

INGVAR LARSSON:

TIDIG SVENSK PAKETPOSTFÖRING OCH DILIGENSTRAFIK

1600- OCH 1700-TALETS RIDANDE OCH DRAGANDE POSTER

Under Allmänna Postens första århundrade, 1600-talet, taxerades alla postför-sändelser efter gällande brevtaxa. Man brukar i allmänhet utgå ifrån, att någon direkt paketrörelse ej fanns inom postverket under detta århundrade.

"Små saker" och tyngre "Paqueter" fick dock från 1690 sändas mot ett "modererat" porto "De första tre loden betalas fyllest, medan för de följande allenast half-, tredje- eller fjärde dels part".

Posten tvingades tidigt bemöta konkurrensen från privata "biposter" som landvägen befordrade brev och paket mot en lägre avgift, och postförvaltaren i Strängnäs inrättade år **1649** postföring sommartid, sjöledes "med Stockholm och åtskilliga upstäder".

I kunglig skrivelse 1667, fick Johan Lärman tillstånd att med två postjakter befordra gods och resande mellan Stockholm och Uppsala.

Varje person som reste med postjakten, som avgick tre gånger i veckan i vardera riktningen, skulle för sig själv betala 2 mark silvermynt och för sitt resgods 6 öre silvermynt för varje halft skeppunds vikt.

1 skålpund	=	425 gram	
20 skålpund	=	1 lispund	= 8,5 kilo
20 lispund	=	1 skeppund	= 170 kilo

Skepparna på jakterna måste "tractera" de resande med mat, öl och vin, och betala var resande 3 öre silvermynt "för varje times försening". Mellan Pommern, som Sverige erhöll genom Westfaliska freden 1648, och Skåne upprättades 1684 regelbunden post-, paket- och passagerartrafik med segelfartyg. Ystad var utgångspunkten i Skåne och Stralsund i Pommern. Dessa postjakter kunde transportera ett flertal personer, paket och styckegods samt 6 hästar och en vagn. Priset för enkel resa per person var 2 riksdaler, och för var häst 4.

1698 fick postbönderna på Åland 100 daler silvermynt till byggande av nya postbåtar, i stället för de som gått under. Helst ville man ha två "*chaloupper, som med stark rodd kunna framföras fortare än postjakterna*". Postbönderna på Eckerö hade år 1710 måst avstå 7 båtsmän till flottan "*samt förledne hårda vinter, vid postens överförande, mist 17 personer och 3 båtar*".

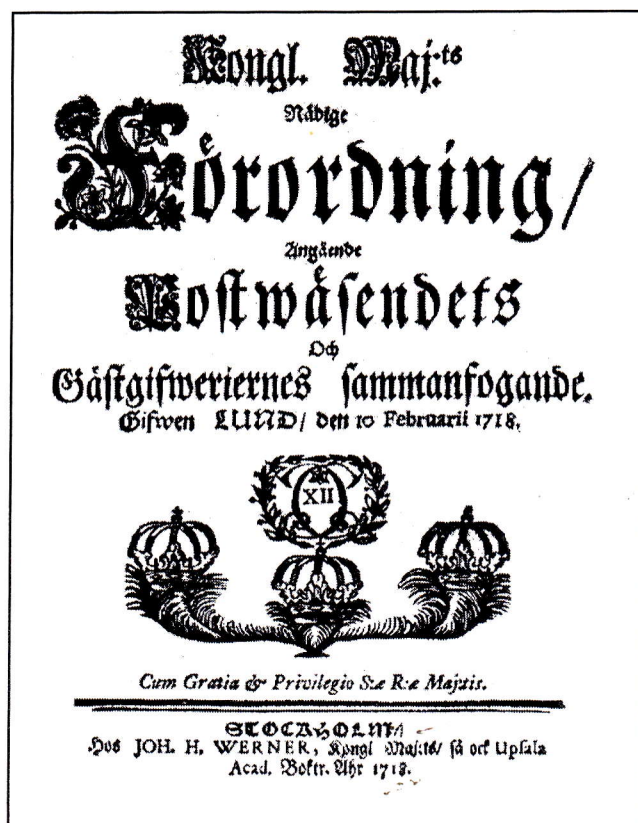


Figur 1. Från 1649 uppmättes alla allmänna vägars längd med hjälp av snören och varje mil skulle utmärkas (ibland även 1/4 eller 1/2 mil) med en *milsten*, större sten, röse eller *milstolpe*, tavla av järn eller trä som upprestes vid allmänna vägens vägren.

Varje gästgivargård var skyldig att på en *mil-tavla* ange miltalet till nästa skjutsombyte och priset för hyra av häst, vagn, båt, släde etc. Den äldsta bevarade milstenen härrör från Dalarna och är daterad 1652, numera uppställd på Skansen.

1705 försökte postkontrollören i Stockholm, Johan Lange, starta diligens- trafik mellan Stockholm och Ystad. Trots ihärdiga ansträngningar från överpostdirektören Johan Schmedeman lyckades man inte fullständigt organisera landsvägsposterna utmed den långa postvägen. Praktiska svårigheter och bristen på pengar med ett land i krigstillstånd gjorde att oanade motigheter tornade upp sig. "Wagnfahrts-directeuren" Johan Lange måste snart överge sina stort upplagda planer på vår första svenska diligens- och forvagnstrafik.

KARL XII:S FÖRORDNING 1718 OM POSTENS OCH GÄSTGIVERIERNAS SAMMANSLAGNING



Figur 2. Karl XII:s förordning.

Genom sina resor i Europa hade Karl XII fått upp ögonen för vad gästgivargårdarna betydde för postföringen. En av kungens närmaste män, Georg Heindrich von Görtz, fick uppdraget att genomföra Karl XII:s ambitiösa reformförslag 1718 "angående Postwäsendets och Gästgifveriernes sammanfogande". När den Kungl. förordningen 10/2 1718 trädde i kraft ansågs den av många som både omöjlig och orättvis, då alla posthåll, stora som små måste hålla sex postiljoner, tolv hästar, två lätta vagnar, fyra sadlar, sex järnskodda slädar, uniformer, seldon, vapen, lyktor. posthorn mm.

Detta blev förödande för de mindre posthållen som inte hade den genomgående trafiken. Reformen väckte starkt motstånd från de postala myndigheterna, främst då postmästarna, som häri såg sina inkomster vara i farozonen. I stället för fast lön fick de nu leva på gästgiverirörelsen.



Figur 3. Posthornsignaler.

Karl XII:s förordning innebar sex olika slag av poster:

Paquet Posten, den långsamma tyngre postfarten. Alla måste vika från vägen om Paket Posten blåste i hornet.

Ständige Posten, den allmänna posten som tog endast brev upp till 48 lods vikt. (640 gram).

Ryttaire Posten fick anlitas för att "löpa ikapp" redan avsänd post.

Ränn Posten, den snabbaste av alla poster, fick anlitas mot förhöjd avgift. Avgick omedelbart.

Rid Posten anlätades för personbefordran till häst, betalades "per sadel".

Extra Posten, för personbefordran + bagage. Två "fjädrande" diligenser skulle byggas i Halmstad. De skulle dragas av fyra hästar med ridande postiljoner på vardera vänstra stång- och förhästen.

Endast två veckor efter Karl XII:s död den 30 november 1718, upphävde tronföljaren Ulrika Eleonora denna förordning och man återgick till det gamla. Postmästarna återfick sin tidigare funktion och postbönderna befordrade återigen brevposten. Av Paket Posten blev intet, högsta vikt som fick sändas var fortfarande 48 lod (640 gram). Personbefordran när det gällde de längre sträckorna sköttes nu helt av gästgivarskjutsen.

JACOB WALLRAVE INRÄTTAR 1722 SVERIGES FÖRSTA PAKET- OCH FORVAGNSTRAFIK

Efter att åren 1718-1721 ha vistats i Tyskland och studerat diligenstrafiken där, återkom Jacob Wallrave till Sverige **1722** och fick genast tillstånd att inrätta post- och forvagnstrafik för paket och tyngre gods.

"*För resandes bekvämlighet*" startades 27 november detta år därför den första riktiga postdiligensfarten i Sverige. Postvagnar skulle gå två gånger i veckan mellan Stockholm-Uppsala-Gävle.

Wallrave var en driftig man som hade planer på att öppna egen diligenslinje Stockholm-Göteborg-Ystad följande år.

Tanken var att postvagnarna skulle utgå från postkontoren då postmästarna kunde sända med paket över 48 lod (640 gram), tyngre buntar med kungörelser, tidningar etc. Privatbrev som vägde under dessa 48 lod fick ej medtagas på postvagnarna, den ordinarie posten hade ju monopol på denna befordran. Postvagnsförarna hade dock rätt att från postmästare taga med brev för utdelning under färden till nästa postanstalt, likaså frakt- och förbudsedlar.

Den som ville fara med dessa vagnar från Stockholm skulle två dagar i förväg anmäla sig på "*Postwagns Contoiret*" i Storkyrkobrinken. Resans pris för hela sträckan var sju daler kopparmynt i riktning från Stockholm och sex daler från Uppsala. Resgods upp till 40 skålpund (17 kilo) fick medtagas kostnadsfritt. Övrigt gods och inlämnade paket betalades med 1 öre kopparmynt för var skålpund (425 gram) och mil.

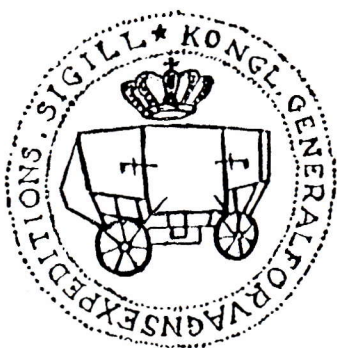
Stränga straff för olaga postbefordran

Formän i postvagnfart och skeppare och båtsmän på jakter som gick mellan Stockholm och Uppsala befordrade ibland brev och paket privat för en billigare penning och förorsakade därigenom "*förminskning af Kungl. Maj:ts rätta inkomst*". Om denna olaga postbefordran upptäcktes skulle den skyldige första gången böta en månads avlöning, andra gången dubbelt och tredje gången mista sin tjänst, samt undergå straff.

Wallrave duellerar

Efter den 3 augusti 1723 (knappt 1 år) talar man inte vidare om Wallraves Postvagnfart, varken i överpostdirektörens registratur eller i kanslikollegii protokoll. Anledningen härtill torde ha varit att Wallrave i en duell dödat löjtnant Pihlman och därför hastigt måste fly till Holland. Där blev han 1725 medicine doktor, studerade därefter juridik, återkom till Sverige och blev professor i Uppsala i detta ämne. Jacob Wallrave, denna postdiligensernas föregångsman och strateg, drunknade i Fyrisån den 5 december 1739.

SACKSKA FORVAGNSINRÄTTNINGEN STOCKHOLM-SKÅNE OCH ANDRA ENSKILDA LINJER



Figur 4. Sigillet för Sackska Generalforvagnsexpeditionen 1759-1764.

Det dröjde ända till 1 mars 1759 innan Gottfrid Sack efter år av förberedelser kunde starta "Den Sackska Generalforvagnsinrättningen". För att klara inköp av vagnar, inhyrning av hästar, lön till kuskar m.m., erhöll Sack 1000 daler i gåva och 3000 daler silvermynt räntefritt lån i sex år, av postverket.

Sack var nu den förste att befordra personer och gods på längre sträckor och underlättade därmed gående och ridande posters allt tyngre postförläggning. Brev från allmänheten fick som vanligt ej mottagas, dock tyngre tjänstebrev och tidningar. Priset för en person som reste hela sträckan Stockholm-Skåne var 9 öre silvermynt per mil.

24 forvagnskontor inrättades längs resvägen: Stockholm-Södertälje-Nyköping-Qvarsebo-Norrköping-Linköping-Skänninge-Gränna-Jönköping-Synnerby-Växjö-Ronneby-Karlskrona-Karlshamn-Sölvesborg-Kristianstad-Ystad-Malmö-Lund-Landskrona-Helsingborg-Ängelholm-Laholm och Halmstad.

Sack motarbetades på sina håll av landshövdingarna i Skåne och Blekinge, då man ansåg att den genomgående diligenstrafiken tog brödet ur mun på många bönder som sedan urminnes tider lokalt skött och levtt gott på person- och varuporter.

Tidsödande kontroller och tullvisitationer, utlämnande av svaga hästar, långa reparationstider av överlastade forvagnar var några av de svårigheter som drabbade inrättningen. Förlusterna blev efter hand så stora att den Sackska Forvagnstrafiken måste upphöra efter nära fem år.

För sina tjänster mot postverket och sin stora idérikedom när det gällt transportväsendets uppbyggnad i landet, blev Gottfrid Sack 1770 adlad till Sackenhielm.

Vattendragen utnyttjas

Landsvägstransporterna av gods och resande var under 1700-talets senare hälft av underordnad betydelse. Dyrt porto och långsam postgång på dåliga vägar gjorde trafiken vid sidan av "stora landsvägen" rätt obekvämlig. Genom byggande av kanaler och slussar kunde våra vattendrag utnyttjas bättre, och livlig trafik förekom utmed vår långa kustlinje. Fraktkostnaderna för tyngre gods blev också billigare och de resande reste komfortabelt, ofta med restaurations ombord.

Mellan 1770-1825 hände inte mycket när det gällde paket- och resandefrafiken i landet. Kärrorna trillade på i sin sedvanliga lunk. Mindre lyckade försök gjordes gång på gång, men överpostdirektören Carpelan hade för länge sedan gett upp då han insåg att forvagnstrafiken ej kunde bära sig i Sverige "där vägarna är så dåligt beskaffade höst och vår".

POSTEN STARTAR ÄNTLIGEN EGEN PAKET- OCH FORMANS-POST

Den ständigt ökande tyngden av posten, gjorde att denna nu nästan överallt drogs med kärrpost. Kärrorna var av primitivt slag, och av kostnadsskäl avvisade 1830 års riksdag förslaget som lyx att anbringa fjädrar på fordonen, t.o.m. när det gällde personbefordran.

1831 begärde rikets ständer inrättandet av en speciell "Paquetpost" för tyngre brev, kungörelser, bruksvaror och framför allt böcker.

	Till hvar...	
1. Paquet. Professor Jernmichus		7. 2. 4.
2. Åtta. Lieutenant Cajst.		1. 2. 4.
3. dito. Dito.		1. 15.
4. Paquet. Ofverste Ramel		2. 6.
5. dito. Dito		4.
6. Åtta. Domproff Ben Dik		
7. Paquet. Professor Dik. Wollin		1. 19.

Genemt Forwagns Con-
Störet ut följande
E. Malmquist

Figur 5. "Forwagns Charta ifrån Stockholm till Kongl. -Lund 1 Novembr 1763" under den Sackska Forvagnsinrättningens tid 1 mars 1759-1 jan 1764.

Kungl. Maj:t bestämde att man på försök skulle inrätta en paket- och formanspost som skulle gå en gång i veckan mellan Stockholm och Ystad. I de anskaffade paketvagnarna fanns utrymme för 2-3 passagerare med resgods.

Den som önskade sända ett paket med denna post hade följande föreskrifter att beakta:

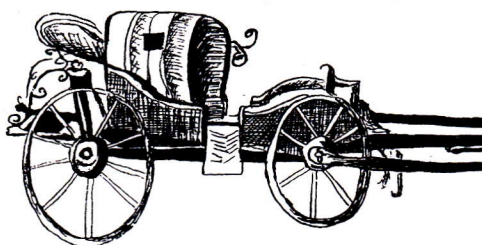
1. Paket inslås i starkt papper eller linne. Omknytes och förseglas.
2. Högsta vikt 3 lispund (c:a 25 kilo), största rymd 1 kubikfot.
3. Förbud att inlägga förseglade brev i paketet.
Vid upptäckt får avsändaren böta 13 Rd 16 Skill.
4. Vid inlämnandet skall frakten betalas kontant.
5. Inga eldfarliga eller frätande ämnen får sändas bland övrig post.
6. Paket skall vara försett med tydlig adress samt adressbrev där innehåll och vikt anges.
7. Tjänsteman i post- eller tullverk får i adressats närvaro öppna paket för kontroll.

I den instruktion för föreståndare vid postverkets paketpostkontor som utfärdades den 25 oktober 1831, meddelas föreskrifter om paketens expedition. Inlämnat paket infördes i en särskild inlämningsbok.

Som grund för dessa uppgifters införande användes ett formulär i folioformat som ifylldes vid invägningen. Där antecknades paketets vikt, kubikinnehåll och portokostnaden beräknades efter vägens längd. Även avsändarens "*Qaractär*" (yrke, titel, etc.) och mottagarens namn.

Frakten betalades av avsändaren, som även hade att skriva sitt namn i paketboken, därmed hade han blivit ansvarig, om paketet innehöll otillåtet gods.

På adressorten skulle mottagaren kvittera paketet i en liknande bok. Det ålåg postmästaren att underrätta mottagaren om paketets ankomst och när det kunde avhämtas. För denna avisering betalades 2 skilling, varav en till brevdragaren och den andra till postmästaren.



Figur 6. Vagn tillhörande Paket Posten på 1830-talet.

Resan Stockholm-Skåne tog 6 dagar

I "*Marche Routen*" för Paket Posten är angivet att för resande var nattläger reserverat i Nyköping, Jönköping, Växjö och Kristianstad. Avresan från Stockholm skulle ske lördagar 6 fm. och beräknades framkomsten till Ystad följande torsdag 6 em. Varje resande skulle vara försedd med respass.

Varje passagerare fick utan särskild betalning medtaga "*en kappsäck av 35 skålpunds vikt (15 kg) jemte ett hattfodral samt ett nattknyte "Portefeuille" eller dylikt som får plats vid den resandes fötter. Kantiner eller matsäckar får däremot ej medtagas*". Korta uppehåll gjordes var fjärde timma för mindre måltiders intagande, och hästbyten, vid något av de talrika värdshus som fanns utmed vägen.

Paket Postens vagnar på sträckan Stockholm-Ystad drogs av tre hästar, och där fanns plats för tre passagerare. De två platserna "*å sätet med suflett*" kostade 16 skilling per mil och platsen på främsta sätet 12 skilling per mil. Beväpnad postiljon medföljde till passagerarnas och postens beskydd. "*I de städer där nattläger är bestämda, undfå de Resande vid Paquet Postens Contoir, underrättelse om Rum, där även mot skälig betalning 2-3 rätter varm mat varder att tillgå. Midags måltid intages på lämpligt Gästgifveri utmed färdvägen*".

Här återges en räkning från Holkabergs gästgivargård, belägen mellan Ödeshög och Gränna: "*Midags måltid till Passagerarne på Paquet Posten Måndagen den 16 Julii 1832. Bestående af 3ne Rätter, Nämligen Färsk fisk, Vilt af Orre och Ann Fogel samt Grädd mjölk med Smultron.*

3ne Eldre Personer	27 sk. B:co enligt Taxa	1 Rdr. 33 sk.
--------------------	-------------------------	---------------

2ne Barn	18 sk. för vardera	36 sk.
----------	--------------------	--------

3 koppar Kaffe	6 sk. för vardera	18 sk.
----------------	-------------------	--------

Strösåcker		12 sk.
------------	--	--------

För Midagen med Bränvin till Postelljonen		30 sk.
---	--	--------

Bekomet af Pasacherne		3 Rdr 32 sk.
-----------------------	--	--------------

Att den Midag som erhöles var god och smaklig, intygar Joh. Jansen Postilon".

Postiljonerna var postvägarnas ordningsmän

Från början var postiljonernas främsta uppgift att utöva kontroll över postbönderna. De skulle också föra viktiga försändelser vidare och fungerade som den tidens kurirposter.

På 1770-talet tilldelades postiljonerna den särskilda uppgiften att sörja för postens säkerhet mot röveri på vägar där pengar ofta framfördes. De beväpnades med sablar, deras enda vapen under nära 70 år.

Den 3 dec. 1839 avgav överpostdirektören en skrivelse till Kongl. Maj:t och ironiserade över den sabel postiljonerna buro som vapen:

"Törhända mera ägnat att ingifva våldsverkaren skräck, än att begagnas till verkligt försvar, då postiljonen placerad framuti vagnen icke kan med sabel räcka den person som framifrån anfaller hästarna för att hindra deras lopp eller bakifrån angriper postväskan. Om postiljonen stiger ned från vagnen kan han lätt övermannas. Att förfölja tjuvar eller våldsverkare är omöjligt då den stora postlådan ej får lämnas oskyddad".

Redan den 15 dec. samma år biföll Kongl. Maj:t framställningen att postiljon skulle förfoga över två skarpladdade pistoler *"för postväskornas nödiga försvar"*. Dessa fick han dock endast förfoga över under resorna. Mellantiden skulle de *"sedan skotten blivit utkratsade"* förvaras hos postförvaltaren. (1875 byttes pistolerna mot revolverar).

På 1830-talet när postverket startade paketpost och diligenstrafik medföljde alltid en beväpnad postiljon på de större linjerna.

Tryckt taxa för paket befordrade med Paket Posten, 18 maj 1831.

Från		1 pund,	10 pund	1 lispund
Stockholm	Mil	450 gram	4,5 kilo	8,5 kilo
till		Porto	Porto	Porto
Södertälje	3	3 Sk	18 Sk	36 Sk
Nyköping	11	5 Sk	30 Sk	1 Rd 12 Sk
Norrköping	17	6 Sk	36 Sk	1 Rd 24 Sk
Linköping	22	7 Sk	42 Sk	1 Rd 36 Sk
Gränna	30	8 Sk	1 R:daler	2 R:daler
Jönköping	34	9 Sk	1 Rd 6 Sk	2 Rd 12 Sk
Växjö	46	10 Sk	1 Rd 12 Sk	2 Rd 24 Sk
Kristianstad	58	11 Sk	1 Rd 18 Sk	2 Rd 36 Sk
Ystad	66	12 Sk	1 Rd 24 Sk	3 R:daler

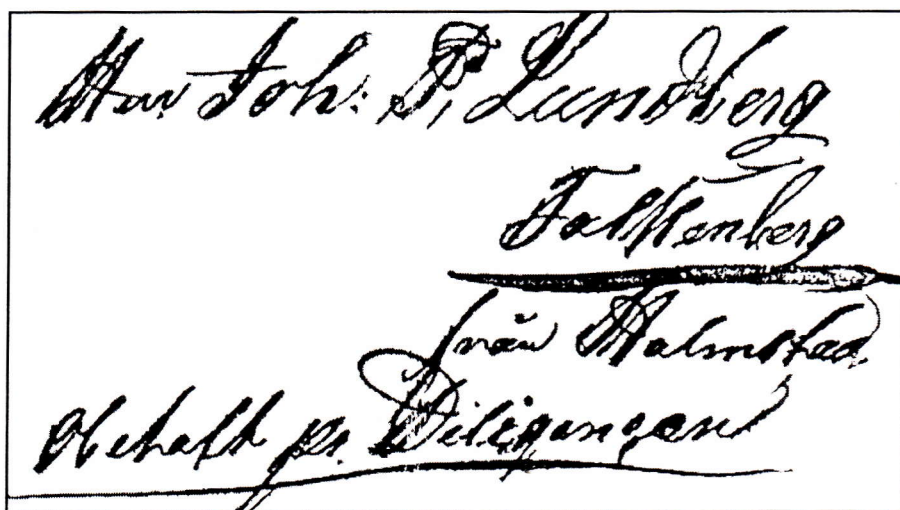
"Instruktion för de vid paketposten mellan Stockholm och Ystad anställda postiljoner", utgavs 18 maj **1831** och innehöll grundläggande ordningsregler som gällde även för *"postiljoner med kärrposter"* och övriga diligenskuskar. Häri stod att postiljonerna hade ansvaret för hästar, vagnar, diligensers utensilier, bagage och resandes *"fortkomst"*.

De förmedlade också lösväskor och paket som mottogs och avlämnades under vägen. Ett visst arvode för detta arbete insamlades och fördelades av postförvaltaren mellan sig och de postiljoner som medverkat i transporterna.

I instruktionen för paketposten kan läsas beträffande posthastigheten: "Posten får ej färdas fortare (!) än en timma och en kvart per mil i gott väglag och en och en halv timma i dåligt; för förseningar bötas 1 Rdr per timma". (1 krona 50 öre efter 1855).

"Vid varje ombytesstation skall postiljonen minst fem minuter i förtid genom att blåsa i trumpet, ge tecken till uppbrott. Före ankomsten till städernas tullar skall han blåsa i posthornet, ända tills han anländer till postkontoret, och likaså från postkontoret till andra tullen".

1830 fanns 30 postiljoner anställda, år 1836 80 st, 1850 124 st och 1861 170 st.



Herr Joh. P. Lundberg
Falkenberg
från Halmstad.
Behold p. Diligensen

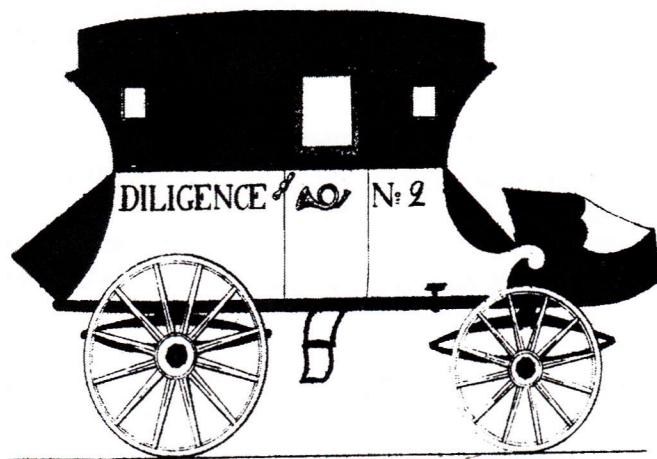
Figur 7. Obetalt brev, eller adressbrev för paket som medföljt diligensen Halmstad-Falkenberg 1838. Troligen lämnat direkt till diligenspostiljonen, för vidare befordran till handelshuset Joh.Lundberg i Falkenberg.

Diligensen måste gå i ur och skur. 6 dagar skulle färden ta mellan Stockholm och Ystad. Vanligtvis tog den åtskilligt längre tid, särskilt höst och vår då väglaget på grund av ihållande regn var uruselt.

Vägen ovanför och utmed Vättern tycks ha haft flera svåra passager då till exempel postiljonen Petrus Ramberg till överpostdirektörsämbetet den 7 april 1832 hade rapporterat att han på vägen från Stockholm måst lämna kvar paketvagnen i Gränna och skicka resande och paket till Jönköping med två bondvagnar.

I andra riktningen från Gränna till Holkabergs gästgivargård hade Ramberg låtit spänna fyra hästar för paketvagnen, samt dessutom skaffat en bondvagn för de resande. *"Men trots denna lättnad i paketvagnens last, nedsjönk den i vägens gytja en half mil från Holkaberg"*.

"Den första omsorgen", skrev Ramberg "blef nu att uppdraga hästarna hvilket omsider lyckades. Jag lyckades tillkalla hjälp och först efter 5 timmars arbete att med stockar och huggved göra marken fastare, förmådde 5 par oxar uppdraga den nedskjunkna vagnen, hvarefter med trenne friska hästar vägen till Holkabergs gästgifveri fortsatte".



Figur 8. Postdiligens på 1830-talet.

Den 20 december 1832 talade postmästaren i Södertälje C.J. Osbar i en skrivelse till överpostdirektören om en tragisk händelse som inträffade vid färd med paketvagnen. Då Osbar gav en utmärkt skildring av händelseförloppet, återges hans skrivelse här i sin helhet.

"En timma efter sedan Paket Wagnen härifrån blifvit affärdad eller klockan fem på aftonen hitkom ridandes den ena passageraren Herr Cornetten Didron med den högst obehagliga underrättelsen att Paket Wagnen stjelpt uti ett djupt dike ungefär 1/4 mil härifrån och att Postillonen Wall störtat ned och dervid fått ett sådant slag, att han låg utan något medvetande, hvarföre och sedan jag föranstaldtat om Läkare till dess biträde, 2ne åkdon till Passagerarne och dess sakers fortkomst samt biträde af Karlar till Vagnens upresande, begav

jag mig med en Karl, lykta och ljus till stället för att efterse förhållandet och taga vara på alla befintliga lösa saker.

Postillonen blefuren till nästa hus, Glasberga Krogen kallad. Efter 1/4 dels timmes förlopp anlände läkaren Herr Doctor Landgren dit. Wagnen blef efter största möda och ansträngning efter flera timmar uprest men så söndergången att den omöjligen kunde transporteras hit, hvarföre jag blev tvungen anskaffa 2ne pålitliga Karlar som i natt hålla vakt om densamma tills jag i morgon bittida fådt anskaffa behöfliga Hantvärkare för att söka få den i ordning satt. Till Paqueternes säkra fortskaffande på ett eller annat sätt till Stockholm lär lärer blifva af nöden att en Postillon hitkommer så fort sig göra låter.

För en halvtimme sedan återkom Herr Doctor Landgren med den sorgliga underrättelsen, att föga hopp var att förvänta om Postillonen Walls vederfående”.

Konkurrensen från de privata diligenserna var stor

De privata diligenserna var betydligt bekvämare och snabbare än postverkets hårda paketvagnar.

Sensommaren 1833 insattes därför 2 nya diligenser, förmodligen tillverkade i England. Förutom att de hade för bred spårvidd, d.v.s. inte passade in i de svenska hjulspåren, torde de ha varit för klenlygda för våra, under vår och höst urusla vägar.

Tillverkarna var ju vana vid de under alla årstider fasta engelska vägarna, där man som vägunderlag använde krossad sten efter en idé av ingenjören och vägbyggaren Mc Adam - därav ordet ”*makaðam*”. Följden blev ständiga reparationer, som i brist på reservdelar måste utföras i tillverkarlandet, vilket genom bl.a. de dyra frakterna blev mycket kostsamma. Efter fyra månaders bruk hade dessa utgifter överstigit inköpssumman.

Till råga på allt tycks man ha underlåtit att anskaffa monteringsanordning för medar. För långfärdsvagnar var det helt enkelt nödvändigt att medföra medar, då väglaget under färden kunde skifta från barmark till snö eller tvärtom. Diligensvägarna drogs därför ofta vintertid över sjöar eller andra vattendrag. Färden blev lugn och jämn för hästar och passagerare, och tidsvinsten avsevärd.

När så räkenskaperna för år 1833 förelåg, framhöll poststyrelsen i ett betänkande att diligenstrafiken i Sverige aldrig kunde göras lönande om inte skjutslegan för bönderna kan höjdes. Klena och orkeslösa hästar levererades under året och därför måste ”*fler och fler spännas för*”.

Den stora förslitningen av vagnar, de höga skjuts- och reparationskostnaderna, det hårdnande konkurrensläget med minskat antal passagerare gjorde att försöksperioden 1831-1833 hade gått med en förlust av omkring 34.000 riksdä-

ler. Av dessa anledningar bestämde Kungl. Maj:t i en skrivelse 28 aug. 1834 "att paketpostinrättningen sådan den f.n. är ordnad, må med detta års utgång upphöra".

Det betydde att postverket inte längre skulle befordra passagerare på sträckan Stockholm-Ystad-Helsingborg, från 1835 års början endast "Paqueter och mindre fraktgods" och man föredrog istället att från 1835 öka understödet till privata diligensföretag.

Anbud om övertagande av postverkets paket- och personbefordran och om inrättandet av nya diligenslinjer hade inkommit med ej antagits, då frågan om denna trafik "nogsamt måste utredas".

Såsom ett bland villkoren för åtnjutandet af det under-
sködd i tvänne år, räknadt från och med det innervaran-
de, Kongl. Maj:t den 15 sistlidne Junii i Råder bewiljat
intrefenterne i Bolaget för Diligence-inrättningen emellan
Stockholm och Götteborg, hafwa bemålde intrefenter för-
bundit sig, att icke med Diligencen befordra förseglade
bref under 8 lods wigt, wid wite af Tio R:dr B:co för
hwarje öfverträdelse af detta villkor; skolande den ena
hälften af desse witesböter tillfalla angifwaren och den an-
dra Postkassan; hwilket, enligt Kongl. Öfver-Post-Direc-
teurs-Embetets begäran, härmedelst till allmänhetens känne-
dom kungöres. Stockholm den 2 Augusti 1833.

J. W. SPRENGTPORTEN.

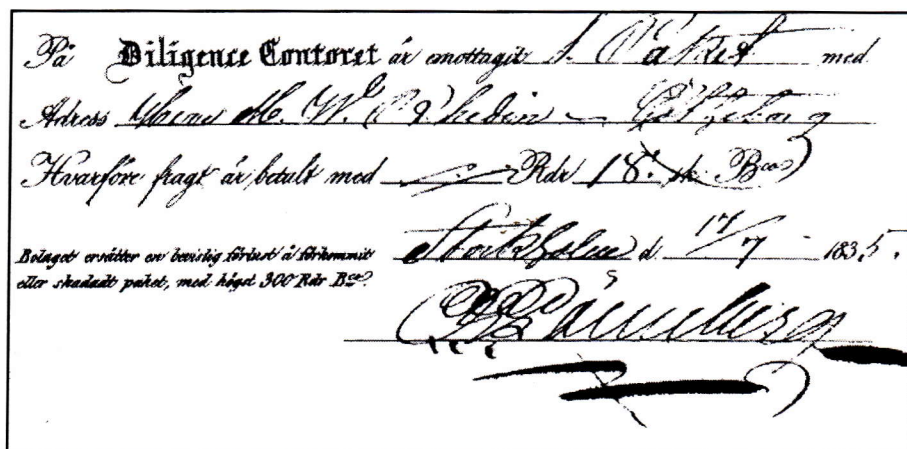
Figur 9. Ett historiskt dokument som visar beviljandet av Diligence-Bolagets understöd två år framåt, mot att bolagets diligenser endast befordrade paket över 8 lods vikt, vid vite av 10 Rdr B:co för varje öfverträdelse av detta villkor; "skolande den ena hälften av desse witesböter tillfalla angifwaren och den andra postkassan... Stockholm den 2 Augusti 1833".

DET PRIVATA DILIGENSBOLAGET NR 1

"Diligence-Bolaget Nr 1" fick från 1835 av postverket ett förnyat höjt årligt bidrag på 6.000 Rdr, (som efter hand höjdes till 12.000) för diligensfarten mellan Stockholm och Göteborg, och för 1836 ett bidrag på 2.000 Rdr för diligenslinjen Göteborg-Helsingborg. Genom entreprenad ordnades vid denna tid sex privata paketpostlinjer i södra och mellersta Sverige och i anslutning härtill upprättades särskilda paketpostkontor vid de större postanstalterna. Genomsnittshastigheten för diligenserna var 7,5 kilometer i timmen, raster och hästbyten inräknade.

Hästarna fick endast köras på en sträcka av högst 3 mil, och hästägaren skulle låta en lämplig person "av manskön" följa med på vagnen för att öppna grindar och föra hästarna tillbaka. Hästdiligenserna var till en början mycket obekväma. De vilade på träaxlar och var öppna med ostoptrade säten utan ryggstöd. Med tanke på vägnarnas dåliga skick, måste det ha varit synnerligen påfresande att färdas med dessa vagnar.

Efter hand blev diligenserna bekvämare. De gjordes heltäckta och fick fjädrar samt dörrar på båda sidor, stoppade mjuka säten med ryggstöd och olika slags uppvärmning.



Figur 10. Ovan ses avsändarens kvitto på ett paket inlämnat på Diligence Contoret i Stockholm den 17/7 1835. Paketet är adresserat till Göteborg, och frakten härför är betald med 18 sk B.co. Observera texten: "Bolaget ersätter en bevislig förlust å förkommet eller skadadt paket, med högst 300 Rdr B.co".

Utrymmena utökades avsevärt men detta medförde också att vagnarna blev tyngre och måste dras av fler hästar, oftast fyra men ibland sex. Diligenserna försågs med lyktor och *"Tvänne Stäm Gafflar"*, ett slags bromsanordning som med hjälp av trissor och linor, av kusken kunde dras upp eller fällas i nedförsbackar.

Extra Poster övertog under 1600-talet kurirernas uppgift att befordra kungahusets post *"låtande the andra brefwen blifwa liggjande, tills Ordinarie Posten går"*.

Rätten att rekvirera EXTRA-POST under 1800-talet medgavs Stats- Hof- och Canslersexpeditionerna, generaler, regementschefer och kommandanter och avsåg inte endast befordran av order i brevform utan även transporter av hel trupp med materiel och manskap.

"Postförvaltaren skall vara skyldig att Requisition fullgöra, och noga i densamma utsätta i hvilket ärende EXTRA-POST skall afgå".

Allt fler paketpostlinjer och kontor öppnas

En stor händelse var när paketpost infördes *"landvägen"* mellan Stockholm och Visby. I cirkulär den 10/11 1859 meddelas att: *"Förberedande av tillfälle till försändning av mindre paketgods från Stockholm till Westervik, för att därifrån vidare med postångfartyg befordras till Wisby, har medgivits. Den post som från den 30 maj 1855, två gånger i veckan fram och åter färdas mellan Linköping och Westervik, över Åtvidaberg och Gamleby, må den ena gången gå som paketpost. Mellan Linköping och Westervik skall paketposten fortgå endast under vintermånaderna med företrädesrätt för mindre paket exempelvis böcker. Tyngden av de paketer som fortskaffas med denna paketkärra får ej i tyngd överstiga 25 skålpund och i rymd ej överstiga 2 kubikfot."*

Lokalpaket mellan Westervik och Wisby mottages ej till befordran, utan avlämnas antingen direkt ombord på det Postångfartyg som underhåller vinterkommunikationen mellan Gotland och fastlandet, eller till fartygets kommissionärer i berörda städer samt behandlas som allt annat fraktgods."

För paket adresserade till eller från Wisby från och till andra orter än Westervik, upptages för transporten med Postångfartyget emellan dessa städer en avgift av 25 öre per stycke, utan avseende på paketens tyngd eller kubikinnehåll. För övrigt skall för denna paketpost samma föreskrifter tillämpas som för Postverkets övriga poster i landet".

Ur instruktionen 25/11 1859 för föreståndare för Postverkets Paket-Postkontor kan läsas:

Paket-Postkontor förestås av Postförvaltaren på stället och hålls öppet på samma dagar och tider som Brev-Postkontor.

Tullförpassat gods utlämnades ej utan tullbetjäningens närvaro eller dess tillstånd. "Nyckeln till den låda i paketkärren där paketen förvaras, skall från Postkontor till Postkontor förseglad medföras av postiljon, förseglingen får endast brytas vid olyckshändelse eller om ådonet skulle söndergå".



för Paketbefordring å linien Linköping—Westervik och Wisby samt från och till orter vid denna linia till och från andra delar af rikets södra paket-linier.

	Åtstånd.	Öfver 8 lod t. o. m. 2 1/2 eller 1 kub. fot.	Öfver 2 1/2 t. o. m. 5 1/2 eller 1 kub. fot.	Öfver 5 1/2 t. o. m. 10 1/2 eller 1 kub. fot.	Öfver 10 1/2 t. o. m. 15 1/2 eller 1 1/2 kub. fot.	Öfver 15 1/2 t. o. m. 20 eller 2 kub. fot.	Öfver 20 t. o. m. 30 eller 2 1/2 kub. fot.	Öfver 30 t. o. m. 40 eller 3 kub. fot.	Öfver 40 t. o. m. 50 eller 3 1/2 kub. fot.	Öfver 50 t. o. m. 60 eller 4 kub. fot.	
Från <i>Linköping</i>	Mil.	Rdr	ö.	Rdr	ö.	Rdr	ö.	Rdr	ö.	Rdr	ö.
till Åtvidaberg	3 1/2	—	35	—	45	—	90	1	35	1	80
" Gamleby	9	—	45	—	60	1	20	1	80	2	40
" Westervik	10 1/2	—	60	—	80	1	60	2	40	3	20
Från <i>Åtvidaberg</i>											
till Carlshamn	35 1/2	1	—	1	25	2	50	3	75	5	—
" Carlskrona	33 1/2	1	—	1	25	2	50	3	75	5	—
" Christianstad	39 1/2	1	—	1	25	2	50	3	75	5	—
" Gamleby	51	—	35	—	45	—	90	1	35	1	80
" Grenna	12 1/2	—	60	—	80	1	60	2	40	3	20
" Helsingborg	45 1/2	1	20	1	40	2	80	4	20	5	60
" Jönköping	24 1/2	—	90	1	10	2	20	3	30	4	40
" Landskrona	47 1/2	1	20	1	40	2	80	4	20	5	60
" Linköping	31	—	35	—	45	—	90	1	35	1	80
" Ljungby	28 1/2	—	90	1	10	2	20	3	30	4	40
" Lund	45 1/2	1	20	1	40	2	80	4	20	5	60
" Malmö	47 1/2	1	20	1	40	2	80	4	20	5	60
" Norrköping	7 1/2	—	75	—	60	1	20	1	80	2	40
" Nyköping	14 1/2	—	60	—	80	1	60	2	40	3	20
" Runneby	35	1	—	1	25	2	50	3	75	5	—
" Stockholm	25 1/2	—	90	1	40	2	20	3	30	4	40
" Södertelje	21 1/2	—	90	1	10	2	20	3	30	4	40
" Sölvesborg	38	1	—	1	25	2	50	3	75	5	—
" Värnamo	25 1/2	—	90	1	10	2	20	3	30	4	40
" Westervik	7 1/2	—	45	—	60	1	20	1	80	2	40
" Wexjö	27	—	90	1	10	2	20	3	30	4	40
" Wrigstad	20	—	75	—	90	1	80	2	70	3	60
" Ystad	47	1	20	1	40	2	80	4	20	5	60
" Odeshög	9 1/2	—	45	—	60	1	20	1	80	2	40

Figur 11. Paketpost Taxa 10/11 1859 för linjen Linköping-Westervik-Wisby, som även hade förbindelse med kontoren utmed huvudlinjen Stockholm-Örebro-Göteborg-Helsingborg-Ystad, samt linjen Göteborg-Uddevalla-Norge. Avgifterna beräknades alltid efter den kortaste väglängden.

Paket skall för att kunna sändas vara adresserat till annat Paket-Postkontor inom landet (97 st år 1863), och väga minst ett fjärdedels skålpund (c:a 110 gr). Paket kan även rekommenderas på samma sätt som brev.

I en upprättad bok införes inlämnade paket, dess vikt, avsändarens namn och "karaktär", paketens mottagare och avgifter. I samma bok inskrives även tillkomna passagerares namn och karaktär, avgifter för biljetter, överviktigt res-gods m.m.

Brevpost som med paketpost befordras, paketeras och inlägges i väska eller påse av läder och hanteras som brevpost i allmänhet. Reklamation bör alltid åtföljas av skriftlig förklaring av adressaten att ifrågavarande paketförsändelse icke kommit honom tillhanda.

För bokpaketer nedsattes 15/10 1860 avgifterna med en femtedel. Vid uppdagad medveten felangivelse uttogs som böter dubbla beloppet.

Postbönderna utmönstras helt, enskilda skjutsar anlitas

1860 beslöt riksdagen att all postföring skulle avlyftas jordbruket och att i dess ställe skulle upprättas på beting grundade diligensförbindelser mellan platser, där ingen ångkraft kunde brukas som befordringsmedel.

1860 var antalet posthemman c:a 740, 1868 hade de gått ned till c:a 300 och 1870 utmönstrades de helt. Deras friheter avskrevs, samtidigt som hemmanen likställdes med övriga hemman i fråga om offentliga skatter och skyldigheter.

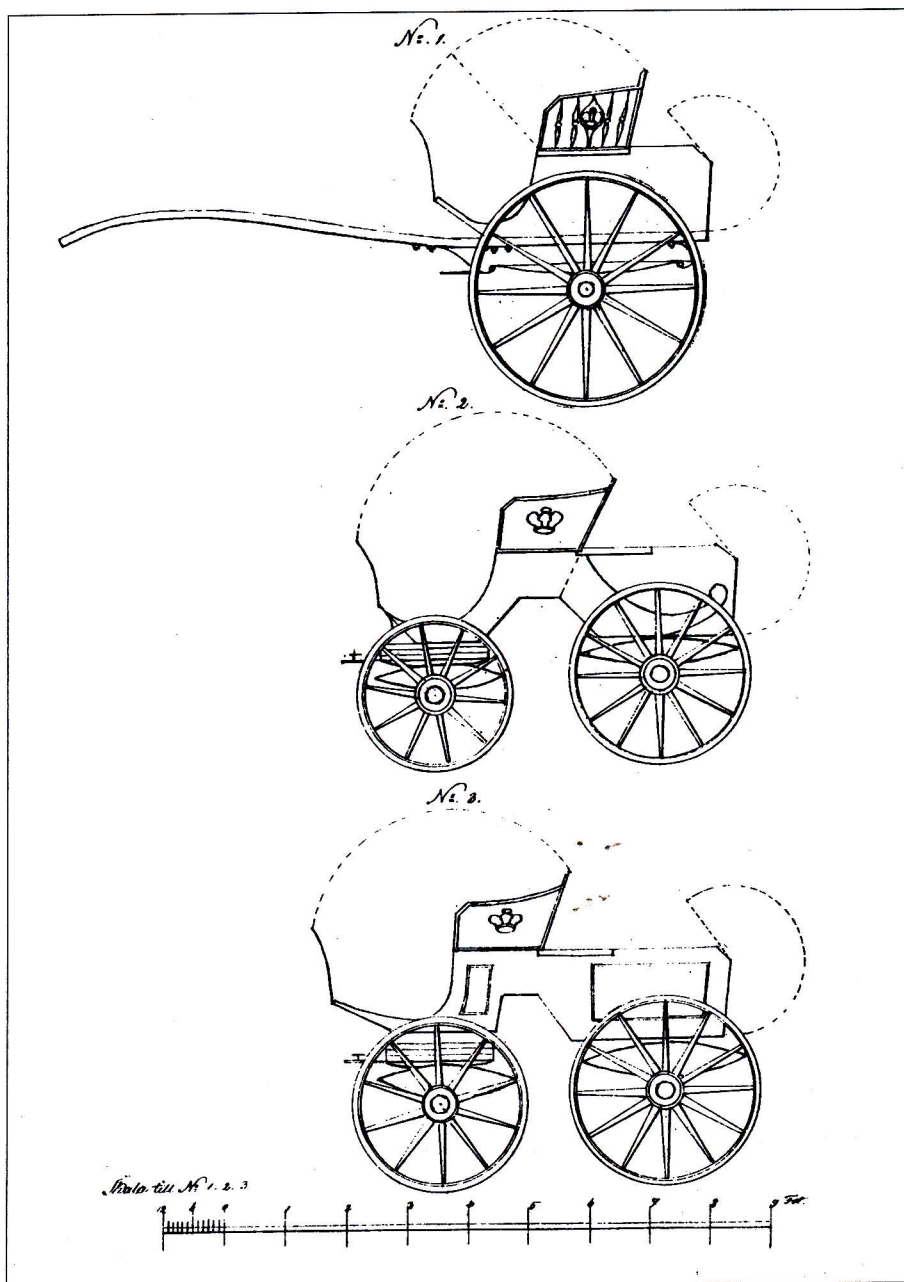
Allt sedan 1636 ålåg det dessa posthemman att befordra landposten. Postbönderna fick viss ersättning i pengar av postverket, men det rörde sig om obetydliga belopp, vilket framgår av att ännu år 1800; landpostens hela befordran i landet endast drog en kostnad av något över 20.000 riksdaler banco (kan jämföras med 30.000 kronor år 1936).

I och med att postmängden och kravet på posthastigheten ökade i mitten av 1800-talet, anlitas i allt större utsträckning betingad skjuts, och då främst den alltid närliggande men dyrbara gästgivar-skjutsen.

Postverkets stigande kostnader

Vid tiden för postverkets första diligensperiod 1831-1834 ökade kostnaderna för landpostföringen till nära 85.000 Rdr årligen, då gästgivar-skjuts anlitas i större skala.

När diligenstrafiken på nytt togs upp 1850 steg kostnaderna snabbt till över 150.000 Rdr, 1860 till 400.000 Rdr och 1870 till c:a 640.000 Rdr. Detta sammanhänger med den fullständiga indragningen av posthemmanen samt frikallande av jordbrukets åligganden att biträda posternas fortskaffande genom gästgiveri-, håll- och reservskjuts.



Figur 13. Nykonstruktioner 1855 av fjädrande tvåhjulig postkärre och två nya lätta fjädrande kalescher, att användas för personbefordran i diligenstrafiken.

POSTDILIGENSERNAS STORHETSTID PÅ 1860-TALET

Den gamla hästdiligensen var omsvärnad av ett visst romantiskt skimmer som framkallats av skildringar i tysk, fransk och engelsk litteratur, och i vår tid i amerikanska äventyrsfilmer. Den svenska diligenstrafiken kan indelas i två epoker, som båda hade en kortare livslängd än man vanligtvis föreställer sig.

Den första 1831-1834 blev ett dyrbart experiment för postverket, och tiden fram till 1860 upprätthölls endast diligenslinjen Stockholm-Göteborg-Hälsingborg av det enskilda Diligence-Bolaget Nr 1. Postverket satsade stora belopp för att hålla denna speciella transport i gång för paket- och personbefordran. Den andra epoken, postdiligensernas storhetstid, inleddes 1860-1861 och varade till omkring 1875. Därefter följde en avvecklingsperiod på c:a 13 år.

Diligenstrafikens panyttfödelse under 1850-60 talen sammanföll med järnvägarnas utbyggnad, och diligenserna behövdes för att knyta samman järnvägslinjerna vartefter de blev färdigställda. Resvägen mellan Göteborg och Stockholm kunde därför se ut så här: När Västra stambanan hade öppnats för trafik 6 dec. 1859 mellan Göteborg och Töreboda, fortsatte de resande från Töreboda med postdiligens till Örebro. Mellan Örebro och Arboga fanns en enskild järnväg, och från Arboga till Stockholm kunde man välja antingen landvägen med postdiligens eller den mer lugna och snabbare sjövägen med ångbåt.

Skövde den 17/1 — 1863	
HJO-SKÖVDE DILIGENS.	har betalt för 1 plats uti Diligensen från Skövde
	till Hjo Rmt Rdr 3 75
	Frakt för öfvervigt af bagage Lisp. Skälp. " "
	Rmt Rdr
Afresan sker dagen d. 17/1 — 1863 kl. 11 3	
Passagerares bagage bör vara lemnadt vid vagnen 1 timme före afgångstiden.	

Figur 14. Betald färdbiljett för plats i diligensen gående Skövde-Hjo den 17/1 1863.

Febril verksamhet rådde inom postverket under åren 1860-61 och nya diligenslinjer tillkom i rask följd. 1866 nådde linjenätet sin största utsträckning med 40 linjer. Följande siffror belyser diligensväsendets omfattning vid olika tidpunkter:

År	längd i kilometer	År	antal sålda diligensbiljetter
1860	415	1862	6.506
1864	4.025	1863	10.550
1866	4.910	1866	18.776
1878	1.456	1875	10.601
1888	74	1880	1.025

"Önskas plats i postdiligens med ordinarie lägenhet, skall för resa från ort där postkontor finnes, därstädes göras anmälan om erhållande av passage-rarbiljett.

Påbörjas resan utom postkontors område, kan biljett erhållas av den medföljande postiljonen. Ehvad biljett uttages på postanstalt eller hos postiljon, skall samtidigt därmed erläggas den därför belöpande avgift.

För resa med ordinarie lägenhet på linje, där diligensbefordringen är daglig, försäljes icke plats längre än till närmaste postkontor, såvida icke platsen dagen före blivit betingad, i vilket fall löpsedel därom bör av postanstalten utfärdas och utsändas med den dagen före gående diligensen".

Begagnade diligensbiljetter skulle ovillkorligen, tillsammans med passage-rarförteckningarna, var fjortonde dag insändas till poststyrelsens kammarkontor för kontroll.

De nya postdiligenserna, som i regel drogs av tre och någon gång av fyra hästar, hade plats för postiljon, skjutsbonde, fyra passagerare, bagage, post och paket. Om paketgods som skulle befordras med diligens var för tungt, skulle en del av paketen *"uppläggas till dess tillräcklig packning erhöles för en extra paketvagn"*.

Postförvaltare vid linje där postdiligens gick fram, skulle utan särskild ersättning hålla uppvärmt väntningsrum med nödig belysning.

För det besvär posttjänstemännen hade med de resande, fick de tillgodoräkna sig 10 % av avgifterna för sålda diligensbiljetter.

Postiljon på diligens fick med risk för tjänstens förlust, ej begära dricks-pengar. Utan medresenärers medgivande var tobaksrökning i diligens ej tillåten. Hundar eller andra djur fick ej medtagas.

C i r k u l ä r

till samtliga Postförvallare i Riket.

Kongl. General-Post-Styrelsen meddelar härigenom till behörig kännedom, att turerna för den i cirkuläret den 30 sistlidna oktober omförmälda diligensfart å linien **Södertälje—Arboga** komma, från och med den 1 nästinstundande december, att utgöras på följande sätt, nemligen:

från Södertälje till Mariefred	T. Th. L. kl. 12	midd.
» Mariefred » Strengnäs	» » » »	4,45 e. m.
» Strengnäs » Eskilstuna	» » » »	7,30 » »
» Eskilstuna » Torshälla	» » » »	12 natten
» Torshälla » Kungsör	O. F. S. » 1	f. m.
» Kungsör » Arboga	» » » »	4,15 » »
beräknas framkomma	» » » »	6,15 » »
från Arboga till Kungsör	M. O. F. » 8	e. m.
» Kungsör » Torshälla	» » » »	10,15 » »
» Torshälla » Eskilstuna	T. Th. L. » 1,30	f. m.
» Eskilstuna » Strengnäs	» » » »	2,30 » »
» Strengnäs » Mariefred	» » » »	7 » »
» Mariefred » Södertälje	» » » »	9,45 » »
i Södertälje	» » » »	2,15 e. m.

I sammanhang härmed tillkännagifves, att å nedannämnde äldre diligenslinier postvagnarne komma att t. v. fortgå å följande dagar och tider:

Stockholm—Norrtälje—Grislehamn, tre gånger i veckan med tvåspända vagnar:

från Stockholm till Brottbys	T. F. kl. 12	midd., L. 11	e. m.
» Brottbys » Norrtälje	» » » »	4,30 e. m., S. 3,30	f. m.
» Norrtälje » Grislehamn	» » » »	12 natten, » 11	» »
i Grislehamn	O. L. » 6	f. m., » 5	e. m.

Figur 15. Här visas 1862 års tidtabell för en nyöppnad diligenslinje söder om Mälaren: "Från Södertälje kl. 12 middagstid tisdag, torsdag, lördag -Mariefred-Strengnäs-Eskilstuna-Torshälla kl. 12 på natten-Kungsör-Arboga. Säkerligen fick resenärerna tillbringa en sömlös natt på de skakiga vägarna, för att äntligen vara framme i Arboga efter 18 timmars färd, kl. 6.15 på morgonen. Om ingen försening tillstötte".

Från Stockholm utgick två diligenslinjer, dels den norr om Mälaren över Västerås till Arboga, och den för paket och resenärer österut mot Norrtälje och Grislehamn med restid 16 timmar. I cirkuläret nämns att diligensfarten skulle avgå tre gånger i veckan med tvåspända vagnar.

På linjer där bivagnar (släpvagnar) tillhandahållas de resande, skall avgiften utgå för plats inuti vagnen, hel- eller halvtäckt, med 2 Rdr.

samt för öppen plats vid kusken, med 1 Rdr 50 öre

Resande med ordinarie lägenhet äger att avgiftsfritt medföra gods till en vikt av:

för heltäckt plats 60 skålpund (c:a 27 kilo)

för halvtäckt plats 50 skålpund

för öppen plats 40 skålpund

För resande med bivagn får fritt medtagas gods,

för hel-eller halvtäckt plats 75 skålpund

för öppen plats 60 skålpund

Uppgår vikten av det gods som av resande medföres till högre än ovan angivits, skall överfrakten betals enligt taxan för paketpostförsändelser.

De år 1868 i gång varande 40 diligenslinjer skulle benämnas:

"Alfvesta-Halmstad

Borås-Ulricehamn

Eskilstuna-Köping

Gefle-Sundsvall

Gnesta-Nyköping

Göteborg-Halmstad

Helsingborg-Halmstad

Höör-Åby

Jönköping-Halmstad

Jönköping-Wernamo

Kalmar-Karlskrona

Karlskrona-Kristianstad

Karlstad-Arvika

Karlstad-Åmål

Kristinehamn-Karlstad

Linköping-Skeninge

Linköping-Wimmerby

Moheda-Wernamo

Norrköping-Linköping

Norrköping-Westervik

Nässjö-Eksjö

Skeninge-Eksjö

Skeninge-Jönköping

Sköfde-Hjo

Sköfde-Lidköping

Sparreholm-Eskilstuna

Stockholm-Grislehamn

Stockholm-Westerås

Sundsvall-Östersund

Södertälje-Eskilstuna

Uppsala-Gefle

Wenersborg-Åmål

Westervik-Eksjö

Westervik-Kalmar

Westerås-Falun

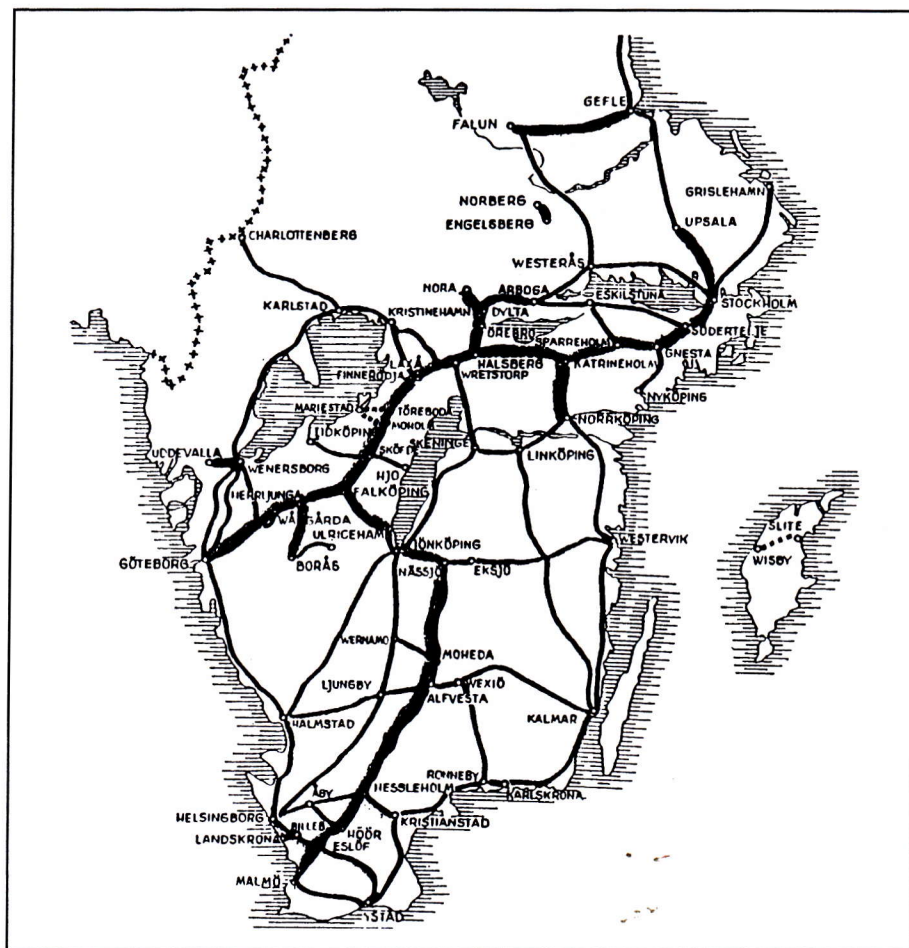
Westerås-Köping

Wexiö-Kalmar

Wexiö-Karlskrona

Wimmerby-Kalmar

Wretstorp-Skeninge"



Figur 17. Kartan visar diligensnätats största utsträckning 1866 med 40 diligenslinjer, plus den privata sträckningen Visby-Slite. De tjockare linjerna markerar de färdigställda bansträckor som öppnats för trafik vid denna tid.

Postverkets vagnpark bestod 1866 av följande åkdon:

antal heltäckta kupéer	60	inköpspris, Rdr	92.776
halvtäckta kalescher	153		193.017
sufflettvagnar	12		11.056
kärror	17		3.800
paketvagnar	2		1.600
slädar med sufflett	27		11.800
Totalt	271		314.049

PAKETFÖRSÄNDELSE TILL UTLANDET

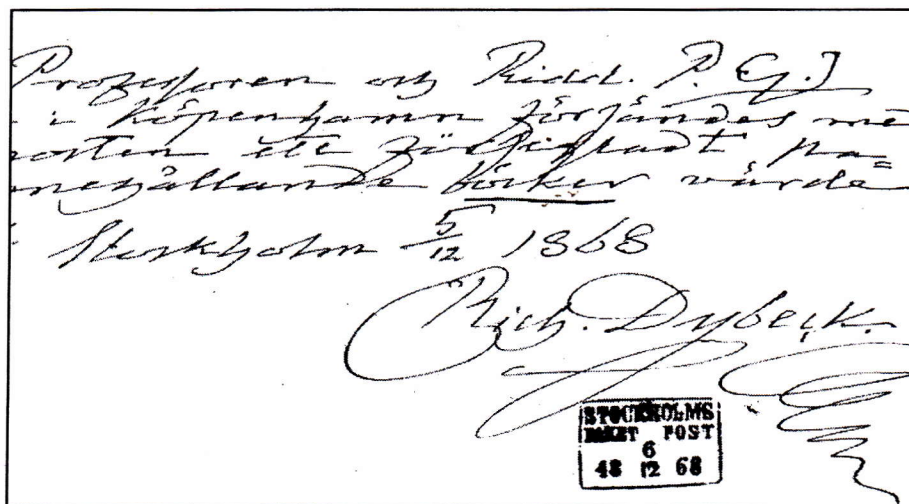
Paket adresserade direkt till mottagare i Danmark fick avlämnas på vederbörande paketpostkontor ofrankerade eller om avsändaren så önskade, betalas till svensk-danska gränsen. (Kongl. Bref 15 Maj 1843).

Liknande var förhållandet med försändelser som gick över Danmark till följande orter eller länder: *"Baijern, Belgien, Hamburg, Holland, Polen, Preussen, Sachsen, Sweitz, Westphalen, Österrike"* m.fl.

Paketförsändelser som däremot sändes till Frankrike, Grekland, Italien, Portugal, Spanien, Storbritannien samt Turkiet kunde ej adresseras direkt till mottagaren utan måste först gå till en speditör i detta land som reglerade kostnaderna och ombesörjde vidareändningen inom landet.

Om inlämnaren önskade betala frakten till danska gränsen, gällde inrikes Paket-Post-Taxa från inlämningspostkontoret till antingen Malmö eller Helsingborgs *"Gränse-Paket-Post-Contor"*.

På dessa paket och adressbrev skulle tecknas orden *"Franco"* eller *"Franco gränsen"*. Till paketgoods hörande adressbrev fick sändas portofritt vägande upp till 3/4 dels lod (10 gram). För adressbrev vägande däröver betalades vanligt brevporto.



Figur 18. Del av adressbrev sänt från Stockholm till Köpenhamn 5/12 1868, märkt *"Franco"* vilket betyder att inrikes paketpost betalts till danska gränsen. Ovanlig fyrkantstämpel *"STOCKHOLMS PAKET POST 6/12 1868"*.

för Paketgods af öfver 8 Lod till och med $1\frac{1}{2}$ Š eller $\frac{1}{2}$ Cub.fot,	—	4 sk.
" " $1\frac{1}{2}$ Š till och med $2\frac{1}{2}$ Š eller $\frac{1}{2}$ Cub.fot,	—	6 "
" " $2\frac{1}{2}$ " " " $5\frac{1}{2}$ " " $\frac{1}{2}$ " "	—	8 "
" " $5\frac{1}{2}$ " " " $10\frac{1}{2}$ " " 1 " "	—	16 "
" " $10\frac{1}{2}$ " " " $15\frac{1}{2}$ " " $1\frac{1}{2}$ " "	—	24 "
" " $15\frac{1}{2}$ " " " 21 " " 2 " "	—	32 "
" " 21 " " " 31 " " $2\frac{1}{2}$ " "	—	40 "
" " 31 " " " 41 " " 3 " "	1:—	" "
" " 41 " " " 51 " " $3\frac{1}{2}$ " "	1: 8	" "
" " 51 " " " 60 " " 4 " "	1: 16	" "

Figur 19. En tilläggsavgift även kallad "sjöporto" fick betalas för transporten över Sundet.

För befordring 1859 av paket såväl mellan Sverige och Norge, som transittrafiken genom Sverige av paket från Norge till Danmark och övriga utlandet, gick mellan Cristiania och Helsingborg en paketpost en gång i veckan. På vägsträckan Helsingborg-Uddevalla bekostades denna paketpost av svenska postverket, mellan Uddevalla och Cristiania av det norska.

Inbördes paketpost Sverige-Norge betalades vid inlämnandet. Paketpost som sändes genom Sverige emellan Norge och Danmark samt det övriga utlandet, ägde samma frankeringsfrihet som de tidigare nämnda paketförsändelser mellan Sverige och utlandet.

Vid avräkning och betalning (efter varje års utgång), gjordes upp mellan postverken vad varje postverk skulle betala, och beloppen beräknades efter följande: 1 Svensk Specie Riksdaler = 4 Rdr svenskt riksmünt = 1 Norsk Specie Daler = 60 Lübska Skillingar = 45 Preussiska Silbërgroschen = 5 1/2 Francs. Bestämmelserna trädde i kraft 1/1 1860.

Paketgods fick i rymd ej överstiga 4 kubikfot, men kunde i vikt uppgå till 120 skålpund (c:a 55 kg). Vid bristande utrymme i paketvagnen fick alltid paket av mindre vikt företrädesrätt till befordran.

1869 heter det att vanliga paket till utlandet bör helst endast frankeras till svenska gränsen. Önskar avsändaren frankera paketen längre eller ända fram till destinationsorten, medsändes en frankosedel varje paket. Portot betalas när frankosedeln återkommer till avsändningspostanstalten. Med varje paket skall följa ett adressbrev. Detta kan vara ett vanligt förseglat brev vilket inte får innehålla pengar eller andra saker av angivet värde eller endast ett adresskort.

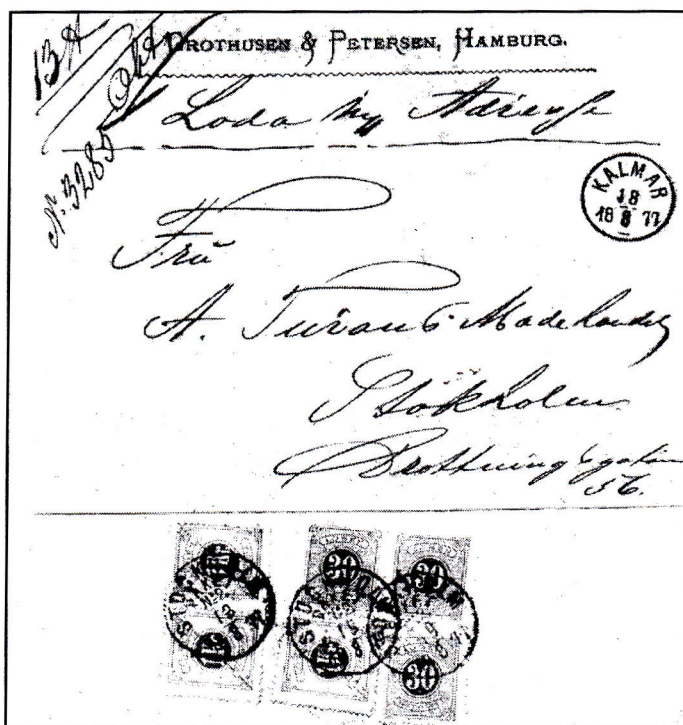
PAKETFÖRSÄNDELSE TILL SVERIGE

"Paket ankomna från eller över Danmark och adresserade till sådana orter dit paketposter ej gå, eller sådana av dem där Sjö-Tull-Kammare ej finns skall från det Svenska Gränse-Post-Contoret expedieras med Paket-Posten till adressortens närmaste stapelstad för tullbehandling.

Det åligger Paket-Post-Contors föreståndare att med brevposten avsända en avi till paketets mottagare och meddela paketets "vilande" avgifter, och var försändelsen kan lösas ut.

Om paketet ej löses ut belastas det av ytterligare 8 sk. Svenskt Banco, plus portot för advisbrevet.

För till Sverige ankommande paketgoods påföres däremot ej någon avgift till Svenska postverket för transporten över Sundet, s.k. sjöporto, utan endast den avgift som Paket-Post-Taxan bestämmer för befordran med inrikes Paket-Posten."



Figur 20. Adressbrev för paket sänt med fartyg från Hamburg, ankom Kalmar 18/8 1877, sändes vidare till Stockholm där det lösenbelades med 3 kr. 90 öre.

"När paketgods går förlorat sträcker sig vederbörande postförvaltningars ömsesidiga ansvarsskyldighet ej längre än till det ställe där landtransporten slutar.

För inträffad sjöskada ikläder sig ingetdera av Post-Styrelserna något ersättningsansvar.

För den skada som uppkommit genom otrohet, felaktighet eller vårdslöshet av deras underlydande tjänstemän, ansvarar varje av Post-Styrelserna: den svenska ersätter förkomna eller skadade effekters bevisliga värde till beloppet 300 R:dr Banco, men ej högre, varför ett paket som innesluter större belopp i penningar ej får sändas med paketposten.

De paketpostförsändelser, där mottagare inte anträffas, eller där mottagaren nekar mottaga, återsändes i orubbat skick. Utom hela portot till adressorten ökas då portot med avgiften för återvägen, plus ev. tullavgifter".

Observations.
Remarks.

TOTAL au départ...
TOTAL chargé out... 95

À destination de...
To be sent to...
Noms de frets...
Customs house expenses in... 7.85

TOTAL GÉNÉRAL...
TOTAL GROSS...

Indiquées ci-dessus sera faite sur...
16 Mai 1884

Signature de l'Expéditeur...
Signature of Sender...

Indiquées ci-dessus :
(1) The sender must direct... of the three following routes he wishes to forward:
1° Via Calais and Dover;
2° Via Boulogne and the Thames;
3° Via Calais and Dover.
(2) For packages to be sent via Calais and Dover the sender must direct what tariff he wishes to be applied either postal, or ordinary tariff. Should he omit to mention this, packages from 0 to 5 kilos weight inclusively will be charged at the postal tariff, and those weighing more than 5 kilos will be charged at the ordinary tariff.

Figur 21. Redan på 1840-talet skulle "köpmansgods" åtföljas av en deklaration i tre exemplar där innehållet skulle uppräknas för tullbehandling. Ovan ses en tulldeklaration för paket från Cöln 17/5 1884, lösenbelagd i Malmö med 7 kr 85 öre.

JÄRNVÄGARNAS TAR ÖVER

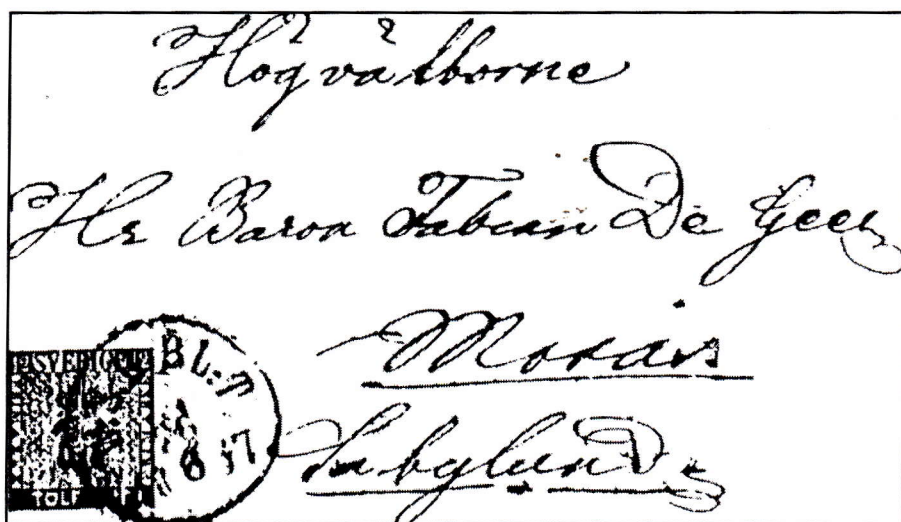
Vid riksdagen 1853-54 beslöts att staten skulle svara för byggandet av järnvägar i Sverige. Ständernas beslut innebar att staten skulle anlägga och förvalta längre linjer, s.k. stambanor. Avslutande linjer och lokala banor skulle, efter tillstånd av Kungl. Maj:t, få byggas som enskilda bibanor.

Järnvägarna tog nu i stor skala över den uppgift som postverket i vårt land aldrig på allvar kunnat befatta sig med och som skjutsväsendet inte lyckats lösa, paket-, gods- och persontransporterna.

6/12 1859 inrättades mellan Göteborg och Töreboda en "Ambulatorisk post-expedition, att hela året om fortgå en gång dagligen, åtfölja ett jernbanetåg mellan nämnda platser". 17/11 1862 framfördes denna postkupé hela sträckan Göteborg-Stockholm.

16/2 1863 gick två postkupéer på västra stambanan, Sthlm-Hallsberg "W.S.B. N:o 1", och sträckan Göteborg-Hallsberg "W.S.B. N:o 2".

Då snälltågen ökade hastigheten (från 30 till 40 km/timme) och postkupéerna inte längre kunde "fånga upp" posten på de mindre stationerna, tillkom postbefordran 1/1 1864 även med de "Blandade tågen" på sträckan Stockholm-Göteborg. Stämpeln "W.S.B. BL:T." användes under åren 1864-1868.



Figur 22. Stämpeln W.S.B. BL:T 6/6 1867 = Västra Stambanan Blandade tåg. 1868 tilldelades de första postkupéexpeditionerna stämpelar, PKXP 1-12.

68.

*Till samtliga postförvaltare,**om tillstånd att med dagsnälltågen i allmänhet befordra småpaketer.*

Med ändring, i viss del, af hvad förordnadt blifvit genom cirkulärskrifvelsen den 5 maj sistlidet år, och sedan numera afven dagsnälltågen å statens stambanor åtföljas af fullständig postkupéexpedition, har Kongl. Generalpoststyrelsen funnit skäl härigenom förklara något hinder icke vidare möta att med samme tåg, med undantag för dem som framgå å linien Nässjö—Malmö (pkxp. n:r 2), försändas småpaketer, icke blott, såsom förut skett, assurerade, utan afven af andra slag.

De snälltåg, med hvilka således en oinskränkt befordran af småpaketer kan ega rum, äro, enligt nu gällande tidtabeller, följande:

a) Inom Centraldistriktet:

n:r 11 och 13: Stockholm—Hälsberg (kl. 7,10 f. m.—1,4 e. m.) } pkxp. n:r 15;
 n:r 14 och 12: Hälsberg—Stockholm (kl. 3,32 e. m.—9,32 e. m.) }
 n:r 11: Katrineholm—Nässjö (kl. 11,33 f. m.—6,34 e. m.) } pkxp. n:r 18;
 n:r 12: Nässjö—Katrineholm (kl. 10,27 f. m.—4,50 e. m.) }

b) Inom Westra Distriktet:

n:r 13: Hälsberg—Göteborg (kl. 1,34 e. m.—9,30 e. m.) } pkxp. n:r 16;
 n:r 14: Göteborg—Hälsberg (kl. 7,8 f. m.—3,7 e. m.) }
 n:r 24: Laxå—Karlstad (kl. 2,30 e. m.—5,33 e. m.) } pkxp. n:r 19;
 n:r 23: Karlstad—Laxå (kl. 10,50 f. m.—1,55 e. m.) }
 n:r 18 och 15: Göteborg—Nässjö (kl. 1,42 e. m.—9,32 e. m.) } pkxp. n:r 25.
 n:r 16 och 17: Nässjö—Göteborg (kl. 5,30 f. m.—2,45 e. m.) }

Stockholm den 10 december 1874.

WILHELM ROOS.

J. Öfwerström.

Figur 24. Från 1874 kunde alla slag av småpaket, upp till 1000 gram, sändas med postkupé-expeditionerna på dagsnälltågen enligt tidtabellen ovan.

I de blandade tågen, som stannade vid varje station, medföljde en postiljon "i en särskild mindre kupé". Så uppstod postiljonskupén = PLK. År 1868 inrättas de första PKXP n:r 1-12.

Poststationer inrättades snart vid samtliga statens järnvägsstationer. Även de enskilda järnvägarna började anlitas av järnvägsposten, och de första postkupé-expeditionerna upprättades 15 maj 1868 vid Köping-Örebro-Hälsberg-Banan: K.Ö.H.B. och 1 juli 1868 vid Helsingborg-Eslöv-Banan H.E.B. och Ystad-Eslöv-Banan: Y.E.B., vilka anses vara de mest eftertraktade stämplarna bland de enskilda.

Bevakad fackpost infördes vid järnvägarna redan i början av 1870-talet och benämndes då Fkmp; Fack med bevakning av postiljon, med stämpel i bruk 1903-1949.

Fkmb; Fack med bevakning, antingen av konduktör eller postiljon, anordnades vid några linjer 1913-1949.

Enbart under år **1874** byggdes över 1000 km järnväg. Praktiskt taget alla städer i Syd- och Mellansverige fick järnvägsförbindelse vid denna tid. År 1880 omfattade järnvägsnätet nära 6.000 km, vid sekelskiftet drygt 11.000 och som mest 16.886 km år 1938. Priset för enkel resa 2 klass Sthlm-Malmö var 1870 40 kr och år 1960 58 kr.

Efter 1860 befordrades paketen i stor utsträckning med de ångbåtar som gick i kustfart eller på insjöar. Härigenom kunde den tyngre landposten minskas, åtminstone under den varmare seglationstiden.

Källor:

Stockholm, Postens Centralarkiv: Kung Generalpoststyrelsens registratur.

Litteratur:

Forssell, Nils, Svenska Postverkets historia 1-2. Stockholm 1936

Grape, Ernst, Svensk Posthistoria berättat för postens folk. Stockholm 1941.

Svenskt Postväsen: Uppsatser i postala ämnen, utgiven av Kungl Generalpoststyrelsen Stockholm 1924.