Kapitel 1. Det svenska postverket 1855-1925

Organisation

Sedan starten 1636 hade det svenska postverket utvecklats enormt. Antalet postkontor hade ökat från ett, nämligen Stockholms postkontor i Postmusei byggnad till ett drygt 100-tal då våra första frimärken kom ut. Antalet anställda hade samtidigt ökat till dryga 1000-talet.

Postverkets verksamhet utökades i snabb takt, vilket bland annat antalet anställda bär vittnesbörd om. I början på 1870-talet fördubblades antalet anställda, cirka 10 år senare fyrdubblades det och år 1920 var antalet anställda 12.000.

Generaldirektör i Postverket blev den 29 november 1867 Adolf Wilhelm Roos.[1] Han blev den svenska postens stora portalgestalt, bland annat beroende på hans detaljerade förslag till vår första poststadga (1869)[2], hans insatser vid Världspostkongressen i Bern 1874 samt övertagandet av kronoposten samma år. Hans ämbetstid avslutades inte förrän 1889.

Ledningen av poströrelsen ute i landet sköttes till slutet av 1800-talet av Generalpoststyrelsen och distriktsförvaltningar infördes först år 1893. Till en början utgjorde Stockholm, Göteborg och Malmö varsitt distrikt medan det övriga landet indelades i fem postdistrikt, nämligen södra, västra, östra, mellersta och norra. Städerna Malmö och Göteborg uppgick dock i det södra (1916) respektive det västra distriktet (1910). Instruktioner för Generalpoststyrelsen utfärdades 1863, 1873, 1886, 1902, 1909 och 1927. Titeln generalpostdirektör som använts sedan 1850 byttes 1920 till generaldirektör.

Generalpoststyrelsen, som hade sitt säte i Stockholm, bestod av fem olika byråer, nämligen kanslibyrån, trafikbyrån, kameralbyrån, utrikes- och författningsbyrån samt revisionsbyrån.

Av dessa var det framförallt kanslibyrån samt utrikes- och författningsbyrån som var av betydelse för postkontoren ute i landet. Det berodde på att kanslibyrån hade hand om ärenden rörande tillsättning, ledighet och avsked

---

[1] Övriga postchefer under perioden 1855–1925 var följande: 1850–1867 Otto Wilhelm Staël v Holstein, 1889–1896, 1902–1907 Julius Edvard v Krusenstierna, 1896–1902 Frans Herman Schlytern, 1907–1907 Richard Ossbahr (5.5–31.12), 1908–1925 Anders Julius Juhlin.

[2] Reguljära allmänna poststadgor utkom åren 1873, 1881, 1887, 1892, 1899, 1907, 1912 (postreglemente I) och 1918.

för lokal- och distriktsförvaltningarnas tjänstemän och brevbärare. Den sysslade också med adressförändringar och återtagande av försändelser samt med reklamationer av försändelser. Utrikes- och författningsbyrån hade hand om all statistik och svarade för den årligen utkommande statistiska årsboken "Postverket".[3]

Postanstalter

Under åren 1636-1645 inrättades efterhand 28 postkontor, förutom Stockholm. Detta antal utökades fram till 1855 till 122 stycken, vartill kom 19 postuppsyningsmansplatser och 28 postexpeditioner. Postuppsyningsmän började anställas år 1830 i de nordligaste länen och för deras räkning inrättades dessa enklare typer av postanstalter. Postexpeditioner inrättades med början år 1849. De hade samma befogenheter som postkontoren, men var mindre till omsättning och antalet anställda.[4]

Poststationer inrättades från och med år 1861. De fick till en början endast ta emot vanliga och rekommenderade brev. Från 1873 fick man också ta emot assurerade brev intill ett värde av 2.000 kronor. Poststationerna indelades samtidigt i två klasser; skillnaden bestod främst av att andra klassens poststationer endast fick ta emot paket på upp till 2 skålpund, senare 1 kg. Från 1876 fick man också befordra postanvisningar, till att börja med bara upp till 5 kr och först 1912 på belopp som övriga postanstalter (1.000 kr). Det kan tilläggas att klassindelningen upphörde år 1914. Redan 1865 hade samtliga postuppsyningsmansplatser ersatts med poststationer.

Under åren 1869-1909 inrättades s k filialpostkontor i större städer med början på Norrmalm i Stockholm. År 1910 döptes de om till postkontor.

År 1893 tillkom en tredje form av poststationer, de så kallade brevsamlingsställena. Sådana fick bara inrättas på orter med postkontor. De Särskilda förteckningar över de fasta postanstalterna i Sverige utgavs av posten 1897, 1899, 1901, 1903, 1905 och 1907. Dessa förteckningar skulle finnas på varje postkontor.

Antalet postanstalter framgår av tabellen på nästa sida, i vilken särredovisas de olika kategorierna med 5 års mellanrum. Tabellen är hämtad från "Sveriges

---

[3] Den fullständiga titeln är "Generalpoststyrelsens berättelse om postverkets förvaltning under år ..."

[4] Postkontoren var efter storlek indelade i olika klasser. De fyra största kallades postkontor och de övriga postexpeditioner.

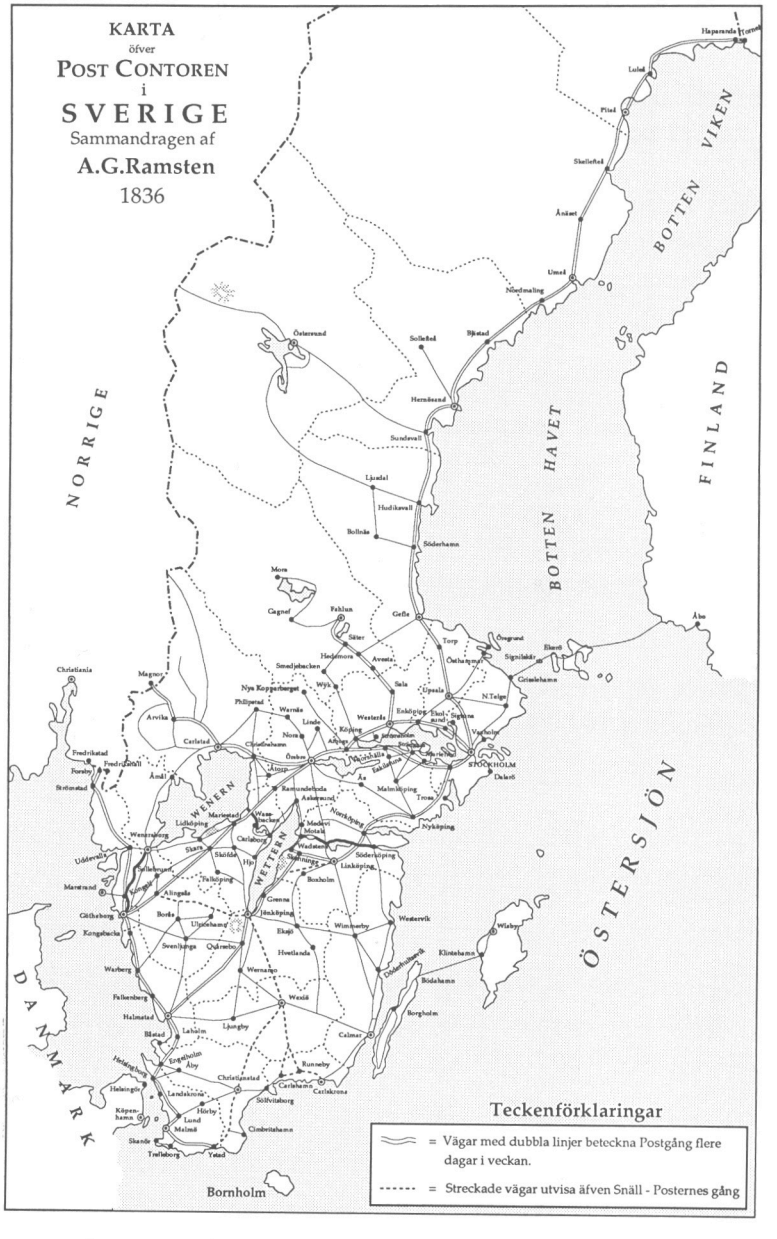
fasta postanstalter genom tiderna" vilken utkom 1963. Den stora ökningen av postanstalter - främst poststationer - inträffade 1874-1875. Då inrättades nästan 1300 nya postanstalter och skälet till detta var att Postverket övertog distributionen av all tjänstepost från och med år 1874.

Antalet postanstalter ökade sedan årligen med undantag för 1877-1880 och nådde sitt största antal 1948. Detta år uppgick antalet till hela 4.382 stycken.

På nästa sida återges en i våra dagar framtagen karta över postvägar och postkontor i Sverige år 1836. Fram till 1855 hade det visserligen tillkommit 28 postexpeditioner och antalet postkontor minskat med två, men kartan torde ända ge en mycket god bild över postförhållandena vid mitten av 1850-talet.

Antal fasta postanstalter i Sverige åren 1855-1925

År	Postkontor (inkl filial-postkontor)	Postex-expedi-tioner	Postuppsy-ningsmans-platser	Post-stationer	Brevsam-lings-ställen	Summa
1855	122	28	19	--	--	169
1860	127	48	21	--	--	196
1865	122	79	--	176	--	377
1870	119	84	--	302	--	505
1875	70	129	--	1.648	--	849
1880	73	125	--	1.451	--	1.649
1885	199	--	--	1.640	--	1.839
1890	198	--	--	1.867	--	2.065
1895	197	--	--	2.106	7	2.310
1900	206	--	--	2.474	8	2.688
1905	220	--	--	2.763	20	3.003
1910	242	--	--	3.002	24	3.268
1915	250	--	--	3.195	21	3.466
1920	254	4	--	3.396	18	3.672
1925	242	39	--	3.452	20	3.753



Karta över de svenska postkontoren år 1836. Originalkartan är sammandragen av Abraham Gideon Ramsten 1836 och bearbetad av Eliz Lundin, Vägverket, 1994. Bild Vägverkets Museum, Borlänge.

Inrikes postförbindelser

Diligensbefordran

Postbefordran med diligens i form av häst och täckt vagn infördes infördes på försök åren 1830-1859. Först år 1860 blev diligenslinjerna reguljära och trafikerade fram till 1866 ett ganska stort antal linjer. Linjernas sträckning detta år framgår av kartan från 1866 på vilken också finns inritade de tidigaste järnvägslinjerna.[5] De flesta linjerna trafikerades dock bara fram till 1875. Den sista linjen, Göteborg-Helsingborg, drogs alltmer tillbaka mot Göteborg allteftersom västkustbanan byggdes ut. Mot slutet av 1880-talet återstod endast sträckningen Göteborg-Varberg och denna drogs in den 1 april 1888. Diligenserna ersattes till en början av järnvägstransporter, men sådana fanns inte att tillgå i de nordligaste delarna av landet på många år ännu. Istället använde Postverket bussar med början år 1923, då fem nya busslinjer, så kallade postdiligenslinjer, inrättades - sedan den första linjen, Tvärålund - Lycksele, hade befunnits användbar. Diligenstrafiken kombinerades både under häst- och bussperioden med personbefordran.

Järnvägsbefordran

Postbefordran med järnväg infördes då ambulerande postanstalter inrättades med början år 1862. Då tillkom den första postkupéexpeditionen vid Västra stambanan, det vill säga mellan Stockholm och Göteborg.[6] Nya linjer tillkom efterhand: Södra stambanan, det vill säga Falköping-Nässjö-Malmö, tillkom 1864 och Norra stambanan, Stockholm-Bräcke, 1868.

Beteckningarna på järnvägarnas ambulerande postanstalter har varit postkupéexpedition (PKXP) från 1868 till 1950-talet, postiljonskupéexpeditioner (PLK) från 1877 in på 1950-talet, postkupéer (PKP) från 1914 och framåt, fack med bevakning av postiljon (FKMP) och fack med bevakning (FKMB) åren 1903-1986.

Ångbåtspost

Befordran av post på de inrikes sjöförbindelserna infördes successivt med början på Dalslands kanal år 1869. År 1875 var antalet uppe i 57 stycken, 1910 i 163, varefter antalet sjönk till 112 år 1923. Sjöpostexpeditioner har funnits på två linjer: Trelleborg-Sassnitz från och med den 1 maj 1897 och Göteborg-New York från 1928. Postbefordran med postkupéer upphörde 1996.

---

[5] N Forsell, Svensk posthistoria, del 2, sid 89
[6] Facit Postal 1993, sid 302

Flygbefordran
Postbefordran med flyg i reguljär trafik infördes hösten 1920 på linjen Malmö-Warnemünde. Efter cirka 2 månader upphörde dock denna postbefordran. I brevkapitlet återfinns fler uppgifter om de reguljära flygpostförbindelserna fram till 1925.

Lantbrevbäring
I och med att den allmänna posten tog över tjänsteposten "kronoposten" ökade också behovet av brevbefordran på landsbygden. En del av denna postbefordran togs om hand av lantbrevbäringen, som infördes mot slutet av 1877.

Från början användes uteslutande gående bud vid lantbrevbäring men efterhand blev det också fråga om åkande bud, det vill säga med häst och vagn, och så småningom bil eller motorcykel. Givetvis förekom även cykel!

Gångpost och kärrpost
För transporter mellan närliggande postanstalter förekom under många år både gående bud, så kallad gångpost, och sådan med häst och vagn, så kallad kärrpost. Gångpost förekom ända fram på 1930-talet, om än i kraftigt förminskad omfattning. Kärrposten upphörde dock efterhand i och med att bilen togs i bruk.

Brevlådor
I samband med att frimärken infördes i Sverige utgavs också de första anvisningarna om anskaffande av brevlådor. Postverket ansvarade själv för brevlådor i anslutning till postkontoren, men även andra möjligheter till brevlådeanskaffning förekom. En kommun eller ett antal "correspondenter" kunde således hos Kungl. Generalpoststyrelsen begära att en brevlåda sattes upp "å dertill lämpligt ställe vid Postväg".

En sådan brevlåda kostade i så fall 8 rdr b:co, såvida den inte erhölls gratis. Posten bidrog med 10 rdr per år till någon person som kunde se till brevlådan och dessutom övervaka att den tömdes regelbundet.

Tillsyningsmannen hade också till uppgift att dela upp breven i inrikes och utrikes brev samt lösbrev. Dessutom skulle breven buntas och bindas ihop med segelgarn samt helst förses med omslag. En förteckning som angav

brevens antal och brevlådans belägenhet skulle lämnas till postföraren, som sedan skulle lämna posten på närmaste postanstalt.

Brevlådor sattes upp vid postkontor, på diligenser och ångbåtar men också på lämpliga platser i Stockholm och andra större städer. Även längs postvägarna sattes det upp brevlådor, det är känt att 25 kommuner hade sökt om tillstånd att sätta upp brevlådor redan i slutet av 1855.[7]

Antalet brevlådor finns redovisat i den postala statistiken från 1879. Detta år uppgick antalet till 2.662. Från och med år 1882 är statistiken fördelad på fasta respektive ambulerande brevlådor; detta år var antalet 2.232 respektive 629. Antalet ökade med några hundra årligen och uppgick 1925 till 11.425 varav 1.501 var ambulerande.

Frimärksautomater

År 1903 infördes frimärksautomater på prov i Stockholm. I september 1915 pågick ännu försöksverksamhet, och då fanns 45 automater uppsatta i 19 städer. Automaterna var endast avsedda för 5-öres frimärken.

Postverket förvärvade mot slutet av 1914 patent på en frimärksautomat, som var tillverkad av en verkmästare Nyberg. År 1916 tillverkades på Postverkets verkstad 200 automater, vilka distribuerades till postkontoren i landet.

Utrikes postförbindelser

Under 1800-talet slöt Sverige ett stort antal postfördrag med grannländerna och med de länder som den svenska posten passerade på sin väg ut i världen.

Nedan redovisas de avtal vilka gällde under 1800-talets senare hälft. Inom parentes anges tidpunkt för respektive avtals ikraftträdande.

Danmark 1852 (1.7), 1865(1.10),1869 (1.7), 1873 (1.1 74), 1886(1.4)
Norge 1849 (1.8), 1865 (1.10), 1869 (1.7), 1873 (1.1 74), 1886 (1.4)
Ryssland (Finland) 1846 (i kraft 12.1 47), 1868 (i kraft 1.1 69), 1895 (1.11),
Tyskland (Preussen, Nordtyska förbundet) 1852 (1.7), 1864 (1.10), 1869 (1.4)
Frankrike 1854 (1.9), 1868 (1.2)
Nederländerna 1868 (1.9)
Storbritannien 1851 (1.1)
USA 1873 (1.7)

---

[7] E Grape, Svensk posthistoria, sid 69.

Transportvägarna från Sverige ut i världen bestod i huvudsak av sjötransporter fram till det att vi fick våra första reguljära flyglinjer 1920.

Postångbåtslinjer från 1855 och framåt

I de svenska utrikes portotaxorna fanns under årens lopp en hel mängd olika postrutter angivna, speciellt till utomeuropeiska länder. Dessa rutter anges med viabeteckningar såsom via Frankrike, via England eller liknande. Det förekommer också att utskeppningsorten anges, till exempel via Göteborg och England, via Ostende och England. Beteckningarna är dock inte enhetliga utan förändras mellan olika portotaxor, trots att det sannolikt rör sig om samma rutt.

År 1880 publicerades en svensk världspostkarta med postbåtlinjerna översiktligt utritade. Nedanstående framställning är i stort baserade på dessa uppgifter, dock kompletterad med uppgifter från ett franskt kartverk, publicerat 1892 med uppgifter om samtliga postbåtlinjer i världen.[8]

Den svenske posttjänstemannen kunde från 1880-talet hjälpa sina kunder med information om tillgängliga postrutter, eftersom postcirkulären i en bilaga A hade uppgifter om när båtarna avgick från till exempel Brindisi i Italien och efter hur många dagar de anlände till exempel till Sydney eller Yokohama. Samma uppgifter fanns om båtarna från Southampton, Trieste eller Marseille, varför man redan på postkontoret kunde avgöra vilken väg som för dagen var den snabbaste.

Till långväga destinationer, t ex Australien, som inte kom med i UPU förrän 1891, varierade portot en hel del. Som exempel kan nämnas att vägen via England kostade 56 öre, via Österrike 70 öre, via Frankrike 85 öre och via Italien 92 öre år 1882. Postkunden kunde på detta sätt ta ställning till om det var värt att betala ett högre porto mot att brevet kanske kom fram några dagar tidigare.

Vid 1850-talets mitt fanns följande postångbåtslinjer från svenska hamnar:

Göteborg-Hull
Göteborg-New York
Stockholm-Åbo/Helsingfors

---

[8] P Jaccottey et M Mabyre: Carte générale des services maritimes postaux étranger. Paris 1892

Malmö-Köpenhamn
Helsingborg-Helsingör
Ystad-Stralsund

Vidaretransporten ut i världen skedde via följande länder (de vanligaste utskeppningshamnarna inom parentes):

via England (London, Liverpool, Southampton)
via (England och) USA (New York, San Francisco)
via Tyskland (Bremen, Hamburg)
via (Tyskland och) Belgien (Antwerpen)
via (Tyskland och) Frankrike (Bordeaux, Le Havre, Marseilles, S:t Nazaire)
via (Tyskland, Schweiz och) Italien (Brindisi, Genua, Livorno, Neapel))
via (Tyskland och) Österrike (Trieste)

Brev till Australien "via Danmark och England" år 1870. Portot var 76 öre per 15 gram längs denna rutt åren 1870-1874.

I de svenska portotaxorna angavs postvägarna under olika perioder med olika beteckningar; ovanstående linjebeteckningar är hämtade från de tidtabeller som publicerades i bihang A till de postala cirkulären från 1880-talet. Under dessa år redovisades tidtabellerna för postångbåtslinjerna mycket ofta; i regel en gång per månad. Se vidare kapitel 9.

På postkontoren kunde en kund få information om avgångstiderna för alla dessa postångbåtar och kunde således bilda sig en uppfattning om hur snabbt ett brev kunde nå sin destination, även på andra sidan jordklotet, i varje fall på ett par dagar när.

Världspostföreningen
I september 1874 hölls i Bern en kongress om möjligheten att bilda en allmän förening mellan postverken i världen. I kongressen deltog alla europeiska stater, liksom Egypten och USA. Sammanlagt rörde det sig om 22 stater, vilka hade inbjudits av det schweiziska förbundsrådet. Den svenska delegationen leddes av generalpostdirektören, Adolf Wilhelm Roos. Bl a tack vare gediget förarbete gick kongressarbetet snabbt framåt och redan den 9 oktober kunde man underteckna den postkonvention som innebar att alla anslutna stater skulle utgöra ett enda postområde. Den allmänna postföreningen L'Union Générale des Postes, hade därmed bildats. Konventionen skulle träda i kraft den 1 juli 1875 med undantag för Frankrike, som inte ville biträda den förrän den 1 januari 1876.

Grundtanken i den avtalade konventionen var att samtliga länder i fortsättningen skulle ha enhetsporto för de vanligaste försändelsekategorierna vid postutväxling sinsemellan. Dock kunde detta enhetsporto inte införas till den I juli 1875 utan man tillät smärre variationer under en övergångsperiod. Sverige införde emellertid enhetsporto till medlemsländerna redan vid konventionens ikraftträdande.

Postkongressen i Bern 1874
Postkongressen i Bern 1874 fattade en lång rad beslut. Ett av de viktigaste gällde enhetsportona för brevpostförsändelser, dvs brev, brevkort och trycksaker. Portot angavs i franskt mynt enligt en princip som följdes ända fram till Madridkongressen 1920. Förutom portot reglerades också viktklasserna. För brev blev första viktklassen 15 gram; för varje ny vikt om 15 gram tillkom ännu ett porto, och så vidare. Portot fastställdes till 25 centimes men under en övergångsperiod tilläts variationer mellan 20 och 32 centimes. Portot för ofrankerat brev skulle uppgå till det dubbla av det i ankomstlandet fastställda portot. För Sveriges del fastställdes det nya brevportot till 20 öre.

Brevkort skulle enligt konventionen få ett porto motsvarande halva brevportot avrundat till helt tal. I praktiken innebar denna regel att det internationella brevkortsportot fick variera mellan 10 och 16 centimes. För Sveriges del bestämdes portot till 10 öre.

För trycksaker blev det föreslagna portot 7 centimes per 50 gram, men under en övergångsperiod accepterades alla porton mellan 5 och 11 centimes. I Sverige blev portot 6 öre per 50 gram.

Övriga avgifter som specificeras i konventionen är rekavgiften och avgiften för mottagningsbevis. Båda avgifterna fick uppgå till högst det belopp som togs ut i den inhemska poströrelsen. I Sverige var dessa avgifter 18 respektive 12 öre och de kom därför att gälla även internationellt.

Övriga bestämmelser

Utöver bestämmelserna om de olika portosatserna specificerades i Bernfördraget framförallt vad som skulle gälla för ofrankerade försändelser. Med detta uttryck avsågs främst brev, eftersom varken brevkort eller trycksaker befordrades om de inte var helt eller delvis frankerade.

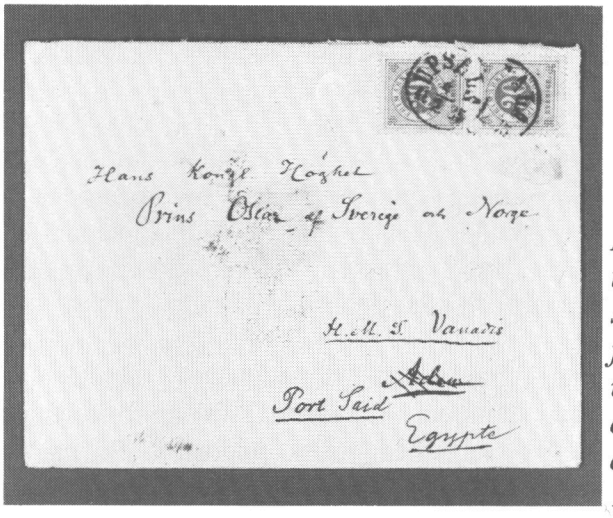
Ofrankerade eller ofullständigt frankerade försändelser skulle av avgångslandets postverk förses med stämpeln »T». Detta T var en förkortning av »Taxe à payer», på svenska översatt med »tillskottsporto». På brevet skulle man med svarta siffror sätta ut det sammanlagda värdet av tillskottsportot (i francs och centimes). Dessutom skulle man i övre vänstra hörnet ange antalet viktklasser utöver den första med siffror. Man enades också om att ogiltiga frimärken skulle utmärkas med siffran "0". Slutligen krävdes i fördraget att datumstämpel skulle anbringas på adressidan. Man beslöt också att inrätta en så kallad internationell byrå, vilken skulle svara för gemensamma angelägenheter. Arbetsuppgifterna för denna byrå definieras utförligt först i 1878 års konventionstext .

Postkonferensen i Bern 1876

Efter endast 1 1/2 år avhölls en ny konferens den 17-27 januari 1876, med anledning av att Brittiska Indien och samtliga franska kolonier hade ansökt om inträde i föreningen.

Vid konferensen beslöts först och främst att de nämnda länderna fick gå in i föreningen som fullvärdiga medlemmar. Det beslöts också att särskilda portosatser skulle gälla för brevförsändelser till de nya medlemsländerna. Man tillät att portosatserna blev upp till det dubbla i jämförelse led de tidigare medlemsländerna emellan. Skälet för att höja portot var möjligheten att också ta upp ett särskilt sjöporto för transporterna över haven.

För Sveriges del tolkades de nya reglerna så att portot för brev, brevkort och trycksaker fördubblades, till 40, 20 respektive 12 öre, medan rek- och mottagingsbevisavgifter förblev desamma som till övriga länder.



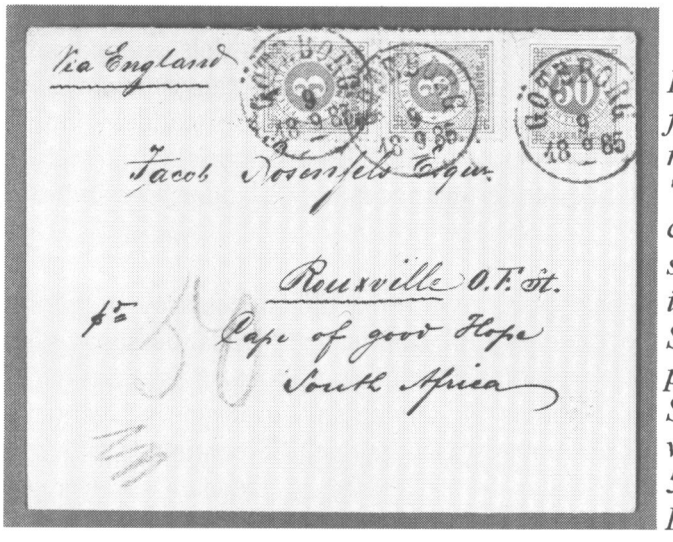
Ett brev av första viktklassen till Aden enligt de portoregler som beslöts vid Bernkonferensen 1876. Portot till utomeuropeiska länder blev då 40 öre per 15 gram och det gällde till den 1 januari 1895.

Postkongressen i Paris 1878

Vid Pariskongressen, i vilken ett 30-tal medlemsländer och 11 andra länder deltog, infördes den nya beteckningen "Världspostföreningen", dvs "l'Union Postale Universelle" i stället för "Allmänna postföreningen". Samtidigt beslöt man att i fortsättningen ha kongress vart femte år, en nog så svår regel - skulle det visa sig - att upprätthålla.

Pariskongressen införde en rad nya regler för brevpost, dvs brev, brevkort och trycksaker. Sålunda blev portona för dessa försändelseslag bestämda till vissa belopp, inte som tidigare till efter interna förhållanden i respektive land varierbara belopp. Minimiporton infördes för affärshandlingar och varuprov. Man specificerade också noggrant vilka villkor som skulle vara uppfyllda för att en försändelse skulle kunna klassificeras som en trycksak, en affärshandling eller ett varuprov.

Brevkort skulle enligt Pariskonventionen vara av måtten 14x9 cm; de skulle ha ena sidan reserverad för adressen och den andra för brevväxling. Man tillät heller inte privattryckta brevkort utan endast sådana som utgivits av postverken fick användas i den internationella postutväxlingen.
Konventionstexten specificerade noggrant hur posttjänstemännen skulle göra handskriftsnoteringar på försändelser. Sålunda var *rödkrita* reserverad för noteringar om porto som avsåg post till länder utom föreningen: med rött skulle man i centimes ange hur mycket det främmande portot, dvs portot, utöver de 25 centimes som portot mellan medlemsländerna utgjorde, översteg UPU-portot. Denna notering skulle göras »å adressidans venstra hörn nedtill».



Ett brev till Sydafrika från 1885 med reglementsenlig notering i rött "50" som angav att 50 centimes eller 36 öre skulle tillfalla det brittiska postverket, medan Sverige behöll föreningsportot, 20 öre. Portot till Sydafrika, som ännu inte var medlem i UPU, var 56 öre per 15 gram via England vid denna tid.

Blåkrita reserverades för noteringar på försändelser från länder utom föreningen, till exempel det främmande porto (utöver föreningsportot) som åvilade en ankommen försändelse.

Svart färg skulle reserveras för lösennoteringar på otillräckligt frankerade försändelser som lämnade ett föreningsland. Det var det felande beloppet i francs och centimes som skulle sättas ut bredvid frimärkena. Adresslandet skulle sedan påföra försändelsen lösen med dubbelt felande belopp.

Den internationella byrån

1878 års konvention innehåller också ett intressant avsnitt om UPU:s internationella byrå i Bern och dess finansiering. Man bestämde bl a att de årliga kostnaderna inte fick överstiga 100 000 francs. Kostnaderna skulle delas mellan medlemsländerna efter ett kvotsystem där varje land placerades i en av sju avgiftsklasser. Den högsta avgiftsklassen motsvarade 25 gånger beloppet i den lägsta avgiftsklassen. Sverige tillhörde den tredje klassen och skulle betala 15 gånger så mycket som det enda landet i den lägsta klassen, dvs Montenegro.

Den internationella byrån samlade in för distribution bland medlemsländerna bl a följande: förteckning över gällande portosatser till icke-UPU-länder, avtryck av rekstämpel, prov på mottagningsbevisblankett, samling av samtliga utgivna frimärken samt statistik över försändelser till länder inom och utom UPU.

Övriga avtal
Vid 1878 års kongress slöts också två särskilda avtal om dels »utvexling af bref med angifvet värde», dels ett avtal om utväxling av postanvisningar. Båda ingicks samtidigt med att konventionen skrevs under och trädde i kraft i Sverige vid samma tidpunkt, dvs den 1 april 1879. Anslutningen blev dock inte total: det förstnämnda avtalet undertecknades av 18 länder, det andra av 16.

I fråga om *assurerade brev* bestämdes avgifterna till att bestå av brevporto med ett tillägg motsvarande rekavgift till samma ort. Båda dessa avgifter skulle tillfalla det avsändande postverket. Dessutom tillkom en assuransavgift, som tilläts variera mellan 10 centimes för länder som gränsade till varandra (eller som hade direkt sjöbefordran med varandra) och 25 centimes för övriga länder, allt räknat per 200 francs eller del av 200 francs. Denna assuransavgift tillföll ankomstlandets postverk eller fördelades mellan de transiterande länderna och detta. Transitavgiften uppgick till 5 centimes per land. Därutöver kunde tillkomma en sjöassuransavgift av 10 centimes per 200 francs.

För Sveriges del innebar det nya avtalet att assuransavgiften blev 8 öre per 144 kr till Danmark och Norge men att den blev 18 öre för brev till övriga europeiska länder utom till Portugal (25 öre). Till utomeuropa - i huvudsak Egypten samt en del franska respektive portugisiska kolonier - blev den 29 respektive 36 öre per 144 kr.

Postanvisningsavtalet innebar bl a att man fastställde utseendet på den internationella postanvisningsblanketten, "mandat de poste international". Man fick sända maximalt 500 francs, vilket i Sverige översattes till 360 kr eller motsvarande i andra valutor.
Postanvisningarna skulle utfärdas i det lands myntslag i vilken utbetalning skulle ske. Beloppet skulle skrivas med latinska bokstäver (på franska) men också anges med arabiska siffror. De internationella postanvisningarna skulle ha fransk text, utöver den inhemska, och de skulle gälla i 3 månader (6 månader till utomeuropa).

Portot för internationella postanvisningar skulle utgå med 25 centimes per 25 francs (eller del därav) med en minimiavgift av 50 centimes. I Sverige översattes detta med 18 öre per 18 kr och tariffen kom att tillämpas till de flesta europeiska länder. Undantag utgjordes av Danmark och Norge dit portosatsen var 30 öre per 100 kr. Till USA, vars postanvisningar förmedlades av det tyska postverket, utgick avgifter efter en särskild tariff.

Kongressen i Lissabon 1885

Nästa större världspostkongress ägde inte rum förrän år 1885. En viktig reform var fastställandet av avsändarens rätt till en försändelse, innan den hade utlämnats till adressaten. För detta ändamål införde man en särskild återtagandeblankett. Denna fick beteckningen nr 36 i Sverige, samtidigt som man fastställde avgiften för den nya posttjänsten till ett enkelt rekporto, det vill säga 30 öre.

En annan nyhet var införandet av expressförsändelser i den internationella posttrafiken. Avgiften för expressutdelning blev 30 centimes - den tillföll i sin helhet avsändarlandets förvaltning. Sverige hade vid denna tidpunkt utväxling av expressförsändelser med Danmark, Norge och Tyskland. Det blev ingen förändring i denna ordning för Sveriges del, utan det dröjde ända till år 1913 innan det blev möjligt att skicka expressbrevförsändelser från Sverige till andra länder i världen.

Ytterligare en nyhet var att mottagningsbevisblanketter infördes, liksom reklamations-blanketter. Avgiften för internationella mottagningsbevis fastställdes till högst 25 centimes medan reklamationer var avgiftsfria. I Sverige fick vi nya blanketter för dessa båda posttjänster: blankett 34 ersatte den tidigare använda blankett 38 för utrikes MB-försändelser och en ny version av reklamationsblanketten infördes. Det kan tilläggas att den svenska mb-avgiften förblev oförändrad, 12 öre.

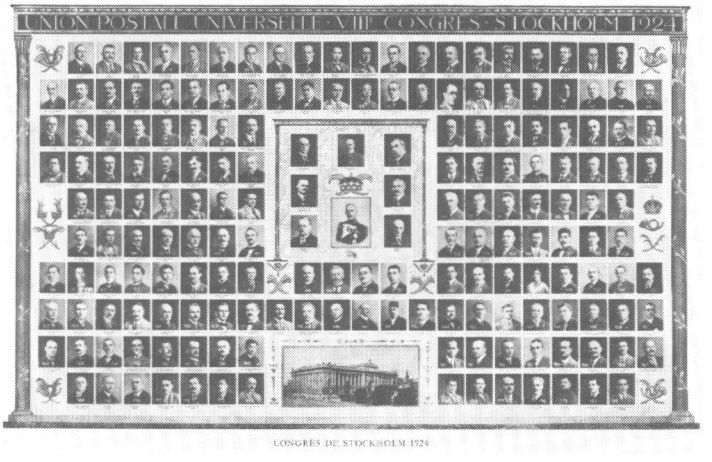
En för sentida posthistoriker intressant avslutande bestämmelse återfinns i artikel XXIX bis. Enligt denna skulle postförvaltningarna i juli månad varje år insända statistik över antalet försändelser som man utväxlat med övriga länder året innan. Statistiken skulle skickas in på särskilda formulär, som fastställdes av UPU och som fanns bilagda avtalet. Den skulle omfatta minst en veckas räkning av försändelser som dagligen utväxlades och fyra veckors räkning av försändelser som inte förekom varje dag. Givetvis fick man lov att räkna samtliga försändelser av en viss sort under hela året, något som Sverige också gjorde när det gällde ovanligare försändelsetyper som rek, ass, postförskott och postanvisningar.

Denna statistik över den internationella postutväxlingen publicerades i Sverige fr o m år 1887 i publikationen »Postverket. Generalpoststyrelsens berättelse om postverkets förvaltning år...». Denna serie hade utkommit från och med år 1864 men tidigare inte innehållit så detaljerad statistik över försändelser till utlandet. Från och med år 1887 får vi med UPU:s hjälp en mycket detaljerad

statistik, så att vi från detta år kan avläsa antalet försändelser av olika slag till varje land i världen!

Kongresserna 1891-1924

Världspostföreningens kongresser genomfördes i fortsättningen med något varierande tidsmellanrum. Således dröjde det sex år till nästa kongress i Wien och den därefter i Washington men därefter nio år till den i Rom och hela 14 år till den i Madrid. Fyra år efter Madrid var det så dags för kongressen i Stockholm.



Porträtt av deltagarna vid 1924 års kongress i Stockholm med infälld bild av Riksdagshuset, där kongressen ägde rum 4 juli-28 augusti.

En förteckning över samtliga postkongresser och postkonferenser i Världspostföreningens regi redovisas i följande tabell. I denna har också noterats när besluten genomfördes i Sverige, liksom i övriga länder som undertecknade avtalen. Dessutom har angivits tidpunkterna för de allmänna poststadgornas ikraftträdande, uppgifter som visar på det starka sambandet mellan UPU-besluten och deras genomslag i den inrikes posttrafiken.

Förteckning över världspostkongresserna och beslutens genomförande i Sverige

Tidpunkt	Kongressort	Kongress/konferens	Tid för genomförande i Sverige	AP i kraft
				1.1.1873
9.10 1874	Bern	Kongress	1.7 1875	
21.1 1876	Bern	Konferens om brevpost till Utomeuropa	1.7 1876	

Tidpunkt	Kongressort	Kongress/konferens	Tid för genomförande i Sverige	AP i kraft
1.6 1878	Paris	Kongress	1.4 1879	
3.11 1880	Paris	Konferens om postpaket	1.10 1881	20.2 1882[9]
21.3 1885	Lissabon	Kongress	1.4 1886	19.8 1887[10]
4.7 1891	Wien	Kongress	1.7 1892	1.8 1892
15.5 1897	Washington	Kongress	1.1 1899	1.12 1899
5.7 1900	Bern	Konferens om UPU:s monument i Bern	-	
26.5 1906	Rom	Kongress	1.10 1907	1.10 1907
30.11 1920	Madrid	Kongress	1.2/1.7 1921/1.1 1922	1.1 1922
28.7 1924	Stockholm	Kongress	1.10 1925	1.10 1925

Anmärkning. Beteckningen konferens användes av UPU när speciella ärenden, till exempel endast postpaket, vid behov behandlades. Beteckningen kongress användes för de med viss regelbundenhet återkommande sammankomsterna medlemsländerna emellan. Vid dessa behandlades alla typer av ärenden.

I detta sammanhang har det inte ansetts befogat att i detalj redovisa alla de beslut som fattades vid de olika UPU-kongresserna. Alla beslut som berört Sverige redovisas fortlöpande i denna handbok i anslutning till respektive försändelseslag. En mera utförlig genomgång av vad som beslöts vid de olika postkongresserna återfinns i artikeln "Sverige och Världspostföreningen 1874-1924" vilken publicerats i Postryttaren 1989.

Slutsatser om kongressernas betydelse

Det kan avslutningsvis noteras att svenska postverket - som ju deltog i samtliga kongresser - nogsamt följde anvisningar som fanns i framförallt expeditions-reglementena till konventioner och avtalen. Man dröjde heller inte längre än som var stadgat i avtalen med att införa förändringarna, även om det

[9] Tryckdatum för 1881 års allmänna poststadga. Den är daterad den 31 december 1881 på försättsbladet.

[10] Tryckdatum för 1887 års allmänna poststadga. Den är daterad den 23 juni 1887 på försättsbladet.

finns exempel på att man var ute både tidigare och senare med några reformer.

Det finns i och för sig flera exempel på att Sverige fick dispens med att införa en del reformer men det bestående intrycket är dock att vi accepterade de allra flesta förändringar utan några krav på särbehandling.

För en posthistoriker kan ett studium av kongresserna också medföra ökad klarsyn i tolkningen av de svenska postala tjänsternas utveckling under år 1875—1925. Det bestående intrycket är att den svenska utvecklingen har klara samband med den internationella, men vad som är orsak och verkan kan man alltid diskutera. Vi får inte bortse från att de svenska förslagen vid kongresserna varit både många och i åtskilliga fall framgångsrika och att Sverige spelade en betydelsefull roll vid dessa kongresser.