



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1926:4
FINANSDEPARTEMENTET



POSTVERKET

KORT ÖVERSIKT AV DESS HISTORIA,
RÖRELSE OCH ORGANISATION

AV

M. MARCUS

STOCKHOLM

1926

Statens offentliga utredningar 1926

Kronologisk förteckning

1. Utredning rörande lagstiftningen om arbetstidens begränsning i vissa främmande länder av John Nordin jämte uppgifter angående arbetstiden i vissa länder, som sakna allmän lagstiftning rörande arbetstidens begränsning, sammanställda inom socialstyrelsen. Bihang 2 till socialstyrelsens den 2 november 1925 avgivna betänkande med förslag till reviderad lag om arbetarskydd. Norstedt. (4), 211 s. S.
2. Betänkande angående de icke rättsbildade domsagobiträdenas avlöningsförhållanden och anställningsvillkor. Norstedt. 32 s. Ju.
3. 1921 års pensionskommittés betänkande. 7. Betänkande med nytt förslag till militär tjänstepensionslag. Idun. (4), 51 s. Fö.
4. Postverket. Kort översikt av dess historia, rörelse och organisation. Av M. Marcus. Tiden. (8), 68 s. Fi.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivna utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

POSTVERKET

POSTERIOR

POSTVERKET

KORT ÖVERSIKT AV DESS HISTORIA,
RÖRELSE OCH ORGANISATION

AV

M. MARCUS

STOCKHOLM
BOKFÖRL.-A.-B. TIDENS TRYCKERI
1926.



POSTVERKET

KÖL OCH KÖP

RORELSE OCH KÖP

Utarbetad på uppdrag av Socialiseringsnämnden.

1940

1940



FÖRORD.

Socialiseringsnämnden överlämnar härmed till offentligheten en framställning av postverkets tillkomst, ekonomi och organisation.

Föreliggande skrift ingår i en serie monografier över statens affärsverk, som socialiseringsnämnden låtit utarbета.

Framställningen har varit anförtrodd fil. dr. M. Marcus, vilken om sitt arbete meddelar följande:

"Efterföljande framställning har uppställts enligt i allt väsentligt samma grunder som mina på Socialiseringsnämndens uppdrag utarbetade redogörelser för statens järnvägar och telegrafverket (tryckta resp. 1924 och 1925).

Huvudkällan har, utom av postverkets årsberättelser, utgjorts av de av olika författare skrivna artiklar, som förekomma i jubileumsskriften: "*Svenskt postväsen*, uppsatser i postala ämnen utgivna av Kungl. Generalpoststyrelsen med anledning av världspostföreningens femtioårsjubileum och världspostkongressen i Stockholm 1924" (Sthlm 1924). Dessutom har en del material hämtats ur en motsvarande jubileumsskrift av år 1903 ("Minnesskrift vid invigningen av nya posthuset i Stockholm den 27 oktober 1903") samt *Holm*, Sveriges allmänna postväsen I—IV (Sthlm 1906—16) ävensom ur en av Generalpoststyrelsen på nämndens anmodan utarbetad framställning rörande postverket.

Allt statistiskt material i arbetet har granskats av föreståndaren för generalpoststyrelsens statistiska kontor, förste aktuarien *Yngve Nylander*."

Programmet för undersökningen har framgått ur överläggningar inom nämnden. Författaren har i övrigt ensam haft att bestämma över redogörelsens innehåll.

Stockholm i december 1925.

SOCIALISERINGSNÄMNDEN.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

Kap. I.	<i>Historiska notiser.</i>	Sid.
A.	Sextonhundratalet	1
B.	Sjuttonhundratalet	6
C.	Adertonhundratalet till omkr. 1875	9
D.	Tiden efter 1875	20
Kap. II.	<i>Trafik och ekonomi.</i>	
A.	Postanstalter och postföring	25
B.	Poströrelsen	32
C.	Uppdrag vid sidan av poströrelsen	36
D.	Inkomster	40
E.	Utgifter	45
F.	Överskott och kapital	49
Kap. III.	<i>Organisation</i>	57

INVESTIGATION

1. *Investigation of the*
2. *Investigation of the*
3. *Investigation of the*
4. *Investigation of the*
5. *Investigation of the*
6. *Investigation of the*
7. *Investigation of the*
8. *Investigation of the*
9. *Investigation of the*
10. *Investigation of the*
11. *Investigation of the*
12. *Investigation of the*
13. *Investigation of the*
14. *Investigation of the*
15. *Investigation of the*
16. *Investigation of the*
17. *Investigation of the*
18. *Investigation of the*
19. *Investigation of the*
20. *Investigation of the*
21. *Investigation of the*
22. *Investigation of the*
23. *Investigation of the*
24. *Investigation of the*
25. *Investigation of the*
26. *Investigation of the*
27. *Investigation of the*
28. *Investigation of the*
29. *Investigation of the*
30. *Investigation of the*
31. *Investigation of the*
32. *Investigation of the*
33. *Investigation of the*
34. *Investigation of the*
35. *Investigation of the*
36. *Investigation of the*
37. *Investigation of the*
38. *Investigation of the*
39. *Investigation of the*
40. *Investigation of the*
41. *Investigation of the*
42. *Investigation of the*
43. *Investigation of the*
44. *Investigation of the*
45. *Investigation of the*
46. *Investigation of the*
47. *Investigation of the*
48. *Investigation of the*
49. *Investigation of the*
50. *Investigation of the*
51. *Investigation of the*
52. *Investigation of the*
53. *Investigation of the*
54. *Investigation of the*
55. *Investigation of the*
56. *Investigation of the*
57. *Investigation of the*
58. *Investigation of the*
59. *Investigation of the*
60. *Investigation of the*
61. *Investigation of the*
62. *Investigation of the*
63. *Investigation of the*
64. *Investigation of the*
65. *Investigation of the*
66. *Investigation of the*
67. *Investigation of the*
68. *Investigation of the*
69. *Investigation of the*
70. *Investigation of the*
71. *Investigation of the*
72. *Investigation of the*
73. *Investigation of the*
74. *Investigation of the*
75. *Investigation of the*
76. *Investigation of the*
77. *Investigation of the*
78. *Investigation of the*
79. *Investigation of the*
80. *Investigation of the*
81. *Investigation of the*
82. *Investigation of the*
83. *Investigation of the*
84. *Investigation of the*
85. *Investigation of the*
86. *Investigation of the*
87. *Investigation of the*
88. *Investigation of the*
89. *Investigation of the*
90. *Investigation of the*
91. *Investigation of the*
92. *Investigation of the*
93. *Investigation of the*
94. *Investigation of the*
95. *Investigation of the*
96. *Investigation of the*
97. *Investigation of the*
98. *Investigation of the*
99. *Investigation of the*
100. *Investigation of the*

KAP. I.

HISTORISKA NOTISER.

A. *Sextonhundratalet.*

1.

Det svenska postväsendets anor kunna räknas tillbaka till Vasakungarnas tid. Liksom inom de flesta andra gamla kulturländer leder även i Sverige postväsendet sitt ursprung från konungens och regeringens behov att få sina skrivelser befordrade genom pålitliga budbärare. I de under 1500-talet ständigt förekommande förbuden mot våldgästning och våldskjutsning finner man, att friskjuts dock alltid förbehölls konungens "brevdragare". Något behov av regelbundenhet i förbindelserna torde emellertid ej ha förelegat under denna tid. Först i början av 1600-talet kom en ordinarie gångpost till stånd mellan hovet och ståthållarna i residensstäderna och samtidigt, år 1620, anordnades för första gången en regelbunden offentlig postgång, som uppläts till begagnande även av allmänheten mot en särskild avgift. Denna var emellertid avsedd endast för befordran av brev från och till utlandet och framgick från Stockholm till Markaryd, vid dåvarande riksgräns mot det danska Halland, samt fortsatte över Hälsingör till Hamburg. I huvudsak tillgodosåg denna postgång förbindelsen mellan regeringen i Stockholm och de i Tyskland stående svenska trupperna. För utväxling av privatbrev, närmast affärskorrespondens, synes den ha tagits i anspråk i blott ringa omfattning.¹⁾

¹⁾ Av en bevarad redovisning, avgiven av postmästaren i Hamburg och avseende de porton, denne uppburit för enskilda personers brev, befordrade med den då en gång i veckan framförda statsposten från Hamburg till Stockholm under tiden 28 juni—15 juli 1621, framgår, att antalet dylika brev varit 175, medan breven i motsatt riktning varit helt få.

Inom landet saknades alltiämt varje ansats till ett ordnat offentligt postväsen, ehuru flerstädes inom Europa redan förefunnos relativt långt utvecklade inrättningar av detta slag. Axel Oxenstierna intresserade sig emellertid varmt för saken och, sedan ett av honom handlagt förslag av år 1624 fick förfalla, återupptogs frågan under Kristinas förmyndareregering och gav till resultat den förordning av den 20 februari 1636 "om postbåden", varigenom grunden lades till det svenska postverket.

I förordningen föreskrevs, att i alla provinser i riket skulle inrättas "visse och ordinarie poster, våre trogne undersåtare den gemene allmogen å landet till lisa på dess skjutsfärder". På varje sträcka av två eller högst tre mil, allt efter vägar och lägenhet, skulle finnas en edsvuren postbonde eller postiljon, helst läs- och skrivkunnig, som skulle ha två postdrängar till hjälp. Postdräng, som utrustades med ett särskilt postvapen på bröstet, posthorn samt ett "spjut eller spiss", hade att, när han hörde blåsas i posthornet, strax göra sig redo att mottaga breven och oförtövat föra dem vidare med en hastighet av två timmar på milen. I varje stad skulle en läs- och skrivkunnig person anställas som postförvaltare. De fingo ej uppehålla posterna längre tid än en halv timme. Som ersättning för sitt arbete tillerkändes enligt 1636 års förordning såväl postbönder som postförvaltare frihet från vissa skatteprestationer, de förra ifråga om sina hemman, men från år 1643 stadgades för postförvaltarna, att de i stället fingo åtnjuta "de brevpenningar, vilka på den orten kunde falla" förutom den lön, som kunde vara anslagen för tjänsten.

Till en början var trafikens omfattning blygsam, men under de första åren tillkommo dock 28 postkontor, som jämte postkontoret i Stockholm förmedlade rörelsen. Redan år 1643 föreskrevs, att posterna för framtiden skulle fortskaffas med ridande bud och släde i stället för med gångbud. Vid århundradets mitt utökades befodringsmedlen genom anlitaandet jämväl av rodd- och segelbåtar. Ungefär vid denna tid bereddes ock möjlighet att genom rekommendation av breven försäkra sig om att däråt ägnades större omsorg från postförvaltarens sida. Vi-

dare fick posten sig ålagd befordra tidningar och postchefen blev själv den förste tidningsredaktören i Sverige — från år 1645 började "ordinarie posttidender" utkomma regelbundet.

Efter hand utvidgades postnätet i landet och nya postanstalter inrättades vid postvägarna. Överhuvud vinnlade sig riksledningen under den karolinska tiden på allt sätt om detta "högnödiga och nyttiga verks" förkovran. Postverket hade därför under Karl XII nått en sådan utveckling, att det lär ha väl tålt en jämförelse med samtidens förnämsta postinrättningar.

2.

Även ur organisatoriska och ekonomiska synpunkter bjuder 1600-talets posthistoria åtskilligt intresse.

Ledningen och organisationen av postväsendet låg under den första tiden hos chefen för Stockholms postkontor. Dess förste förvaltare var en tysk vid namn *Andreas Wechel*, som meriterat sig för tjänsten genom det sätt, på vilket han ordnat och skött den år 1631 inrättade svenska fältposten i Leipzig. Wechel avled emellertid redan år 1637 och fick sålunda endast en mycket kort tid ägna sig åt sin nya verksamhet. Efter ett interregnum på några år övertogs chefskapet år 1642 av en annan man av tysk börd, *Johan Beier*, som någon tid förut inträtt i svensk tjänst såsom kanslist hos rikskansleren. Ehuru ett av riksråden under 1650-talet utnämndes till "generalrikspostmästare" med rätt att uppbära portoinkomsten i Stockholm och beklädde denna befattning under åtskilliga år, så förblev Beier likväl till gagnet postchef ända till sin död år 1669. Under de sista sju åren hade han arrenderat hela postverket mot en viss årlig avgift. Efter Beiers tid åtog sig kanslikollegium, under vars kontroll postverket städse stått, själv dess skötsel och har detta sedermera alltid förblivit ett omedelbart under statens förvaltning stående ämbetsverk.

Riket var då liksom nu indelat i postdistrikt med en landspostmästare eller postinspektör i spetsen. Postförvaltarna i

landsorten tillsattes först av chefen för Stockholms postkontor, sedermera av kanslikollegium, och understundom förekom även här ett arrendesystem. Från år 1673 upprättades emellertid en ordentlig stat för personalens löner och postkontorens underhåll, vilka utgifter skulle bestridas av influtna postmedel på varje ort och överskottet därefter inlevereras till kronan.

År 1693 lades den första grunden till en särskild poststyrelse, i det att det uppdrogs åt en delegation att regelbundet överlägga om postverkets angelägenheter och bereda postärendena till föredragning i kanslikollegium. Ett steg längre gick man år 1697, då en särskild "Director" förordnades för postväsendet i hela riket med underlydande provinser. Ett självständigt ämbetsverk skapades emellertid alltså icke genom denna anordning, ty direktorn eller överpostdirektören, såsom hans officiella titel inom kort blev, ägde blott att under kollegiets inseende vidtaga erforderliga verkställighetsåtgärder. Den för överpostdirektören år 1704 utfärdade instruktionen — den är daterad i fältlägret vid Jaroslaw — förblev sedan i gällande kraft ända till år 1863. En postmästareinstruktion av år 1707 har även den i vissa huvuddrag förblivit gällande in i nyare tider.

Varken i 1636 års förordning eller i övriga från denna tid härstammande författningar fastslås uttryckligen, att det är fråga om ett kronans regale, ett statsmonopol. Emellertid framgår detta dock med all önskvärd tydlighet av författningarnas hela anda och syftning. Snart nog yppade sig dock försök till konkurrens, och det är först då man möter en uttrycklig förklaring om kronans regalrättigheter. När sålunda år 1660 inrättandet av en enskild postgång förebådades, blev detta enligt vad ett riksrådsprotokoll av samma år utvisar, förbjudet, under förklaring, att "det verket att driva bör ske indulto Regis". I den av kanslikollegium år 1686 utfärdade postmästareinstruktionen förklaras yttermera postväsendet, såsom ett ange-

läget och nyttigt verk "så för publico" som för privatpersoner, vara att räkna bland överhetens regalrättigheter.¹⁾

3.

Den första taxan för brevpennningarna, d. v. s. portot, bestämde en avgift av 2 öre silvermynt för varje till befordran inlämnat brev. Några år senare infördes en även av väglängden beroende avgift, varvid hänsyn togs jämväl till antalet postanstalter, över vilka breven skulle befordras — portot utgjorde för varje lod (= 13,3 gr.) av brevets vikt från 1 till 9 öre, allt efter vägens längd. Därmed hade zontaxepincipen knäsatts och den bibehölls, ehuru i växlande former, under mer än två sekel. Ända till år 1662 tillföll hela portoinkomsten vederbörande postförvaltare — först efter nämnda år ingick den till postkassan.

Ehuru man till en början näppeligen torde ha åsyftat att med postväsendet bereda det allmänna någon vinst, så dröjde det likväl ej länge, innan man insåg, att verket borde kunna bära sig själv, "såsom i andra Regnis tillgår att kronan icke allenast intet kostar på de kallen (d. v. s. postförvaltarna) utan får ock penningar till därför" (uttalande av riksrådet Adler Salvius år

¹⁾ Även i senare tider har statens höghetsrätt över postväsendet upprätthållits, och förbud ha tid efter annan utfärdats för enskilda att, med förbigående av postverket, befordra brev från en ort till en annan. Sålunda meddelades bl. a. genom kungörelser av åren 1860 och 1878 förbud för personer, som åtföljde järnbantåg, ångfartyg eller diligens och ej vore att hänföra till passagerare, att annorledes än i särskilt medgivna fall och i författningsenlig ordning till befordran från en ort till en annan mottaga brev. Och då det på 1880-talet träffades vidlyftiga anordningar för upprättandet av privata stadsposter inom Stockholm och Göteborg, upptogs ämnet till behandling av 1888 års riksdag, vilken avlät en skrivelse till Kungl. Maj:t med anhållan om utfärdande av en förordning, vilken uttryckligen skulle fastslå postverkets rätt, att, utan intrång från annat håll, verkställa all regelbunden befordran av brev och brevkort, såväl mellan in- och utrikes, samt mellan inrikes orter, som ock å de särskilda orter, där statens postverk anordnat lokalbrevbefordran. Samma år utfärdade även Kungl. Maj:t en kungörelse, som tillgodosåg riksdagens önskemål.

Monopolet omfattar sålunda ej befordran av icke slutna försändelser eller av paket. Ett enskilt företag har därför kunnat år 1925 starta en verksamhet för dylik befordran i Stockholm.

1640). På 1650-talet hade omsättningen också redan blivit så betydande, att portoinkomsten i Stockholm av drottning Kristina användes som förläning. År 1673, då första gången en ordentlig stat uppgjordes för verket, framhölls uttryckligen i författningen härom, "att postväsendet oss och kronan ansenligt hava kostat...; därför skulle man tillse och därpå arbeta, att detta verket framdeles, kommandes i sin tillbörliga gång, icke allenast måtte kunna underhålla sig självt utan också bringa oss och kronan någon nytta och skäligen intrader". Också visa postverkets räkenskaper för år 1675, ett av de första år, för vilka dessa finnas i behåll och brevavgifterna tillfördes postkassan, att inkomsterna uppgingo till 33,894 och utgifterna till 24,726 daler silvermynt, vadan en behållning för kronan uppstod av 9,168 d. s. m. Ur denna nu 250 år gamla stat må i övrigt antecknas, att bland inkomsterna postuppbörden för inrikes brevväxlingen upptogs till 25,916 och för utrikesrörelsen till 2,400 d. s. m. samt att utgifterna i huvudsak utgjordes av avlöningar, uppgående till 13,542 samt ersättningar för postföringen på landsbygden och till utlandet, belöpande sig till 6,345 d. s. m. År 1700 hade inkomsterna stigit till 103,200 och utgifterna till 74,449 d. s. m., så att statsverkets överskott uppgick till 28,751 d. s. m.

B. *Sjuttonhundratalet.*

1.

Sjuttonhundratalets posthistoria kännetecknas ej av någon egentlig nydaning inom verket. Postkontorens antal, som inom det nuvarande rikets gränser år 1715 utgjorde 86, hade vid seklets slut, år 1795, ökats endast till 112. Däremot synes rörelsens omfattning eljest ha väsentligt vidgats, åtminstone under seklets senare hälft. Postinkomsten sjönk visserligen under krigsperioden vid 1700-talets början, men steg sedan ånyo. Utvecklingen under de båda sista kvartsseklen framgår av följande siffror.

År	Inkomster d. s. m.	Utgifter d. s. m.	Överskott d. s. m.
1750	231,628	101,400	130,228
1775	412,350	217,298	195,052
1800	¹⁾ 1,085,292	¹⁾ 431,790	¹⁾ 653,502

Såsom exempel på en stat för postverket under 1700-talets senare hälft må anföras följande utdrag ur räkenskaperna för år 1775.

<i>Inkomster:</i>	Daler Smt
Postuppbörden	384,532
Hamburger farande posten	11,141
Postjakterna: Ystad—Stralsund	6,178
Grisslehamn—Ekerö	9
Gotland—Öland	195
Armbössepenningar och båtvakta repningar	137
Riksens Ständers bevillning till allmän avgift	397
Vinst av myntvalvation	712
Observationsmedel	1,446
Besparing å staten	5,425
Extra ordinarie uppbörd	2,093
Diverse	85
	412,350

3.2

<i>Utgifter:</i>	
Postväsendets betjante i gemen	3,450
Stockholms postkontor	5,580
Övriga "	39,700
Extra ordinarie avlöningar	2,688
Hamburgs postkontors avlöning och bekostnad	6,057
Hamburger farande postens omkostnad och utgift	16,000
Inspektionsstaten	1,054
Postföringars och postbönders avbetalning	44,047
" " " i Tyskland och Danmark	22,432
Postiljoners avbetalning	2,823
Sjöpostfarten: Ystad—Stralsund	9,499
Gotland—Öland	2,000
Grisslehamns	800
Postjakters inköp och bekostnad	4,700
	Transport 160,830

¹⁾ Daler specie: inkomster 180,882, utgifter 71,965, överskott 108,917, i tablån omräknade till daler smt efter förhållandet 1:6.

	Daler Smt
Transport	160,830
Diverse postföring	502
Expenser Hamburg	1,029
Ordinarie expenser	7,000
Postprotokollen	450
Pensioner, begravningshjälp o. d.	2,700
Förlust å myntvaluation	20,657
Oinlöst brevporto	453
Diverse avskrivningar	1,700
Ersättning till främmande postverk	18,070
Hushyre- och inkvarteringspenningar	678
Diverse utgifter	3,229
	217,298

Denna stat visar icke några exempel på det eljest ofta förekommande förhållandet, att postmedlen togos i anspråk för många andra ändamål än postväsendet. Postverkets egenskap av kontantaffär i en tid, då statsverket ofta led stor brist på kontanter, förklarar, att man i posträkenskaperna för andra år påträffar anslag till exempelvis en "sportelfond till kungl. kansli-kollegii subalterners förbättring på lönerna", till "gratialer, pensioner och benådningar" utom postverkets stat eller till hyra för de lägenheter, där kanslikollegium och Svea hovrätt hade sina ämbetslokaler.

2.

Portot bibehölls i stort sett oförändrat under hela första hälften av seklet. Ännu 1738 vägrade ständerna sitt bifall till en då ifrågasatt förhöjning, "emedan till äventyrs snarare någon förminskning än förökning i postinkomsterna därigenom torde förorsakas". År 1747 genomfördes emellertid en rätt avsevärd ökning i brevtaxorna och 1767 kom en ny höjning, som förblev gällande ända till seklets slut. Efter varje portoökning kunde konstateras, att ständerna ingalunda profeterat oriktigt, i det att trafikinkomsterna under åtskilliga år minskades.

Posten beforderades alltså huvudsakligen med ridande bud. För postforsling med kärra hade överpostdirektörsämbetet icke någon sympati och avstyrkte åtgärder för denna reforms allmänna genomförande. Dock omtalas, att man redan på 1760-talet måst anlita kärrpost "i anseende till posternas tyngd". Försök med en postvagnsförbindelse mellan Stockholm och Ystad liksom med en diligens från Stockholm till Malmö eller Ystad blevo kortvariga. Den första regelbundna sjöpostföringen mellan fastlandet och Gotland daterar sig dock från ett så tidigt år som 1716, och mellan Ystad och Stralsund underhöllos jämväl sjöpostförbindelser.

I organisationen vidtogs, såsom tidigare nämnts, under 1700-talet icke någon förändring. Däremot kom år 1739 en lönereglering till stånd, varigenom lönerna visserligen alltså förblevo knappa, men dock bättre än förut, då enligt ett av överpostdirektören avgivet memorial av år 1738 "större delen av de fattiga postbetjänterna näppeligen skulle kunna förskaffa sig vatten och bröd till upphålle". Vid ytterligare några tillfällen under seklet reglerades lönerna uppåt, dock utan att, enligt vad av samtida vittnesbörd framgår, kunna betecknas såsom tillräckliga.

C. Adertonhundratalet till omkr. 1875.

1.

Den del av adertonhundratalet, som föregår den nya ekonomiska tidens genombrott i vårt land, är i fråga om postväsendet utmärkt för ett sakta kvantitativt framåtskridande, utan tekniska eller organisatoriska omvälvningar.

Postens fortskaffande ålägg alltså innehavarna av posthemmanen. Det äldre befordringssättet med ridande bud blev allt mer oanvändbart. I ett memorial av 1811 framhöll överpostdirektörsämbetet, att "genom sedermera utvidgad handel och rörelse samt såmedelst tilltagande brevväxling hava de ordinarie

posternas tyngd blivit i den mån ökad, att sido-posterne understundom icke utan svårighet med en häst och huvud-posterna aldrig ridande och oftast med trenne hästar på bondkärra måst fortskaffas, åtföljde av en postiljon, som över deras säkra och skyndsamma gång äger inseende". Denna farande post var sålunda en börda, tillkommen utöver posthemmanens första åtagande. Postföringen var också så betungande, "särdeles på västra och södra vägarne", att, trots efter hand ökad postlega, många posthemman helst skulle avsäga sig postföringen med åtföljande förmåner.

Vid 1810 års riksdag föreslogo ständerna, att försök skulle göras med "att verkställa postföringen med så kallade postvagnar", som kunde medtaga även resande och paket. Frågan fick då förfalla, men återupptogs gång på gång. Först tjugo år senare, efter ett uttalande av ständerna år 1830, kom emellertid en diligensförbindelse till stånd på linjen Stockholm—Ystad. Den indrogs åter fyra år senare såsom förlustbringande för postverket. Diligenstrafiken överlämnades därefter helt åt enskild företagsamhet, understödd genom statsanslag. År 1850 lyckades man emellertid med ett nytt försök att förena personbefordran med brevposten och denna gång blev resultatet bättre — dock var hela den väglängd, som trafikerades med statens postdiligenser, ännu år 1860 endast 39 mil. Men redan fem år senare hade denna siffra mer än tiodubblats. Dock blev postdiligensens historia ej lång. I konkurrensen med det nya trafikmedlet, järnvägarna, låg den snart under, och den sista postdiligensen gick år 1888 på linjen Göteborg—Varberg, då postbefordran övertogs av järnvägen på samma sträcka. På de senare åren har postdiligensen fått en renässans i postautomobilens form.

I samband med diligensförbindelsernas upprättande frikallades emellertid en stor del posthemman från vidare postföring: antalet posthemman sjönk från 746 år 1859 till 314 år 1866. Två år senare begärde riksdagen hos regeringen postskjutsskyldighetens skyndsamma avlyftande från jordbruket mot åläggande för posthemmanen att fullgöra de onera, från vilka de dit-

tills varit befriade i sin egenskap av posthemman. Med utgången av år 1870 var därefter reformen genomförd.

Lika mycket som över posthemmansbesväret hade under 1800-talets riksdagar klagats över en annan tunga på jordbruket, nämligen kronobrevbäringen, varmed förstods den skyldighet att fortskaffa allmänna kungörelser, brev och kallelser i tjänsteärenden, som ålåg krono-, skatte- och allmänna frälsehemman. 1869 års riksdag anhöll slutligen om utredning av frågan och ett regeringsförslag blev sedan godkänt av riksdagen år 1873. Därmed övertogs kronobrevbäringen i allt väsentligt av postverket till fullgörande i samband med den vanliga postbefordringen, som därigenom i motsvarande mån utökades. Samtidigt stadgades även om upphörande av den fribrevsrätt, som dittills åtnjutits av offentliga myndigheter och ett stort antal andra, och som ofta i hög grad missbrukats och inverkat skadligt på postverkets ekonomi. Vanliga postavgifter skulle hädanefter utgå för dylika försändelser och frankering ske med särskilda tjänstefrimärken.

2.

Århundradets stora uppfinningar på kommunikationsväsendets område blevo givetvis av avgörande betydelse för postverkets utveckling. År 1818 hade den första svenska ångbåten börjat sina resor mellan Stockholm, Västerås och Uppsala, och samma år hemställde överpostdirektörsämbetet, "om icke till besparing i den betydliga kostnad, som svenska posternas forslande över Danmark medför, så kallade ångbåtar kunde användas till överförande av posten från Sverige till Travemünde". Regeringen hyste emellertid åtskilliga betänkligheter, och först år 1822, då en postkonvention avslutats med Preussen, började regelbunden postförbindelse med ångfartyg mellan Sverige och kontinenten. Postverkets första ångare fick namnet "Constitution". Förbindelsen upprätthölls emellertid ännu långt fram på 1800-talet endast under tiden maj—september, vintertrafiken sköttes tillsvidare alltjämt av segeljakter.

Den första inrikes postförbindelsen med ångbåt kom till stånd år 1836 på linjen Stockholm—Västervik—Visby. Sedermera upprättades dylik trafik dels med postverkets egna, dels och väsentligen med enskildas ångfartyg, som träffade avtal om postföring med postverket och som från år 1838 erhållit rätt att under sådana villkor föra postflagg.

Den första svenska järnvägen öppnades för trafik år 1856 och 1858 föreskrevs, att postbefordringen borde överflyttas på järnvägarna i de orter, där sådan förbindelse fanns. Med anledning härav fortskaffades år 1859 på linjen Stockholm—Göteborg post med järnväg mellan Arboga och Örebro samt mellan Töreboda och Göteborg, på den sistnämnda sträckan i särskild postkupé, den första i sitt slag i riket. I början av år 1863 begynte en fullständigare järnvägspostbefordran, i det att poststationer inrättades vid samtliga statens järnvägsstationer och vidare järnvägspostkupén på västra stambanan blev en verklig postanstalt. Den första postföringen på en enskild järnväg ägde rum år 1860 på Gävle—Dalabanan.

3.

Ungefär samtidigt med att person- och paketbefordran genom postverkets försorg genomfördes, då postdiligenserna börjat köra, började lokalbrevpost införas först i Stockholm, sedan i Göteborg och efter hand i andra städer. I postutväxlingen med utlandet hade småningom införts befordran mot nedsatt avgift av korsbandsförsändelser, innehållande trycksaker, varuprov o. d. Först år 1864 infördes denna anordning även i den inrikes postutväxlingen. Tidningar hade postverket emellertid vid denna tidpunkt redan länge — alltsedan 1820 — befordrat mot lägre avgift och i detta avseende genomfördes under årens lopp olika åtgärder för att i möjligaste mån underlätta spridningen av tryckalster över huvud.

Postverkets verksamhet såsom förmedlare av likvider utvecklades under 1800-talet i hög grad. Medan det dittills varit möjligt att skicka pengar endast under rekommendation och trygg-

heten i fråga om dessa försändelser icke var oklanderlig, infördes år 1849 systemet med assurans för värdeförsändelser. År 1866 bereddes möjligheter att sända pengar med postanvisning och varor eller andra försändelser mot postförskott.

4.

Det har tidigare anmärkts, att poststyrelsen under hela 1700-talet aldrig blev en fullt självständig institution, i det att den verkliga ledningen utövades av kanslikollegium. Då kanslikollegium år 1801 upplöstes, erhöll postverket en mera fristående ställning, vilken dock upphörde 1809, då kanslistyrelsen inrättades. Detta ämbetsverk intog nu i förhållande till postverket samma ställning som tidigare kanslikollegium; överpostdirektören hade där säte och stämma, när mål rörande postverket förekommo. När kanslistyrelsen upplöstes, nåddes åter en högre grad av självständighet, handels- och finansexpeditionen blev nu närmast överordnad myndighet, och 1840 vid departementalreformens genomförande lades verket under finansdepartementet.¹⁾

Under 1700-talet tillsattes endast de högsta posttjänstemännen (postdirektören, kamreraren och sekreteraren) av Kungl. Maj:t. Postmästare vid de mindre kontoren ävensom "postskrivare, postförare och andra ringare betjände vid postväsendet till land och vatten" tillsattes av överpostdirektören; övriga postmästare undfingo fullmakt av kanslikollegium.

Vid regeringsformens tillkomst år 1809 var ordningen vid tjänsternas tillsättande densamma som under 1700-talet. Endast de ledande tjänstemännen tillsattes sålunda av Kungl. Maj:t. Postförvaltartjänsten ansågs emellertid alltjämt som en bisyssla. Överpostdirektören framhöll uttryckligen år 1803, hurusom "de flesta postmästares sysslor omöjligen kunna ensamma tilldela innehavaren den nödtorftigaste bärgning", och "att därför i alla tider till sådane lägenheter man gärna utvalt tjänstemän, som på stället innehaft någon annan tjänst med

¹⁾ 1920 överflyttades det till kommunikationsdepartementet.

lön". Han tillägger, att det blivit honom "i nåder anbefallt, att till postmästare i sådana mindre städer, där göromålen äro lindriga samt lönerne och sportlerne så ringa, att postmästarne icke därav kunna hava sin torftige bärgning, vid sig yppande ledigheter, och då sådant sig göra låter, helst antaga skickelige personer, vilka antingen tillika bestrida annan tjänst eller idka någon stadsmannarörelse för bättre utkomst skull".

Redan under 1700-talet hade en och annan postförvaltar-syssla "bortgivits" till avskedade militärer. Postcheferna lade dock in skarpa gensagor häremot, och redan innan Kungl. Maj:t tog hand om tillsättandet påpekades, "att Kungl. Maj:ts tjänst måste bliva lidande i samma mån som hoppet om befordran betages de äldre postbetjante och därjämte utsikten tillstänges för de yngre, ibland vilka senare, till extra tjänstgöring vid verket antagne, av vilkas skicklighet man kunnat lova sig mycken nytta, tid efter annan skilt sig från postverket och sökt andra utvägar till sin fortkomst". När postcheferna skulle insända förslag till kanslikollegium till postmästarsysslors besättande, uppfördes därför konsekvent endast postverkets tjänstemän. Trots detta hände, även så länge kanslikollegium innehade tillsättningen, mycket ofta, att någon medsökande militär utnämndes. När Kungl. Maj:t 1820 hade övertagit förordningsrätten, blev emellertid för de närmaste sex decennierna ett dylikt "bortgivande" regel. Ett sådant förfarande hade givetvis ej något välgörande inflytande på rekryteringen av posttjänstemän i lägre grader.

5.

Före det ekonomiska genombrottet under århundradets senare hälft tillgodosågs behovet av postförbindelser av ett i stort sett glest nät av postlinjer och relativt få postanstalter. De sistnämndas antal hade ännu år 1850 icke vuxit mer än till 157. Denna långsamma kvantitativa utveckling av postinrättningen måste ses mot bakgrunden av att vid 1800-talets mitt ännu 80 % av rikets invånare tillhörde den jordbrukande befolkningen, och

först år 1840 hade skolundervisningen blivit obligatorisk och sålunda skrivkunnigheten åtminstone hos den då uppväxande generationen allmänt utbredd.

Folkbildningens förbättring, järnvägarnas tillkomst och industrialismens stegvisa omdaningsarbete ökade kraven även på postens prestationsduglighet. Postnätet utsträcktes och tätade, nya postlinjer och nya postanstalter tillkommo inom en relativt kort tidrymd. Endast på tjugofem år, mellan 1850 och 1875, ökades antalet postanstalter från 157 till 1,849, d. v. s. de mer än tiodubblades, under det att de förut behövt över halvtannat sekel för en enkel fördubbling. I den höga siffran för år 1875 ha då inräknats de enklare postanstalter, s. k. poststationer, som började inrättas på 1860-talet och vilkas antal sedan steg i mycket stark progression, så att det år 1875 utgjorde ej mindre än 1,648. Även personalen torde endast på de tio åren mellan 1865 och 1875 ha omkring tredubblats.

Under 1800-talets första årtionden höjdes posttaxorna högst väsentligt — sammanlagt med ej mindre än omkr. 88 % — men en år 1830 införd zontariff innebar en avsevärd nedsättning av portobeloppen, och under de följande åren nedbragtes satterna ytterligare till fromma för totalinkomstens gestaltning. År 1855 genomfördes efter utlandets förebild den betydelsefulla reformen av likformigt, oberoende av väglängden utgående porto och i samband därmed infördes även bruket av frimärken och brevlådor.

	Inkomster Kronor	Utgifter Kronor	Överskott Kronor
1810	341,649	89,425	252,224
1820	519,241	328,400	190,841
1830	644,931	417,605	227,326
1840	948,353	707,069	241,284
1850	1,141,642	900,293	241,349
1860	1,620,937	1,459,816	161,121
1870	2,353,458	2,107,697	245,761

Såsom av förestående siffror framgår, företer postverkets kassaomslutning en fortskridande ökning under hela perioden

1800—70, en ökning, som dock först under årtiondena efter 1850 bringar upp omsättningen till relativt betydande belopp. Överskottet stannar emellertid vid ungefärligen samma summa år efter år och sjunker sålunda procentuellt i förhållande till inkomsterna, så att av dessa i själva verket en successivt oavbruten minskad anpart tillfaller statsverket såsom intäkt av poströrelsen. Orsaken härtill är givetvis den, att utgifterna hållit jämna steg med inkomsterna. Det är i sådant avseende av intresse att konstatera, att de olika posterna på utgiftskontot utvecklats på sådant sätt, att lönekontots relativa andel stegrats, medan postbefordringskostnaderna sjunkit, såsom närmare framgår av nedanstående siffror.

	Löner, arvoden, trakta- menten o. d. i % av to- tala utgifterna	Postbefordran (inkl. transitorsättning) i % av totala ut- gifterna
1810	30,1	58,2
1830	19,7	73,7
1850	31,7	57,8
1870	43,8	43,0

6.

I detta sammanhang må något beröras riksdagens uppfattning om och dess ställning till postverket.

Före 1809 tog riksdagen ej någon som helst befattning med postverket. Avgifternas bestämmande hörde från verkets uppkomst och fram till 1809 till de kungliga prerogativen. Sistnämnda år hänfördes de emellertid till bevillningarna, och denna åtgärd måste ses mot bakgrunden av en bland de dominerande tankarna hos 1809 års män — strävandet att trygga riksdagens finansmakt. Postverket infogades som en av kronans inkomstkällor, vilken konungen ej skulle få godtyckligt utnyttja.

Ett belysande uttryck för uppfattningen i detta hänseende erbjuder ett betänkande av statsutskottet vid 1817—18 års riksdag. På grund av de ökade omkostnaderna hade postverket börjat visa underskott, och "i betraktande av dessa omständig-

heter och naturen utav denna beskattning, vilken, emot en billig och mindre kännbar avgift till det allmänna, erbjuder alla av en hastig och säker kommunikation härflytande fördelar", föreslog man höjning av taxorna, "varigenom en utväg bereddes att på ett mindre kännbart och mera fördelat sätt fylla en icke obetydlig del av den till statsbehovens bestridande erforderliga summa".

Från 1809 finner man sålunda riksdagen besluta om posttaxorna. Emellertid visade detta förfarande sig snart, särskilt ifråga om utgifterna för den utrikes brevväxlingen, såsom en alltför tungrodd apparat, och 1817 års bevillningsutskott föreslog därför, att regleringen av den utländska posttaxan överlämnades till Kungl. Maj:ts omsorg. Sedan dess har riksdagen ej befattat sig med utrikesportot, utan Kungl. Maj:t har för först tre, sedan fyra år i sänder bemyndigats att besluta i hithörande ärenden.

Långt fram på 1800-talet befann sig postverket i ett slags finansiellt omyndighetstillstånd, ty postuppbörden inflöt ej till postkassan utan genom lantränterierna till statskontoret. Man saknade på den grund ofta driftkapital och fick för tillgodo-seende av detta behov anhålla hos Kungl. Maj:t om förskott. 1830 vidgades emellertid poststyrelsens makt över verkets ekonomiska skötsel i väsentlig grad, i det att postverkets bidrag till statsverket fixerades till 100,000 riksdaler banko om året, och skulle uppkommande överskott av postmedlen utöver denna summa och vad som erfordrades till löpande utgifter insättas för postverkets räkning i riksbanken "för att tjäna till en fond för inträffande större utgifter till reparationer eller byggnad av postångfartyg eller andra anstalter för postkommunikationernas förbättrande".

Vid 1853—54 års riksdag fastställdes detta förfaringsätt ytterligare genom riksdagsbeslut. Man använde emellertid de överskottsmedel, som stodo till Kungl. Maj:ts förfogande för postkommunikationernas utbyggande, delvis till löneförbättring för generalpoststyrelsens tjänstemän och till inrättande av nya tjänster därstädes. Detta föranledde riksdagens revisorer att

göra anmärkning, och 1865—66 års riksdag avlät på den grund en skrivelse med anhållan, att postverkets utgiftsstat i sin helhet skulle underställas riksdagens prövning. Det enda stånd, som mötte förslaget med någon opposition, var borgarståndet, där man framhöll skillnaden mellan postverkets förvaltning och statens övriga ämbetsverk (närmast tullverket) och den stället i organisationen, som skulle bli en följd av anordningen. Här emot framhölls, att det endast var normerna, som riksdagen lade under sin beslutanderätt, antalet tjänstemän och postkontor skulle postverket kunna avpassa efter förhållandena, samt att anledningen till ändringen var, att man ville erhålla större säkerhet emot ett godtyckligt användande av de stora summor, som anförtroddes verket. Först 1868 tillämpades emellertid den av riksdagen beslutade nya ordningen; riksdagen fixerade sålunda efter denna tid anslagen både för driftkostnader och nyinvesteringar.

Sedan posttaxorna lagts under riksdagen, har denna större makt över postverket än över de övriga kommunikationsverken. Detta hänger delvis tillsammans med postverkets ställning som monopolföretag. Till belysning härav kan anföras ett utlåtande från konstitutionsutskottet vid 1897 års riksdag. Man hade i riksdagen väckt motion om, att järnvägstrafikmedlen m. fl. ordinarie inkomster i likhet med postmedlen skulle hänföras till bevillningar. Konstitutionsutskottet invände häremot bl. a., "att, fast, från ekonomisk synpunkt sett, postmedlen, å ena, samt järnvägstrafikmedlen, telegraf- och telefonmedlen, å andra sidan, med varandra förete likhet, desamma i statsrättsligt avseende äro varandra såtillvida olika, att poströrelsen alltid ansetts utgöra ett statsmonopol, enär staten ensamt ägt och äger utöva densamma, under det att däremot statens järnvägar, telegraf och telefon, särskilt de förstnämnda hava att uthärda stor konkurrens med enskilda dylika anläggningar".

7.

Med genomförandet av det enhetliga inrikes brevportot var förutsättningen skapad för en förenkling jämväl av den inter-

nationella posttaxan. Reformens införande i Sverige var nämligen påverkad av de motsvarande åtgärder, som ungefär vid samma tid vidtagits i ett flertal andra länder, sedan initiativet tagits år 1840 i England, där *Rowland Hill* åvägabragte ett enhetsporto för hela riket i utbyte mot dess dåvarande system med 11 portosatser, avpassade efter olika avstånd. I den strävan till förenkling av de mellanfolkliga postförbindelserna, som där-efter utmärkte postförvaltningarnas arbete, framstod såsom en betydelsefull händelse överenskommelsen av år 1869 mellan Sverige, Norge och Danmark, enligt vilken samma porto, som gällde för brev mellan inrikes orter, skulle gälla för brev till ettdera av de båda övriga länderna. Även hade man i postutväxlingen mellan de skandinaviska länderna frångått det s. k. portodelningssystemet med invecklade regler för avräkning av det gemensamma, för delning mellan de i befordringen intresserade länderna avsedda brevportot och i stället godkänt kompen-sationssystemet, enligt vilket det porto, som i ettdera landet upp-togs för brev till något av de övriga, odelat skulle tillfalla av-sändningslandets postverk.

Men eljest var det vid denna tid ännu både omständligt och dyrt att sända ett brev till utlandet. Den lägsta avgiften för vanligt brev om enkel portosats utgjorde år 1870 från Sve-rige till Norge och Danmark 12, Belgien 36, England 45, Fin-land 28, Frankrike 42, Italien 41, Ryssland 38, Tyskland 27, Förenta Staterna 62 öre o. s. v., och likväl voro dessa porton ännu omkr. tio år tidigare inemot dubbelt samt kring seklets mitt mångdubbelt högre.

Efter hand mognade dock tanken på ett allmänt internatio-nellt ordnande av de utländska postsvårigheterna och på initia-tiv av det nya tyska rikets generalpostdirektör *Heinrich Stephan* sammankallades år 1874 i Bern en postkongress, där 22 stater, däribland Sverige, voro representerade och som den 9 oktober undertecknade posthistoriens måhända ryktbaraste urkund, kon-ventionen angående bildande av en världspostförening. Enligt denna kommo de fördragsslutande staterna att bilda ett enda postområde för inbördes utväxling av postförsändelser. Ur pos-

tal synpunkt nedbrötos de politiska gränserna mellan föreningsländerna, ett enhetligt internationellt brevporto — 25 centimes för varje vikt av 15 gram — genomfördes, transiträtten erkändes och portofördelningssystemet avlystes, varjämte en internationell postbyrå i Bern upprättades såsom en för framtiden sammanbindande permanent länk mellan de olika postförvaltningarna.

Anslutningen till världspostföreningen var allmän redan från början — den omslöt ett territorium av 37 milj. kvadratkilometer med en befolkning av 350 milj. — och den ökades sedan snabbt så att redan efter fem år en fördubbling av både territorium och folkmängd kunde annoteras. Vid sekelskiftet omslöt föreningen 102 milj. kvkm. och 1,075 milj. människor och år 1924, då föreningens femtioårsjubileum firades vid den samma år avhållna världspostkongressen i Stockholm, hade omfattningen vuxit till att praktiskt taget omsluta hela världen, åtminstone i den mån postutväxling överhuvud taget förekom. Föreningen har, samtidigt som den blivit en mäktig hävstång för den internationella samfärdseln och för den mänskliga odlingens utbredning, även för varje enskilt lands postväsen framstått som en avgörande väckare till reformarbete på det postala området.

D. *Tiden efter 1875.*

1.

Det sista halvseket av postverkets historia, med början från tiden för världspostföreningens bildande, har varit en nydaningsperiod, dels på grund av den växelverkan, som rått ifråga om den postala utvecklingen mellan de olika till föreningen anslutna länderna, och dels till följd av den oerhörda utveckling av den andliga och materiella odlingen, som icke minst för Sveriges del kännetecknat denna period. Postverket har ställts inför andra och större uppgifter än förr, och postutväxlingens omfattning har vuxit i en grad, som ej äger motsvarighet under något tidigare skede av postverkets hela historia.

Med *Adolf Wilhelm Roos*' tillträde till ämbetet såsom generalpostdirektör år 1867 vidtog ett målmedvetet arbete att föra det svenska postväsendet tekniskt fram i jämnhöjd med samtidens bäst utvecklade postinrättningar. Roos' tjänstetid varade till 1889 och under denna period infaller sålunda världspostföreningens tillkomst. Även det tidigare berörda avlyftandet av postbefordringstungan från posthemmanen samt kronobrevbäringens indragande genomfördes slutligt under början av Roos' förvaltning. Postsamfärdseln främjades, utom genom inrättande av ett stort antal nya postgångar och postanstalter, jämväl genom anordnande av lantbrevbäring. För vårt glest befolkade och inom stora områden endast sparsamt med järnvägar utrustade land blev den år 1877 genomförda lantbrevbäringen en ytterst betydelsefull reform, som hastigt vann burkap. År 1878 utgjorde antalet med lantbrevbärare postförda kilometer 76,000 och hade denna siffra redan fem år senare stegrats till omkr. 700,000 km. Vid sekelskiftet hade man nått upp till över 3 milj. km. Stämpelavgiften för tidningar utbyttes mot en efter prenumerationsprisen lämpad befordringsavgift, frankokuvert och brevkort infördes och assurancesväsendet ombildades, varjämte paketportot gjordes oberoende av väglängden. Postverkets organisationsformer moderniserades, och förändrade grunder för postpersonalens avlöning och pensionering fastställdes.

Under den tid, som förflutit efter Roos' avgång, har den tekniska fullkomningen ytterligare fortskridit. Paketportot har successivt nedsatts och möjlighet har därigenom beretts för en väsentlig utvidgning av denna rörelsegrän, där postverket särskilt för orter utan järnvägsförbindelse betytt en viss supplement av järnvägarna. Postanvisnings- och postförskottsrorelsen har genom olika förbättringar underlättats och bragts till växande omfattning. Identitetskort ha införts såsom legitimationshandlingar och tillfälle har beretts allmänheten att få inom riket verkställd inkassering av kvittenser, fakturor, växlar o. s. v. Tidningsrorelsen har omlagts och nya slag av försän-

delser införts, såsom kortbrev, utgivarkorsband, masskorsband o. s. v.

År 1884 infördes postsparbanksrörelsen såsom en ny verksamhetsgren, vilken snabbt erhöi stor omfattning. Sedan postsparbanken därefter under ett tiotal år verkat såsom ett administrativt självständigt företag, inordnades den från år 1923 ånyo i postverket. Bland nya rörelsegrenar utöver de rent postala märkas eljest det från år 1915 handhavda stämpelväsendet med en årlig uppbörd av omkr. 50 milj. kr. och kronouppbörden på landsbygden, som postverket omhändertagit år 1918 och vilken uppgår till omkr. 100 milj. kr. Sedan år 1922 har postverket även övertagit utbetalning av pensioner och understöd för den allmänna folkpensioneringen. Med ingången av år 1925 tillkom slutligen postgirorörelsen.

På grund av järnvägsnätets utveckling har postbefordringen i allt större utsträckning kommit att äga rum med järnväg. Men under de sista årtiondena har jämväl landsvägspostföringen utvecklats utomordentligt starkt. Den viktigaste sjöpostförbindelsen är den med kontinenten, vilken sedan 1897 upprätthålles med två dagliga turer på linjen Trälleborg—Sassnitz.

Under åren 1920 och 1921 gjordes de första försöken att inrätta flygposttrafik med utlandet, och under år 1924 upprätthölls regelbunden sådan förbindelse å tre olika linjer. Den tid torde ej vara avlägsen, då detta samfärdsmedel är att räkna med som en ordinarie och betydelsefull faktor för postbefordringen. Även ett annat modernt fortskaffningsmedel, automobilen, har sedan 1923 med framgång tagits i bruk för postverkets behov för post- och personbefordran i vissa glest bebyggda delar av norra Sverige.

2.

Framför allt har det sista halvsekle emellertid utmärkts av en oerhörd utveckling av poströrelsen och i samband därmed av den fasta organisationen.

Ännu år 1850 uppgick hela antalet postbehandlade försändelser till mindre än 10 milj. st. År 1875 hade nämnda siffror

stigit till omkr. 50 milj. och var tio år senare uppe i över 100 milj. Utvecklingen belyses i övrigt av nedanstående tablå.

Årligen	Milj. postför- sändelser	Därav	
		oassurerade portopliktiga brev	tidningar och tidskrifter (nummerexpl.)
1876—80	58,3	31,0	28,8
1886—90	113,7	51,8	48,1
1896—1900	234,9	77,1	126,0
1906—10	400,1	127,7	174,3
1916—20	671,0	211,3	275,1
1924	666,3	225,1	247,8

Utom den språngvisa ökningen framträder här tidningsrörelsens utomordentliga framåtgång under de senaste decennierna.

Postnätet har utsträckts till landets mest avlägsna delar och dragits allt tätare i mer befolkade bygder. Bland postanstalterna stegrades, framför allt, såsom följande siffror visa, antalet av de organisatoriskt enklare s. k. poststationerna.

År	Antal postanstalter						Hela antalet postan- stalter
	Fasta			Rörliga			
	Post- kontor	Poststa- tioner	S:a	Å järnväg	Å ång- fartyg	S:a	
1875.....	201	1,648	1,849	33	57	90	1,939
1900.....	206	2,482	2,688	250	157	407	3,095
1924.....	280	3,444	3,724	246	111	357	4,081

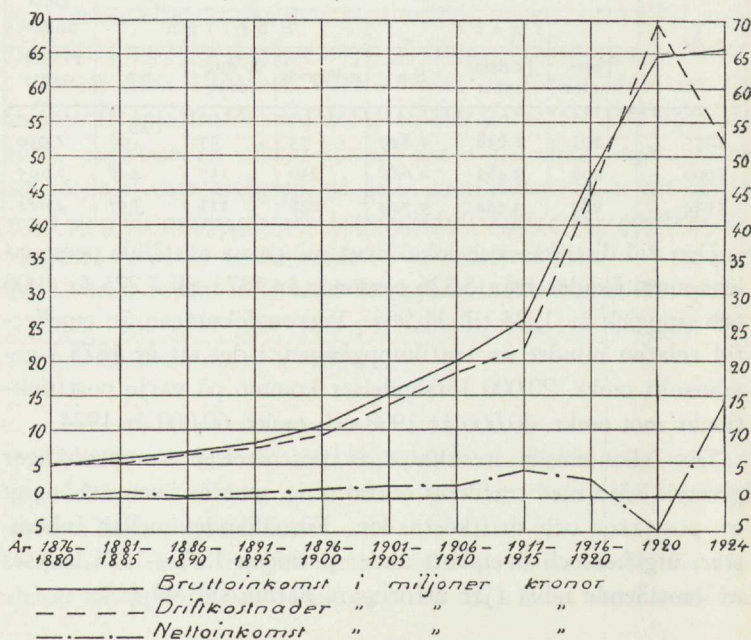
Den vid distrikts- och lokalförvaltningarna anställda personalens antal ökades från 3,326 personer år 1875 till 7,275 år 1900 och uppgick år 1924 till 11,966. Personalökningen är emellertid relativt mindre än trafikuppgången, i det att år 1875 i genomsnitt omkr. 20,000 försändelser kommo på varje postfunktionär mot omkr. 40,000 år 1900 och omkr. 60,000 år 1924.

Det ekonomiska resultatet av poströrelsen sammanhänger givetvis nära med trafikens omfattning, men är även avhängigt av posttaxor och driftkostnader. Förhållandet mellan inkomster, utgifter och överskott under perioden 1875—1924 belyses av omstående tablå (jfr utförligare härom sid. 49 ff.).

Årligen	Brutto- inkomst milj. kr.	Därav försålda frankotecken milj. kr.	Driftkost- nader milj. kr.	Netto- inkomst milj. kr.
1876—1880	4,7	4,4	4,7	0,0
1881—1885	5,8	5,5	5,1	0,7
1886—1890	6,6	6,3	6,4	0,2
1891—1895	8,0	7,5	7,4	0,6
1896—1900	10,4	9,6	9,2	1,2
1901—1905	15,3	13,9	13,5	1,8
1906—1910	20,0	17,8	18,2	1,8
1911—1915	26,0	23,0	22,0	4,0
1916—1920	47,1	41,8	44,3	2,8
1920	64,7	56,8	69,5	—4,8
1924	65,8	50,6	51,9	13,9

Grafiskt ter sig den nu återgivna utvecklingen av poströrelsens ekonomiska resultat på följande sätt.

Postverkets brutto- och nettoinkomst samt driftkostnader från 1876/80 t. o. m. 1924.



KAP. II.

TRAFIK OCH EKONOMI.

A. Postanstalter och postföring.

1.

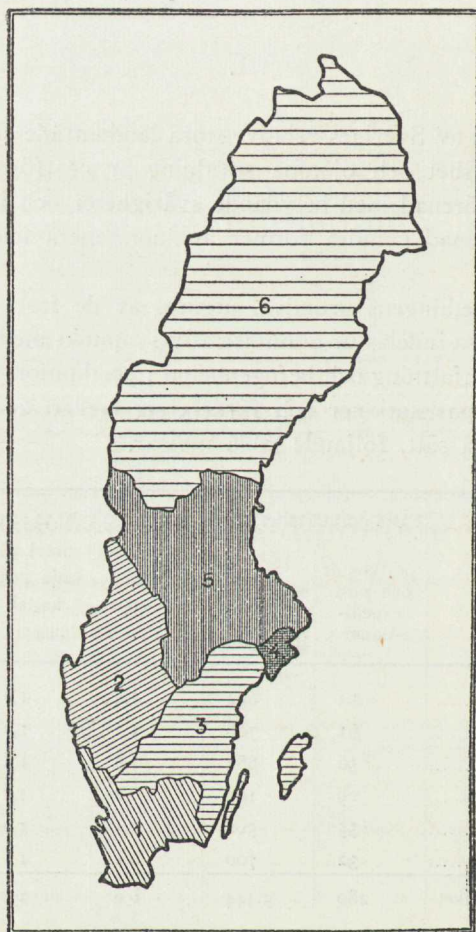
På grund av Sveriges relativt stora landområde samt befolkningens gleshet och ojämna spridning är postförmedlingen i vårt land förenad med betydande svårigheter och i vissa hänseenden ordnad i andra former än inom mera tätt befolkade länder.

Postförmedlingens grundval utgöres av de fasta postanstalterna. Dessa indelas ur administrativ synpunkt med hänsyn till rörelsens omfattning och befogenheten i postkontor, postexpeditioner och poststationer och fördela sig mellan de olika postdistrikten på sätt, följande tablå utvisar.

Distrikt	Fasta postanstalter 1924		Invånar- antal milj. 1924	Invånar- antal på varje post- anstalt tusental	Medeltal av varje post- anstalts område kvm.
	postkontor och post- expedi- tioner	poststa- tioner (inklusive brevsam- lingsställen)			
1. Södra	53	684	1,2	1,6	39,6
2. Västra	61	708	1,3	1,6	59,2
3. Östra.....	50	683	1,0	1,4	60,1
4. Stockholms ...	29	107	0,6	4,6	29,3
5. Mellersta	55	562	1,1	1,8	121,4
6. Norra	32	700	0,8	1,1	330,2
Hela riket	280	3,444	6,0	1,6	118,0

Distriktens gränser framgå av nedanstående karta, där jämväl genom streckning för varje distrikt antytts medeltalet invånare för varje postanstalt. Det för Sverige säregna i befolkningsfördelningen framträder här klart, särskilt omfattningen av norra distriktet, som ensamt fyller landets halva areal och där antalet invånare per postanstalt är lägst, men där förvaltningsområdet för varje postanstalt är störst. (Kartan har hämtats ur det i förordet citerade verket "*Svenskt postväsen*").

Sveriges indelning i postdistrikt.



Av landskommunerna hade vid 1924 års slut 77 % minst en fast postanstalt inom sitt område. De landskommuner, som sakna postanstalt, äro till största delen små och ha hittills i allmänhet ansetts kunna tillgodoses genom lantbrevbäring. Ju större folktätheten på landsbygden är, desto större är antalet kommuner utan postanstalt. I det tätt befolkade Skåne t. ex. äro omkr. 30 % av landskommunerna utan postanstalt, medan i nordligaste Sverige alla kommuner ha minst en och flertalet ett relativt stort antal.

För postens befordran mellan de fasta postanstalterna ha järnvägarna den främsta betydelsen och därnäst landsvägarna, medan däremot befordringen sjöledes icke är av lika stor vikt. För denna postförmedling tillkommer ett antal s. k. rörliga postanstalter, vilka utgöras av postkupéer, sjöpostexpeditioner och ångbåtsexpeditioner. Postkupéernas antal år 1924 inom de olika distrikten framgår av följande siffror.

Distrikt	Antal postkupéer
Södra	72
Västra	45
Östra	53
Stockholms	3
Mellersta	52
Norra	21
Hela riket	246

Sjöpostexpedition är anordnad på ångfärjorna mellan Trälleborg och Sassnitz, varjämte tre av de postkupéer, som framföras på linjerna Nässjö—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg, äro i verksamhet även på sjöpostlinjerna Malmö—Köpenhamn resp. Hälsingborg—Hälsingör.

Antalet ångbåtsexpeditioner uppgick år 1924 till 109.

2.

Den omfattning, i vilken de olika postbefordringsmedlen tagas i anspråk för postföringen, belyses närmare av omstående tablå för år 1924.

	Linjernas längd km.	Antal postförda kilometer.
Järnvägslinjer	15,563	26,881,453
Landsvägslinjer	56,188	16,079,931
Sjöpostlinjer	33,644	4,367,870
Luftpostlinjer	1,390	124,320
Tillsammans	106,785	47,453,574

Järnvägslinjernas längd understiger sålunda avsevärt såväl landsvägs- som sjöpostlinjernas men den postala trafikintensiteten på järnvägarna är ojämförligt mycket större: sålunda svarade år 1924 mot varje kilometer av linjernas längd en postföring av 1,727 km. för järnvägslinjerna, men endast 286 km. för landsvägs- och 130 km. för sjöpostlinjerna. Detta beror givetvis på att Sverige numera äger ett relativt vitt förgrenat järnvägsnät, som sammanbinder de flesta orter av någon betydelse.

Det förtjänar emellertid i detta sammanhang påpekas, att järnvägarna ingalunda lyckats uttränga landsvägarna såsom postala samfärdslinjer. Såsom nedanstående siffror visa, har visserligen posttrafiken på järnvägarna oavslått ökat alltsedan dessas tillkomst och överflyglade redan under senare hälften av 1870-talet landsvägstrafiken. Men även denna har vuxit och under sista kvartseket i en väsentligt snabbare takt än järnvägarnas postbefordran — den förra har under nämnda period nära nog fördubblats, medan den senare stegrats med endast en fjärdedel.

	Antal postförda kilometer m i l j. k m.	
	Järnväg	Landsväg
1864	1,2	4,0
1875	5,7	7,8
1885	11,3	6,4
1900	21,7	8,7
1924	26,9	16,1

Landsvägsbefordringen kommer sålunda av allt att döma för Sveriges postväsen alltid att bestå som ett viktigt och nödvändigt komplement till befordringen järnvägsledes.

Såväl statens järnvägar som privatbanorna ha skyldighet att befordra post i den utsträckning, postverket begär, mot särskild ersättning, som bestämmes av regeringen. Befordran av post järnvägsledes sker i främsta rummet i postkupé, d. v. s. i särskilda för ändamålet inredda järnvägsvagnar, där posten behandlas av medföljande postpersonal. Antalet postförda kilometer i postkupé uppgick år 1924 till 68 % av hela antalet postförda kilometer. Bland andra befordringsmedel, som förekomma på järnvägarna, märkas låsta fack eller lådor för slutna poster, brevlådor, uteslutande avsedda för vanliga brevpostförsändelser, samt säckar eller väskor för postabonnerade tidningar. Dessa fack, lådor och säckar placeras i regel i godsvagnar. Det förekommer också, att post försändes såsom vanligt järnvägsgods.

Ehuru den viktigaste delen av postbefordringen försiggår med järnvägarnas hjälp, så äro ej mindre än omkr. 1,500 fasta postanstalter belägna på orter, som sakna järnvägsförbindelse. För postforslingen fram till dessa postanstalter användas främst landsvägarna, där posten såsom i gamla tider framföres med häst och åkdon eller gående bud. I kusttrakterna eller å insjöar, där regelbunden ångbåtstrafik ej förekommer mellan postanstalterna, sker postföringen med hjälp av rodd-, segel- eller motorbåtar och är ofta förenad med svårigheter och verklig fara, särskilt i den nordligaste delen av Östersjökusten, då farvattnet är isbemängt men isen ej körstark. I Norrland arbetar landsvägsposten även eljest under stora besvärigheter, men är här, där andra kommunikationer på stora vidder äro mycket sparsamma, av den största betydelse för befolkningen — i stor utsträckning är postföraren den ende kulturbäraren till dessa trakter. Medan den genomsnittliga längden för en landsvägs-post (åkande) är 25 km., förekomma i de norra delarna av Lappland ännu utomordentligt långa landsvägslinjer för postföringen: den linje, som utgår från Murjeks järnvägsstation på

banan Boden—Riksgränsen och som för över Jokkmokks poststation till Kvikkjokks by djupt in i fjällen, är ej mindre än 189 km. lång och tager vintertiden nära nog en halv vecka i anspråk. En annan lång linje — dess sträckning är 190 km. — leder från Kiruna till Sveriges nordligaste poststation, Kare-suando, belägen invid gränsen till Finland. En tredje öde-markslinje är 235 km. lång och går från Övertorneå till Muo-doslompolo.

Genom användande av motorfordon har postföringen särskilt i Norrland väsentligt förbättrats under de senaste åren. För trafiken under vintern, då vägarna ända till sista tiden varit framkomliga endast för hästskjutsar, har postverket låtit ut-experimentera en särskild automobiltyp, som byggts för kom-binerad post- och passageraretrafik. Postdiligensen har sålunda uppstått i ny gestalt.

Till landsvägspostföringen plägar räknas även den för post-förmedlingen på landsbygden mycket betydelsefulla lantbrev-bäringen. De fasta postanstalternas förläggning medför ofta, att avståndet till dessa kan bli rätt betydande för även större byar och jämförelsevis folkrika områden. Det är för dylika fall lantbrevbärarna omhändertaga postutväxlingen och på be-stämnda dagar och tider utdela och uppsamla post från den invid eller i närheten av deras linjer bosatta befolkningen. Lantbrev-bäringsnätet är mycket vitt utgrenat och omspanner, såsom ne-danstående siffror visa, bortåt tre fjärdedelar av alla lands-vägspostlinjers totala längd och nära två tredjedelar av det där postförda kilometerantalet.

Landsvägspostlinjer år 1924	Antal		Längd		Postförda kilom.	
	st.	%	km.	%	tusental	%
Kärrpost (med hästskjuts eller motorfordon)	512	15,3	13,042	23,2	5,262,3	32,7
Gångpost	165	4,9	1,415	2,5	488,5	3,0
Lantbrevbäring, åkande	360	10,7	8,247	14,7	2,427,3	15,1
» gående	2,323	69,1	33,484	59,6	7,901,8	49,2
Tillsammans	3,360	100,0	56,188	100,0	16,079,9	100,0

Automobilpostlinjernas längd uppgår till ej mindre än omkr. en femtedel av samtliga landsvägspostlinjers sträckning och till mer än hälften av de åkande posternas längd. På det övervägande antalet av dessa automobillinjer äga postförarna medtaga även resande och resgods. I likhet med all annan postföring inom landet utföres nämligen även denna posttrafik, med allenast ett viktigare undantag, som strax skall beröras, av enskilda entreprenörer på grundvalen av med postverket upprättade kontrakt. Undantaget utgöres av det ringa fåtal linjer, där postverket upprätthåller trafiken med egna automobiler eller motorcyklar, samt vidare av postverkets tidigare omnämnda diligenslinjer. Den första av dessa inrättades från 1923 års början med de särskilt konstruerade vinterautomobilerna på den 82 km. långa sträckan mellan järnvägsstationen Tvärålund och Lycksele postkontor. Sedermera ha under samma år linjer av samma slag anordnats på fem andra sträckor om 95 till 170 km. och i trakter, som äro särskilt dåligt lottade i kommunikationshänseende. Vid 1924 års slut voro 9 dylika linjer i verksamhet.

Sjöpostlinjernas längd är visserligen, såsom tidigare anförda siffror visa, relativt betydande — omkr. en tredjedel av samtliga postlinjers — men deras betydelse för trafiken är vida mindre, i det att de år 1924 icke omslöt mer än 9 % av hela antalet postförda kilometer. Sjöpostlinjernas antal var 139, därav 13 mellan svensk och utländsk ort. För postbefordran inom riket togos i anspråk 160 fartyg, därav ett, som vintertiden upprätthåller förbindelsen mellan Kalmar och Öland (Färjestaden), tillhör postverket. Med främmande orter förmedlades år 1924 post med 30 svenska och 25 utländska fartyg. De inländska sjöpostlinjernas längd utgjorde 7,264 och de utländska 26,380 km., men kom av sistnämnda siffra nära hälften (12,983 km.) på linjen Göteborg—Buenos Aires och mer än en fjärdedel (7,970) på linjen Göteborg—Halifax—New York. Antalet postförda kilometer utgjorde mellan svenska orter 2,834,770 samt mellan svensk och utländsk ort 1,533,100.

Under år 1924 har det svenska postverket begagnat sig även av luftpostförling, huvudsakligen på linjerna Malmö—Hamburg och Stockholm—Hälsingfors. Trafiken nedlades under vinter-säsongen men återupptogs ånyo sommaren 1925, utökad med ytterligare linjer.

B. Poströrelsen.

1.

I nedanstående tablå meddelas en översikt av antalet försändelser av olika slag, som år 1924 utväxlades genom postverkets förmedling.

	Inrikes m i l j o n e r	Till ut- landet	Från ut- landet	Transi- terande st.	Summa
Brevförsändelser	341,3	17,0	31,2	1,2	390,7
Paket	7,5	0,2	1,2	0,1	9,0
Postanvisningar	18,5	0,2	0,2	0,0	18,9
Tidningar och tid- skrifter	243,6	2,1	2,0	0,0	247,7
Summa	610,9	19,5	34,6	1,3	666,3

Den vida öfvervägande delen av postutväxlingen — omkr. nio tiondelar — kommer sålunda på inrikestrafiken.

Av försändelserna äro breven de till antalet talrikaste, men även tidningar och tidskrifter spela en mycket stor roll för post-rörelsen. På de förra kom år 1924 omkr. 59, på de senare omkr. 37 % av hela antalet försändelser.

De olika slagen av brev-försändelser uppdelas postalt i de huvudrubriker, som framgå av nedanstående uppgifter för år 1924.

	Portopliktiga m i l j o n e r s t.	Portofria	Summa
Vanliga brev	215,3	3,7	219,0
Brevkort	41,3	—	41,3
Korsband	115,1	—	115,1
Rekommenderade ...	9,8	1,2	11,0
Assurerade	0,9	3,4	4,3
Summa	382,4	8,3	390,7

Portofrihet tillkommer huvudsakligen s. k. postsaksförsändelser (P. S.), d. v. s. sådana som avlätas i posttjänsten. Antalet av dylika är i och för sig ringa — endast omkr. 2 % av samtliga — men springer i fråga om de assurerade försändelserna upp till ej mindre än 79 %. De assurerade postsaksförsändelserna innehålla i regel penningremissor mellan olika postanstalter.

Bland de portopliktiga hithörande brevförsändelserna äro helt naturligt de vanliga breven i stor majoritet — omkr. 56 % av totalantalet — men även korsbanden äro talrika och omsluta omkr. 30 %. De assurerade brevförsändelsernas sammanlagda assuransbelopp beräknades för år 1924 till 1,569 milj. kr.

Huru paketförsändelserna år 1924 fördelade sig i olika hänseenden framgår av följande siffror.

	Portopliktiga	Portofria	Summa
Vanliga paket	8,528,322	29,837	8,558,159
Assurerade ,,	461,034	3,124	464,158
Summa	8,989,356	32,961	9,022,317

Assuransbeloppet för paket uppgick till 533,1 milj. kr.

En specifikation av olika slag av postanvisningar år 1924 meddelas i följande tablå.

	Portopliktiga	Portofria	Summa
Vanl. postanvisningar	18,643,410	172,803	18,816,213
Telegrampostanvisningar ..	72,774	—	72,774
Summa	18,716,184	172,803	18,888,987

Postanvisningsbeloppet uppgick till sammanlagt 1,068,8 milj. kr., varav 14,7 milj. på telegrampostanvisningarna, och utgjorde medelbeloppen 56 kr. för vanliga och 202 kr. för telegramanvisningarna. Omkr. 9,8 milj. kr. kommo på anvisningar från För-
enta Staterna, under det att i motsatt riktning försändes omkr. 0,7 milj., vadan nettoöverskottet uppgick till c:a 9,1 milj. kr.

Vad slutligen angår det fjärde huvudslaget av genom post-
verket utväxlade försändelser, tidningar och tidskrifter, de
kvantitativt näst breven viktigaste, så utgjorde dessas antal år
1924, såsom tidigare angivits, 247,7 milj. nummerexemplar. Vid
postbehandlingen voro dessa inneslutna i 18,9 milj. paket. Där-
till kommo emellertid 83,9 milj. exemplar tidningar och tid-
skrifter, vilka skickades som utgivarkorsband i 29,6 milj. post-
försändelser och som inräknats i tidigare siffror för korsbanden.

Antalet postabonnemang beräknades år 1924 till 1,6 milj. och
de vid postkontoren uppburna abonnemangsavgifterna till 15,6
milj. kr., vari ingå 4,1 milj. kr., som tillföll postverket i be-
fordringsavgift.

I förestående översikter angående poströrelsen och dess olika
grenar ha med postförskott belagda försändelser inräknats i de
grupper, dit de höra. En särskild undersökning av postför-
skottsförsändelsernas antal visar, att de år 1924 utgjorde för:

	Miljoner st.
Brevförsändelser	4,9
Paket	3,0

Totalbeloppet av de begärda postförskotten uppgick till 142,5
milj. kr. eller 18 kr. per försändelse. De i Sverige oinlösta
postförskotten utgjorde 9,8 % av hela antalet samt 9,2 % av
totalbeloppet av motsv. postförskott.

I poststatistiken meddelas siffror även rörande de obeställ-
bara och reklamerade försändelserna såsom en värdefull mätare
på postutväxlingens säkerhet. Dessa uppgifter visa, att de de-
finitivt obeställbara försändelsernas antal är relativt mycket
ringa och år 1924 ej uppgick till mer än 71,170. På inrikes-
trafiken kommo endast 15 och från utlandet återkommo alle-

nast 100 obeställbara på 100,000 postbehandlade försändelser. Den högsta siffran kom på brevkort återkomna från utlandet, av vilka 323 utav 100,000 voro obeställbara.¹⁾

Antalet hos postverket reklamerade försändelser utgjorde år 1924 omkr. 16,160 och av dessa tillrättaskaffades 81 %. Här- till kommo 10,093 reklamerade postanvisningar, vilka samtliga tillrättaskaffades eller påvisades såsom framkomna.

2.

Frågar man hur posttrafiken utvecklats under det senaste halvseket, d. v. s. från tiden för det ekonomiska genombrottet, så finner man en belysning härav i nedanstående siffror.

Årligen	Brevför- sändelser	Paket	Postan- visningar	Tid- ningar och tid- skrifter	Hela an- talet post- försän- delser	Av brev försändel- serna voro	
						vanliga brev	brevkort
m i l j o n e r s t y c k e n							
1876/80	35,0	0,3	0,2	22,8	58,3	31,0	0,7
1881/85	50,0	0,4	0,4	31,0	81,8	41,3	3,0
1886/90	64,5	0,5	0,6	48,1	113,7	51,8	5,1
1891/95	79,4	0,6	1,2	70,0	151,2	60,8	6,6
1896/00	105,6	1,0	2,3	126,0	234,9	77,1	9,8
1901/05	170,8	1,7	3,9	2)170,6	347,0	101,2	41,1
1906/10	215,4	3,8	6,6	174,3	400,1	127,7	40,8
1911/15	260,3	6,6	10,6	217,8	495,3	153,4	40,2
1916/20	368,1	12,0	15,8	275,1	671,0	211,3	43,8
1921	344,8	10,7	16,6	260,2	632,3	208,6	42,0
1922	331,1	9,8	17,4	248,3	606,6	198,0	40,2
1923	374,8	9,4	17,9	242,3	644,4	212,5	43,3
1924	390,7	9,0	18,9	247,7	666,3	215,3	41,3

¹⁾ För kuriositetens skull kan nämnas, att år 1924 till reklamationskontoret inkommo icke mindre än 797 vanliga brev och 608 brevkort, som lagts ned i brevlådorna, men visat sig vara i avsaknad av varje adress. Av dessa kunde likväl genom kontorets åtgärder 293 brev och 11 brevkort tillställas avsändarna.

²⁾ Fr. o. m. 1905 ändrat redovisningssätt.

Tablån visar i stort sett en oavbruten ökning för samtliga slag av försändelser under hela perioden: den totala uppåtgången sedan 1875 representerar en dryg elvadubbling. År 1918 var rekordåret — därefter föllo siffrorna under depressionsåren ända till 1922 med nära 20 %. År 1923 betecknar en återhämtning, så att den nuvarande posttrafikens storlek ungefärligen motsvarar den normala utvecklingskurvans läge.

Under det att brevens och tidningarnas antal ökats relativt jämnt, visar tablån för brevkortens vidkommande ett utomordentligt stort språng uppåt kring sekelskiftet — det årliga medeltalet för perioden 1901—05 är fyra gånger större än för närmast föregående femårsperiod. Detta sammanhänger med uppkomsten omkr. 1900 av de s. k. vykorten, som hastigt vunno en mycket stor spridning. Sedan har brevkortsrörelsen varit till omfattningen i stort sett konstant och sålunda ej följt den fortsatta uppåtgången för den övriga posttrafiken.

Pakettrafiken ökades väsentligt först under de senaste tjugo åren. Ännu 1905 utgjorde paketantalet endast 1,5 milj., men gick tack vare en samma år företagen sänkning av paketportot därefter hastigt upp, så att 1924 års siffra utgjorde 9,0 milj. Likväl hade då redan sedan några år pågått en tillbakagång i rörelsen. För att hejda denna utveckling, vilken kunde anses tyda på för hög taxa i förhållande till järnvägarnas pakettariffer, har paketportot sänkts fr. o. m. den 1 juli 1925.

Uppåtgången i postanvisningsrörelsen började tidigare än för paketen: redan kring 1890 hade den första miljonen överskridits och nu är siffran uppe i omkr. 19 milj.

C. Uppdrag vid sidan av poströrelsen.

Den i det föregående givna redogörelsen för postverkets rörelse har behandlat de rörelsegrenar, som äro postverkets egentliga uppgift. Vid sidan härav ha emellertid åt postverket anförtratts vissa andra uppdrag, som ej ha något gemensamt med postbefordringen, men för vilkas utförande postverket framför

andra statsinstitutioner ansetts lämpat närmast på grund av att verket genom sina över hela riket vitt förgrenade organ är lättast tillgängligt för allmänheten.

Främst bland dessa uppgifter står den form av bankrörelse, som är känd under namn av *postsparbanken*. Denna inrättades, såsom tidigare nämnts, år 1884, närmast efter engelsk förebild, och inordnades under en särskild byrå inom generalpoststyrelsen, vilken likväl icke hade att taga befattning med bankens förvaltning, utan anförtroddes ledningen åt en särskild styrelse, bestående av generalpostdirektören, chefen för postsparbanksbyrån och tre andra av vissa statsmyndigheter utsedda personer. År 1912 organiserades postsparbanken såsom självständigt ämbetsverk, men infogades år 1923 ånyo i postverket (närmare om nuvarande organisation, se sid. 60).

Nedanstående siffror belysa utvecklingen och den nuvarande omfattningen av postsparbankens rörelse.

Vid slutet av år	Antal sparbanks- böcker	Insättarnas behållning miljoner kr.	Årligen	Insatta belopp miljoner kr.	Utgagna belopp miljoner kr.
1890	237,060	13,0	1886/90	4,0	1,8
1900	566,805	56,5	1896/00	17,9	16,1
1910	557,337	46,2	1906/10	11,8	15,1
1920	661,686	84,3	1916/20	24,7	19,9
1924	717,472	148,9	1924	49,4	40,9

Den konkurrens, postsparbanken erbjuder den enskilda bankrörelsen i Sverige, kan icke sägas vara betydande. Först på de senare åren har insättningsbeloppets saldo företett en anmärkningsvärd ökning, beroende på att räntesatsen höjts till 4 %. Men eljest disponera de privata bankerna och sparbankerna delvis tack vare det ytterligt stora antalet över hela riket, även till småorter, spridda bankkontor, över den ojämförligt största andelen av folkets sparmedel: behållningen av insättningar utgjorde år 1924 hos sparbankerna omkr. 2,400 samt hos solidariska

banker och aktiebanker omkr. 2,800 milj. kr. Postsparbankens inlåning är i själva verket icke större än en medelstor privatbanks.

Stämpelväsendet handhades tidigare av statskontoret, men när omkr. år 1915 behov av personalökning förelåg och stämpelavgiftens ökade användning såsom skatteuppbördsmedel gjorde behovet av stämpelns lättare tillgänglighet för allmänheten allt större, fann man sig på förslag av generalpostdirektör Juhlin föranlåten att år 1915 överlämna bestyret med stämpelväsendet åt postverket. Sedan denna tid tillverkas alla stämpel genom postverkets försorg och tillhandahållas vid verkets huvudkassa och vid alla fasta postanstalter, varjämte vissa tjänstemän, särskilt domare, antagas till stämpelförsäljare mot viss provision. Postverket åtnjuter för sina kostnader och sitt arbete med stämpelväsendet särskilt anslag av statsmedel. Detta, som omsluter jämväl ersättningen till de enskilda stämpelförsäljarna, utgjorde år 1924 omkr. 1,5 % av uppbördsbeloppet och var denna kostnad lägre än vid tiden före postverkets övertagande av stämpelbestyret — år 1914 beräknades denna kostnad nämligen till 2,1 % av uppbörden.

Storleken av stämpeluppbörden framgår av följande siffror.

År	Hela stämpel- uppbörden milj. kr.	Därav försålt ge- nom enskilda milj. kr.	%
1915	18,8	11,4	61
1920	69,3	43,2	63
1924	41,8	28,1	67

Före år 1918 verkställdes *uppbörden av kronoutskylder* på landsbygden och i städer utan magistrat vid årliga sockenvis förrättade uppbördsstämmor i närvaro av kronofogden, länsmannen och en uppbördskontrollant. Dessa tjänstemän hade att resa från socken till socken och uppbörden uppgick ofta till ett i förhållande till den vidlyftiga apparaten ganska ringa belopp. Även för de skattskyldiga var det ofta förenat med stora olägenheter att infinna sig på den från vederbörandes hem understundom avlägsna ort, där uppbördsstämman hölls på viss bestämd dag.

Detta obekväma och tidsödande system har från år 1918 ersatts med kronoutskyldernas inbetalning genom skattepostanvisning och redovisning genom postverkets försorg. För sådant ändamål kombineras kronodebetsedeln på landsbygden med en skattepostanvisning, ställd till vederbörande länsstyrelse. Debetsedel och anvisning utskrivas av häradsskrivaren och till-sändas den skattskyldige, som sedan under en för hela riket gemensam uppbördstermin (25 nov.—5 dec.) har att på vilken fast postanstalt i riket som helst inbetala skattebeloppet. Detta redovisas sedan till länsstyrelsen. Varken vid debetsedlarnas utsändande eller anvisningarnas inbetalande erlägges någon postavgift, vadan den skattskyldige sålunda icke drabbas av någon kostnad för uppbörden. Däremot får postverket ersättning av statsmedel för sitt bestyr i saken.

År 1924 inbetaltes 1,635,019 skattepostanvisningar av denna art med ett totalbelopp av 99,8 milj. kr. (tidigare inräknat i angivet belopp för postanvisningar), eller ett medelbelopp per anvisning av 61 kr.

De gynnsamma erfarenheterna av denna nya gren av postverkets arbete har fört fram tanken på att åt postverket överlåta uppbörden av även andra utskylder, men, ehuru det i Stockholm och vissa andra städer är medgivet att betala skatt med postanvisning, så har denna likvidform i dessa fall ej vunnit allmännare utbredning, sannolikt emedan här ej samma behov föreligger som på landsbygden.

Slutligen har åt postverket även överlåtits utbetalningen av de pensioner, som utgivas enligt *folkpensioneringen*.

I det av pensionsstyrelsen utfärdade pensionsbrevet anges den postanstalt, genom vilken utbetalningen skall ske. Med varje pensionsbrev följer ett häfte kvittoblanketter och har pensionstagaren endast att på de för pensionens utbetalande bestämda tiderna, som finnas angivna på omslaget till kvittoläftet, på postanstalten förete pensionsbrevet och avlämna en undertecknad kvittoblankett.

Folkpensionärernas antal är för närvarande nära 300,000. År 1924 utbetalades genom postanstalterna sammanlagt 36,9

milj. kr. i folkpensioner, fördelat på ett antal av omkr. 1,0 milj. kvartalsvis verkställda utbetalningar. Ersättning för jämväl detta postverkets åliggande utgives särskilt av statsmedel.

D. Inkomster.

1.

I nedanstående tablå ha postverkets inkomster av olika slag sammanställts för ett antal år under innevarande sekel.

	1901	1905	1910	1915	1920	1924
	miljoner kronor					
Postavgifter, utom postabonnerade tidningar ¹⁾	12,05	15,75	19,74	25,69	58,85	56,94
Befordringsavgifter för postabonnerade tidningar	0,56	1,12	1,48	1,66	2,28	4,13
Portoandelar för utrikes försändelser	0,17	0,31	0,49	1,08	0,81	1,61
Transitersättning av främmande postverk	—	—	—	—	0,15	0,26
Extra ordinarie uppbörd	0,03	0,04	0,11	0,97	0,78	0,20
Ersättning för uppdrag med stämpelväsande, kronouppbörd, folkpensionering, postsparbank	—	—	—	—	1,30	2,01
Övriga inkomster	0,03	0,16	0,09	0,21	0,54	0,62
Summa inkomster	12,84	17,38	21,91	29,61	64,71	65,77
<i>Prisindex</i> (1913 = 100)....	82	83	91	151	359	162

Den utan jämförelse viktigaste inkomstkällan för postverket är uppenbarligen portoavgifterna eller i huvudsak vad som inflyter genom *försäljning av frankotecken*, d. v. s. befordringsavgifter för brev, brevkort, paket, vissa korsband, ävensom rekommendations-, assurances-, postanvisnings- och postförskottsavgifter. Under perioden 1901—24 har denna inkomst ungefärligen femdubblats (under det att prisnivån endast fördubblats), men medan den år 1901 utgjorde 93,8 % av postver-

¹⁾ Från 1905 även befordringsavgifter för utgivarkorsband (samt avgiftspliktiga tidningsbilagor).

kets hela inkomst, hade denna siffra sedan sakta minskats och stannade år 1924 vid 86,6 %. Nedgången betingas till väsentlig del av att det totala inkomstbeloppet under senare år ökats på grund av dels de stegrade intäkterna av tidningsbefordran, dels de särskilda ersättningar, som tillfalla postverket för en del tidigare utförligare berörda nya arbetsuppgifter för statsverkets räkning,

Det väldiga språnget uppåt från tiden före världskriget i postavgiftsinkomsten är självfallet närmast att tillskriva förhöjningar i portot. Till en början var det dock ej postverkets ekonomi utan fastmer statens behov av ökade inkomster, som gjorde frågan om portohöjningar aktuell. För 1917 års riksdag framlades en proposition om viss allmän höjning av postavgifterna i enlighet med ett av generalpoststyrelsen på vederbörande departementschefs anmodan utarbetat förslag. Vid avgivandet av detta förslag anförde generalpoststyrelsen, att, därest normala förhållanden varit rådande, någon höjning av postavgifterna i syfte att bereda staten ökad inkomst, enligt styrelsens mening, icke bort ifrågakomma. Styrelsen anslöte sig nämligen till den principen, att de avgifter, som skola av allmänheten erläggas för begagnande av statens kommunikationsmedel, böra så avvägas, att staten på sin ifrågavarande verksamhet icke erhåller större vinst än som kan anses skälig. Propositionen rönt starkt motstånd i riksdagen. Bevillningsutskottet hade särskilt vänt sig mot höjning av brev- och brevkortsportot och stannat vid att tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag endast i fråga om paketportots höjning, vilken av generalpoststyrelsen påvisats vara även ur postverkets synpunkt påkallad. Riksdagen beslöt i enlighet härmed. Sedan generalpoststyrelsen följande år anmodats inkomma med förnyat förslag till portoförhöjningar, hänvisade styrelsen till sitt tidigare gjorda principuttalande men erinrade om, att frågan nu kommit i ett annat läge därigenom, att postverkets utgifter vore stadda i sådan ökning att särskilda åtgärder vore av nöden, för att postverket skulle bli i stånd att lämna skäligt överskott. Den i enlighet med generalpoststyrelsens förslag framlagda propositionen,

som innebar genomgående portoförhöjningar, blev av riksdagen bifallen. Portofrågan återkom redan vid 1919 års riksdag. Denna gång ingav generalpoststyrelsen, som funnit sina inkomstberäkningar för åren 1919 och 1920 icke längre hållbara, självmanant ett förslag med ytterligare förhöjningar, vilket även godkändes av riksdagen. Ehuru sålunda trenne riksdagar i följd nödgats besluta om tämligen avsevärda höjningar av postavgifterna, befanns det nödvändigt att vid 1920 års riksdag framlägga förslag om ytterligare avsevärda höjningar över nästan hela linjen. Den inträdda trafikminskningen och den därav föranledda nedgången i portouppbörderna samt de alltfjämt stegrade driftkostnaderna väntades nämligen — trots de tidigare företagna portoreglerna — för såväl år 1920 som år 1921 medföra betydande underskott på poströrelsen. Förslaget bifölls även nu av riksdagen.

Trots de sålunda vidtagna betydande avgiftsförhöjningarna hade postverket att för år 1920 uppvisa ett driftunderskott på närmare 5 milj. kr. Till detta ogynnsamma resultat bidrog i väsentlig mån den av depressionen på näringslivets område föranledda trafikminskningen. Jämsides med nedgången i uppbörden stegrades omkostnaderna, bl. a. genom den under året ikraftträdde löneregleringen för verkets tjänstemän och genom fastställd högre ersättning till järnvägarna för posttransporter. Då generalpoststyrelsen ansåg sig kunna befara, att postverket även under åren 1921 och 1922 icke skulle bli i stånd att med sina intäkter täcka driftkostnaderna, avgav styrelsen förslag om höjning av vissa avgifter. Förslaget blev förelagt 1921 års riksdag. Innan frågan kom upp till avgörande, hade dock ställningen blivit gynnsammare, särskilt på grund av prisnivåns nedgång med därav följande minskning i kostnaderna för dyrtidstillägg. Propositionen blev på grund härav av riksdagen avslagen.

Den förhoppning om, att postverket för framtiden skulle vara i stånd att bära sina omkostnader utan ytterligare portoförhöjningar, som ligger i det ovanberörda riksdagsbeslutet, visade sig mycket välgrundad, i det postverket för år 1921 lämnade ett överskott av närmare 10½ milj. kr. Med anledning härav och

under hänvisning till sin vid tidigare tillfällen framhållna principiella ståndpunkt, nämligen att postverkets taxor böra hållas så låga, att vinsten icke blir större än som kan ur verkets egen synpunkt anses skäligt, avgav generalpoststyrelsen ett förslag till vissa postavgifters sänkning, vilket förslag av regeringen framlades i proposition till 1922 års riksdag och av denna bifölls med ett tillägg avseende lokalportots sänkning. De sålunda fastställda postavgifterna ha sedan i huvudsak förlänats giltighet intill utgången av år 1924.

2.

I de i tablån redovisade postavgifterna ingår fr. o. m. år 1905 även den då införda avgiften för *utgivarkorsband*, d. v. s. korsband innehållande från utgivarna expedierade inrikes tidningar. Det nya försändelsesättet utvecklades raskt: år 1905 uppgick befordringsavgiften till 0,09 milj. kr. men hade år 1920 stegrats till 0,74 milj. kr. eller mer än åttadubblats och uppgick år 1924 till ej mindre än 1,7 milj. kr. Antalet utgivarkorsband ökades under perioden 1905—24 från 3,2 till 29,6 milj., antalet nummer-exemplar per försändelse minskades från 9 till 3, men inkomsten per exemplar steg från 0,31 till 2,0 öre, en följd av tidningarnas ökade vikt och av företagen portoförhöjning (år 1923).

Beloppet av influtna avgifter för *postabonnerade tidningar* ha under perioden 1901—1924, såsom av tablån framgår, i det närmaste åttadubblats. En del av ökningen kommer på det från år 1923 fördubblade portot, men utgör eljest tidningarnas ökade vikt och höjda prenumerationspris, vilka båda faktorer i huvudsak bestämma postavgifternas storlek, den väsentliga orsaken.

Sveriges *portoandelar för utrikes försändelser* visa en tämligen regelbunden ökning ända till år 1914. Genom världskrigets utbrott inträdde en första tillfällig avspärrning av de viktigaste förbindelserna med utlandet, vilket avspeglar sig i en något lägre inkomst av dylika portoandelar under år 1914 (0,54 milj. kr.). Den höga inkomstsiffran för år 1915 (och även för år 1916 då den var 0,75 milj. kr.) betingas av den ofantligt stora paketpost, som under dessa år befordrades från Väst-

europa till Ryssland över Sverige. Ökningen i inkomsten av de utrikes försändelserna från år 1920 beror på den ökning i postutväxlingen med utlandet, som inträtt efter krigets slut.

Transitersättningen av främmande postverk är förnämligast en från krigstiden härflytande inkomst. Under normala förhållanden har svenska postverket måst i transitgottgörelse till utländska postförvaltningar betala ut mera än som på motsvarande konto influtit till Sverige. Under krigsåren, då Sverige förmedlade utväxlingen av post mellan å ena sidan Västeuropa och Amerika och å andra sidan Östeuropa och Asien (vilken utväxling i fredstid förmedlats av Tyskland), hade Sverige att över sitt område transportera, förutom en betydande paketpost (samt olika slag av krigsfångeförsändelser, för vilka ersättning icke utgår), även brevpост i stor myckenhet. Sverige har hos vederbörande postförvaltningar framställt krav på ersättning för denna oförutsedda ökning i mängden av transiterande brevpост, vilken föranlett ett särdeles betungande extra transportarbete med därav betingade högst avsevärda kostnader. Kraven ha i allmänhet godkänts och har svenska postverket härför tillförts avsevärda belopp, vilka började inflyta under år 1917. Utbetalningarna ha sedan fortsatt med växlande summor.

Den *extra ordinarie uppbörden* omfattar kursvinster och vissa andra tillfälliga inkomster.

Ersättning för särskilda uppdrag började år 1915 med ersättning till postverket för pensionsutbetalningar, vilken nämnda år utgjorde endast något över 1,000 kr. Sedermera tillkommo bestyren med stämpelförsäljningen och handhavandet av kronouppbörden på landsbygden. För åren 1920 och 1924 fördelade sig ersättningarna på följande sätt:

År	Ersättning för		
	Pensionsutbetalningar kr.	Stämpelväsendet kr.	Kronouppbörden kr.
1920	49,163	198,500	¹⁾ 1,050,000
1924	385,500	166,000	658,000

¹⁾ Avser åren 1918 och 1919 (ej 1920, men beloppet *inflöt* under 1920). Beloppet för 1924 *avser* 1923.

I den i tablån å sid. 40 (för år 1924) redovisade inkomstsiffran under denna rubrik har medräknats även ersättningen för postsparbanksrörelsens handhavande, utgörande 799,481 kr.

Under *övriga inkomster* ingå avgifter för postavgifters bokföring, registrering och fackavläggning, fraktmedel av postverkets ångfartyg, expedition av lösväskor m. m.

E. Utgifter.

En sammanställning av postverkets utgifter för olika ändamål under vissa år av perioden 1901—1924 har försökts i efterföljande tablå.¹⁾

	1901	1905	1910	1915	1920	1924
	miljoner kronor					
Avlöningar (inklusive dyrtidstillägg m. m.)	5,84	8,41	12,40	14,40	44,19	32,95
Resersättning, traktamenten m. m.	0,60	0,47	0,35	0,44	1,76	1,10
Undervisningsväsendet	—	—	0,01	0,01	0,30	0,05
Postföringen: järnväg	2,51	3,03	3,70	4,41	11,27	9,31
» landsväg	1,04	1,17	1,62	2,00	6,13	3,90
» sjöledes	0,47	0,47	0,53	1,16	0,88	0,30
Hyror för postlokaler	0,21	0,24	0,25	0,42	0,51	0,46
Expenser	0,58	0,69	0,93	0,97	2,87	1,60
Telefonavgifter och telegramporto	—	—	0,03	0,05	0,17	0,14
Avsättning till förnyelsefond	—	—	0,07	0,27	0,60	1,17
Transfersättning till andra postverk	—	—	0,08	0,10	—	—
Tillverkning av frankotecken	0,14	0,21	0,18	0,24	0,42	0,15
Diverse utgifter	0,27	0,29	0,05	0,10	0,38	0,78
Summa utgifter	11,66	14,98	20,20	24,57	69,48	51,91
<i>Prisindex</i> (1913 = 100)	82	83	91	151	359	162

Personalkostnaden, till vilken bör föras ej allenast avlöningarna, i vilka inräknats utom dyrtidstillägg även sportler, be-

¹⁾ Före 1912 bestriddes utgifter för nya posthus och för inköp av inventarier av postmedel och bokfördes som utgifter. Efter denna tid bestridas dylika utgifter av särskilda anslag. För möjliggörande av jämförelse ha därför de ifrågavarande utgifterna ej medtagits för åren före 1912.

klädnad, sjuk- och begravningshjälp, pensioner och understöd, utan jämväl reseersättningar och traktamenten samt kostnaderna för undervisningsväsendet, är den förnämsta posten på utgiftskontot. Dess absoluta belopp har stegrats jämnt till år 1917, då siffran var omkr. 16 milj. kr., men sprang påföljande år upp till dubbla summan eller omkr. 31 milj., nådde år 1919 till 39 och år 1920 rekordsiffran 46 milj. (1924: 34,1). Penningvärdets samtida förändringar tolkas av indexsiffrorna 254 (år 1917), 353, 341 och 359 (år 1920). Av postverkets totala driftkostnadsbelopp har personalkostnaden kommit att utgöra en stigande andel, såsom följande siffror visa, där även postföringskostnadens motsvarande anpart angives.

	Personalkostnad i % av hela driftkostnaden	Postföringskostnad
1901	55,2	34,5
1905	59,3	31,2
1910	63,2	28,9
1915	60,4	30,8
1920	66,6	26,3
1924	65,6	26,0

Stegringen i personalkostnaden ansluter sig under åren före kriget till den av vidgad poströrelse föranledda personalökningen, men beror under krigsåren närmast på tillkomsten av dyrtidstilläggen, som under åren 1918—1920 utgjorde 30--40 % av hela avlöningsbeloppet. Personalens antal vid distrikts- och lokalförvaltningarna framgår av nedanstående siffror.

	Antal personal
1900	7,275
1905	9,030
1910	10,364
1915	10,879
1918	11,412
1919	11,626
1920	11,890
1921	11,735
1922	11,692
1923	11,840
1924	11,966

Under hela perioden från 1918 har personalantalet sålunda växlat i relativt ringa grad. Likväl har den absoluta personalkostnaden sjunkit, i det att den fallit från 46 milj. kr. år 1920 till 34 milj. kr. år 1924 eller med omkr. en fjärdedel. Penningvärdet ökades dock samtidigt med över 100 %.

Postföringskostnaden, den näst personalutgifterna största posten bland driftkostnaderna och tillsammans med denna representerande i allmänhet omkr. 90 % av verkets totalutgift, utgör till sin väsentliga del kostnader för postföring på järnväg. Avgifterna härför utgå i förhållande till den väglängd, posten fortskaffas, samt med beaktande av det utrymme, beföringssättet kräver (postkupé, godsinka, fack, tidningsväska eller brevlåda). Med hänsyn till den under senare år väsentligt ökade prisenivån ha utgivits provisoriska tillägg till de i detta avseende fastställda ersättningsbeloppen.

För landsvägspostföringens besörjande anställas postförarna med kontrakt. Omkostnaderna förete en i det hela jämn stegring och ha under hela perioden efter 1900 utgjort omkr. 9 % av postverkets driftkostnader.

Kostnaderna för sjöpostföring visa ävenledes en ganska konstant absolut ökning, men ha under årens lopp kommit att utgöra en allt mindre del av totalutgifterna. Den relativt höga siffran för 1915 beror därpå, att de stora transitposter, som under kriget kommo att transporteras över Sverige i stället för över Centraleuropa, nödvändiggjorde inrättandet av nästan daglig direkt postbefordran mellan Sverige och England.

De utgifter, som i tablån upptagits såsom *hyror*, äro nettobelopp, i det att influtna hyror i postverkets egna fastigheter frändragits de hyresbelopp, verket har att betala för förhyrda lokaler. För åren till och med år 1907 inräknades i denna utgiftspost jämväl kostnaden för posthusens underhåll. Dessa kostnader bestridas, tillika med utgifter för underhåll av inventarier, från och med år 1913 genom bland utgifterna särskilt redovisade, årliga avsättningar till *förnyelsefonden*. Denna tillkom med genomförandet av vissa ändringar i riksstatens uppställning och avser att möjliggöra, att postverkets fastigheter

och inventarier skola kunna upprätthållas vid sitt fulla värde. För att icke underhållskostnaderna under olika år skola ställa avsevärt olika anspråk på postkassan, avsättes varje år en viss procent av fastigheternas (3 %) och inventariernas bokförda värde till fonden.

Expenserna innefatta utgifter för postlokalers uppvärmning, belysning och städning, för blankett- och cirkulärtryck, skrivmaterialier m. m. samt för förbrukningsartiklar. För att nedbringa kostnaden för blanketter, förbrukningsartiklar och frankotecken har postverket igångsatt och efter hand alltmer utvecklat en egen produktiv verksamhet, vilken för närvarande bedrivs på verkets blankettryckeri med tillhörande bokbinderi, på dess verkstad och på frimärkstryckeriet. Blankettryckeriet, som börjades i liten skala i en landsortsstad år 1909, överflyttades till Stockholm år 1917 och har numera hand om allt postverkets blankett- och cirkulärtryck och även en del motsvarande arbeten för andra statsändamål. Personalen utgjorde år 1924 85 personer och tillverkningsvärdet (= självkostnadsbeloppet) 638,000 kr. Från en ävenledes ringa början år 1914 har postverkets verkstad utvecklats till att numera omfatta avdelningar för mekaniska och elektriska arbeten, bleckslageri-, smides- och måleriarbeten samt för reparation av verkets motorfordon (inkl. garage). Verkstaden sysselsatte år 1924 ett 70-tal personer och tillverkades där nya inventarier för omkr. 100,000 kr. (mot omkr. 300,000 från andra håll) samt verkställdes underhållsarbeten å inventarier för omkr. 60,000 kr. (mot omkr. 70,000 kr. utom verket). Framärkstryckeriet daterar från år 1920 och tillverkar verkets alla frankotecken. Det sysselsatte år 1924 omkr. 30 personer och utgjorde dess kostnader omkr. 250,000 kr. Medan framställningskostnaden för 1,000 frimärken år 1914 var 0,44 kr. samt 1919 — det sista år då frankotecken tillverkades på enskilt tryckeri — utgjorde 0,77 kr., hade kostnaden redan år 1921 nedgått till 0,72 för att därefter sjunka ytterligare och stannade år 1924, vars prisnivå var omkr. 60 % högre än 1914 års, vid 0,50 kr.

De postverkets utgifter, som nu berörts, äro de, som erfordras för att hålla poströrelsen i gång och kallas av sådan anledning med ett gemensamt namn för *driftkostnader*. För postverkets räkning göras emellertid även utlägg, som visserligen äro nödvändiga eller önskvärda för verkets rationella skötsel, men som på samma gång medföra ökning av det i verket nedlagda kapitalet. Dessa *utgifter för kapitalökning*, som avse inköp av inventarier samt förvärv och nyuppförande av fastigheter för postverkets behov, bestredos före år 1912 även av driftinkomsterna, men tagas medel härtill sedan denna tid efter särskilda beslut av riksdagen från statsverkets allmänna tillgångar, oftast av upplånade medel.

F. Överskott och kapital.

1.

Ett sammandrag av de i det föregående redovisade inkomster och utgifter tillsammans med överskottet ter sig på följande sätt:

	1901	1905	1910	1915	1920	1924
	miljoner kronor					
Inkomster	12,84	17,38	21,91	29,61	64,71	65,77
Driftkostnader	11,66	14,98	20,20	24,57	69,48	51,91
Driftkostnader i % av inkomster	90,8	86,2	92,2	83,0	107,4	78,9
Överskott (brist)	1,18	2,40	1,71	5,04	-4,77	13,86
Bokfört överskott (brist) ..	0,64	2,08	1,37	5,04	-4,77	13,86
Utgifter för kapitalökning. Avsättning eller lyftade anslag till posthus	0,36	0,10	0,16	0,72	1,37	2,80
Inventarier	0,18	0,22	0,18	0,30	0,70	0,65
<i>Prisindex</i> (1913 = 100).....	82	83	91	151	359	162

Det såsom "överskott" angivna beloppet har för åren före 1915 beräknats som om jämväl under dessa år, i likhet med vad under senare år varit fallet, utgifterna för nya posthus och in-

ventarier icke ingått bland driftkostnaderna. De i boksluten redovisade överskottsbeloppen återfinnas under rubriken "bokfört överskott" och ha för fullständighetens skull de nyss berörda utgifterna särskilt upptagits i tablån.

Överskottet under 1900-talets första årtionde rörde sig i regel omkr. 1,5—2,5 milj. kr. Efter 1910 stiger det och når 1915 för första gången upp till 5 milj. kr. Sedan kommer kriget med tidigare skildrade höjningar av taxor, som starkt stegra inkomsterna — överskottet når rekordåret 1917 upp till 9 milj. kr. — men som även ökar utgifterna, främst personalkostnaden, och åstadkommer en hastig regress av överskottet, vilket vid successivt minskad trafik 1918 faller till 1,8 milj. kr., år 1919 till 1,1 milj. och år 1920, trots oavslåtliga och betydande taxehöjningar, bytes i det högst avsevärda underskottet av 4,8 milj. kronor. Därefter kommer ett kraftigt omslag, framkallat icke av trafikens ökning — denna sjönk i stället under de båda närmaste åren — utan av personalkostnadernas minskning: prisnivån sjönk och i samband därmed dyrtidstillägget. Inkomster, utgifter och överskott åren 1921—23 tedde sig på följande sätt:

	Inkomster	Utgifter	Överskott
	miljoner kronor		
1921	76,29	65,89	10,40
1922	69,43	54,10	15,33
1923	65,92	49,75	16,17

De relativt sett utomordentligt stora överskotten för dessa år — och även för år 1924, då siffran var 13,86 milj. kr. — visa att inkomsterna varit större än som erfordrats och att sålunda en väsentlig sänkning av portot varit möjlig utan att äventyra verkets ekonomi. En sänkning genomfördes visserligen, som tidigare nämnts, den 1 okt. 1922, men har tydligen icke influerat på resultatet, säkerligen emedan trafiken samma år ånyo avsevärt stegrades. Ehuru en ytterligare nedsättning av vissa portosatser trädde i tillämpning år 1925, torde fortsatt sänkning vara möjlig.

2.

För en undersökning av den avkastning, postverkets rörelse ger, är det nödvändigt att först känna storleken av det av verket disponerade kapitalet.

Ända till år 1912 bestod detta helt av överskottsmedel, som efter särskilda beslut disponerats för verkets egna stadigvarande behov. Summan uppgick vid slutet av år 1911 till 12,86 milj. kr., huvudsakligen placerade i fast egendom och inventarier. Ett belopp av 1,20 milj. kr. representerade dock det kassaförlag, som verket alltsedan 1868 ägde rätt att disponera av överskottsmedlen och som ursprungligen utgjort 0,10 milj. kr., men efter flera höjningar, från år 1893 bibehållits vid förstnämnda summa. Huru kapitalet sedan förändrats, ävensom dess ursprung framgår av följande tablå:

Slutet av år	Anslagsmedel		Av verkets egna över- skott av- satta	Summa kapital	Överskott för året
	lån	andra stats- inkomster			
milj o n e r k r o n o r					
1911	—	—	12,86	12,86	3,12
1912	—	0,30	13,74	14,04	3,74
1913	—	0,93	14,22	15,15	4,23
1914	—	1,38	13,90	15,28	3,91
1915	—	2,49	15,03	17,52	5,04
1916	—	3,81	16,64	20,45	6,65
1917	1,46	3,75	19,03	24,24	9,04
1918	2,73	4,28	11,82	18,83	1,83
1919	3,58	4,28	11,04	18,90	1,05
1920	5,65	4,28	9,26	19,19	— 4,77
1921	9,73	4,28	20,39	34,40	10,40
1922	16,07	4,28	25,32	45,67	15,33
1923	18,12	4,28	26,16	48,56	16,17
1924	20,32	4,28	23,85	48,45	13,86

Under de fjorton åren från 1911 och till 1924 års slut har sålunda det av postverket disponerade kapitalet nära fyrdubbats. Vid sistnämnda tidpunkt var det använt på följande sätt:

<i>Bundet kapital:</i>	Milj. kr.
1) Fast egendom	23,77
Angfartyg	0,12
Inventarier	7,74
Bostadslån åt personal	0,47
	32,10

Rörelsekapital:

Kassaförlag	1,20
Medel, som ännu ej disponerats för avsett ändamål	1,29
Överskottsmedel, som ännu ej inlevererats	13,86
	48,45

En betydande del av kapitalet utgjordes sålunda av vid års-skiftet kvarstående överskottsmedel, vilka emellertid inbetalas under februari månad närmast påföljande år. Det under året disponerade medelkapitalet blir således mindre än den här redovisade totalsiffran, vilket har betydelse för avkastningskal-kylen.

Beräknar man nu, hur överskottet förhåller sig till kapitalet, varvid beräkningen, såsom nyss framhållits, bör avse det av ver-cket i genomsnitt under året disponerade kapitalbeloppet, erhål-las nedanstående tal, som omsluta jämväl perioden 1901—10.

¹⁾ Postverket hade år 1924 egna posthus på 41 orter i riket. Av de vid samma tid förefintliga 242 postkontoren voro 43 inrymda i lokaler i postverkets egna fastigheter samt 199 i förhyrda lokaler. Av de sist-nämnda voro 10 förhyrda av riksbanken, 15 av telegrafverket och av statens järnvägar 13.

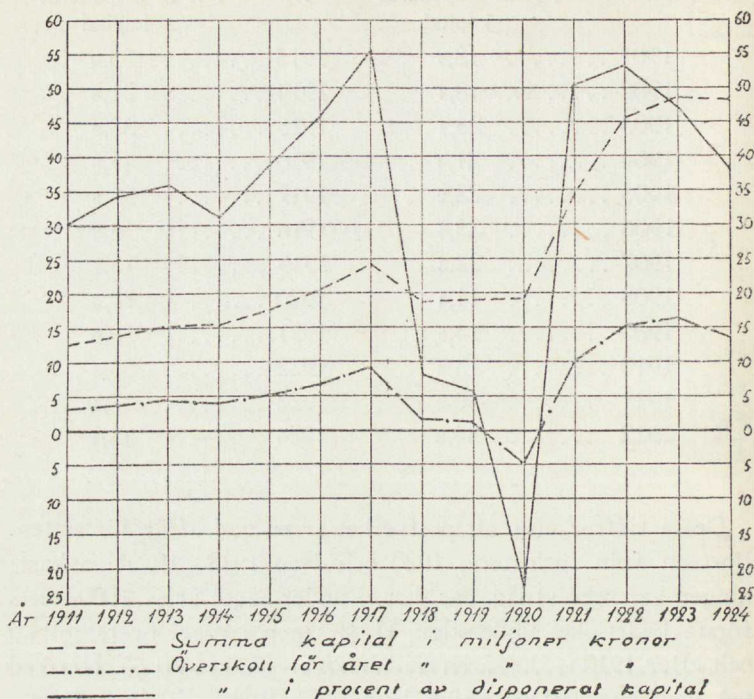
Utom de fastigheter, som äro avsedda för poströrelsen och som vid 1924 års slut voro bokförda till ett värde av 20.6 milj. kr. äger post-verket bostadshus för 3,2 milj. kr. Av dessa befunnos tre i Stockholm samt tolv på nio andra platser, varjämte på fyra mindre platser upp-förts sammanlagt fem smärre byggnader av standardtyp.

År	Överskott (avkastning) i % av disponerat kapital	År	Överskott (avkastning) i % av disponerat kapital
1901	13,7	1913	35,9
1902	18,4	1914	31,3
1903	25,1	1915	38,9
1904	21,4	1916	45,8
1905	22,2	1917	55,5
1906	23,4	1918	8,3
1907	22,3	1919	5,7
1908	11,1	1920	— 22,5
1909	14,8	1921	50,5
1910	13,4	1922	53,3
1911	30,2	1923	47,1
1912	34,3	1924	38,1

Dessa siffror visa, att postverket är en god affär för staten. Bortsett från förluståret 1920 och åren 1918—19, då avkastningen var relativt låg, har den ej under något år av 1900-talets första kvartsekel understigit 11 %, men i regel överstigit 20 % och efter 1910 — krisåren undantagna — alltid 30 %. Härmed må jämföras statens andra kommunikationsverk, järnvägarna och telegrafverket, av vilka det förstnämnda endast mera sällan givit en förräntning av mer än några få procent och det sistnämnda i allmänhet ej över 5—8 %. Men så är också skillnaden mellan statens kapitalinsatser i de olika företagen synnerligen stor: järnvägarnas kapital rör sig omkr. en miljard och telegrafverkets omkr. en fjärdedels miljard kr., medan postverkets stannar vid några tiotal miljoner. Postverkets finansiella styrka ligger i, att det kräver ett relativt litet kapital för en stor rörelse och att denna kan utökas utan en motsvarande ökning av det investerade kapitalet.

En grafisk översikt av disponerat kapital och överskottet i miljoner kronor och i procent av kapitalet under åren 1911—1924 ter sig på följande sätt.

Postverkets kapital och överskott 1911—1924.



Ställer man på den statliga affärsdriftens förmåga av avkastning samma krav som på den enskilda kommersiella verksamheten eller att den skall motsvara en skälig förräntning av kapitalet, och, sedan avskrivningar och nödiga avsättningar skett, möjligen ge något därutöver såsom företagarvinst, så fyller postverket helt visst anspråken i detta avseende. Även om det sannolikt kan göras gällande, att avsättningen till förnyelsefonden till storleken icke fullt motsvarar vad som inom ett väl-skött privatföretag skulle anses erforderligt, så måste likväl antagas, att endast få enskilda företag, även om de liksom postverket intaga en monopolställning, giva en reguljär avkastning av drygt över 30 %. Statens inkomster av detta verk äro sålunda till ej ringa del beroende på att inkomsterna, d. v. s. i

huvudsak postportot, hålles högre än vad som kan motiveras uteslutande med hänsyn till verkets egen drift eller det investerade statskapitalets förräntningsbehov.

3.

En mycket omsorgsfull utredning angående fördelningen av inkomster, utgifter och överskott på olika grenar av postverkets rörelse har utförts av chefen för generalpoststyrelsens statistiska kontor på grundval av ett för i huvudsak år 1920 insamlat material. Tillämpas utredningens resultat på 1922 års posttrafik och då gällande taxor samt samma års utgifter, erhålles följande tablå:

Rörelsegrenar	Inkomster		Utgifter ¹⁾		Överskott eller brist (—)	
	miljoner kronor	i % av samtliga	miljoner kronor	i % av samtliga	miljoner kronor	i % av inkomsterna
Brevrörelsen	44,6	65	23,4	43	21,2	48
Postanvisningsrörelsen	5,8	8	6,0	11	— 0,2	3
Paketrörelsen	13,3	19	10,9	20	2,4	18
Tidningsrörelsen ...	4,0	6	12,7	23	— 8,7	217
Övriga	1,1	2	1,6	3	— 0,5	45
Samtliga	68,8	100	54,6	100	14,2	21

Postverkets första uppgift var ju att förmedla vanliga brev. Efter hand tillkommo nya viktiga verksamhetsgrenar, men brevtrafiken måste dock alltjämt betraktas såsom den ur samfärdselns synpunkt utan gensägelse viktigaste. För postverkets ekonomi har brevrörelsen, till vilken hänföres brev-, brevkorts- och korsbandstrafiken, i alla tider haft avgörande betydelse. Överskottet av denna trafik uppgår för närvarande — enligt

¹⁾ Däri ha inräknats 5,5 % ränta på det i fastigheter och inventarier nedlagda kapitalet.

vad tablån giver vid handen — till nära hälften av intäkterna. Någon annan i ekonomiskt hänseende därmed jämförlig postal verksamhetsgren finnes ej, i det att endast paketrörelsen synes lämna överskott, uppgående till närmare en femtedel av brutto-intäkterna. Däremot framstår som ett anmärkningsvärt faktum, att tidningsrörelsen, varmed förstås postverkets bestyr med abonnemang å tidningar, är en högst förlustbringande rörelsegren. Postverkets förlust på denna gren av sin verksamhet torde år 1922 ha uppgått till omkr. 9 milj. kr. eller 217 % av postavgifterna.

KAP. III.

ORGANISATION.

1.

Postverket är i administrativt hänseende förlagt under kommunikationsdepartementet. Någon särskild postlag, som reglerar förhållandet mellan den lagstiftande makten och postverkets styrelse finnes icke här i landet. Vissa grundläggande bestämmelser äro emellertid — med eller utan riksdagens hörande — meddelade genom förordningar eller kungörelser, varjämte en stor mängd föreskrifter lämnats genom kungl. brev.

Rätten att bestämma postavgifter tillkommer, såsom tidigare nämnts, riksdagen, som dock plägar för vissa år i sänder bemyndiga Kungl. Maj:t att bestämma utrikes avgifter och vissa inrikes avgifter av mindre betydelse. Bland andra mera grundläggande bestämmelser, som meddelats av Kungl. Maj:t eller riksdagen, må nämnas sådana beträffande förbud för vissa försändelsers postbefordran och angående postverkets ansvarighet. Nu gällande tidningsförordning är också i sin helhet antagen av riksdagen.

Antalet ordinarie befattningar av 1—20 lönegraderna bestämmes av Kungl. Maj:t, antalet övriga befattningar av riksdagen. Avlöningsbestämmelser för postverkets ordinarie tjänstemän fastställas av riksdagen. Nu gällande avlöningsreglemente är utfärdadt år 1919. För extra ordinarie tjänstemän och aspiranter bestämmes avlöningen av Kungl. Maj:t. Postverkets stat för driftkostnader fastställas av Kungl. Maj:t, varemot anslaget till utgifter för kapitalökning bestämmes av riksdagen.

Postverkets centralförvaltning, *generalpoststyrelsen*, utgöres av generaldirektören och fem byråchefer, av vilka en förordnas till generaldirektörens ställföreträdare. Generaldirektören förordnas för en tid av högst sex år och generaldirektörens ställföreträdare för en tid av högst tre år. Enligt gällande instruktion äger styrelsen för postutväxlingens befrämjande inrätta och indraga postanstalter samt anordna erforderliga förbindelser å järnväg, landsväg och sjöledes. Inrättandet av postkontor och postexpeditioner kan dock ske endast i den mån på postverkets stat uppförda föreståndarebefattningar för dylika postanstalter finnas att tillgå. Styrelsen äger anskaffa erforderliga inventarier, persedlar och förbrukningsartiklar, varjämte det åligger styrelsen att vårda och vidmakthålla postverkets fasta och lösa egendom. Däremot skola frågor om nybyggnad för postverkets räkning eller om större förändring av fastighet underställas Kungl. Maj:ts prövning. Styrelsen tillsätter tjänstemän tillhörande 1—27 lönegraderna — det övervägande flertalet — varemot tjänstemän tillhörande 28—30 lönegraderna — byrådirektör, ombudsman, postdirektör och byråchef — tillsättas av Kungl. Maj:t, byråchef och postdirektör efter förslag av generaldirektören samt de övriga efter förslag av styrelsen. Vidare har styrelsen att utfärda allmän poststadga, taxor, instruktioner och reglementen ävensom att fastställa arbetsordning för ämbetsverket.

Dessutom har styrelsen under senare år fått åtskilliga utanför den postala tjänsten liggande uppgifter — stämpelväsande, kronouppbörd, postsparbank, postgiro — för vilka redogörelse tidigare lämnats.

Arbetsfördelningen mellan de fem byråerna är i huvudsak följande.

Första byrån arbetar på tre avdelningar, av vilka den första handlägger ärenden angående personalen — dock ej bestraffningsärenden — den andra trafikärenden och den tredje det postala undervisningsväsendet. På envar av första byråns av-

delningar är anställd en sekreterare. Den hos styrelsen för biträde med handläggning av frågor, som röra postväsendets förhållande till armén och marinen, anställde militärassistenten är jämväl placerad på första byrån, vars hela personal uppgår till 20 tjänstemän.

Andra byrån handlägger ärenden rörande postverkets ekonomi, postlokaler, såväl i postverkets egna fastigheter som i förhyrda lägenheter, anskaffning av erforderliga inventarier, förbrukningsartiklar m. m. ävensom granskning av de postverkets räkenskaper, som ej utgöras av vissa, här nedan under fjärde byrån nämnda specialräkenskaper. Under andra byrån äro jämväl förlagda frimärksförrådet och stämpelexpeditionen. Såsom byråchefens ställföreträdare och såsom närmaste chef för räkenskaps- och revisionsväsendet är placerad en byrådirektör. Förutom ärenden, som mera direkt beröra räkenskapsväsendet, har byrådirektören även att övervaka och svara för postverkets pensionsfonds och postverkets understödkassas medel. Direkt under byrådirektören lyda följande avdelningar: huvudpostkassan och stämpelförrådet med en kassaintendent som föreståndare samt medelsbokhållarekontoret och medelsrevisionslotterna samt vidare pensionsavdelningen. Stämpelexpeditionen och frimärksförrådet förestås av en förste intendent. Såsom chef för blankett- och persedelförråden, tryckeriet och postverkets verkstad är anställd en intendent, vilken under sig har en förrådsförvaltare för persedelförrådet, aktuarier för blankettförrådet och tryckeriet samt för verkstaden en verkstadsingenjör. Som byråchefens närmaste man på andra byråns kansliavdelning tjänstgör en sekreterare. Byråns hela personal utgör 77 tjänstemän.

Till tredje byråns handläggning höra författnings-, taxe- och statistiska ärenden. På denna byrå äro placerade två sekreterare, av vilka den ene särskilt sysselsättes med reglementsärenden, som beröra den praktiska posttjänsten. Såsom chefer för taxekontoret och statistiska kontoret äro placerade förste aktuarier. Under tredje byrån, som sysselsätter sammanlagt 21 tjänstemän, äro jämväl förlagda generalpoststyrelsens registra-

torskontor med en registrator såsom föreståndare samt styrelsens arkiv och bibliotek.

På fjärde byrån handläggas revisions-, bestraffnings- och reklamationsärenden. Såsom byråchefens närmaste man tjänstgör en sekreterare. Det revisionsarbete, som åligger fjärde byrån, avser vissa specialräkningar och verkställes på tre särskilda avdelningar: inrikes postanvisningsrevisionen, utrikes revisionen och tidningsrevisionen. Såsom chef för reklamationskontoret är anställd en förste aktuarie. Även postverkets ombudsman är placerad på denna byrå, vars personal uppgår till 133 tjänstemän.

Femte byrån slutligen handlägger postsparbanks- och postgiroärendena. Såsom byråchefens närmaste man är å byrån anställd en kamrer, vilken biträdes av en notarie. Byrån arbetar på två avdelningar: postsparbankskontoret och postgirokontoret. Enär vid postsparbankens inordnande i postverket bankens hela personal blev anställd hos styrelsen, uppgick antalet befattningshavare å byrån ursprungligen till omkr. 130 personer. Detta antal har sedermera minskats och är avsett att framdeles, sedan postsparbanksarbetet omorganiserats, nedbringas till endast omkr. 40 personer å postsparbankskontoret. Då postgiro rörelsen är alldeles ny, är det omöjligt att förutse personalbehovet å postgirokontoret.

För deltagande i behandlingen inom styrelsen av vissa ärenden, som röra postsparbanken, finnas tre postsparbanksfullmäktige, av vilka en tillika är fullmäktig i riksbanken och en fullmäktig i riksgäldskontoret. Ifrågavarande fullmäktige deltaga även i behandlingen av vissa ärenden angående postgiro rörelsen.

Generaldirektören eller — i dennes frånvaro — generaldirektörens ställföreträdare äger ensam beslutanderätt med undantag beträffande bestraffningsärenden samt vissa postsparbanks- och postgiroärenden, vilka avgöras efter omröstning av de i beslutet deltagande.

Ärendena föredragas inför generaldirektören av byråchef, byrådirektör, förste intendent, ombudsman, kamrer, sekrete-

rare eller särskilt förordnad posttjänsteman. Vid föredragning av vissa i instruktionen närmare angivna ärenden (plenimål) skola så vitt möjligt samtliga byråchefer vara närvarande. Då vissa postsparbanks- eller postgiroärenden föredragas, skall dock i regel endast chefen för postsparbanksbyrån närvara, var-
emot samtliga postsparbanksfullmäktige skola ha tillkallats och minst två av dem vara tillstädes. När ärende, som icke behand-
las såsom plenimål, föredrages av annan tjänsteman än byrå-
chef, är den byråchef, till vilkens byrå ärendet hör, närvarande
vid föredragningen. Föredraganden eller annan vid föredrag-
ning närvarande ledamot åligger att, i förekommande fall, låta
till protokollet anteckna sin gentemot ett av generaldirektören
fattat beslut skiljaktiga mening.

Byråchefer, byrådirektören, förste intendenten, ombudsman-
nen, kamrern, sekreterare och förrådsintendenten äga att utan
föredragning meddela beslut i vissa särskilt bestämda ärenden.
Jämväl andra av styrelsens tjänstemän äga befogenhet att i viss
mån självständigt behandla förekommande ärenden.

Förutom här ovan nämnda tjänstemän äro i generalpoststy-
relsen placerade notarier, revisorer, kontrollörer, manliga förste
postassistenter och postassistenter samt kvinnliga förste post-
expeditörer och postexpeditörer, kvinnliga kansli- och kontors-
biträden samt förste expeditionsvakter och expeditionsvakter.
I mån av behov anlitas även extra personal. Ifrågavarande
tjänstemän utföra allmänna kansligöromål m. m., eller ock bi-
träda de med specialgöromål på styrelsens särskilda avdelningar.

3.

I postverkets organisation utgöra *postdirektionerna* närmaste
led efter generalpoststyrelsen. Riket är i postalt hänseende de-
lat i sex distrikt med säte för direktionen i Malmö (södra),
Göteborg (västra), Linköping (östra), Stockholm (Stock-
holms), Gävle (mellersta) och Sundsvall (norra). Chefskapet
över varje distrikt utövas av en postdirektör.

Postdirektören äger att för ordinarie personal i de 15 lägsta manliga och 11 lägsta kvinnliga lönegraderna (högst postassistent resp. postexpeditör) samt för extra personal anvisa tjänstgöring inom distriktet. Han äger ock att — med viss inskränkning beträffande enskild ledighet — besluta angående semester och annan ledighet för underlydande personal ävensom om befattningars uppehållande genom vikarier. Vid tillfälligt behov av arbetskrafternas ökning äger postdirektör att för en tid av högst tre månader anställa tillfälliga biträden vid postdirektion och vid postkontor samt, i särskilda undantagsfall, vid poststation. I allmänhet har postdirektör befogenhet att ordna tjänstgöringen för personalen inom distriktet.

Ifråga om trafiken äger postdirektör avsluta avtal om postföring på landsväg, lantbrevbäring och lådbrevbäring samt om skötande av s. k. lantpoststation. Är emellertid fråga om ny postföring eller ny poststation eller om mera nämnvärd ändring av linje eller av poststations läge, skall avtalet underställas generalpoststyrelsens prövning. Frågor om tidtabeller för postföring å landsväg och sjöledes samt om tider, då postkontoren skola hållas öppna för allmänheten, ävensom en hel del andra med trafiken sammanhängande frågor avgöras av postdirektören.

Vid postdirektionerna äro anställda en överkontrollör, en förste kontrollör samt i mån av behov kontrollörer, förste postassistenter, postassistenter, postexpeditörer, kansli- och kontorsbiträden, överpostiljoner och expeditivakter. Minst en gång årligen skall varje underlydande postkontor inspekteras och inventeras av postdirektör, överkontrollör eller förste kontrollör. Överkontrollör är postdirektörens närmaste man och äger att, vid förhinder för denne, utöva hans åligganden, varvid emellertid vissa viktigare ärenden icke må företagas till avgörande. Jämväl åt förste kontrollör och kontrollör har meddelats befogenhet att i viss mån självständigt handlägga ärenden av mindre räckvidd. Personalen på postdirektion är i allmänhet delad på en personal- och en trafikavdelning. Den biträdande personalen anlitas för utredningar, vanliga kansligöromål, registrering

m. m. Hela personalen vid en postdirektion uppgår i medeltal till omkr. 20 tjänstemän.

4.

Direkt under postdirektionerna sortera *järnvägsposterna*, d. v. s. de särskilda distriktens järnvägslinjer med den där tjänstgörande personalen. Inom postkupéerna (för linjen Trälleborg—Sassnitz benämnda sjöpostexpeditioner) tjänstgöra förste postassistenter, postassistenter, överpostiljoner, förste postiljoner och postiljoner. Dessa tjänstemän ha icke annan befogenhet än som är erforderlig för den löpande expeditionens skötande och för det övervakande och ordnande av arbetet, som tillkommer vissa såsom förmän fungerande tjänstemän.

Under postdirektionerna sortera även *postkontoren*, och under dessa äro i sin ordning förlagda postexpeditioner, poststationer, brevsamlingsställen, ångbåtspostexpeditioner, lantbrevbärings-, lådbrevbärings- och postföringslinjer. Postkontoren äro efter rörelsens omfattning indelade i 4 klasser, varjämte postkontoren Stockholm I, Göteborg I och Malmö I bilda en överklass. De tre sistnämnda postkontoren förestås av en överpostmästare och de övriga postkontoren av en postmästare. Beträffande överpostmästares resp. postmästares allmänna åligganden må endast erinras därom, att dylik tjänsteman har att företräda postkontoret inför allmänheten, att föra skriftväxlingen med överordnade myndigheter, att ordna arbetet vid postkontoret, att övervaka underlydande personal, att taga initiativ till de förbättringar inom postområdet, vilka kunna vara av behovet påkallade, samt att överhuvud taget vara ansvarig för att postutväxlingen fungerar på tillfredsställande sätt. Allt efter arbetets omfattning på de olika postkontoren har postmästare också att deltaga i den löpande expeditionen, varvid han vid postkontor, där särskild redogörare icke finnes anställd, skall handha förvaltningen av postkontorets huvudkassa och dess huvudförråd av frimärken och stämplor m. m. samt att föra postkontorets räkenskaper och avgiva föreskrivna redovisningar.

Åt postmästare plägar uppdragas att minst en gång vart tredje år inspektera underlydande poststationer. Överpostmästare resp. postmästare äger befogenhet att genom tjänstgöringslista och arbetsfördelningsuppgift bestämma personalens arbete vid postkontoret. Postmästare äger bestämma placering och huvudsakliga göromål för personal av högst förste postassistentens grad. Överpostmästare och postmästare vid postkontor av högsta klass äger att bevilja underlydande tjänstemän semester och ledighet i viss utsträckning.

Vid rikets största postkontor, Stockholm I ("Centralpostkontoret") är arbetet fördelat på — förutom överpostmästarens expedition — fem avdelningar och såsom föreståndare för varje avdelning är anställd en förste kontrollör. Vid postkontoret Göteborg I äro anställda två förste kontrollörer och vid postkontoret i Malmö I en dylik tjänsteman. Förste kontrollör utövar närmast under överpostmästaren förmanskapet över personalen vid vederbörande avdelning och har i allmänhet att beträffande det dagliga arbetet och den föreskrivna kontrollen fullgöra överpostmästarens åligganden.

Vid postkontoren Stockholm I, Göteborg I och Malmö I och vid postkontoren av första klass ävensom vid några postkontor av andra klass finnas anställda kontrollörer. Dessa tjänstgöra såsom vaktföreståndare, redogörare, avdelningsföreståndare eller avdelningskassörer. För övrigt äro, allt efter rörelsens omfattning, vid postkontoren anställda förste postassistenter, postassistenter, förste postexpeditörer, postexpeditörer, kansli- och kontorsbiträden, transportmästare, överpostiljoner, förste postiljoner, brevbärförmän, värdebrevbärare, postiljoner, brevbärare och expeditionsvakter samt extra personal. Förste postassistenterna tjänstgöra såsom vaktföreståndare, föreståndare för mindre expeditioner (t. ex. tidningsexpeditioner) och postmästarens närmaste man på vissa postkontor, där kontrollör ej är anställd. I övrigt har förste postassistent resp. förste postexpeditör att verkställa vissa kontrollgöromål, upprätta statistiska uppgifter m. m. ävensom att delta i det allmänna expeditionsarbetet. Postassistenterna och postexpeditö-

rerna sysselsättas på eget ansvar med kassatjänst, expedition av ankommande och avgående poster samt i övrigt med det löpande postarbetet. Transportmästarna ha överinseendet över de lokala transporter i de största städerna. Överpostiljonerna utöva självständigt förmanskap över större arbetsstyrkor samt förrätta, allt efter som de lokala förhållandena göra sådant lämpligt, vissa expeditionsarbeten, dock icke kassatjänst. Jämväl förste postiljon äger att på eget ansvar utföra vissa expeditionsgöromål, såsom brevsortering, tidningsbokföring m. m., varjämte åt dylik tjänsteman kan uppdragas att utöva förmanskap över ett mindretal tjänstemän i de lägsta lönegraderna. Vad angår övriga här ovan uppräknade tjänstemän vid postkontoren torde deras huvudsakligaste åligganden framgå av befattningshavarnas benämningar.

5.

Postkontoren ha vid sidan av sina här angivna göromål i regel även till uppgift att inom vissa områden utöva inseende över postanstalter av lägre klass samt vissa funktionärer: postexpeditioner, poststationer, brevsamlingsställen och ångbåtspostexpeditioner samt lantbrevbärare, lådbrevbärare och postförare.

Postexpedition är en fast postanstalt, som gentemot allmänheten har samma befogenhet, som postkontor, men som i avseende på vissa inre postala förhållanden intager en mellanställning mellan postkontor och poststation. Postexpeditions föreståndare benämnes stationsmästare. Denne har vid postexpedition av klass I att beträffande den egentliga poströrelsen — postsparbanksrörelsen bedrives tills vidare såsom vid poststation, d. v. s. förmedlas helt och hållet av det överordnade postkontoret — självständigt avgiva fullständiga redovisningar direkt till generalpoststyrelsen. Redovisningarna sändas dock över det överordnade postkontoret, dit ock vissa periodiska rapporter insändas. Med hänsyn till rörelsens omfattning indelas postexpeditionerna i tre klasser, av vilka den högsta förestås av manliga och de båda lägre i regel av kvinnliga stationsmästare.

Poststation är också en fast postanstalt men med mera begränsad befogenhet än postexpeditionen. Omkr. 40 % av samtliga poststationer äro förenade med järnvägsstationer vid statens eller enskilda järnvägar (s. k. järnvägsstation), varvid järnvägsstationens föreståndare, enligt överenskommelse mellan generalpoststyrelsen och järnvägsförvaltningen, fungerar såsom poststationsföreståndare. På grund av uppsägning från järnvägsförvaltningarnas sida har emellertid på senaste åren antalet sådana förenade post- och järnvägsstationer avsevärt minskats. Föreståndare för annan poststation (s. k. lantpoststation) antages av postverket genom kontrakt. Till föreståndare för de största lantpoststationerna antagas i främsta rummet personer, som tjänstgjort vid postkontor såsom dispositionsbiträden eller såsom vikarier av postexpeditörsgrad, men i övrigt utgöras lantpoststationernas föreståndare till mer än halva antalet av män eller kvinnor, vilka samtidigt med postgöromålen handhavande utöva annan näring eller tjänst, t. ex. handlande, skollärare, hantverkare eller som äro pensionstagare. Poststationsföreståndarna äro således icke posttjänstemän i egentlig mening.

Inskränkningarna i poststations befogenhet avse utväxling av telegrampostanvisningar och av vissa slags försändelser till utlandet, varjämte postanvisnings-, postförskotts- och tidningsrörelserna förmedlas av det postkontor, varunder stationen är förlagd. Beträffande redovisning av medel intager poststationen icke någon självständig ställning, i det att för utbetalning vid poststationen erforderliga medel för varje gång utsändas från det överordnade postkontoret, liksom ock vid poststationen influtna medel dagligen insändas till postkontoret. Av frankotecken tilldelas poststationen ett fast förskott, vilket efter hand kompletteras genom inköp från postkontoret, varvid influtna medel för försålda frankotecken lämnas såsom likvid.¹⁾ Genom dessa anordningar är redovisningen vid poststation inskränkt till den minsta möjliga. Om poststation beröres av lantbrevbäring eller annan postföring, har poststationsföreståndaren att tillse,

¹⁾ Allt detta gäller även om postexpedition av klass 2 och 3.

att lantbrevbäraren (postföraren) ordentligt fullgör sina åligganden.

Brevsamlingsställes befogenhet är inskränkt till att från korrespondenter mottaga vissa slags försändelser, varemot utlämning av post icke där äger rum. Dylika postanstalter äro inrättade inom eller i närheten av en del större städer och orter. Såsom föreståndare antages i allmänhet handlande med för ändamålet välbelägen lokal.

Vid ångbåtspostexpedition, som inrättas ombord på ångbåt under sjöfartstiden, behandlas i allmänhet endast vanliga brev-försändelser samt försäljas frankotecken. Ångbåtsexpedition kan dock av generalpoststyrelsen medgivas befogenhet att från korrespondenter mottaga och till adressater utlämna även rekommenderade försändelser. Såsom föreståndare fungerar fartygets befälhavare.

Lantbrevbärare och annan *postförare* antages med kontrakt. Förutom forslande av den post, som utväxlas mellan två postanstalter, har lantbrevbärare att direkt från allmänheten mottaga och till allmänheten utlämna vissa slags försändelser samt att sälja frankotecken.

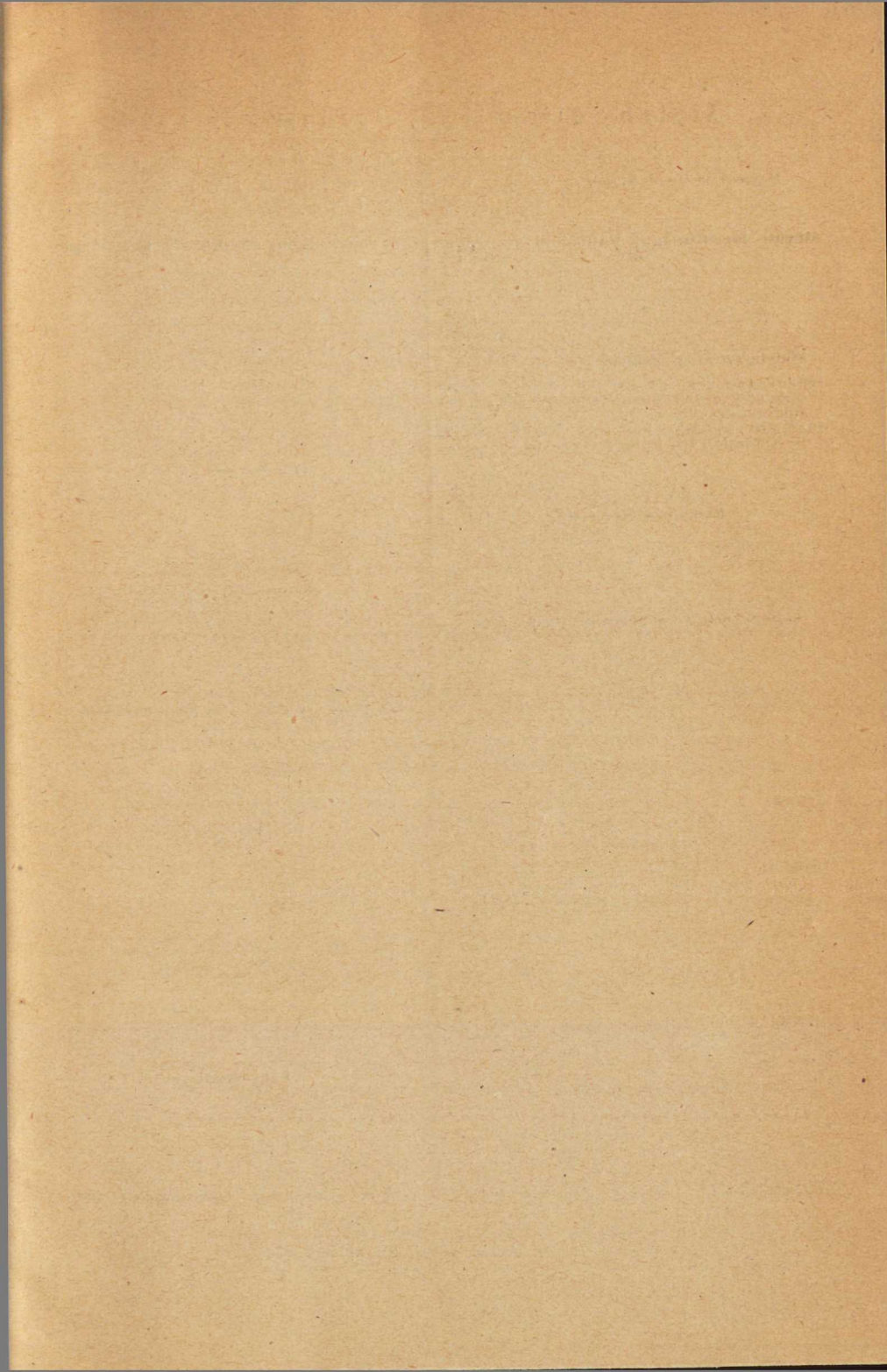
Såsom ett led i postverkets organisation kunna till sist nämnas de *frankoteckensförsäljare*, som på vissa platser antagits av postverket.

Antalet postanstalter av olika slag år 1924 framgår av följande tablå:

<i>Postkontor</i>	242
Därav förestodos av	
överpostmästare	3
postmästare av kl. 1	31
" " " 2	42
" " " 3	85
" " " 4	81
<i>Postexpeditioner</i>	38
Därav av kl. 1	9
" " 2	18
" " 3	11
<i>Poststationer</i>	3,426

Därav

förenade med station vid S. J.	365
” ” ” ” ” enskilda banor...	922
belägna vid järnväg men ej förenade med station	636
ej belägen vid järnväg	1,503
<i>Brevsamlingsställen</i>	18
<i>Postkupéer</i>	246
<i>Ångbåtspostexpeditioner</i>	109
Antalet lantbrevbärare var 2,697 och lädbrevbärare 245.	



Statens offentliga utredningar 1926

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fång-
vård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Betänkande ang. de icke rättsbildade dom-
sagobiträdenas avlöningsförhållanden och
anställningsvillkor. [2]

1921 års pensionskommittés betänkande. 7.
Nytt förslag till militär tjänstepensionslag.
[3]

Kommunalförvaltning.

Statens och kommunernas finansväsen.

Politi.

Socialpolitik.

Utredning rörande lagstiftningen om arbets-
tidens begränsning i vissa främmande län-
der m. m. [1]

Postverket. [4]

Hälso- och sjukvård.

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binärningar.

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Industri.

Handel och sjöfart.

Kommunikationsväsen.

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig
odling i övrigt.

Försvarsväsen.

Utrikes ärenden. Internationell rätt.