då det hamnade i vatten. För att inte brevet skulle bli lösenbelagt i Stockholm är upplysningen "Portofritt brev" riktad till postpersonalen i Stockholm.

Generalpoststyrelsens ombud vid rättegången ansåg att expeditören skulle betala tillbaka 41 riksdaler och 65 öre för de avblöta frimärkena på breven då man inte ansåg att man kunde kräva adressaterna på portot. För att adressaten, fröken Lundberg, skulle förstå vad som hänt med brevet, som både blev försenat och igenklistrat med en pappersoblat, skrevs upplysningen "stulet från järnvägsposten i Malmö" på etiketten. Brevet skickades med Södra stambanan och postkupéexpedition 2 mot Stockholm den 5 oktober. Det totala antalet försändelser som berördes av detta tillgrepp uppgick till 600-700, men bara 400 hade läsbara adresser och kunde skickas vidare till sina adressater. Det avbildade brevet är det enda kända bland samlare.

En annan stöld är dokumenterad på en försändelse, stämplad i Stockholm den 9 april 1875 och adresserad till Mönsterås, men eftersänd till Medalby mellan Eksjö och Vet-



Brev från 1875 med etikett om poststöld.

landa. Det rörde sig inte om en järnvägspoststöld men det intressanta med försändelsen är dock den tryckta etiketten som är den andra kända från en poststöld efter den i Malmö. Man får förmoda att det måste varit åtskilliga försändelser som stulits eftersom en etikett tryckts. Någon närmare information om denna händelse har inte påträffats i postcirkulären.

De olyckshändelser som drabbade järnvägen mest och som påverkat posten är de fysiska olyckorna i form av kollisioner, raserade järnvägsvallar och eld i postvagnar. Den första som fick postala konsekvenser är Lagerlundaolyckan vid Malmslätt, väster om Linköping, kl 1 på natten den 15 november 1875.

Det var två snälltåg från Malmö respektive Stockholm som med full kraft kolliderade varvid de flesta vagnarna förstördes, bland annat postvagnen. De fyra postexpeditörerna fick endast klämskador. Däremot omkom totalt nio personer varav åtta var järnvägsanställda. Postexpeditör Rylén vittnade om att han själv och post hamnat i vattnet i Lagerlundaån. Han tog sig först till Linköping för att få torra kläder och återvände därefter för att samla upp och bevaka posten. Enligt hans uppgift togs delar av



Foto från järnvägsolyckan vid Malmslätt 1875.

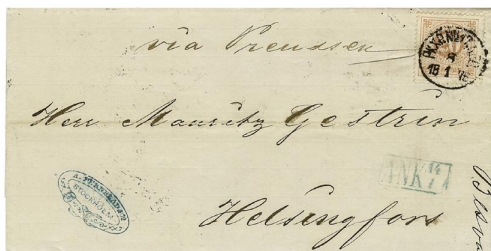
posten till Katrineholms postkontor, där den torkades och sorterades. Idag är det inte känt hur många försändelser som återfanns eller hur många av dem som finns på samlarhänder.

Ishinder och sjöfartsolyckor

Vid sidan av järnvägen blev sjötrafiken, i huvudsak ångbåtarna, de nya transportmedlen, förutom transport på landsväg. Detta återspeglas också i statistiken om vi mäter i antal postförda kilometer för år 1875, då landsvägen stod för 7.829.700 km, järnvägen för 5.740.500 km och sjötrafiken för 3.958.100 km. Fram till sekelskiftet fördubblades sjötrafiken, medan järnvägstrafiken fyrdubblades. Däremot tog landsvägstrafiken fart först efter år 1900.

Med de ökande posttransporterna till sjöss ökade också olyckstillbudet, framförallt på grund av väderförhållandena. Isar och stormar hade hindrat trafiken förr över Ålands hav och Östersjön. Vintern 1875-1876 var riktigt kall i hela Europa med rapporter om packis vid inloppet till Köpenhamn, tåg som satt fast i snödrivorna mellan London och Dover och snöstormar i München, Prag och Wien. I Mälaren och Vänern hade fartygen problem och överfarten från Grisslehamn till Åland och Finland var inget undantag. Postverket gick därför ut med en kungörelse den 10 januari 1876 för att meddela att posten skulle skickas antingen över Haparanda i norr eller via Danmark, Tyskland eller Ryssland. Avsändaren fick själv bestämma genom att notera "via Haparanda" eller "via Tyskland" på försändelsen.

Detta brev är skickat med järnvägskupé 17 (Stockholm – Katrineholm - Hallsberg) den 8 januari 1876 och med PKXP 2 Ned (Nässjö - Malmö) den 9 januari enligt stämpel på baksidan och kom fram till Helsingfors den 14 januari. Noteringen "via Preussen" var mer vanlig att använda än "via Tyskland". Fanns ingen anteckning skulle brevet skickas den väg som för tillfället erbjöd snabbast framkomlighet.



Brev till Finland via Preussen 1876.

Under perioden 1870-1900 förekom flera svåra isvintrar som innebar att båtarna fick svårt att nå den finska sidan. Enligt SMHI:s statistik var vintrarna 1876-1877, 1880-1881, 1887-1888 och 1896-1897 klassade som "Mycket svår isvinter". Just året 1888 var ett år då vädergudarna fick spela huvudrollen både vinter och sommar.

Redan 1876 hade man försökt med regulgär ångbåtstrafik under vintern mellan Sverige och Finland för att ersätta de osäkra och farliga överfarterna som postbönderna fått göra. Fartyget, en hjulångare, som var i trafik då, var byggt i London redan 1837. Det ersattes den 15 december 1877 av ångfartyget *Express*, som för övrigt var ritad av skalden Johan Ludvig Runebergs son Robert. Hon visade sig bli en riktig trotjänare och gick vintertid från Stockholm respektive Hangö på finska fastlandet med en tur i veckan från den 15 november till den 15 maj.

Under år 1888 trafikerade ångfartyget *Express* Stockholm - Hangö dagligen men under vintermånaderna skulle hon avgå från Hangö varje lördag kväll och från Stockholm varje onsdag middag.



Brev sänt med Express 1888.

Den 7 februari 1888 kom fartyget inte in till Stockholm på grund av för tjock is och blev istället dirigerat till Oxelösund, 12 mil söder om Stockholm. Hon kom heller inte in till denna hamn och måste samma dag lämna post och passagerare vid iskanten 1½-2 sjömil från Oxelösund för att först nästa dag anlända till hamnen.

Brevet är avstämplat den 8 februari i Stockholm och har skickats landvägen till Oxelösund som alla brev den dagen. Det var samma dag, onsdag, som *Express* skulle avgå, men inlämnarna fick upplysningen att breven skulle dirigeras ”via Oxelösund med *Express*” som också antecknades på breven. Fartyget blev dock kvar i hamnen eftersom det var omöjligt att ta sig ut. Som de flesta breven som inte transporterades med båten på grund av isen har det troligen skickats den södra vägen till Helsingfors med ankomst den 17 februari.

Ångfartyget Bores förlisning

Den mest kända olyckan på svenskt vatten inträffade vid årsslutet 1899. Det var ångfartyget *Bore* som gick på grund nyårsaftonen 1899. Hon sjönk till 36 meters djup omkring kl. 12.00 den första dagen på det nya seklet. På grund av det stora antalet försändelser ombord kom dessa att postbehandlas långt in på år 1901.

Fartyget trafikerade Åbo-Stockholm och lämnade Åbo med passagerare och 20 säckar post ombord fem timmar försenat på grund av dimma. *Bore* fick en äventyrlig resa och tvingades ankra ett par gånger för dimmans skull. Till slut gick hon på Alskärsgrundet utanför Kapellskär/Rådmansö omkring kl. 21.00. För passagerarna, bland andra den ryske ministern och hans fru, blev nog firandet av det nya seklet allt annat än vad man tänkt sig, även om man så småningom blev väl omhändertagen på Ridderholms gård på Rådmansö.

Vad hände då med de 20 postsäckarna? Haveristen tog in vatten och låg redan under tidig natt med aktern under vatten; det var där som postsäckarna och resgodset förva-

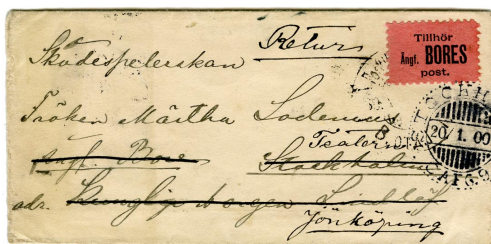
rades. Man hann ta upp fyra postsäckar innan fartyget sjönk på nyårsdagen. Den 12 januari tog man upp fyra postsäckar och den 19 januari fick man upp ytterligare tio säckar.

Efter tre veckors bärgning av post och resgods förklarades arbetet avslutat den 22 januari. Men det saknades två säckar. Det är oklart varför man inte fick upp dessa tillsammans med de andra. Det var ett komplicerat arbete att på den tiden dyka på så stora djup och orientera sig i mörker. Den ena av de två säckarna fick man upp så sent som den 20 augusti. Denna innehöll värdepost. Den andra och sista säcken fick man upp den 21 augusti.

Alla 20 postsäckarna var nu bärgade men fartyget togs inte upp förrän i slutet av april 1901 och fördes in till Finnboða varv på Södermalm i Stockholm. Här upptäckte man ytterligare post, antagligen lösdrivande, eftersom alla postsäckarna redan var upptagna.

Bores förlisning är den enskilda olycka som har gett upphov till flest varianter av etiketter och kuvert framtagna av postverket. Eftersom breven hamnade i vattnet hade frimärkena fallit av och kuverten skadats. Efter upptagningen av de första postsäckarna den 12 januari startade arbetet med torkning av brev och kort. Etiketterna som togs fram har både används som förslutningsoblater för att hålla ihop kuverten och som meddelande om olyckan till postpersonalen att breven inte skulle lösenbeläggas.

De fyra första postsäckarna som togs om hand redan på natten till nyårsdagen får vi förmoda klarade sig utan att frimärkena blöttes av. De skickades iväg till sina adressater utan några etiketter. Till de övriga postsäckarna togs det med säkerhet fram fem olika etikettvarianter med olika typsnitt och av olika storlek. Det går inte att härleda dessa olika varianter till de olika bärgningstillfällena, då man kan finna samtliga varianter bland posten som togs upp fram till den 19 januari. De olika tryckupplagorna tog slut under torkningsprocessen och etiketteringen av försändelserna. Det är dock lite egendomligt att man ändrade typsnittet under den korta tiden.



Borebrev med etikett från den 20.1 1900.

Fartyget bärgades i slutet på april 1901 och togs in till Finnboda varv. Där fann någon ett reklamkort med text "Gruss von Bore" med anteckningen "Detta brevkort hittades den 28 april 1901 i en hytt ombord å Bore, där det legat sedan ångaren den 1 januari 1900 på fm. sjönk vid Alskär". Samma person som skrev meddelandet frimärkte troligen kortet med ett 5 öre Oscarsfrimärke och skickade det till fabrikör Winborg på Strandvägen. Det är avstämplat den 1 maj 1901. Det är nog mindre troligt att kortet frankerats på Bore före förlisningen eftersom inget tyder på att man tillhandahöll frimärken ombord. Dessutom har alla andra kända försändelser adressort, ofta med tillägget Sverige, vilket detta kort saknar.

Den för närvarande senast kända avstämplingen av Borepost finns på två försändelser, daterade den 3 maj 1901. Man fann således minst tre lösa försändelser i båten efter bärgningen.



Ett av de snaste Borebreven, stämplat den 1.5 1901, ankomststämplat den 3.5.

Samtidigt som etiketterna trycktes tog postverket också fram två storlekar av ytterkuvert med texten "Innehåller en försändelse tillhörande förolyckade ångf. BORES post."

Kuverten har används till brev som inte gått att laga med en förslutningsoblat eller där adressen varit svårläst. Det avbildade mindre kuvertet är avstämplat den 17 januari och har med andra ord används till post som togs upp den 12 januari. Kuverten användes också till brev som togs upp i de två sista säckarna den 20-21 augusti. Ett brev från detta parti är känt med avstämpling den 31 augusti.

Det finns också ett rekommenderat brev känt med avstämpling Stockholm den 12 september, gjord med den ankomststämpel som användes på flertalet Borebrev. Det är också ankomststämplat den 13 september i Stockholm. På brevet finns också den tidigare avblöta reketiketten samt en Boreetikett.



Ytterkuvert för post från Bore.

Som vi kunnat se under denna långa period har Postverket hela tiden drabbats av försummelser, rån, stöld och olyckor. Det har fordrats ett omfattande arbete att förebygga, upplysa och ta hand om den post som har blivit drabbad. Målsättningen har hela tiden varit att avsändaren ska få försändelsen transporterad i oskadat skick till mottagaren inom förväntad tid.

De första 50 åren in på 1900-talet ökade framförallt transportolyckorna via båt, tåg och flyg. De regelrätta rånen och stölderna minskade. Däremot ökade post- och bankrån mot Postens kontor under 1970-1980-talen. I slutet av seklet minskade rånen mot lokalerna efter ett omfattande säkerhetsarbete, men istället ökade värdetransport-rånen. Pengarna har återigen börjat transporteras på vägarna varför vi idag upplever en ny våg av 1600-1800-talens rån.

Källor och litteratur

Andersson, Bo,
Posthistoriska föremål berättar.
Postryttare n2006.

Andersson, Jan,
Postvägen över Åland.
Mariehamn 1999.

Billgren, Jan,
Sveriges första postala etikett.
Filatelisten nr. 1/1991.

Billgren, Jan,
Vad gamla försändelser kan berätta; Bore
Filatelisten nr. 9/1992

Billgren, Jan,
Mera om Bores förlisning 1899.
Filatelisten nr. 2/1993

Billgren, Jan,
Bore för tredje gången
Filatelisten nr. 5/1993.

Dagens Nyheter.

Ekberg, Margareta,
Äventyrlig postföring över Hallandsås.
Postryttare n1984.

Fischerström, Iwan W.,
Posten.
Stockholm 1970.

Forssell, Nils,
Svenska postverkets historia, 1.
Stockholm 1936.

Grape, Ernst,
Svensk posthistoria.
Stockholm 1941.

Gullander, Lennart,
Två förlisningar i Stockholms skärgård med
postal anknytning.
Nordisk Filateli nr. 8/1980.

Gullander, Lennart,
Ångfartyget Bores förlisning.
Nordisk Filateli nr. 1/1985.

Holm, Teodor,
Sveriges allmänna postväsen:
ett försök till svensk posthistoria.
Stockholm 1906.

Hemösandsposten.

Johansson, Gustaf,
Bläckmakulering som berättar.
Filatelisten nr. 1/1990.

Jämtlands Tidning.

Jönsson, Ame,
Pengar i Posten.
Postryttare n1986.

Kungl. Generalpoststyrelsens cirkulär.
1867-1900.

Kämpe, Ingmar,
Svensk postiljonsbeväpning.
Postryttare n1989.

Larsmo, Ola,
Kom.nu.då.
Stockholm 2007.

Lindgren, Erik,
Posten i samhället.
Stockholm 1986.

Norrbottnens Allehanda.

Olsson, Arne O.,
Hämösandsbranden 1858.
Nordisk Filateli nr. 6/1980.

Olsson, Magnus,
Kampen mot missbruket av fribrev.
Postryttare n2007.

Ruud, Leif,

Bläckmakulerat frimärke från Sundsvallsbranden.

Filatelisten nr. 2/1996.

Ruud, Leif,

Försummad och olycksdrabbad post fram till 1900.

Aktuellt om posthistoria nr. 8 (2003).

Stenberg, Karl-Erik,

Postanvisningens införande i Sverige.

Postryttare n1979.

Svenskt postväsen.

Stockholm 1924.

Svensson, Ingemar,

Tre postrån i Västsverige vintern 1854.

Postryttare n1995

.

Sylwan, Björn,

Trassel, brott och straff – Posten 1880.

Postryttare n2010.

Sällskapspost,

nr. 1 (1994), 16 (1997), 19 (1998).

Werner, Harry,

Posten och Sundsvallsbranden.

Postryttare n 1983.

Postala kungörelser,

21/11 1745, 18/5 1745,

24/4 1802 och 28/8 1802.

