

Hälsingborg—Helsingör, vår första postlinje till utlandet.

Vi ha i år högtidlighållit 300-årsminnet över Westfaliska freden i Osnabrück 1648. Påpassligt som alltid hade Nordiska Museet i Stockholm anordnat en minnestställning däröver, lika påpassligt hade postverket å sin sida en särskild datumstämpel med en palmkvist som fredsymbol.

Fredslutet markerade slutet på 30-åriga kriget och början på Sveriges stormaktstid. Gustav II Adolfs politiska intressen i Tyskland gjorde det dock redan i början av hans fälttåg nödvändigt med en förbindelse mellan regeringen i Stockholm och den högsta svenska statsrepresentanten i Hamburg. De svenska erövringarna koncentrerade sig huvudsakligen kring två huvudpunkter: Hamburg och Stralsund vid mellersta Tysklands kust. Både Gustav II Adolf och hans rikskansler Axel Oxenstierna visade stort intresse för att få i gång en sådan postförbindelse och då närmast till Hamburg. Naturligt var då, att man lade rutten över Jönköping och Lagadalen. Denna dal har sedan urminnes tider varit uppmarschområdet för folkrörelser och trafik från utlandet. Det var också den lämpligaste utgångsvägen för trafiken till utlandet, ty Markaryd i Småland var den svenska gränsorten till Danmark. Den som där fick kungens uppdrag att ordna med den svenska postens vidareexpedition var en länsman Brodde Jakobsson, vars namn härigenom kommit till historien.

Den svenska regeringens postföring till Hamburg respektive Holland är alltså själva ursprunget till Sveriges postväsen. Den har börjat omkring 1619–1620 men redan från 28/7 1620 har denna postlinje använts även för befordran av *privatbrev*. Man brukar anse år 1636 såsom svenska postverkets födelseår. Det var det år, då Axel Oxenstiernas kungörelse om »postbådhen» utfärdades, men faktiskt har postbefordringen Markaryd—Hälsingborg—Helsingör härifrån 16 år tidigare och re-

dan den 21/7 1620 anställdes en svensk postmästare i Hamburg.

Hälsingborg är sålunda en av vår svenska posthistorias tidigaste märkespunkter. Den är den stad i Sverige, som ligger närmast det europeiska fastlandet, och den är den naturliga utgångspunkten för Sveriges kontakt utåt. Hälsingborg har varit ett brohuvud för svensk posttrafik till utlandet. Här går Sverige och Danmark arm i arm! Det är endast 4–5 kilometer mellan Sverige och Danmark här uppe vid vad man kunde kalla Öresunds »hals». Både Hälsingborg och Helsingör har fått sina namn därifrån. De har alltså ej med hälsa eller Hälsövägen i Hälsingborg att göra. Hälsingborg betyder borgen vid »halsen», det vill säga den flaskliknande hopträngningen här uppe. »Ör» betyder grusbänk, strandbank. Helsingör = alltså grusbanken vid halsen. Om vi nu skall fortsätta med uttydningar av namn betyder Öresund sålunda sundet med grusbänkarna. Och man kan nog säga, att det gör skäl för namnet, huru förföriskt blött och vackert det än ligger i somnardagar! Här är inte långt från strand till strand, från hamn till hamn; det har varit lätt att här komma över både i fred och i krig.

I Helsingör hade från 1662 placerats en svensk »postagent (postmästare) vid Öresund», som ordnade postgången mellan Helsingör—Hälsingborg—Markaryd; postmästaren i Hamburg skötte så postgången genom Danmark.

4 öre per lod kostade det att befordra ett brev Stockholm—Hamburg, men det var inga stora poster, endast 10–14 brev i månaden. Detta antal ökades dock med tiden. Man har kvar brevkartor från 1620–1630-talen varå de vauliga breven var *specificerade* till namnet! Ankomsten kungjordes medelst anslag å postanstalten. Från Hamburg avgick varje vecka regelbunden av den *Thurn und Taxiska* postinrättningen förmedlad post genom Tysk-



Karta över postlinjer och postkontor år 1683.

land till Holland, Italien, Frankrike och så vidare. Befordringstiden från Hamburg till Köln var 5 dagar, Haag 6 dar, Prag 8 dar, Paris 13 dar, Rom 21 dar.

Genom freden i Brömsebro 1645 stadfästes Sveriges rätt att ha en postmästare i Helsingör och att post till Hamburg skulle få sändas genom Danmark »utan hinder, uppehåll eller undersökning». Någon censur skulle alltså icke få förekomma. Posten — först var den ridande, sedan åkande — avsändes från Stockholm varje lördagskväll kl. 6 via Södertälje—Nyköping—Norrköping—Jönköping till Markaryd (se kartan). Det tog en vecka, innan posten kom fram till Helsingör. Sedermera anordnades en tur även onsdagar; från utlandet ankom posten torsdagar och söndagar till Stockholm. Förhindelsen genom Danmark ombesörjdes märkvärdigt nog icke av danska postverket utan av personer som avlönades utav svenska postverket. Man litade icke riktigt på varandra. Postvägen gick över Korsör—Nyköping—Middelfart—Kolding—Hamburg. Sedan ändrades rutten så att postmannen inte passerade Middelfart—Kolding utan tog en sydligare väg via Assens—Haderslev—Hamburg. Posten befordrades genom

Danmark med gaende bud. Svenska regeringen begärde flera gånger att få sända posten med ridande bud, men danskarna ville inte gå med härpå. Och varför? Jo, man fruktade konkurrens mellan de svenska och danska postiljonerna. Därför tog det 8 dar för den svenska men endast 3 dar för den danske postiljonen att föra posten mellan Helsingör—Hamburg! Sedan ändrades dock detta så att från 1700-talets början kunde posten transporteras på 14 dagar eller kortare tid från Stockholm till Hamburg.

De personer, som transporterade posten från Helsingborg till Helsingör kallades färjemän och deras förman benämndes älderman. I Dragarelaget i Helsingborg heter förmannen fortfarande älderman. Vi har i Helsingborg kvar dessa namn i t. ex. Färjemansgatan, Äldermansgatan. Släkten Romare hörde till de sista äldermännen; det är denna släkt, som skänkt sitt namn — och sina pengar — till den bekanta Romares stiftelse i Helsingborg.

Ersättningen utgjorde 138 daler silvermynt per år. Båtarna förde örlogsflagga, vilket ansågs vara en stor ära (se omslaget). Helsingborg hade en dålig hamn, endast en kort brygga ut i Öresund, Helsingör var mera skyddad genom udden vid Kronborg.

Helsingborgs postkontor inrättades 1645. Dess förste postmästare 1675—1681 var stadens borgmästare Anders Ekbohm, både borgmästare och rådmän har varit postmästare i staden.

Genom de krig, som ej så sällan fördes mellan Danmark och Sverige uppstod ofta långvariga, besvärliga rubbningar och avbrott i postförbindelserna genom Danmark — jag behöver blott t. ex. erinra om slaget vid Helsingborg år 1709 och alla rubbningar, som detta medförde i posttrafiken.

Svenska regeringen anordnade då från 30/7 1683 i stället postbefordran å en linje Ystad—Wittow, en liten ort med relativt bra hamn på Rügens västkust, varifrån väg fanns till Stralsund, den dåvarande svenska huvudorten i Pommern. Postavgiften utgjorde 6 öre per brev. Detta var alltså en förelöpare till Trelleborg—Sassnitz-linjen.

Så fort som fredliga förhållanden inträdde mellan Sverige och Danmark sändes posten dock åter via Helsingborg—Helsingör.

Färjemännen skötte denna postbefordran under hela 1700-talet. Fram till år

1814 fanns det ett svenskt postkontor, en svensk postmästare i Helsingör; i Helsingborg ända till år 1869. År 1815 efter för- eningen med Norge övertog svenska post- verket även befattningen med norska ut- rikets posternas förande över Sverige— Danmark, i samband härmed höjdes ersättningen för transporterna över Öresund till 450 riksdaler per år.

Först nu blev det danska postverket, som övertog ansvaret för de svenska pos- ternas befordran genom Danmark.

2 gånger i *veckan* utväxlades post mel- lan postkontoren i Helsingborg och Hel- singör.

Den 1/6 1835 blev det dagliga postturer mellan Helsingborg och Helsingör, mot ett belopp av 1,200 riksdaler per år.

Omkring 1850 fick man daglig ångbåts- förbindelse över Öresund och färjeman- nen anlätades blott vid vissa särskilda till- fällen, huvudsakligen om vintern.

Så bryter den nya tiden in. Posterna ökas, det fordras snabbare och snabbare postförbindelser med utlandet. 1892 får vi färjorna mellan Helsingborg—Helsingör. Trots konkurrensen med Malmö—Köpen- hamn och Trelleborg—Sassnitz-linjen sän- des alltjämt en hel del både svensk och norsk post över Helsingborg—Helsingör.

Särskilt i våra isvintrar när det varit stopp över Malmö—Köpenhamn och Trelle- borg—Sassnitz har linjen Helsingborg— Helsingör i regel kunnat uppehållas och blivit högst betydelsefull såsom Sveriges enda in- och utfartspost till utlandet.

Under bada världskrigen hade vi i pos- ten utomordentlig nytta av förbindelsen över Helsingborg—Helsingör. Tack vare denna linje kunde vi många gånger klara posttrafiken till kontinenten under kriget, när vägarna över Malmö eller Trelleborg voro spärrade.

Härifrån startade vi också efter kriget slut förbindelse med Schweiz via Linje -buss.

Vi ha alltid i postverket strävat efter att få fram posten på de snabbaste beford ringsvägarna.

Det finns ett uttryck hos den gamle gre- kiske historieskrivaren Herodotos som sä- ger: »varken snö, regn eller nattens mör- ker får hindra dessa kurirer från att fram- bära sitt budskap». Detta håller vi på be- träffande brevposten. Och söker få den be- fordrad flygledes så mycket det låter sig göra!

Men all post kan inte sändas per luft- post ehuru möjligheterna numera är helt annorlunda än förr. Man får räkna med att en hel del post alltjämt måste sändas järnvägs- eller båtledes.

Över Danmark går vår närmaste och snabbaste väg till västra Tyskland och Västeuropa.

Helsingborgs enastående läge ger de bästa förutsättningar för att staden ska kunna hävda sin roll, som en ur trafik- synpunkt utmärkt plats i våra kommu- nikationer till och från utlandet. Tänk på att enbart under tiden juni—augusti 1948 transporterades 565,000 resande med fär- jorna å Helsingborg—Helsingör-linjen. Staden har både traditioner att bevara — och intressen att bevaka när det gäller posttrafiken.