

FRÅN BONDESTAFETT TILL JÄRNVÄG

POSTVÄSENDET SOM EXEMPEL PÅ INFRASTRUKTUR OCH FÖRVALTNING I SVERIGE 1600-1870

■ MAGNUS LINNARSSON

I *Tidning för Wenersborgs stad och län* stod den 29 oktober 1860 att läsa om några av riksdagens senaste beslut. Likt i de flesta av dåtidens dagstidningar rapporterades utförligt från de pågående riksdagsförhandlingarna och bland annat berättades att riksdagen bestämt att "postföringskyldigheten, i den mån Kongl. Maj:t finner sådant lämpligen kunna ske, må från jordbruket skiljas".¹ Beslutet förändrade i grunden infrastrukturen för det svenska postväsendet. Den postbondestafett som transporterat breven sedan 1636 ersattes av statsanställda posttjänstemän och de nya järnvägarna blev ryggraden i landets postlinjer.

Stora förändringar av infrastruktursystem brukar förklaras med teknologiska innovationer: transporter, telekommunikationer och energiförsörjning är klassiska områden där historiker och ekonomhistoriker lyft fram teknikens betydelse. Fokus ligger vanligen på senare delen av 1800-talet då stora investeringar gjordes, ofta i samverkan med en växande industrisektor.²

I den här artikeln vill jag uppmärksamma postväsendet, en betydligt äldre infrastruktur som byggde på helt andra premisser än de teknikdrivna system som etablerades under 1800-talet. Föregångarna till dagens postsystem, och det som var de första organiserade postverken, uppstod i Europa på 1500-talet. En av de viktigaste förändringarna jämfört med tidigare var att posten blev offentlig och kunde användas av alla som ville skicka brev och som betalade porto. Det mest kända exemplet är den så kallade *taxiska posten* som den italienskättade greven Franz von Taxis startade i början av 1500-talet. Taxis tecknade avtal med den spanske kungen Karl I, senare kejsare Karl V, om att organisera en post för dennes räkning.³

I Norden organiserades postväsendet under första halvan av 1600-talet. I Sverige startades posten 1636 och utsträcktes till Finland 1638. Den svenska staten införde då det stafettsystem med postbönder som riksdagen upphävde 1860.

1 *Tidning för Wenersborgs stad och län*, 29 oktober 1860.

2 Millward: *Private and public*; Högselius, Kaijser och Vleuten: *Europe's infrastructure*.

3 Om den taxiska posten, se Behringer: *Im Zeichen des Merkur*.

Principen var hämtad från kontinenten och byggde på att breven transporterades en mindre sträcka för att lämnas över till nästa bud. Den svenska posten kom emellertid att skilja sig från de flesta av Europas postsystem. På kontinenten var det vanligt med privata postföretag som drev verksamheten på uppdrag av staten, anställde postiljoner som red med posten, eller forslade postsäcken längs de många diligenslinjer som transporterade både passagerare och varor. I Sverige och Finland rekryterades istället postbönder som transporterade breven, vanligen till fots.⁴

Den svenska organisationen skiljde sig från den danska. I Danmark startades postväsendet 1624 och breven transporterades med avlönade och kontrakterade postbud. Fyra köpmän fick ansvar för ledningen av den nya organisationen som från starten var en blandning av privat och offentlig drift.⁵ Organisationen var delvis influerad av posten i Hamburg, där köpmännen organiserat en egen post.⁶ Från och med 1653 förpaktades hela det danska postväsendet och drevs fram till 1711 i privat regi efter samma modell som den taxiska posten.⁷ I Norge, som var en del av Danmark, etablerades en separat postorganisation. Den fick kunglig sanktion 1647 och var till skillnad från den danska posten modellerad efter den svenska. Precis som i Sverige ålades de norska bönderna att transportera breven.⁸

De offentliga och organiserade postsystemen förbättrade avsevärt kommunikationerna, samtidigt som de svarade mot nya behov bland köpmän och statsledningar. I forskningen finns olika förklaringar till vad det var som drev fram en organiserad post. Den tyske historikern Wolfgang Behringer menar att postens tillkomst var en "kommunikationsrevolution".⁹ Denna skiljer sig enligt Behringer från andra revolutioner då den inte berodde på tekniska innovationer. Istället handlade det enligt Behringer om en organisatorisk förändring, framför allt genom att postnäten blev offentliga och genom införandet av ett stafettsystem.

Behringer ser postens infrastruktur som grundbulten i de kommunikationsförändringar som skedde i Europa under tidigmodern tid: transporter av tidningar och nyheter, möjligheten för människor att resa med postdiligenserna och skapandet av offentliga platser som kaffehus och liknande miljöer. Enligt Behringer var det posten som lade grunden till de institutioner och nätverk som kom att använda sig av tekniska innovationer från 1800-talets början och som inkluderade både telegrafan och järnvägen.¹⁰ För svensk del har perspektivet tagits upp av framför allt Heiko Droste och Örjan Simonson som båda studerat den svenska posten under tidigmodern tid med särskild tonvikt på organisation och ekono-

4 Linnarsson: *Postgång på växlande villkor*, 85-90.

5 Madsen: *Et nyttigt og gavnligt Postværk*, 63-77, 154-159, 178-180.

6 Om Hamburg, se Ahrens: 'Das Botenwesen'.

7 Madsen: *Et nyttigt og gavnligt Postværk*, 243-247.

8 Johannessen: *Alltid underveis*, 28-31.

9 Behringer: *Im Zeichen des Merkur*, 42-43.

10 Behringer: *Im Zeichen des Merkur*, 42.

mi.¹¹ Simonson har till exempel lyft fram hastigheten som den stora förändringen och som den avgörande variabeln i det stafettsystem som är förutsättningen för Behrings kommunikationsrevolution.¹²

Detta synsätt skiljer sig från en forskningstradition som istället understrukt tekniska framsteg som revolutionerande inom tidigmodern kommunikation. Perspektivet representeras av storheter som ekonomhistorikern Harold A. Innis och massmedieteoretikern Marshall McLuhan, som båda har pekat på teknikens betydelse för att omforma det europeiska mediasystemet.¹³ Flera forskare har följt i Innis och McLuhans spår och betonat framför allt tryckpressens betydelse.¹⁴

Det är mot detta, i vissa fall teknikdeterministiska perspektiv, som Wolfgang Behringer har argumenterat när han menar att postväsendet stod för den egentliga kommunikationen, medan tryckpressen enbart var ett sätt att kopiera och spara information.¹⁵ Behringer har dock kritiserats för att underskatta tryckpressens betydelse. Den var tillsammans med postväsendet, och nya metoder för papperstillverkning, hörnstenarna i ett nytt mediasystem som utvecklades under tidigmodern tid.¹⁶ Diskussionen visar att det är viktigt att ta med både organisatoriska och tekniska variabler i analysen. Oavsett om postväsendet betraktas som en organisatorisk eller teknisk innovation, var dess etablerande av grundläggande betydelse för informationsförmedling i Europa. Skapandet av öppna offentliga postväsenden med regelbundna tidtabeller innebar att det blev enklare att skicka brev, men framför allt innebar det en tillförlitlighet som inte funnits tidigare.

Jag ansluter mig till Wolfgang Behrings perspektiv på postväsendet som en i huvudsak organisatorisk innovation. De organisatoriska och administrativa förändringarna bör tillmätas större betydelse än de tekniska för att förklara postens etablering och utveckling. Postväsendet är ett exempel på en mycket långlivad infrastruktur som var den viktigaste kanalen för informationsförmedling i Sverige från 1600-talet till det sena 1900-talet. Postens helt dominerande roll motiverar en undersökning av postbondeinstitutionen under perioden 1600-1870.

SYFTE OCH ANALYTISKA PERSPEKTIV

Syftet med den här artikeln är att analysera den svenska postbondeinstitutionen, från etableringen 1636 tills riksdagen upphävde den 1860. Vilka skäl fanns att välja en infrastruktur som byggde på postbönder, förändrades postbondesystemet genom århundradena och vilka var skälen till att det övergavs? Min tes är att

11 Droste: 'Introduction', 15-19; Simonson: 'The Swedish empire', 53-54. Delvis i Linnarsson: *Postgång på växlande villkor*, 25-27.

12 Simonson: 'När posten höll tempot', 258-260.

13 Innis: *Empire and communications*; McLuhan: *The Gutenberg galaxy*.

14 T.ex. Giesecke: *Der Buchdruck*; Briggs och Burke: *A social history*.

15 Behringer: *Im Zeichen des Merkur*, 15.

16 Simonson: 'När posten höll tempot', 255.

valet av postbönder kan förklaras som en del i en etablerad lösning för resursmobilisering inom den svenska statsförvaltningen, den så kallade indelningen. Jag ska också argumentera för att svaga förvaltningsstrukturer motverkade större institutionella förändringar och postens infrastruktur förändrades därför mycket lite innan industrialiseringen på 1800-talet.

Undersökningen genomförs genom fyra nedslag i postens historia: inrättandet av postbönderna 1636, Karl XII:s försök att avskaffa dem 1718, reformerna av postväsendet på 1830-talet, och slutligen den debatt som föregick postböndernas avskaffande 1860. De fyra nedslagen är valda eftersom de utgör tillfällen då systemet med postbönder var omdiskuterat och ifrågasatt. Källmaterialet består av regelverket för posten, förordningar och instruktioner, samt promemorior och förslag från postledningen. Jag använder också riksdagens debatter om postens organisation för att sammantaget teckna en bild av systemet med postbönder och de politiska överväganden som fanns kring det.

Teoretiskt är analysen inspirerad av historisk institutionalism, ett perspektiv som betonar politikens betydelse för samhällsförändringar. Det innebär att regleringar och statens roll i utformningen av infrastrukturen betonas. Utgångspunkten är makrohistorisk och analysen tar fasta på hur postväsendet utvecklats över tid.¹⁷ Andreas Marklund och Mogens Rüdiger har nyligen hävdad att flera av Europas stora infrastruktursystem formades genom sin starka koppling till staten eller statliga monopol.¹⁸ Tilläggas kan att det dessutom ofta var privata aktörer som var drivande bakom etablerandet av exempelvis telefoner eller spårvägar.¹⁹ Ett långt tidsperspektiv är därför nödvändigt och i postväsendets fall blir det avgörande att lyfta fram både organisatoriska och tekniska drivkrafter bakom organisationen i allmänhet och postbondesystemet i synnerhet. Hypotetiskt är det rimligt att tänka sig att drivkrafterna har varierat över tid och således spelat olika stor roll vid olika tidpunkter.

Med inspiration från teknikhistorikern Arne Kaijser definierar jag postväsendet som ett *infrasystem*. För att tala med Kaijser är ett infrasystem ett flöde av människor och information som transporteras med hjälp av ett nätverk.²⁰ Postväsendet byggdes upp med de lokala postkontoren som noder och det var bönderna som bemannande postlinjerna. Arne Kaijser noterar att ett infrasystem vanligen betraktas som ett tekniskt system, men han framhåller att det krävs människor och organisationer för att driva systemen och att det är staten som utformar de institutionella ramarna för verksamheten.²¹ Marklund och Rüdiger har likaledes framhållit att infrastruktur är en historisk konstruktion som delvis är

17 Steinmo et al.: *Structuring politics*; Andersson-Skog och Ottosson: *Stat och marknad*, 12-13, 21-22.

18 Marklund och Rüdiger: 'Historicizing Infrastructure', 16.

19 Hallenberg och Linnarsson: 'The quest for publicness', 71.

20 Kaijser: *I fädrens spår*, 15-16.

21 Kaijser: *I fädrens spår*, 16.

teknisk, men också består av människor och deras relation till tekniken.²² Det blir uppenbart under modern tid då användandet av nya tekniker som telegrafer och järnvägar slog igenom. Marklund och Rüdiger pekar emellertid på att infrastruktur också under historiska epoker bör analyseras ur såväl ett tekniskt och materiellt perspektiv, som utifrån vad de kallar sociala praktiker, till exempel statens regleringar.²³

DET SVENSKA POSTVÄSENDET ETABLERAS PÅ 1600-TALET

Den svenska posten grundades 1636 genom förordningen om postbuden.²⁴ Med förordningen inrättades postlinjer över hela riket. Frågan om ett organiserat postväsende hade sysselsatt delar av den svenska statsledningen sedan 1500-talet och innan 1636 fungerade brevbefordran i Sverige med hjälp av enskilda kurirer som reste med brev från en punkt till en annan. Särskilda kurirer, så kallade enspännare, var bland annat anställda av det kungliga kansliet. Systemet var både dyrt och ineffektivt och inte minst rikskanslern Axel Oxenstierna sneglade på kontinenten och de postsystem som etablerats där under 1500-talet, till exempel den nämnda taxiska posten. Förordningen om postbuden gjorde postväsendet till en organiserad del av den växande svenska staten och dess förvaltning, ett redskap för maktutövning i den allt starkare stat som kom att växa fram under 1600-talet parallellt med framgångarna i de kontinentala krigen och Sveriges starkare politiska position.

Som nämnts ovan skiljde sig den svenska posten från de flesta av Europas postsystem. Den svenska staten förlitade sig varken på privata postföretag eller avlönade kurirer. Förutsättningar för detta saknades i Sverige, eftersom landet var gleset befolkat och saknade köpmän och handelsmän som skulle kunna utgöra underlag för en mer omfattande postgång. Den svenska lösningen blev istället att använda särskilt avdelade postbönder som skulle rekryteras längs med färdvägarna, helst personer som kunde läsa och skriva. Bönderna skulle bo på ett avstånd av mellan två eller tre mil och till sin hjälp skulle de ha ett antal drängar vars uppgift var att springa med postsäcken till nästa bonde. På det viset skulle posten transporteras i ett stafettsystem längs postlinjerna.

Enligt förordningen skulle postdrängarna vara utrustade med ett posthorn, ett spjut och ett postvapen på bröstet. När drängen närmade sig nästa postbonde skulle han blåsa i sitt horn, varpå näste dräng skulle göra sig redo. Förutom att springa med posten hade postbönderna att se till att vägarna hölls framkomliga. De skulle resa stegar över gärdesgårdarna och lägga spänger över bäckar och andra hinder. Postdrängen hade enligt förordningen två timmar på sig per mil och

22 Marklund och Rüdiger: 'Historicizing Infrastructure', 7.

23 Marklund och Rüdiger: 'Historicizing Infrastructure', 10-11, 16.

24 *Förordning om Post-Bådhen*, Stockholm, 20 februari 1636. Avsnittet bygger på Linnarsson: *Postgång på växlande villkor*, kap. 2.

den som tog längre tid på sig skulle straffas med åtta dagars fängelse på vatten och bröd.²⁵ Som ersättning för sitt arbete gavs bönderna en rad friheter från andra uppdrag åt staten. I ett beställningsbrev från 1636 heter det att som belöning till postbonden "effterlåte wij honom uthi thetta vårt öppne brefss krafft Friheet från [lakun] Gäst- och Skiussning sampt Dagswärken och Uthskrifning".²⁶ Mer än så kostade inte inrättandet av postväsendet. Några pengar fick bönderna ytterst sällan, vilket betydde att postsystemet blev billigt för staten.

Metoden att i utbyte mot diverse friheter leja bönder för att sköta uppgifter åt staten var en etablerad svensk lösning. Sin största utformning fick modellen i det indelningsverk för arméns manskaps- och löneförsörjning som skapades i slutet av 1600-talet.²⁷ Ett annat exempel är salpetersjudarna, vilka tillverkade salpeter, en viktig ingrediens i krut. Så kallade kronosjudare rekryterades bland bönderna och som ersättning gavs de frihet från utskrivning.²⁸

För att knyta samman den infrastruktur som postbönderna utgjorde inrättades postmästare i städerna. Postmästaren skulle rekryteras från stadens befolkning och ansvara för öppnandet av postsäcken när den kom till posthuset. Det var enligt förordningen viktigt att han både kunde läsa och skriva, eftersom det var till honom posten skulle adresseras. Han skulle också ombesörja att posten skickades vidare till nästa stad.²⁹ Statsförvaltningens begränsade resurser och möjligheter att styra postväsendet innebar att det i praktiken blev de lokala postmästarna som kom att utforma postorganisationen under lång tid framöver.³⁰

Den svenska posten som startades 1636 var alltså ett infrasystem som byggde på att den kontinentala tekniken med ett öppet stafettsystem infördes, men där den organisatoriska lösningen blev att staten avdelade bönder till uppgiften att transportera breven. Eftersom det tidiga 1600-talets statsförvaltning var mycket rudimentär, blev det upp till de lokala postmästarna och postbönderna att utforma organisationen. Införandet sammanföll med en omfattande organiseringsperiod av de centrala delarna av statsapparaten. Regeringsformen 1634 delade in förvaltningen i kollegier, baserade på olika verksamhetsområde och året efter inrättades landshövdingarna. Flera förordningar reglerade hur arbetet i kansliet och övriga förvaltningen skulle fungera.³¹

25 *Förordning om Post-Bådhen*, Stockholm, 20 februari 1636.

26 *Wij Christina medh Gudz Nådhe Sweriges, Göthes och Wendes vthkorade Drottning och Arffurstinna [...] att vprätta ett Postwäsende öffuer heela vårt Konungarijke [...] til en Postbonde antagha*, Stockholm, 27 februari 1636.

27 Thisner: *Indelta inkomster*. Se också om Norge i Johannessen: *Alltid underveis*, 29.

28 Kaiserfeld: 'Salpeterframställning', 376.

29 *Förordning om Post-Bådhen*, Stockholm, 20 februari 1636.

30 Droste: 'The terms of royal service', 123-124.

31 Herlitz: *Grunddragen*, 106-109, 115-118; Asker: *Hur riket styrdes*, 89-90, 103.

ETT NYTT POSTSYSTEM – KARL XII FÖRSÖKER AVSKAFFA POSTBÖNDERNA

Under stora nordiska krigets (1700-1721) slutskede undersökte den svenska statsledningen alla upptänkliga möjligheter att dra in mer pengar till statskassan för att finansiera kriget.³² I ett försök att ekonomiskt effektivisera posten publicerades en ny postordning i februari 1718. Härigenom avskaffades postbönderna. Istället skulle breven fraktas mellan landets gästgiverier av anställda postiljoner.

I förordningen stadgade Karl XII att postväsendet skulle slås samman med landets gästgiverier. Dessa skulle kallas för posthåll och delades in i ombyten, skiften och landsskiften. Vid ombyten skulle hästarna bytas ut och vid skiften och landsskiften byttes både hästar och vagnar. Gästgivarna som förestod skiften kallades för postmästare och vid landsskiftena skulle det tillsättas en landspostmästare. Den senare fick ansvar för alla posthåll inom sitt område, vilket sträckte sig till nästa landsskifte.³³

För att befordra breven reglerades i förordningen olika typer av post som rangordnades efter hur snabbt de gick.³⁴ Den så kallade ständiga posten motsvarade det som tidigare hade varit de ordinarie postbudena och skulle rida med en hastighet på mellan 45 och 60 minuter per mil. De angivna hastigheterna motsvarade dock inte verkligheten. Innan vägnätet förbättrades i slutet av 1700-talet låg postens genomsnittshastighet på mellan tre och sju kilometer per timme. Endast undantagsvis var hastigheten högre än tio kilometer per timme.³⁵ Särskilda postiljoner skulle anställas för att transportera breven och för att markera att de var statens och kungens postryttare skulle de vara klädda i likadana uniformer. Noggranna regler för klädernas utseende finns i förordningen, som också säger att staten vart tredje år ska bekosta nya uniformer åt postiljonerna.³⁶

Postordningen från 1718 införde således en helt ny infrastruktur för posten. Från att tidigare ha varit uppbyggd kring ett indelt system där bönderna utförde uppgifter åt staten skulle posten nu transporteras med anställd personal. Dessutom skulle den nya postorganisationen kombineras med postskjuts. Det skulle bli möjligt att åka med som passagerare på postvagnen och en stor del av förordningen reglerade hur denna trafik skulle gå till. Arrangemanget är tydligt influerat av diligenstrafiken på kontinenten och i till exempel Danmark blev post med vagnar etablerad under andra halvan av 1700-talet, även om den inledningsvis inte var ämnad för persontrafik.³⁷

32 Avsnitt bygger på Linnarsson: *Postgång på växlande villkor*, kap. 5.

33 *Kongl. maj:ts nådige förordning, Angående postwäsendets och gästgifweriernes sammanfogande*, Stockholm, 10 februari 1718.

34 *Kongl. maj:ts nådige förordning, Angående postwäsendets och gästgifweriernes sammanfogande*, Stockholm, 10 februari 1718.

35 Simonson: 'När posten höll tempot', 259-260.

36 Larsson: 'Livery coat, postal horn, and the national coat of arms', 191-193.

37 Monrad Møller: *Postrytter, dagvogn och fodpost*, 34-39.

Förordningen 1718 gav rikets gästgivare ensamrätt på skjutsningsverksamheten och det var enligt postordningen förbjudet att anlita annan skjuts än gästgivarernas. När all skjuts lades på gästgiverierna skulle dessa, genom att ta betalt av de resande, få så mycket pengar över att verksamheten kunde bära sig själv och försörja den kombinerade gästgivaren och postmästaren. På så vis skulle staten kunna behålla hela portoinkomsten. I princip innebar förordningen att posten byggdes upp kring hundratals små egenföretagare runt om i riket. Det var gästgivarerna som fick stå för såväl administrationen som för drift och underhåll, medan staten hoppades behålla det överskott som portot medförde.

Postsystemet som infördes 1718 var en märklig blandning mellan statlig drift och privat entreprenad. Själva posten låg fortfarande under statens kontroll. Förordningen nämner inte den högsta postledningen men överpostdirektören skulle finnas kvar och den ledningsstruktur som fanns skulle stanna under staten. Texten som berör gästgiverierna är däremot tydligt entreprenadororienterad och fastslår att personalen inom organisationen själva ska dra in pengar till sin försörjning. I Karl XII:s förordning är postväsendet villkorat av att gästgiveri- och skjutsverksamheten fungerar.

De förändringar som infördes handlade således om de organisatoriska och institutionella ramarna för verksamheten. Systemet med indelta postbönder övergavs och ersattes med en entreprenadmodell där staten avhände sig stora delar av administrationen. Det var främst ekonomiska motiv som låg bakom och genom att förändra postens organisation hoppades statsledningen stärka kronans ekonomi och finansiera kriget.³⁸ Den statliga förvaltningen var fortfarande oförmögen att ta ett större grepp om hela postväsendet och Karl XII:s lösning blev att lägga den administrativa bördan på gästgivarerna.

Postordningen passar väl in i den allmänna reformperiod som 1710-talet innebar när de hävdvunna förvaltningsstrukturerna slopades, med målet att skaffa mer resurser åt krigsmakten. Införandet av den nya organisationen gick emellertid trögt och det fanns ett stort motstånd mot nymodigheterna, både från postmästare och gästgivare.³⁹ När kriget avslutades efter Karl XII:s död i november 1718 upphävdes också förordningen och postens organisation återgick till sin tidigare form. Från och med 1719 var postbönderna tillbaka och postlinjerna följde ånyo de vägar som den gamla postbondeinstitutionen etablerat under 1600-talet.

REGLERING OCH REFORMER – POSTBONDESYSTEMETS SISTA SUCK

Efter att Karl XII:s postreform upphävts och postväsendet återställts till de regler som gällde innan 1718 var förändringarna inom postens infrastruktur närmast obefintliga under det följande århundrandet. Postledningen fortsatte att utvidga postnätet med nya linjer och i enlighet med de äldre förordningarna rekrytera-

38 Linnarsson: *Postgång på växlande villkor*, 188.

39 Linnarsson: *Postgång på växlande villkor*, 194-195.

des postbönder för att föra posten. Mängden brev som skickades ökade emellertid och klagomålen från postbönderna som ansåg att skyldigheten att föra fram posten var allt för betungande blev fler. Bönderna menade bland annat att det slet på deras hästar och tog tid från arbetet på gården. Kraven på att bönderna borde befrias från posten skulle bli en återkommande fråga för riksdagen under lång tid.⁴⁰

I november 1826 fick dåvarande överpostdirektören, Wilhelm Carpelan, i uppdrag av Kungl. Maj:t att se över regleringen av postgången i riket. Uppdraget var omfattande och innefattade flera olika delar av postens verksamhet. I det kungliga brevet framhölls särskilt att postdirektören skulle se över hur hastigheten på postlinjerna kunde ökas, samt hur breven fortsättningsvis skulle fortskaffas; alltså en utredning av postbönderna.⁴¹

Carpelan gick grundligt tillväga och inhämtade information från landshövdingarna och från personal inom Postverket. I mars 1829 presenterade han en utredning med förslag till hur postväsendet skulle regleras. När det gällde postbönderna påtalade Carpelan svårigheterna med att rekrytera nya posthemman och utvidga postnätet. Enligt överpostdirektören var det svårt att hitta hemman som kunde bära bördan och som hade tillräckligt med hästar för att kunna sköta posttransporten.⁴² Överpostdirektörens förslag var att "posthemmanen böra indragas och postföringen öfverflyttas på gästgiverierna".⁴³ En sådan förändring skulle underlätta att skapa nya postlinjer och utöka postnätet, menade Carpelan.

Överpostdirektören föreslog att postväsendet skulle byggas ut med hjälp av gästgivarskjutsen istället för genom det traditionella systemet med postbönder, ett förslag som påminner om Karl XII:s postordning från 1718. Carpelan var emellertid inte oäven till att också använda sig av modellen på de redan etablerade postlinjerna, han menade att "gästgiveriskjutsen kunde för posternas fortskaffande fördelaktigt användas [...] i de orter, der posthemmanen äro svaga eller ägde en allt för tung postföring".⁴⁴

Wilhelm Carpelan ville komplettera postbönderna, han argumenterade inte för ett totalt upphävande utan förordade en utfasning av det äldre systemet. Bakgrunden finns med stor säkerhet i de många klagomålen på att postväsendet drog hästar från jordbruket och bidrog till en ojämn fördelning av bördorna. Det anknyter till den politiska diskussion kring postböndernas situation som pågått alltsedan 1700-talet. I anslutning till Carpelans utredning lades ett flertal motioner fram på riksdagen 1828-1830 där motionärerna ville förändra eller helt avskaffa böndernas postföringsskyldighet. Likt Carpelan ville några att posten

40 Forssell: *Svenska postverkets historia*, 219-220; Grape: *Svensk posthistoria*, 43.

41 Grape: *Svenska postverkets central och distriktsförvaltningar*, 31.

42 Överpostdirektören till Kungl. Maj:t, 16 mars 1829, Skrivelser till Kungl. Maj:t, allmänna verk, överpostdirektören, vol. 214, RA, opag.

43 Överpostdirektören till Kungl. Maj:t, 16 mars 1829.

44 Överpostdirektören till Kungl. Maj:t, 16 mars 1829.

skulle transporteras med gästgivarskjuts i stället. Motionerna avslogs, bland annat med argumentet att posten skulle bli försenad och ta längre tid om gästgivar-skjutsen användes.⁴⁵

Överpostdirektörens förslag om att på sikt fasa ut postbönderna accepterades inte fullt ut av Kungl. Maj:t. I sitt svar på Wilhelm Carpelans utredning stadgade Karl XIV Johan att "då ny postgång inrättas på vägar der posthemman icke redan finnes utsedda, posten skall [...] fortskaffas medelst beting [avtal], avslutade med vid vägen [på] lämpliga afstånd, boende hemmans ägare".⁴⁶ Kungens lösning var att teckna avtal med enskilda bönder längs med postlinjerna. Om det inte gick, skulle gästgivarskjutsen användas och i nödfall skulle böndernas allmänna skjutsskyldighet åberopas.⁴⁷ Kungens lösning skiljer sig alltså från överpostdirektörens förslag. Karl XIV Johan bedömde att förvaltningen skulle klara att administrera kontrakt och avtal med enskilda bönder, medan Carpelan förordade en fortsatt indelt modell där gästgivarna fick överta postbestyret.

Posthistorikern Nils Forssell har tolkat regleringen 1830 som det sista försöket från det äldre postverket att lösa trafiksvårigheterna.⁴⁸ Det var framför allt långsamheten som var ifrågasatt, både från postledningen och från regeringen. Däremot var postbönderna en del av problemet eftersom de utgjorde infrastrukturen i nätverket och bönderna kritiserade den börda som de ansåg att postföringen medförde. Kungen var delvis medveten om kritiken. Han valde att komplettera den traditionella indelningen av posthemman med att teckna avtal med enskilda bönder om postbefordran. Kungen förstärkte alltså infrasytemet med ytterligare en organisatorisk modell, men den grundläggande infrastrukturen skulle överleva ytterligare en tid.

EN NY TID – MODERNISERING OCH INDUSTRIALISERING

Försöken på 1830-talet att reglera postgången i riket och att åtgärda de klagomål som framför allt bönderna reste mot postföringsskyldigheten visade sig inte räcka till. Under andra halvan av 1800-talet var klagomålen från bönderna fortsatt många och dessutom sammanföll frågan om posten med de klagomål som fanns kring det så kallade allmänna skjutsningsbesväret, alltså de skyldigheter som bönderna hade att skjutsa personer och varor i riket. Under 1800-talet inleddes försök med att lägga över skjutsningen på entreprenad och på så vis befria bönderna från uppgiften. Förändringen gick emellertid långsamt och till följd av de många klagomålen tillsatte Kungl. Maj:t 1858 en kommitté som fick i upp-

45 Se Bevillnings- samt Allmänna besvär- och oeconomieutskottets betänkande, nr 22, 1 oktober 1829, riksdagstrycket 1828-1830, 5 saml., 2 avd., 9, 14. Se också Grape: *Svensk posthistoria*, 56.

46 Kungl. Maj:t till Överpostdirektören, 27 mars 1830, Överpostdirektören, huvudarkivet, kungliga brev E1A, vol. 76, RA, opag.

47 Kungl. Maj:t till Överpostdirektören, 27 mars 1830.

48 Forssell: *Svenska postverkets historia*, 221-222.

drag att utreda om skjutsningsbesväret och postföringsskyldigheten kunde skiljas från jordbruket, alltså om skjuts och postbefordran kunde organiseras på något annat vis än genom böndernas försorg.

Kommitténs betänkande presenterades för riksdagen 1859-1860 och i sin text konstaterade de kommitterade att postgången var organiserad via därtill anslagna posthemman, men att "denna anstalt, om än tjenlig för den tid, då den inrättades, likväl nu mera [är] olämplig".⁴⁹ Postföringen var betungande för bönderna eftersom den ökat, både i antal postturer och i hur mycket post som skickades, och det luftades upprepade klagomål.⁵⁰ Tillsammans med de problem som fanns med den allmänna skjutsningen var det enligt kommittén påkallat med en reform av rikets befordringsväsen i vid bemärkelse. Tidpunkten för att genomföra en förändring av postens organisering var dessutom välvald enligt utlåtandet eftersom till "följd af jernvägsanläggningarne förändras nemligen rigtningarna af rörelsen i dessa vägars grannskap".⁵¹

Kommittén föreslog att postföringsskyldigheten skulle skiljas från jordbruket och att posthemmanen skulle dras in. Istället skulle posten transporteras av så kallade posthållare och med hjälp av de nya järnvägslinjerna. Kommittén konstaterade däremot att då en indragning av postbönderna skulle innebära "ett betydligt förvaltningsbestyr å hvarje station förenad, torde det vara mindre lämpligt, att den i sin helhet för Statens räkning direkte besörjes".⁵² Istället ville kommittén att posten skulle "upplåtas åt enskilda, genom kontrakt antagne s. k. posthållare".⁵³ Förslaget var alltså att teckna kontrakt och anställa personal inom Postverket för att ombesörja de uppgifter som postbönderna haft sedan 1600-talet. Kungl. Maj:t gick på kommitténs linje och förordade förslaget i sin skrivelse till riksdagen. Riksdagen biföll och beslutade 1860 att "postförings-skyldigheten, i den mån Kongl. Maj:t finner sådant lämpligen kunna ske, [...] från jordbruket skiljas, emot åliggande för posthemmanen att fullgöra de onera, från hvilka de hittills varit i sin egenskap af posthemman befriade".⁵⁴

Riksdagen fattade alltså ett principbeslut om att postbönderna skulle fasas ut. De ersattes med diligenstrafik mellan städerna och de nya järnvägarna skulle utgöra en viktig del i den framtida infrastrukturen för postbefordran, menade riksdagen.⁵⁵ Det var detta beslut som bland annat *Tidning för Wenersborgs stad och län* rapporterade om i oktober 1860. Postens infrastruktur förändrades ge-

49 Underdånigt betänkande och förslag angående skjutsningsbesvärets ordnande, 31 augusti 1859, riksdagstrycket 1859-1860, bilagor, 1 saml., 1 avd., 22.

50 Underdånigt betänkande, 22.

51 Underdånigt betänkande, 28.

52 Underdånigt betänkande, 33.

53 Underdånigt betänkande, 33-34.

54 Statsutskottets memorial, nr 221, 24 oktober 1860, riksdagstrycket 1859-1860, 4 saml., 1 avd., 3.

55 Forssell: *Svenska postverkets historia*, 228.

nom att järnvägen medförde de tekniska förutsättningarna för att avskaffa postbönderna. De första kontrakten med järnvägsbolagen hade tecknats 1858 och inledde ett hundraårigt samarbete mellan Statens Järnvägar (SJ) och Postverket. På tågen inrättades postkupéer, där sortering av brev kunde ske under resans gång, och så kallade poststationer anlades vid järnvägsstationerna. Det senare innebar att järnvägarnas sträckning kom att påverka hur postlinjerna drogs i samband med att postnätet byggdes ut.⁵⁶

I Danmark startades järnvägar på 1840-talet men innebar inte en lika stor förändring för den danska posten som för den svenska. Detta berodde främst på det utbyggda systemet med diligenstrafik i Danmark och på det danska vägnätets relativt goda beskaffenhet. I Sverige var avstånden längre och tidsvinsten för posten blev större när den transporterades med tåg.⁵⁷ Inte heller i Norge spelade järnvägen samma avgörande betydelse för posten som i Sverige. Istället var det ny teknik i form av ångbåtar som var viktigast för postförseln.⁵⁸

Det var emellertid inte enbart tekniska innovationer som gjorde att postbönderna försvann. Infrasystemet ändrades också till följd av de begränsningar som postbondeinstitutionen innebar i övergången från det gamla agrara till det nya industrialiserade samhället. Problemen för staten var delvis de samma 1860 som de varit på 1600-talet. Kommittén erkände i sitt utlåtande att de administrativa svårigheterna med att dra in posthemman skulle bli stora. Förvaltningsstrukturerna inom staten var fortfarande så pass begränsade att det var nödvändigt att teckna kontrakt med enskilda bönder för att framdeles lösa postbefordran. Statens kapacitet att styra större administrativa organisationer var likväl i ökande och efter att posthemmanen dragits in utvecklades Postverket under slutet av 1800-talet till arketyper för ett statligt ämbetsverk.

Det tog tio år att avskaffa postbönderna. År 1860 fanns det runt 740 posthemman i riket, 1868 var de cirka 300 och genom kungligt brev den 19 augusti 1870 bestämdes att de sista posthemmanen skulle dras in och postföringsskyldigheten för bönderna helt upphävas.⁵⁹ Med postbondeinstitutionen försvann den sista resten av det som Nils Forssell kallat "det äldre postverket".⁶⁰ Posten byggde inte längre på personliga prestationer åt staten utan istället tecknades avtal med personal som anställdes direkt av postverket.

56 Bladh: *Posten, staten och informationssamhället*, 84. Se också Forssell: *Svenska postverkets historia*, 229-230.

57 Jfr. Monrad Møller: *Postrytter, dagvogn och fodpost*, 263-265.

58 Johannessen: *Alltid underveis*, 313-317.

59 Forssell: *Svenska postverkets historia*, 228; Grape: *Svenska postverkets central och distriktsförvaltningar*, 189.

60 Forssell: *Svenska postverkets historia*, 228.

EN SVAG FÖRVALTNING OCH EN LÅNGSTRÄCKT GEOGRAFI

De svenska postbönderna var en bärande del av det svenska postväsendet och utgjorde den grundläggande infrastrukturen i postsystemet under drygt 230 år. Trots försök att avskaffa dem med Karl XII:s postordning 1718, eller genom att försöka fasa ut dem i samband med 1830-talets regleringar, överlevde de fram till 1860-talet. Det saknades inte heller kritik mot systemet. Vid upprepade tillfällen ifrågasatte bönderna postföringsskyldigheten eftersom de ansåg den för betungade och att bördorna fördelades ojämnt. Såväl stats- som postledningen bemötte klagomålen med nya regelverk, men innan 1850-talet fanns inget reellt alternativ till postbönderna.

Valet av en infrastruktur byggd på postbönder kan förklaras med statsförvaltningens begränsade kapacitet och rudimentära organisation. Ur förvaltningens perspektiv var postbondestafetten effektiv och den är ett exempel på hur den svenska staten använde indelning för att sköta sin verksamhet, en etablerad lösning för resursmobilisering under tidigmodern tid. Fredrik Thisner har till exempel undersökt det militära löneindelningsverket 1721-1833, en period då det utgjorde en hörnpelare av statens finansiering av såväl krigsmakten som den civila förvaltningen.⁶¹ Postbondeinstitutionen var en del i denna modell och att utvinna resurser, dels genom tvång, dels genom friheter från andra pålagor, var ett billigt sätt för staten att ordna sin verksamhet. En liknande organisation fanns i Norge där postbönderna också gavs friheter, till exempel från utskrivning och skjutsning.⁶²

Ytterligare en förklaring till valet av postbönder är de infrastrukturella förhållanden och ekonomiska omständigheter som rådde i Sverige. Landet var glest befolkat och det fanns inte förutsättningar att skapa en verksamhet likt de postföretag som byggdes upp på kontinenten – och delvis i Danmark. Karl XII:s postordning 1718 var ett misslyckat försök att införa en sådan modell. Stora delar av Sverige täcktes också av skog eller annan oländig terräng, jämfört med till exempel det platta och öppna danska landskapet. I Danmark kunde posten dessutom dra nytta av ett bättre utbyggt vägnät och den starkare urbaniseringen på de danska öarna gjorde att de ekonomiska förutsättningarna var bättre. I Norge påminde landskapet om det svenska och den norska posten använde precis som i Sverige indelade bönder för att transportera breven.⁶³

Geografin bidrog således till att postbondeinstitutionen fick vara kvar. Den förändrades inte förrän Postverket gick från en infrastruktur baserad på lågteknologi till ett mer högteknologiskt system med järnvägen i centrum. Detta är ytterligare en skillnad mellan det svenska postsystemet och övriga Europa. I Danmark infördes redan under 1700-talet regelbunden diligenstrafik, bland annat

⁶¹ Thisner: *Indelta inkomster*, 199, se också 20.

⁶² Johannessen: *Alltid underveis*, 192.

⁶³ Johannessen: *Alltid underveis*, 29; Linnarsson: *Postgång på växlande villkor*, 90-92.

som en följd av den tekniska utvecklingen av bättre vagnar. I början av 1800-talet startades de så kallade "dagvognene" som kompletterade posten, och transporterade människor och gods mellan de danska städerna. Dagvognene var en stor succé och efter bara något år fanns förbindelser mellan de flesta stora städer i Danmark.⁶⁴

Någon regelbunden diligenstrafik för persontransporter infördes aldrig i Sverige. Postverket försökte 1831 starta kombinerad post- och passagerartrafik med vagnar men försöket övergavs redan 1834 eftersom det blev för dyrt.⁶⁵ När Danmark och andra europeiska länder gradvis började använda nya transportmedel förlitade sig det svenska postväsendet långt in på 1800-talet på postbönderna som i stor utsträckning fortsatte att rida eller gå med postsäckarna. När järnvägen slutligen togs i bruk betydde den också mer för den svenska posten jämfört med till exempel Danmark och andra europeiska länder där avstånden var kortare och vägnäten sedan tidigare mer utbyggda.

Sammantaget är det alltså dels den inom statsförvaltningen etablerade modellen med indelning, dels de infrastrukturella förutsättningarna som förklarar att systemet med postbönder blev så långlivat, trots det tryck att byta ut det mot något annat som uppenbart fanns från olika håll. Frågan är vad det var som motverkade större förändringar under de århundraden som postbönderna användes? Fredrik Thisner har kartlagt indelningsverkets funktion och han visar att det inte var de ekonomiska förutsättningarna, en billig lösning för staten, som höll tillbaka institutionella förändringar av resursmobiliseringen. Systemets ut hållighet berodde enligt honom huvudsakligen på den svenska förvaltningens tillkortakommanden. Indelningsverket följde etablerade former för finansiering och underhåll av statens verksamheter och detta stigberoende (mitt begrepp) gjorde att "effektiviseringstrycket från centralt håll hölls tillbaka".⁶⁶

Denna förklaring förefaller rimlig också för postväsendets organisation. Postbondestafetten 1636 är ett tydligt exempel på hur etablerade lösningar överfördes till nya verksamheter inom staten och där förändringar av organisationen blev svåra att genomföra. Vid sekelskiftet 1700 gjordes försök att avlöna postbönderna och Karl XII:s postreform var ett försök att frångå den indelta formen av postens organisation. Ett annat exempel där postbondeinstitutionen utmanades var de förslag att teckna avtal med bönder som Wilhelm Carpelan förde fram på 1830-talet. Ingen av reformerna genomfördes fullt ut vilket kan förklaras med den rudimentära statsförvaltning som Thisner pekat på. Det är därför rimligt att åtminstone delvis förklara postbondeinstitutionens långa liv med att den på allvar inte kunde ersättas av ett alternativt system förrän i slutet på 1800-talet då statens förvaltning blivit tillräckligt stark samtidigt som järnvägen bidrog med

64 Monrad Møller: *Postrytter, dagvogn och fodpost*, 34-37, 232-239.

65 Forssell: *Svenska postverkets historia*, 225.

66 Thisner: *Indelta inkomster*, 17, 207.

de tekniska förutsättningarna. Detta förhållande uttrycktes explicit av den kommitté som 1858 utredde postväsendet och i sitt utlåtande ifrågasatte om statsförvaltningen skulle klara av en indragning av posthemmanen och en omläggning till ett nytt postsystem. Förvaltningsstrukturerna inom staten kan alltså sägas ha motverkat mer genomgripande förändringar av postens infrastruktur.

Den svenska posten var ett infrasystem som under tidigmodern tid framför allt utgjordes av de människor som ingick i organisationen. Avslutningsvis kan sägas att detta bekräftar Wolfgang Behrings tes om en kommunikationsrevolution där posten i huvudsak ses som en organisatorisk innovation. Nyttjandet av postbönderna för transporten av breven var den svenska statens lösning på postväsendets infrastrukturella utmaningar och en anpassning till svenska förhållanden. Sverige kunde inte helt överta de infrastrukturella lösningar som användes på kontinenten. Detta faktum kvarstod fram till 1850-talet då järnvägens etablering jämnade ut skillnaderna mellan det glest befolkade Sverige och det kontinentala Europa.

LITTERATUR

Otryckt material

Riksarkivet Stockholm (RA), Skrivelser till Kungl. Maj:t, allmänna verk, överpostdirektören, vol. 214.

Riksarkivet Stockholm (RA), Överpostdirektören, huvudarkivet, kungliga brev E1A, vol. 76.

Tryckt material

Ahrens, Gerhard: 'Das Botenwesen der Hamburger Kaufmannschaft (1517-1821)', *Archiv für deutsche Postgeschichte* 1, 1962, 28-42.

Andersson-Skog, Lena och Jan Ottosson: *Stat och marknad i historiskt perspektiv. Från 1850 till i dag*, Stockholm: Dialogos, 2018.

Asker, Björn: *Hur riket styrdes. Förvaltning, politik och arkiv 1520–1920*, Stockholm: Riksarkivet, 2007.

Behringer, Wolfgang: *Im Zeichen des Merkur. Reichspost und Kommunikationsrevolution in der frühen Neuzeit*, Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 2003.

Bladh, Mats: *Posten, staten och informationssamhället*, Stockholm: Kommunikationsforskningsberedningen, 1999.

Briggs, Asa och Peter Burke: *A Social History of the Media. From Gutenberg to the Internet*, Cambridge: Polity Press, 2005.

Droste, Heiko: 'Introduction'. I Heiko Droste (red.): *Connecting the Baltic Area. The Swedish Postal System in the Seventeenth Century*, Huddinge: Södertörns högskola, 2011, 15-23.

Droste, Heiko: 'The Terms of Royal Service. Post Servants' Finances, c. 1700'. I Heiko Droste (red.): *Connecting the Baltic Area. The Swedish Postal System in the Seventeenth Century*, Huddinge: Södertörns högskola, 2011, 123-174.

Forssell, Nils: *Svenska postverkets historia*, bd. 1, Stockholm: Postverkets tryckeri, 1936.

Förordning om Post-Bådhen, 20 februari 1636, Stockholm.

Giesecke, Michael: *Der Buchdruck in der frühen Neuzeit. Eine historische Fallstudie über die Durchsetzung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien*, Frankfurt am Main: Suhrkamp, 1991.

Grape, Ernst: *Svensk posthistoria. Berättad för postens folk*, Stockholm: Postverkets tryckeri, 1941.

Grape, Ernst: *Svenska postverkets central- och distriktsförvaltningar*, Stockholm: Kungl. Generalpoststyrelse, 1961.

- Hallenberg, Mats and Magnus Linnarsson: 'The Quest for Publicness. Political Conflict about the Organisation of Tramways and Telecommunication in Sweden, c. 1900-1920', *Scandinavian Economic History Review* 65 (1), 2017, 70-87.
- Herlitz, Nils: *Grunddragen av det svenska statsskickets historia*, 6. uppl., Stockholm: Norstedt, 1964.
- Högselius, Per, Arne Kaijser and Erik van der Vleuten: *Europe's Infrastructure Transition. Economy, War, Nature*, Houndmills: Palgrave Macmillan, 2016.
- Innis, Harold A.: *Empire and Communications*, Toronto: Dundurn Press, 2007.
- Johannessen, Finn Erhard: *Alltid underveis. Postverkets historie gjennom 350 år, 1647-1920*, bd. 1, Oslo: Elanders Forlag, 1997.
- Kaijser, Arne: *I fädrens spår. Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*, Stockholm: Carlsson, 1994.
- Kaiserfeld, Thomas: 'Salpeterframställning från indelningsverk till salpeterlada. Institutionell och teknisk förändring i 1700-talets Sverige', *Historisk tidskrift* 119 (3), 1999, 371-393.
- Kongl. maj:ts nådige förordning, *Angående postväsendets och gästgiveriernes sammanfogande*, 10 februari 1718, Stockholm.
- Larsson, Marianne: 'Livery Coat, Postal Horn, and the National Coat of Arms. The Material's Agency for the Honour and Protection of Seventeenth-Century Post-Carriers'. I Heiko Droste (red.): *Connecting the Baltic Area. The Swedish Postal System in the Seventeenth Century*, Huddinge: Södertörns högskola, 2011, 175-195.
- Linnarsson, Magnus: *Postgång på växlande villkor. Det svenska postväsendets organisation under stormaktstiden*, Lund: Nordic Academic Press, 2010.
- Madsen, Otto: *Et nyttigt og gavnligt Postværk. P&Ts historie til 1711*, København: Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1991.
- Marklund, Andreas and Mogens Rüdiger: 'Historicizing Infrastructure. After the Material Turn'. I Andreas Marklund and Mogens Rüdiger (red.): *Historicizing Infrastructure*, Aalborg: Aalborg University Press, 2017.
- Monrad Møller, Anders: *Postrytter, dagvogn og fodpost. P&Ts historie 1711-1850*, København: Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet, 1992.
- McLuhan, Marshall: *The Gutenberg Galaxy. The Making of Typographic Man*, Toronto: Toronto University Press, 1962.
- Millward, Robert: *Private and Public Enterprise in Europe. Energy, Telecommunications and Transport, 1830-1990*, Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Rikets ständers protokoll med bihang m.m.*, riksdagstrycket 1828-1830, Stockholm, 1830.
- Rikets ständers protokoll med bihang m.m.*, riksdagstrycket 1859-1860, Stockholm, 1860.
- Tidning för Wenersborgs stad och län*, 1860.
- Simonson, Örjan: 'När posten höll tempot i medielandskapet. Postväsendet kring sekelskiftet 1700'. I Solveig Jülich, Patrik Lundell och Pelle Snickars (red.): *Mediernas kulturhistoria*, Stockholm: Statens ljud- och bildarkiv, 2008, 249-274.
- Simonson, Örjan: 'The Swedish Empire and Postal Communications. Speed and Time in the Swedish Post Office, c. 1680-1720'. I Heiko Droste (red.): *Connecting the Baltic Area. The Swedish Postal System in the Seventeenth Century*, Huddinge: Södertörns högskola, 2011, 49-97.
- Steinmo, Sven, Kathleen Ann Thelen and Frank Longstreth (red.): *Structuring Politics. Historical Institutionalism in Comparative Analysis*, Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Thisner, Fredrik: *Indelta inkomster. En studie av det militära löneindelningsverket 1721-1833*, Uppsala: Acta Universitatis Upsaliensis, 2014.
- Wij Christina medh Gudz Nådhe Sweriges, Göthes och Wendes vthkorade Drottning och Arffurstinna [...] att vprätta ett Postwäsende öffuer heela vårt Konungarijke [...] til en Postbonde antagha*, 27 februari 1636, Stockholm.

MAGNUS LINNARSSON
DOCENT
HISTORISKA INSTITUTIONEN
STOCKHOLMS UNIVERSITET
MAGNUS.LINNARSSON@HISTORIA.SU.SE

ABSTRACT (UK)

Magnus Linnarsson: From 'post farmers' to railroads: The Swedish post office as an example of infrastructure and public administration, 1600-1870

When the Swedish post office was established in 1636, it relied on a relay of specially appointed post farmers who transported the mail. This system constituted the basic infrastructure of the post office until the post-farmers were replaced by the stagecoach and the railways in the late 1800s. This article analyses the introduction and abolition of the post farmers, as well as several attempts to change the organisation. The Swedish use of post farmers was unique in Europe, and is explained as part of an established solution to mobilise resources within the Swedish state administration, the so-called 'indelning'. Despite several attempts to replace the post-farmers with another system, the relay system remained for 230 years. The author argues that this was due to weak structures within the state administration. Limited resources counteracted major institutional changes in the post office before industrialisation in the 19th century.