

1620 Starten

Redan år 1620 inrättade Sverige ett fast postkontor i Hamburg och holländaren Leonard van Sorgen fick i uppdrag att ordna postföringen från Sverige till Hamburg. Han påpekade tidigt att den svenske kungen måste utverka tillstånd från den danske kungen att få föra posten genom Danmark. Gustav II Adolf menade att det räckte med den överenskommelse som gjorts 1580, där konungens bud och undersåtar fritt skulle få röra sig genom de respektive länderna. Christian IV i Danmark var missnöjd med att saken inte togs upp på högsta nivå, och de svenska postförarna fick problem att ta sig fram. Detta föranledde Anders Svensson, som tagit över ansvaret för **postföringen, att skicka sin dräng "på en sådan väg som intet många resa"**, på vilka han också lyckades få fram brev till Markaryd, som då låg på gränsen till Danmark.



1636 Förordning om Postbådhen

I Sverige utsågs postbönder på två à tre mils avstånd från varandra utefter postvägarna. Drängar **skulle hållas beredda att "genom natt och dag vidare löpa"** med försändelser, och inte långsammare än två timmar per mil. Detta ändrades 1682 till en och en kvarts timme per mil, vid gott väglag.

1646 Förordning om häst på linjen Stockholm-Halmstad

Postförare och lantbrevbärare transporterade posten gående långt in på 1900-talet. Men redan från start färdades posten i vagn mellan Köpenhamn och Hamburg, och i den svenska förordningen 1646 stipuleras att häst alltid borde tillhandahållas på linjen Stockholm – Halmstad. Innan postväsendet i Sverige tog form ålades ståthållare på sträckan Stockholm – Markaryd att hålla två posthästar för var tredje mil. Med häst och vagn kunde man transportera brev, paket och ibland även passagerare, men det tog längre tid än den ridande posten som bara medförde brev.



1735 Postalt fredsslut

I stort sett var det svenska postväsendet i konflikt med danska myndigheter under hela 1600-talet och en bra bit in på 1700-talet. Krig avlöstes av fred och avtal om fri passage, som åter drogs in på grund av nya krig. Sverige prövade andra vägar, som att sända posten norrut, runda Bottenviken och ta sig ned genom Finland. En oerhört tidskrävande rutt. Andra gånger skickades försändelser med båt till Tyskland och Holland för vidare befordran.

I slutet av 1600-talet stoppade Sverige så den danska posten från att ta sig fram till Norge genom Halland. Först 1735 nåddes ett postalt fredsslut genom en överenskommelse där Sverige och Danmark fick rätt att befordra sin post genom respektive grannländer.



1831 Diligenstransporter

I Sverige kom diligenstrafiken igång på allvar 1831. Postdiligenser förekom i Sverige fram till år 1888, men namnet levde kvar i Postens diligenstrafik som bedrev gods- och persontrafik med buss 1923–1991.



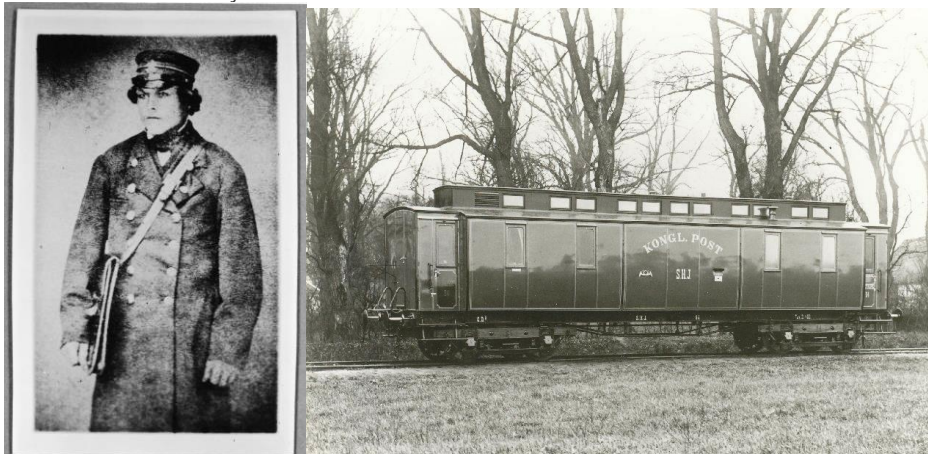
1855 Medelporto och frimärken

Engelsmannen Rowland Hill brukar få äran för att ha uppfunnit enhetsportot, som banade väg för bruket av frimärken. Det tidigare sättet att ta betalt för brevets befordran, beräknat på hur långt det skulle och/eller dess vikt var smårigt och svårbegripligt. Nu skulle samma porto gälla för all befordran inom landet, och därmed kunde man också börja sälja frimärken, som bevis för att brevet var betalt. Den svenska poststyrelsen diskuterade idén under några år, men efter ihärdigt **motionerande från olika håll införde riksdagen ett "medelporto" om 4 skilling** år 1855. Samma år började man sälja frimärken, tecknade, graverade och tryckta av en greve Pehr Ambjörn Sparre. Märkena var av senaste snitt, perforerade så man slapp klippa isär dem, och fanns i fem färger. Efter en lite trög start blev frimärkena snabbt populära. Ingen kan säga säkert hur snart man började samla frimärken, men det som började som ett roligt tidsfördriv främst för kvinnor och barn utvecklades snart till filateli, med mycket pengar inblandade. Idag betalas rariteter med miljontals kronor av samlare.



1863 Postbefordran med tåg

De första järnvägslinjerna i Sverige öppnade 1825 och 1862 infördes så kallade postkupéexpeditioner mellan Stockholm och Göteborg. Mindre tåglinjer hade också så kallade postiljonkupéer. Antalet postkupéer steg fram till 1910-talet, för att sedan minska i antal, främst för att många mindre järnvägslinjer lades ned och posten skickades på landsväg. Idag har vinden vänt tillbaka till järnvägens fördel, och den svenska posten kör sedan 2001 all B-post på järnväg, bland annat av miljöskäl.



1903 Första försöken med biltransport

I Stockholm testades den första bilen för postverket 1903. Den var tillverkad i Eskilstuna, hade sex hästkrafter och gjorde hela 15 kilometer i timmen. Försöket fick ingen egentlig efterföljare. År 1905 började lokala entreprenörer i Sverige med postföring med automobil på försök. Postmästaren rapporterade entusiastisk om de stora tidsvinsterna, men glädjen blev kortvarig. Väder och vind och dåtidens dåliga vägar lade hinder för bilens framfart. Inte blev det enklare när en lag trädde i kraft 1907 som sade att bilar icke fick framföras snabbare än 25 kilometer i timmen vid dagsljus och 10 kilometer i timmen vid mörker – något som gjorde bilen föga snabbare än hästskjutsarna.



1910 Velociped

Under slutet av 1800-talet, började man i begränsad omfattning att använda cykel för postbefordran. Omkring 1910 finns nedtecknat att vissa sträckor skulle trafikeras med velociped (cykel) under sommaren.



1911 Biltransport blir mer vanligt

De första bilar som köptes in till svenska Postverkets tjänst fanns i Göteborg 1911, då en lastbil och en skåpbil levererades efter specifikation från Postverket. Det experimenterades med olika typer av bilar; i Köpenhamn fanns 1910 ett antal elbilar i postens tjänst. Även i Stockholm provade man elbilar, men de ansågs för tunga, på grund av batterierna, och hade för kort räckvidd.

Trots den något tröga starten för bilen kom den som vi känner till att ta över mer och mer av trafiken. Det svenska Postverket rapporterade 1921 att bil användes på 96 linjer, och 1925 var siffran uppe i 540. Dagens postbilar är effektiva och energisnåla och förarna är utbildade i att köra på ett bränslesnålt och säkert sätt.

1920 Första reguljära svenska postflyglinjen öppnades

Sverige experimenterade också med en luftpostkupé, men först på 1930-talet tog postflyget fart på allvar, och är idag en viktig del i postbefordran världen över. På grund av flygets miljöpåverkan förs alltmer brev- och paketvolymen över till andra transportlösningar, framför allt tåg.



1993 Brevmonopolet avskaffas

År 1993 togs det formella beslutet att avskaffa brevmonopolet.



1994 Avreglering och bolagisering

Med målet att genom konkurrens öka effektiviteten i posthanteringen avreglerades postmarknaden år 1994 och det helstatligt ägda bolaget Posten AB bildades.



2000 Postkontoren försvinner

Under 2000-talets första år gjorde Posten en omfattande förändring av servicenätet. De traditionella postkontoren lades ner och ersattes av Företagscenter (dåvarande Postcenter, främst avsedda för företag) och Postombud (tidigare serviceställen/partner) för brev och paket (till exempel bensinstationer, livsmedelsbutiker).



2009 Posten + Post Danmark = sant

Den svenska Posten och danska Post Danmark bildade år 2009 ett gemensamt bolag som så småningom fick namnet PostNord. Bedömningen var att man tillsammans skulle kunna bli en starkare aktör på den vikande brevmarknaden. PostNord ägs till 40 % av den danska staten och till 60 % av den svenska staten. Rösterna fördelas 50/50 mellan ägarna.



2013 Välkomna till koncernen

Postnord välkomnade under perioden 1997-2013 medarbetare från företagen Tidningstjänst, Strålfors, Scanning, TPL (Tredjepartslogistik), Thermo och Transbothnia.