





Du håller nu Postchaufförklubbens jubileumskrift i din hand.

Klubben bildades den 10 oktober 1913 och har under åren fram till vår tid, utvecklats till en livaktig klubb.

Under de år som gått finner vi många milstolpar i den fackliga verksamheten.

Stora frågor har förhandlats fram till ett lyckat resultat, t ex

Åtta timmars arbetsdag
Semesterdagar
Lönefrågor
Anställningstrygghet
Solidaritet mellan olika grupper

För fackföreningsrörelsen på den statliga sidan innebar den fulla förhandlingsrätten (1966) kanske den största förändringen.

Många är de kamrater som genom åren har gjort stora insatser för klubben. Det fackliga arbetet har för många inneburit uppoffringar då det ofta varit fritiden som har fått användas.

Att gå in på enskilda frågor eller personer skulle bli en omöjlighet och skulle inte heller vara rättvist.

Jag vill tacka alla de som varit engagerade i vår klubb för det fina arbete som uträttats. Tack vare er står vi på en fast grund idag och kan driva våra frågor vidare till nytta för medlemmarna

Slutligen hoppas jag att denna jubileumsskrift, med dess uppläggning i form av ett stort bildcollage, ska ge en inblick i vår fackliga utveckling under 75 år.

Kjell Johansson
Ordförande

POSTCHAUFFÖRKLUBBEN FYLLER 75 ÅR

I år är det jämnt 75 år sedan den första postbilen gjorde sitt stolta intåg i Kungliga Huvudstaden. På våren 1913 kom den så kallade elektromobilen, som efter en kort sejour ersattes med bensindrivna bilar.



Elektromobilen

1913 I början av oktober inköptes 13 st Scania-Vabisbilar. Av dessa var 7 st av typ A, vilka betingade ett pris av 8.800 kr, 3 st typ B, pris 8.600 kr, 2 st typ C, pris 9.400 kr och 1 st typ D, pris 11.200 kr. Hela priset för bilparken blev 117.075 kronor.

A-typen hade täckt karosseri och användes för rundturer och mindre transporter. Bilarna lastade normalt 250 kilo.

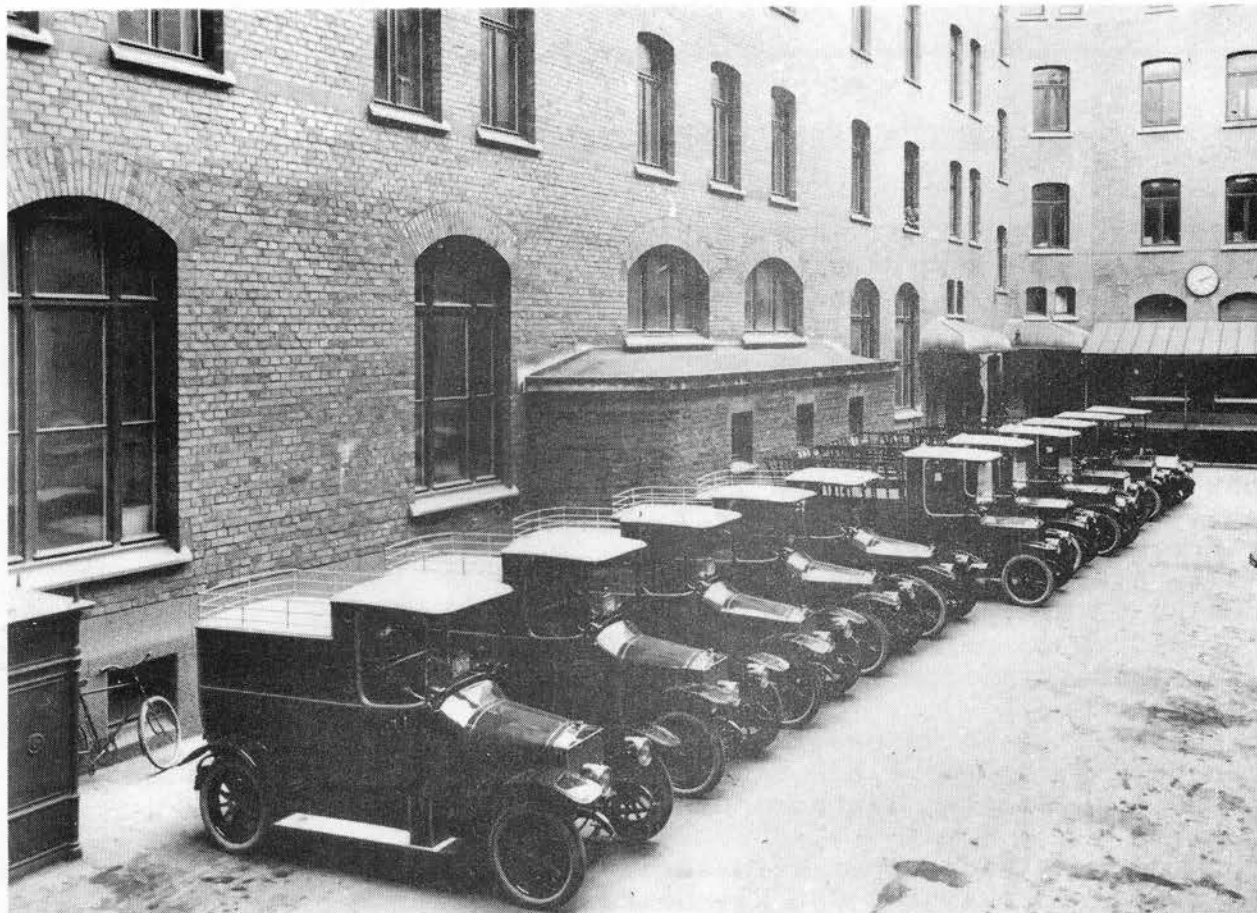
B- och C-typen hade öppet karosseri och lastade normalt 500-700 kg. Dessa bilar skulle ersätta Postverkets dubbelt så många hästfordon och utföra alla transporter.

I kontraktet med Scania-Vabis stod inskrivet att Postverket skulle underhålla karosseriet, men i övrigt hade bolaget åtagit sig att ombesörja reparationer, hålla med bensen, olja, gummi mm samt att också tillhandahålla garage.

För detta fick Postverket betala 47.500 kr per år under förutsättning att högst 178.850 km tillryggälades. Skulle kilometerantalet överskridas med 10% blev Postverket skyldig att köpa en ny bil för varje sådan ökning. För garaget betalades 2000 kr per år.

Scania-Vabis hade kostnadsfritt lärt upp 30 chaufförer och åtagit sig att varje år lära upp ytterligare 7 man. Om Postverket skulle behöva ännu fler utbildade, måste man betala 50 kr i "lärpengar" för varje elev. Chaufförerna blev posttjänstemän i motsats till kuskarna som var s k utomverkare.





Postgården Sth 1

Postchaufförklubben i Stockholm bildades den 10 oktober 1913. Starten skedde i kuskammaren i ett mindre gårdshus ovanför norra nerkörsporten till garaget. Till interimstyrelse valdes: C Sund Ordf., Wählin Sekr. och V Eriksson Kassör.

Styrelsens första uppdrag var att skaffa såpa, borstar och oljefärg för att få kuskammaren i användbart skick. Sedan C Sund befordrats till annan tjänst avstannade arbetet mer eller mindre vintern 1914-15 men återupptogs nyåret 1916.

Många och betydande organisationsfrågor har behandlats av Postchaufförklubben i Stockholm. Bland annat frågan om bildandet av en riksorganisation för postchaufförer och främst bildande av en riskassa. Planen på en sådan uppkom redan 1916.

1920 I september 1920 tillsattes en kommitté för utredning. Redan i november var frågan avgjord och på nyåret 1921 började riskassan sin verksamhet. Den var först en fri organisation, men gjordes senare obligatorisk.



Utvecklingen har nu hunnit så långt att brevlådtömningen är färdig för motordrift.

Två motorcyklar provas och 1921 är utbytet av trampcyklar mot motorcyklar klart.

Rätt snart kom dock klubben underfund med de risker till liv och hälsa som motorcyklisterna utsattes för. Små bilar vore bättre för personalen och mer ekonomiskt för Postverket.



Chaufför Norberg Sth 1-gården 20-talet

Löne- och tjänstefrågor har klubben behandlat i tusental. Särskilt kan pekas på den, efter postbilarnas införande, förda striden om dubbelvakternas slopande. Chaufförerna fick till sist framgång, men bara på sön- och helgdagar.

Under första världskriget fanns varken bensen eller gummi att uppbringa. En del bilar måste tas ur bruk och häståkdonen återinfördes. Den största lastbilen försågs med bl a träringar. Att den med dylik utrustning var allt annat än behaglig att köra förstår nog var och en.

Postverket lyckades så småningom från arméns förråd få ut gummiringar men bensen var svårare att tillgå. Istället gjordes försök med motorsprit som då var en nyhet på området.

Eftersom motorerna var tillverkade för att ha bensen som bränsle var motorspriten ett dåligt alternativ med upprepade motorstopp som följd.

Därtill kom, att skötseln av bilarna på den tiden handhades av Scania-Vabis och då Postverket inte hade någon motorkunnig kontrollant till sitt förfogande, lämnade skötseln mycket övrig att önska. För att råda bot på detta missförhållande beordrades en göteborgare vid namn Andreasson att tjänstgöra som kontrollant och garageföreståndare i Stockholm. Efter detta förändrades förhållandena angående bilarna och deras skötsel rätt snart till det bättre.



Chaufförskåren på 30-talet

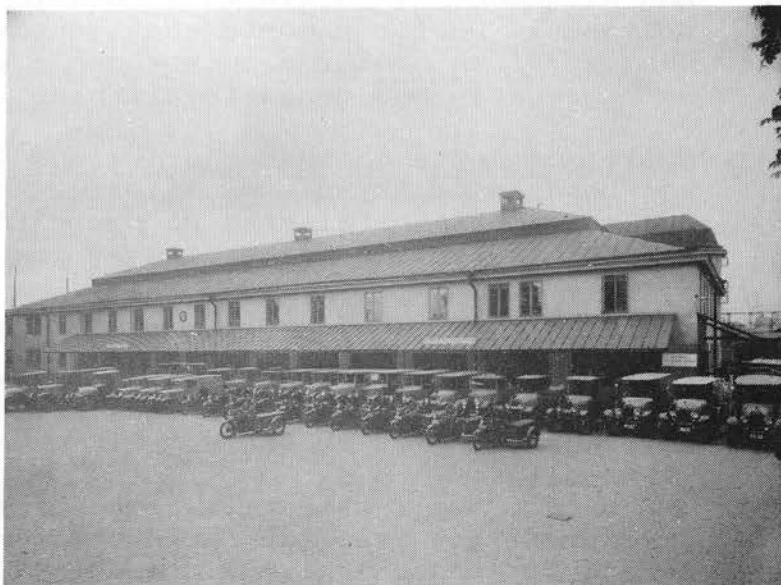
- 1931 Vid en uppvaktning hos GPS gjordes en framställan om anbringande av stopplyktor, körriktningsvisare å båda sidor, inläggande av gummimattor i bilarna, tilldelande av Nifelyktor till de motorcyklister som delar ut expressbrev i förorterna. Dessutom ska dessa motorcyklister få rätt att ta ut längre pälsar än de vanliga.
Framställningarna bifölls av GPS.

Utökning av utrymmet i garaget, uppsättande av smörjställning, omändring av värmeledning till torkrummet, utbildningsfrågan, skadestandsfrågan var frågor som man fick löfte om att GPS skulle utreda.

Vidare behandlades körlistor och körtider, rättegångsbiträde åt motorförarna, inrättande av reservchaufförsbefattningar avsedda för äldre och sjuka kamrater, motorcyklarnas utbyte mot bilar med mera.

Ett lådtömnings-
distrikt inrättas och
två reservchaufförs-
befattningar till-
sättes.

Nu började krav ställas
att Postverket borde
vara skyldigt att ha
sina fordon full-
ständigt försäkrade.
Representanter för
Postmannaförbundet
meddelade att statens
verk inte äger rätt
att försäkra.
Riksdagen har uttalat
sig däremot

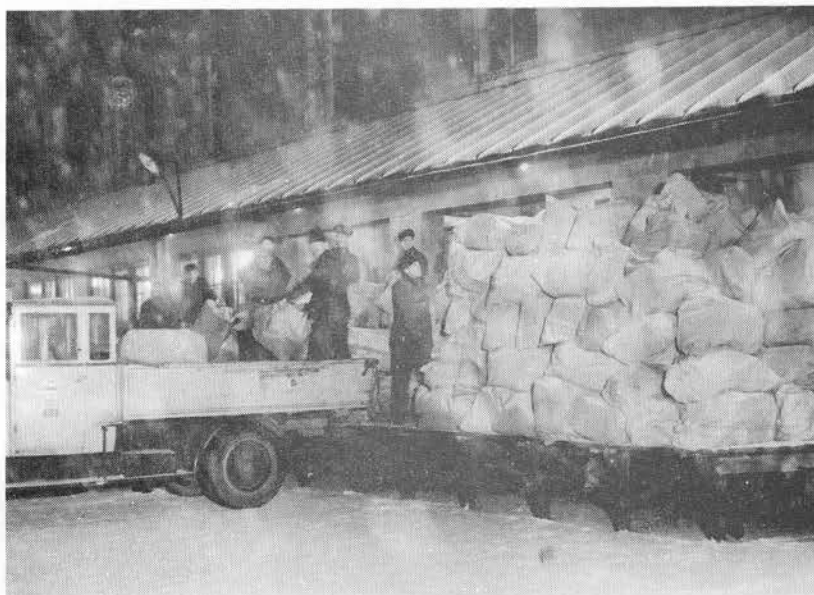


Sth Ban på 30-talet

När andra världskriget bröt ut i början av september uppstod
brist på bensin. Därför fick även Postverket föreläggande av
riksdagen att vidta åtgärder för att spara på drivmedel till
bilarna. I en rapport från en sammankomst med GPS och Post-
direktionen meddelades att den enda förändring som gjorts var
att en del tjänster i lådtömnningen blivit indragna. Även en del
transportturer från olika postkontor hade fått inskränkningar.
På så sätt hade Postverket klarat minskad bensintilldelning.

1939

En följd av bensinbristen blev att sön- och helgdagstjänst-
göringen ändrades till varannan istället för som tidigare var
tredje. För klubben innebar givetvis kristiden att nya problem
uppstod som måste behandlas och åtgärdas.
Klubbstyrelsen lyckades bl a utverka att chaufförerna fick ökad
tilldelning av vissa livsmedel.



Fasaden mot Tegelbacken
Foto taget i kraftigt snöfall julen 1938

Den minskade tilldelningen av bensin framtvingade alternativa drivmedel. Därför påmonterades gengasaggregat på vissa biltyper. Gengasdriften medförde dock stora risker speciellt vid slaggning av aggregaten med gengasförgiftning som följd.

Upprepade uppvaktningar gjordes hos GPS om gengasförgiftningen och begäran om skyndsamma åtgärder med utsagningsanordningar för avgaserna att installeras på postgården Sth 1 och även vid de kontor där in- och urlastning av posten sker i källarvåningen.

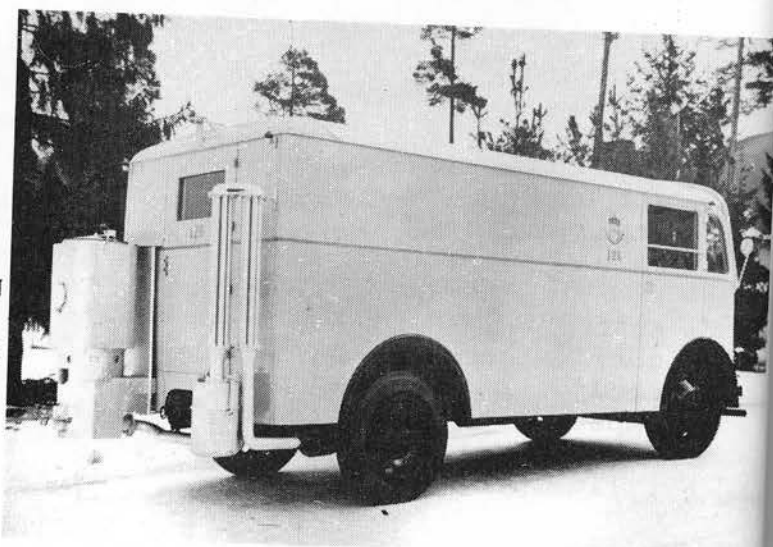
Sedan det visat sig att de chaufförer som varit sjukskrivna för gengasförgiftning erhållit avdrag på sin lön krävde klubben att sjukdomen skulle betraktas som olycksfall i arbetet eller som yrkesskada. Full lön borde utgå till den som drabbats. Detta var en fråga som blev mycket segsliten och föranledde upprepade förhandlingar.

GPS biföll emellertid till slut chaufförernas krav och förklarade att full lön tills vidare skulle utgå i avvaktan på Riksförsäkringsanstaltens promemoria, där det bestämdes, "att tjänsteman vilken drabbas av gengasförgiftning, skall utfå oavkortad lön enligt lagen om yrkessjukdomar". Elva chaufförer var vid tillfället sjukskrivna för gengasförgiftning.

Vid prov som Gengasbyrån företog på postgården Sth 1, konstaterades att förekomsten av koloxid var så pass hög, att omedelbara åtgärder måste vidtagas. Med hänsyn till detta förbjöds all slaggning och sotning av gengasaggregaten på postgården och det bestämdes att detta arbete skulle ske på därför iordningställd plats vid Vintervägen.

Lådtömmarna hade i början av 40-talet Morrisbilar, vilka på grund av bensinbristen kördes på metangas. Gasen förvarades i en tub som monterats på taket av bilen, vilket gjorde att bilen kändes ganska "svajig" att köra. På flera möten påtalade chaufförerna den stora risk som denna placering innebar. Gastuben vägde omkring 100 kg och att få den placerad på den högsta punkten av bilen måste anses som trafikfarligt, speciellt vid halt väglag.

I en parentes i mötesprotokollet har sekreteraren skrivit "att en del kamrater anser att Morrisbilarna liknar torpedflyg och andra anser att likheten med störtbombare är påfallande".



Volvo med gengasaggregat

Vid ett möte behandlades en rapport från gengaskommittéen. Där redogjordes i korta drag för kommitténs arbete och mål. Från början var det meningen att institutet för folkhälsan skulle handha dessa frågor, men dom ställde sig avvisande bland annat på grund av bristande tid. Dessutom visade institutet tendenser att bagatellisera gengasfaran.

Strid uppstod därför mellan å ena sidan fackföreningarna och gengaskommitténs och å andra sidan Institutet för folkhälsan. Bakom detta stod även Riksförsäkringsanstalten, som ansåg att det var för dyrbart att utbetala 7 kronor om dagen till kroniskt gengassjuka, som var oförmögna till arbete. De ansåg att det ej fanns något som hette kronisk gengasförgiftning. Medicinalstyrelsen delade dock gengaskommitténs uppfattning och dom utarbetade ett formulär som noggrant skulle ifyllas och sändas in av var och en som hade blivit drabbad.

En fråga som blev aktuell p.g.a. en stöld från en öppen flak- 1943
vagn, var kravet om bevakningsman vid posttransport till
förörterna.

Äntligen fick vi värme i bilarna.

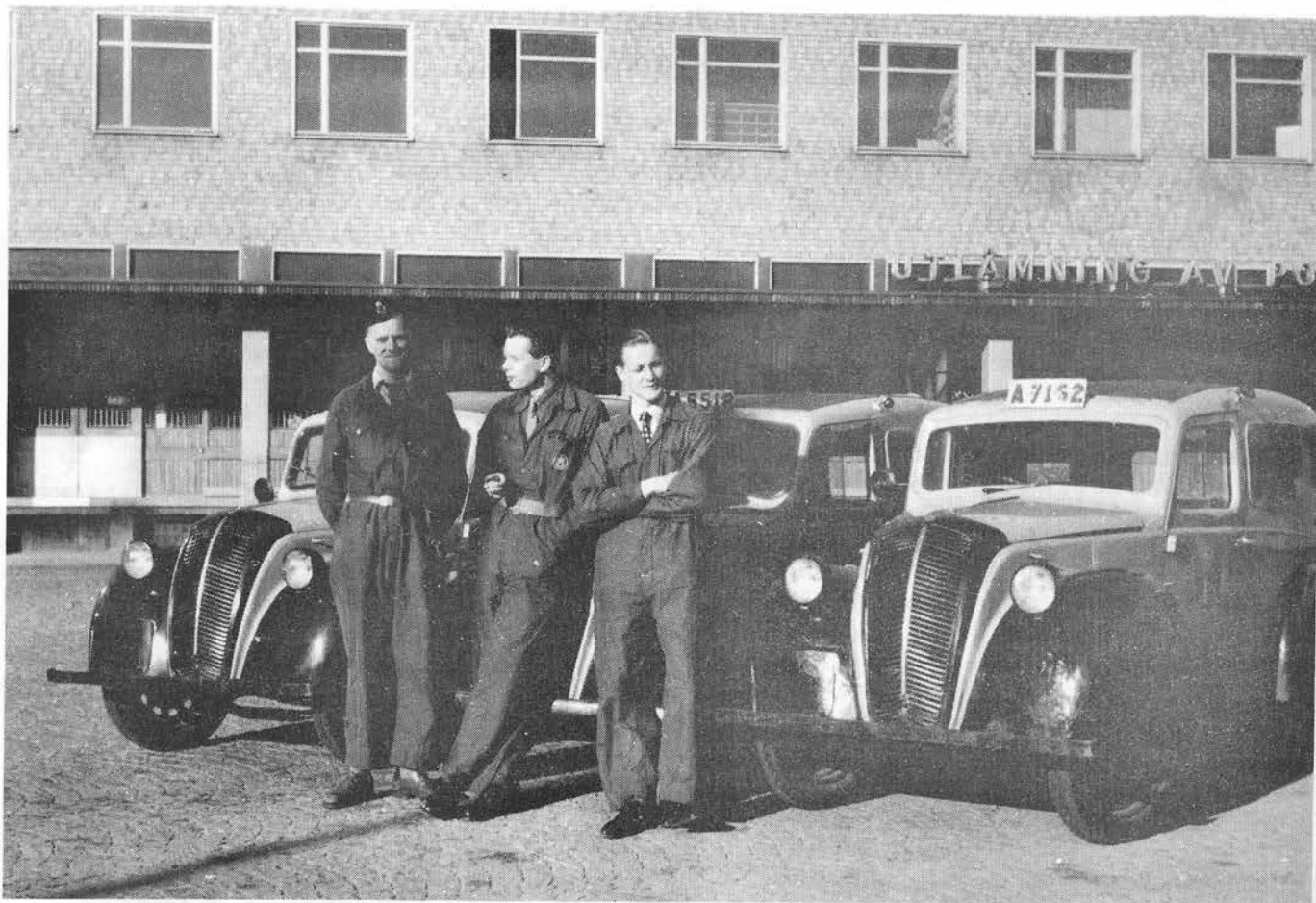
En anläggning för smörjning och bilskötsel färdigställdes i 1945
garaget Sth 1.

Efter kriget återgick arbetet till normala gängor. För post-
chaufförerna, speciellt de som varit med om svårigheterna i två
världskrig, kändes det befriande att få arbeta under normala
förhållanden igen.

Antalet medlemmar i klubben ökade avsevärt på grund av det gamla
kravet om lasthjälp och bevakning av bilarna. Postdirektionen
tillsatte ett flertal extraordinarie tjänstmän, som också blev
medlemmar i postchaufförklubben.



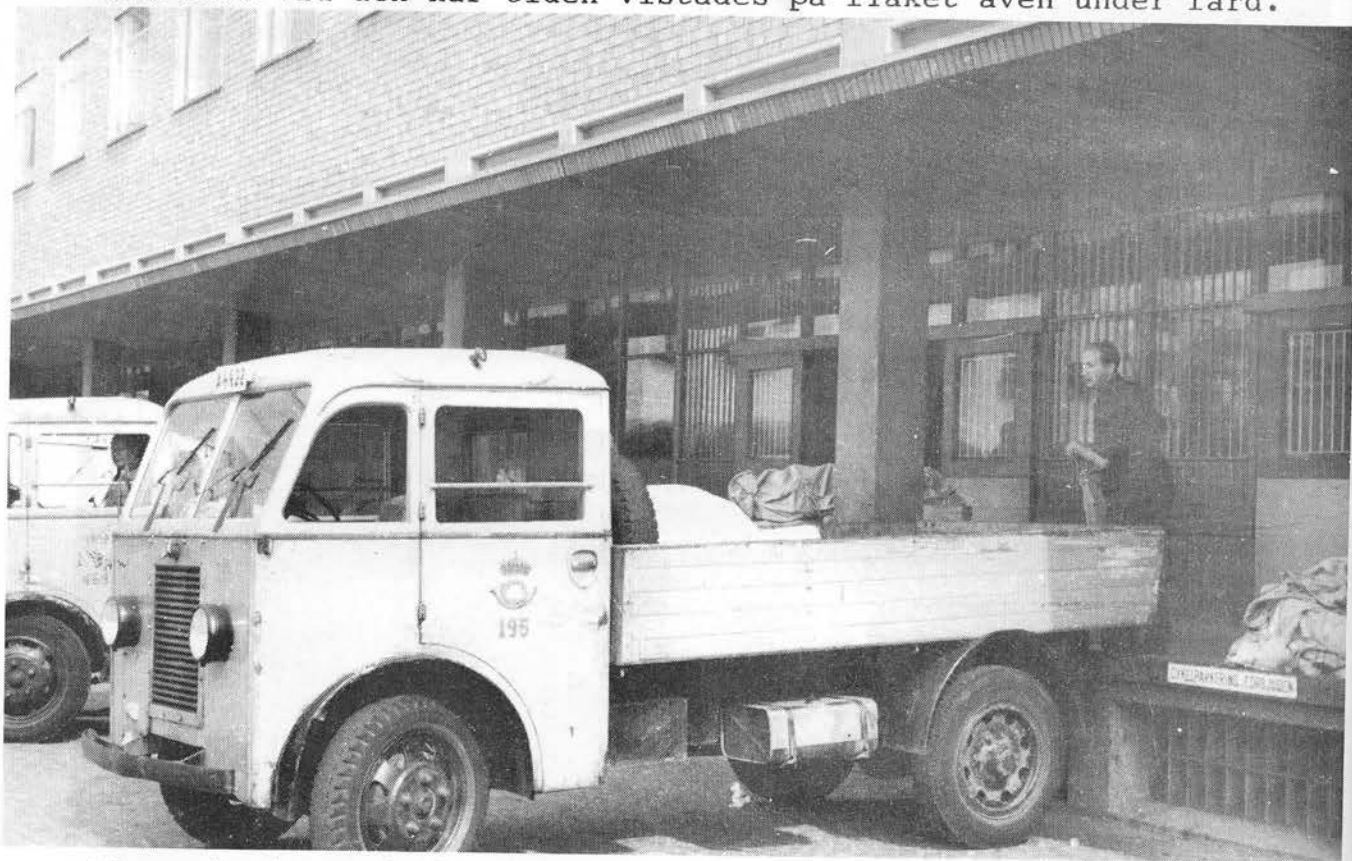
Stockholm Ban 1947



Lådtömmare vid Sth Ban.
Fr.v. Kalle Danielsson, Nils Martin, Per-Erik Härnberg.

Pensionärsklubben bildades.

- 1950 Chaufförskursen för elever utan körkort minskas från 3 månader till 3 veckor. De som inte har körkort får gå på privat bilskola. Kostnaden ersätts av Postverket.
- 1951 Anordningar för regn- och vindskydd byggdes för lastbiträdena, som ännu vid den här tiden vistades på flaket även under färd.



Sigvard Bjurgård 50-tal

Klubbens 40-årsjubileum firades med en högtidlig och anslående 1953 fest på Högloftet på Skansen med över 100 deltagare.

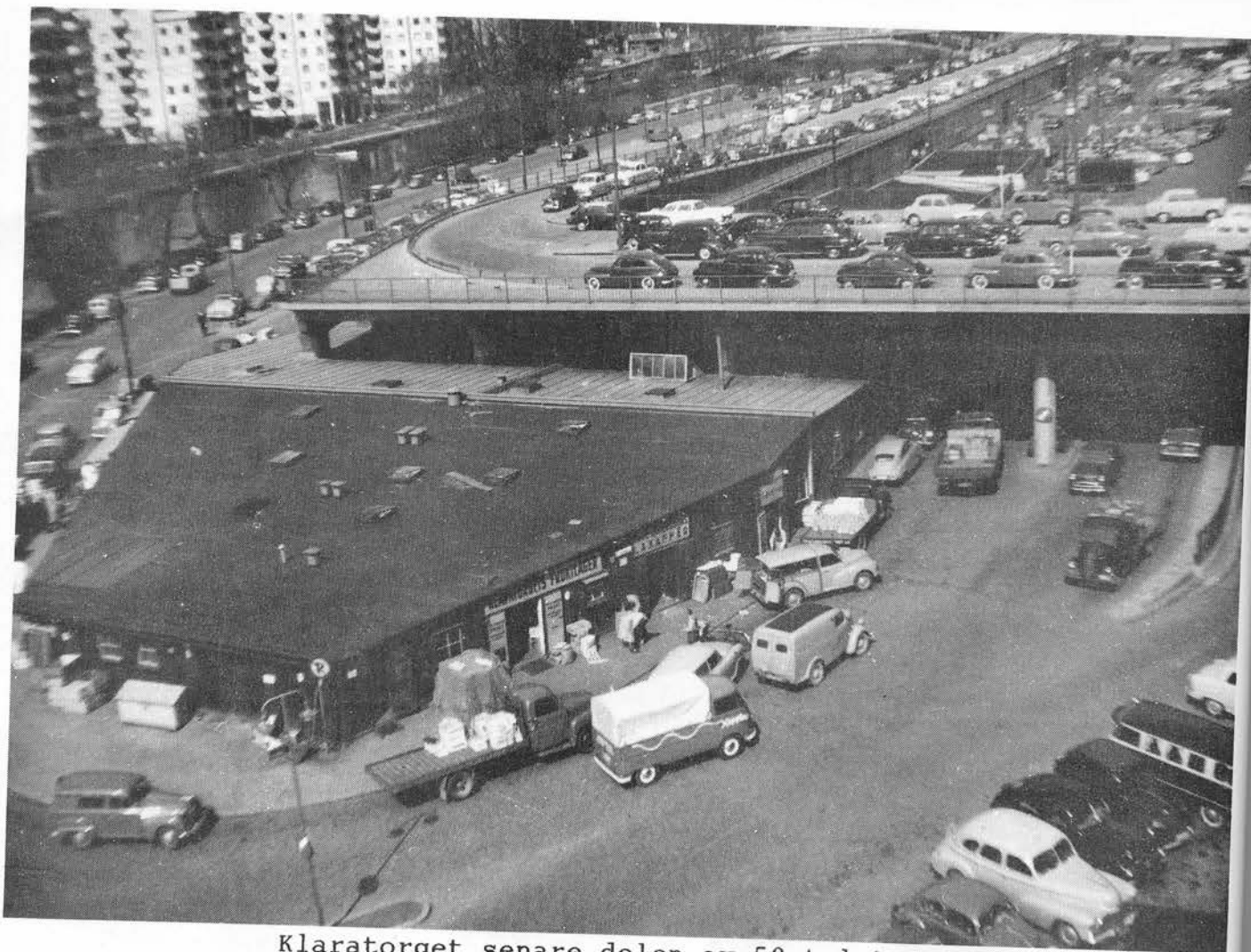
Nu börjar en tid när bilarna moderniseras och industrin arbetar för högtryck för att komma ut med nya produkter. 16 st nya Ford Thames köptes in till lådtömningen. Chaufförklubbens förslag om bilar av märket Hillman förkastades.



Julrush i snö Sth Ban 1955

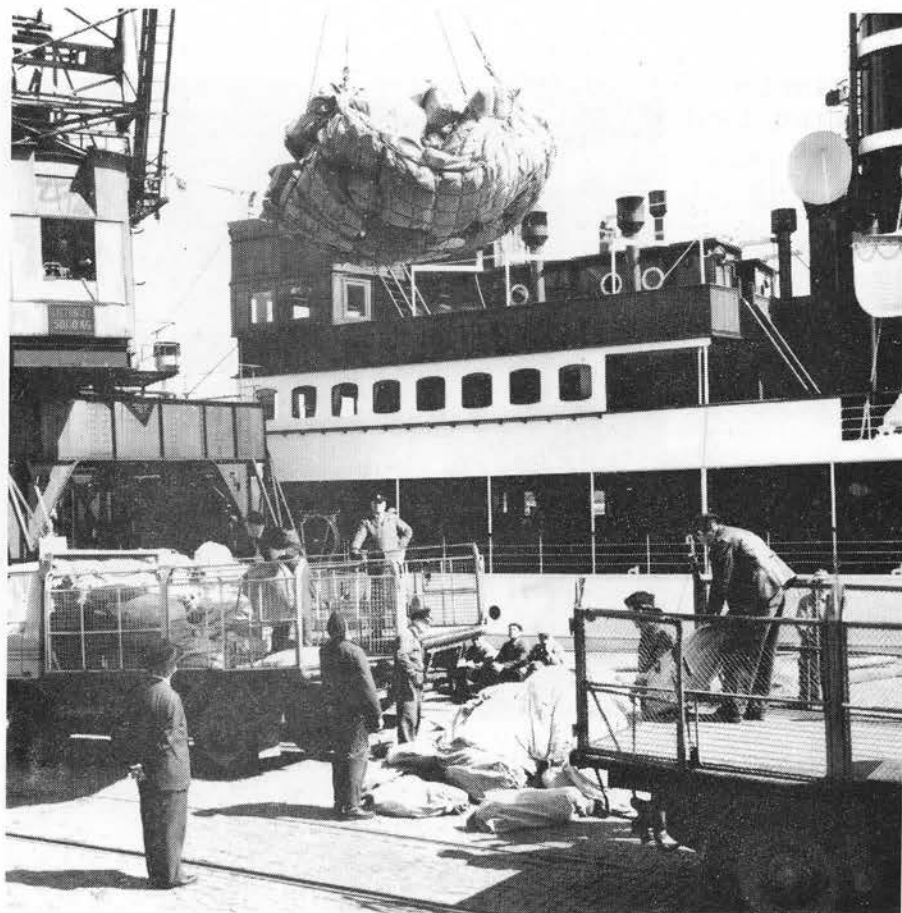


Artur Svensson och Edenvall vid Danderyd 2 omkr. 1955



Klaratorget senare delen av 50-talet

- 1957 Då var det dags att börja byta ut lådtömmarbilar igen. 4 st Volvo Duett provades, ett prov som föll väl ut. Duetten blev en slitstark bil, som skulle hålla måttet ända fram till högertrafikomläggningen.
- 1959 Arbetstidsförkortningarnas genomförande blev på både gott och ont. För lastbiträdena innebar det en avsevärd förbättring i och med tjänstgöring endast var åttonde söndag. Konsekvenserna för chaufförerna blev däremot att samma arbetsuppgifter skulle utföras på kortare tid. Dessutom blev en del söndagsvakter utan lastbiträde. Frågor om rasters inläggande, tid för bilvård, garagefrågor och tid för iordningställande av fordon var en del frågor för klubben att ta sig an detta år.
- 1960 Klubben ställer sig positiv till ett försök att sänka bensinförbrukningen, vilket i så fall ger klubben hälften av de insparade pengarna.
- Ett 30-tal platser hyrs av Postverket i Vasagaraget, men åkeriet håller på att utökas och förhandlingar pågår om en inflyttning i P-Klaragaraget.
- Årsfesten hölls ombord på Ålandsbåten och det blev en mycket lyckad tillställning.



Lossning av "Finnpost" från det finska
fartyget Wellamo vid Skeppsbron sent 50-tal



Postchaufförklubbens
styrelse omkring 1960

Övre raden fr.v.

Lennart Jennevad
Arne Sjögren
Kalle Danielsson
Arne Lémon

Nedre raden fr.v.

Börje Andersson
Björn Turin



I samråd med Post-Liv har under året medlemmarna erbjudits att teckna en döds- och invaliditetsförsäkring till förmånliga villkor. Denna är den första i sitt slag i Sverige.

1962 Kampen fortsätter för att förkorta arbetstiden, speciellt helgtjänstgöringen. Nu får vi fri lördag var tredje vecka och behöver bara arbeta var sjätte söndag.



Sigvard Bjuvgård hämtar värdepост som ska köras till Myntverket. Sture Stenberg hjälper till vid lastningen.

Postgården Stockholm 1



Det var en mardröm för den nye postchauffören
att backa ned till "avgående" mellan pelarna.



Efter beslut av vår dåvarande Kungliga Majestät fick vi tillåtelse att köra i de i stan befintliga kollektivfilerna. Detta beslut hälsades med glädje av postchaufförerna.

1963 Lördagstjänstgöringen minskas till varannan.

Lastvagnsparken moderniseras och lastbilen för året är Volvo Snabbe med bensindriven V-8 motor.

Trots modernisering är många bilar i dåligt skick. Bland annat rostskador i stor omfattning. Postchaufförklubben har därför begärt en opartisk besiktning av bilarna.

Postchaufförklubben börjar bli känd som en av Postförbundets mest livaktiga klubbar.

50-årsjubileum.

Den 9 mars firade Postchaufförklubben sitt 50-årsjubileum på Hägerstens medborgarhus.



Deltagarna bänkade vid ett festligt dukat bord.



Sven Bengtsson emottager en gåva av Sigge Lundfors, AVD 1



"Banplan" fylld med postbilar och åkarbilar. "Färjorna" i mitten av bilden står och väntar på att få lämna över sin post till bilarna.

En nyhet för året är fri advokathjälp vid trafikmål under tjänsteutövning.

Arbetstidsförkortningen fortsätter. Nu behöver vi bara tjänstgöra var åttonde söndag.

På grund av de dyra bensinkostnaderna framlades planer på anskaffning av bilar med dieselmotorer. Detta föranledde inte några glädjehopp hos chaufförerna.

Jul- och nyårsafton stängdes postkontoren kl 14.00, men chaufförerna skulle arbeta som på en vanlig vardag med båda lagen. Dessutom skulle förmiddagsvakten förlängas med mellan 45 min upp till 1 tim och 50 min utan övertidsersättning. Efter förhandling ändrades dock detta beslut till fördel för chaufförerna.

1966 Ett från Postverket kommande förslag om slopande av chaufförsutbildning bemöts kraftigt av postchaufförklubben. En utbildningskommitté bildas med representanter från Stockholm, Göteborg och Malmö.

Med anledning av den ökade brottsligheten mot Postverket, har den via Poststyrelsen verksamma säkerhetskommittén tillsatt särskilda säkerhetsgrupper i storstäderna.

Kraven på bättre arbetsmiljö börjar mer och mer göra sig hörda. Följden blir att renhållningen förbättras på postgården Sth 1 samt bättre städning och belysning i P-Klaras omklädningsrum.



Sören Borg och Stig-Evert Eriksson på Norrmälarstrand.

Den nya svenskbyggda bilen "Tjorven" byggd för bilbrevbäring provades också i lådtömningen men med ringa framgång. Den kunde aldrig leva upp till Volvo Duettens slitstyrka och mångsidighet.



Volvo Duett



DAF "Tjorven"



Frensch Jonsson tar bort tejpen från strålkastaren på SAAB:en innan starten.

Dagen H

1967

Årets stora höjdpunkt var förstas omläggningen till högertrafik, som skedde sön den 3 sep kl 05.00.

Kl 04.50 stannade all trafik för att köra över till höger sida. Bara nyttotrafik fick köra till att börja med. Chaufförerna var ute och flyttade brevlådor till den högra sidan av gatan.

Lådtömmarna fick vänja sig vid att ha ratten till höger i bilen eftersom Volvo Duett byttes ut mot SAAB V4.

Såväl högertrafikomläggningen som bytet till högerstyrda bilar skedde mycket smidigt. Detta tack vare hastighetsbegränsningar och framförallt chaufförernas lojala beteende i trafiken.



Ejnar Linnstrand på lådtömmartur vid skeppsbron.

Arbetstiden fastställs och begränsas till 42,5 timmars arbetsvecka.

En ny chaufförsutbildning börjar ta form. Intruktören tar hand om en egen elev i 9 dagar vid utbildning för tung bil. Utbildningen för lätt lastbil tar 3 dagar.

- 1968 I mitten av maj genomförs en stor förändring av sorterings- och transportapparaten.
Postnummersystemet tas i bruk.
Paketsorteringen i Årstadal startar och därmed börjar vi använda postbehållare, till en början i ringa omfattning.



Från postchaufförklubbens årsfest på restaurang Malmen den 9 mars.

Posten till och från Finland, som tidigare befordrats med båt, 1970 har under året börjat skickas med bil.

Det ökade uttaget av övertidstimmar på biltransporten framtvingar ett allmänt möte. Där framlades ett förslag att begränsa övertidsuttaget till max 15 tim per månad. Efter omröstning godkändes förslaget, men det skulle inte börja gälla förrän den 1 januari kommande år. Detta mest för att klara den närstående jultrafiken. Representanter från arbetarskyddsstyrelsen och yrkesinspektionen gjorde en arbetstidskontroll, där de konstaterade brott mot arbetstidslagen.

En stor del av den tunga vagnparken flyttas nu till Sellbergsgaraget vid Cederdalsgatan.

Arbetstidsförkortningen fortsatte även in på 70-talet och förde med sig en hel del förändringar för personalen. Lördagstjänstgöringen minskades till var fjärde lördag och fridagsavlösare tillsattes.

Antal olycksfall i arbetet ökade, mest fot- och benskadur. Detta till följd av den ökade postbehållar- och pallhanteringen. Därför ställdes krav på tilldelning av skyddsskor. Postverket bidrog med 15 kronor per par och år, men subventionen höjdes senare till 50%.

SJ strejkade och samtliga posttransporter kördes med bil.

1971



Uppställning av bilar för rast.

1972 Nu börjar man rycka i våra lastbiträden. Till en början bara några stycken under semesterperioden.

Röster höjs för ersättning till de, som måste använda sin egen bil för att komma till arbetet då inga kommunala färdmedel finns att tillgå.

Postbehållarhanteringen fungerar dåligt. Mycket beroende på den dåliga tillgången på behållare och att Postverkets lokaler i många fall är helt olämpliga ur behållarsynpunkt.

1973 Ett nytt säkerhets-radiosystem togs i bruk och installerades i samtliga fordon i Stockholmsområdet. Radiosystemet bygger på två talkanaler och en larmkanal. För att täcka kostnaderna för detta beslutas att 22 lastbiträdes-befattningar ska dras in.

Samtidigt flyttade trm exp. in i lokaler belägna på Bryggargatan 10



Christer Ekman i radiocentralen



Invigning av transportmästarens expedition.



60-årsjubiléet firades
i en av hotell Malmens
festvåningar.



Börje Andersson och Ulla Johnsson i dansens virvlar.

Återigen startar en ny omorganisation i början av oktober.

Energikrisen detta år medförde stora prishöjningar på bensin och olja. Därmed aktualiserades vårt gamla krav om bilersättning.

1974

I juni månad visade medlemmarna att man ej var nöjd med sin situation. Två kvällar i rad samlades chaufförer och lastbiträden på Sth 1 och krävde att Postverket skulle ordna överliggningsrum för personalen. Kraven resulterade i att vi tillerkändes viss bilersättning för resorna till jobbet på morgnarna. Ersättningen blev 3.20 kr per mil, högst 21 kr per dag.

I november-74 gavs det första numret av tidningen Mellan Varven ut.

Chaufförerna klagar över sämre arbetsförhållanden efter lastbiträdesindragningen. Efterhand anställs 26 nya lastbiträden för att få organisationen att fungera igen.

Bilarna blir bara större och större. Vi får Volvo F85:or som rymmer 15 postbehållare.

Postverket har svårt att få personal p.g.a. låga löner, oregelbunden arbetstid och helgtjänstgöring. Dessutom finns det gott om arbete på arbetsmarknaden.

1976 Återigen dags för en ny lådtömmarorganisation. Måndag-Fredag tömms 5 turer och 5 turbrickor tas bort.

1977 Stockholm Ban övertar Ilgodsets gamla lokaler, vilket för oss betyder lite bättre lastnings- och lossningsförhållanden.

Inrikes flyttas från Bromma flygplats ut till Arlanda.



Skåpbilar inbackade till Blekholmsbryggan.
Lastbiträde Sandberg på väg till ett arbetspass.

1978 Lastvagnsparken moderniseras och det ger bättre arbetsmiljö för chaufförerna.
De sista Volvo F83:orna byts ut mot Mercedes, Ford och Volvo F609.

Biltransporten överföres från Stockholms postregion till Sth Ban.

Den ordinarie söndagstjänstgöringen försvinner helt och vi behöver bara jobba var sjätte lördag.



Ulf Wiberg, Lars Danielsson och Ernst Askebäck
i väntan på att all post dras fram och sorteras
så att kupéturen kan släppas iväg.



Kjell Sundström och Erik Mattsson i väntans tider.



Roberto Bava från det glada färjelaget.



Olavi Mäkinen i lastningstagen med Kjell Sundström i bakgrunden.

Projektarbetet på Tomtebodas postterminal startas.

1979

Postchaufförklubben får med representanter i projektgruppen för att bevaka våra intressen.

Den ökade postmängden kräver större och större bilar. Därför köps två Scania-81:or till åkeriet. Dessa rymmer 18 postbehållare och är tänkta att användas på Enköping och Hjort-hagen, dit korsbandsavdelningen har flyttat.

"Hämta- lämnaorganisationen" var början till ett nytt tänkande inom posten. Ledningen började inse att man måste förnya sig och utvidga sin verksamhet.

Ordercentralen drog igång sin verksamhet den 1 maj. Till en början bemannad med en arbetsledare, fyra heltidschaufförer och en deltidsanställd.

1980

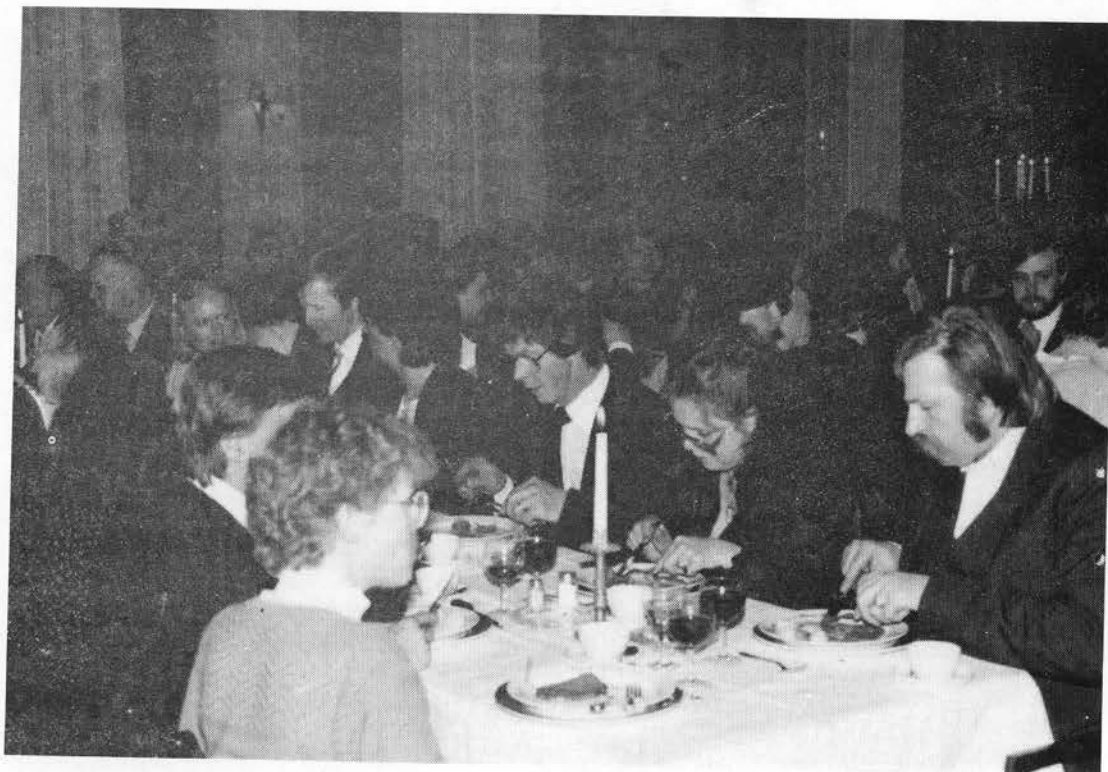
För att få en säkrare och effektivare transport provades under fyra veckor ett transpondersystem som möttes med misstänksamhet från personalen. Provet utföll med klen result.

En fortsättning på de nya tankegångarna inom posten var att man skulle försöka ta till vara personalens idéer och erfarenheter. Förslagskommittén bildades och dit kunde man skicka in sina förslag, som efter prövning belönades med den summan som ansågs skälig.

1981

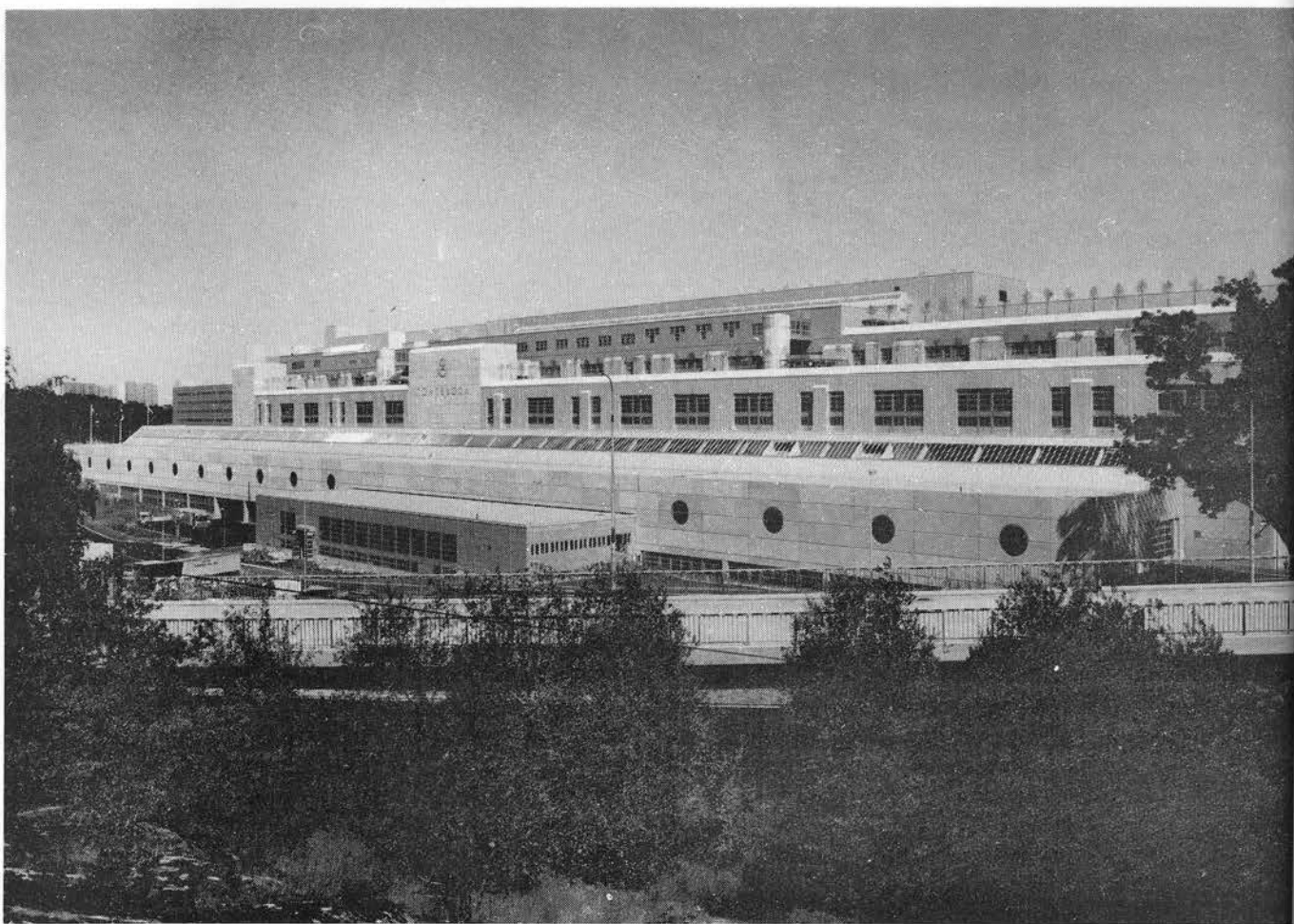
70-årsjubiléet firades den 26 mars på Piperska muren med god anslutning av såväl ung som gammal. God mat och fin underhållning av Trio mé bumba gjorde festen till ett glatt minne.

1983



Festdeltagare vid dukat bord.

Tomtebodas Postterminal



1983 Efter många års projektarbete stod en ny stor postterminal och väntade på att fyllas med post och personal. Den 1 april var terminalen delvis klar för inflyttning och biltransporten var en av avdelningarna som först skulle flytta in. Vi fick ett stort och rymligt garage med plats för runt 200 bilar samt ljusare och trevligare omklädningsrum. Det mesta blir bra mycket bättre för oss chaufförer, bl a slipper vi åka ut på stan när vi ska tanka bilarna. En del saker kunde dock ha blivit bättre. Ex biltvätten, oljebaren och platsen för bilvård.

Biltransporten skulle heta produktionskontor 1, men den benämningen slog aldrig riktigt väl ut.

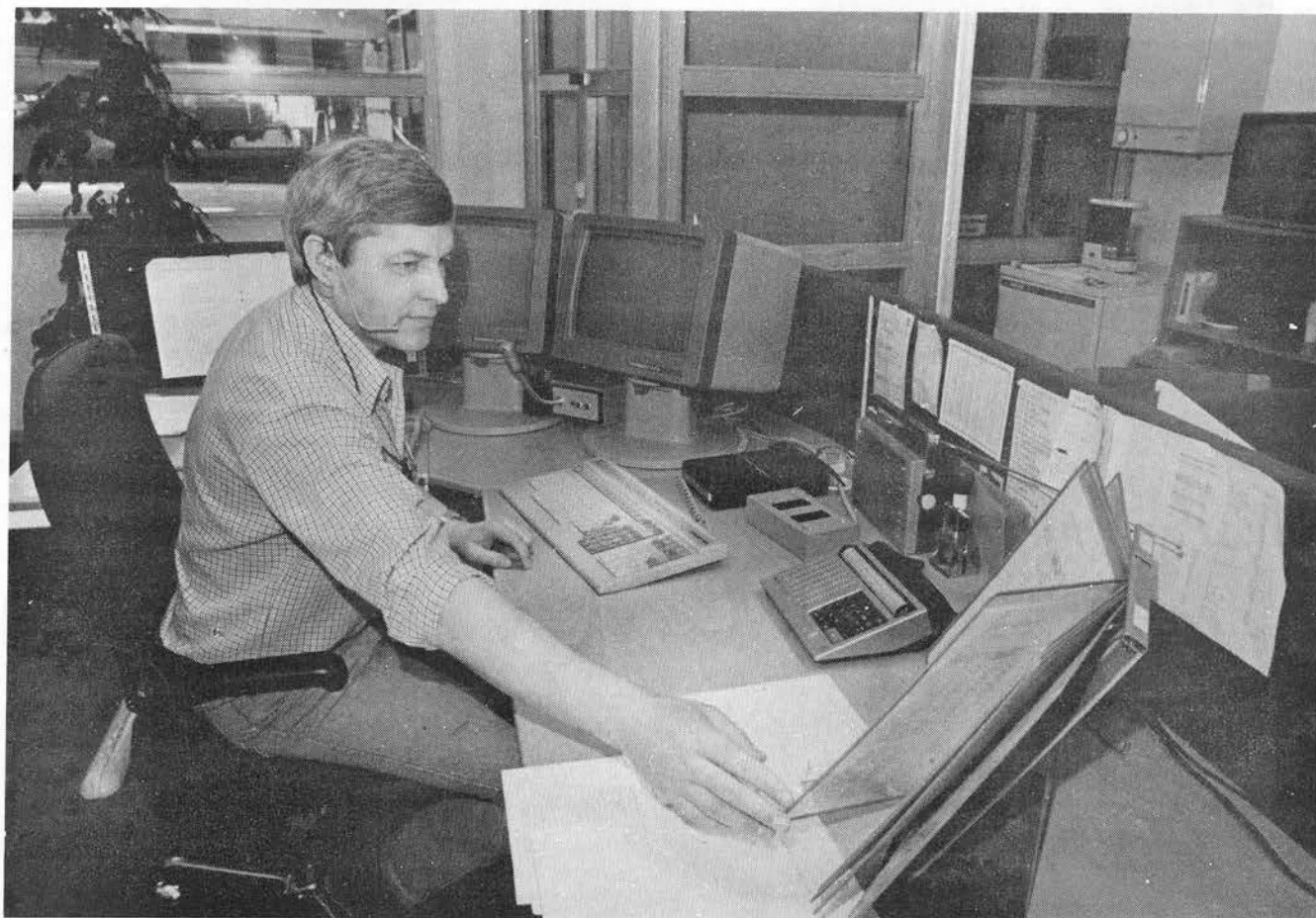
Timtraktamente infördes för de chaufförer, som är borta från terminalen i 4 timmar.



Huvudentré och infart till lastgård



Vi fick en modernare radiocentral med två operatörsplatser. Till sin hjälp har man en databank där det finns en oändlig mängd information att tillgå om bilar, postkontor, körlistor m m.



Göran Pettersson i radiocentralen

1984 Krav på C-behörighet införs för att få köra tung lastbil, en utbildning som man nu kan få på Tomtebodas.

Rivningen av Sth Ban påbörjas.

Bilarnas storlek ökar. Biltransporten får sin största Scania 82:a försedd med boggi. Bilen tar 21 postbehållare och trafikerar i första hand Enköping.

1985 Premiär för Tomtebodas ratträsterskap. Det är en "tävling" för alla postchaufförer på terminalen. Ratträsterskapet består av manöverprov och ett teoretiskt avsnitt. Ett 75-tal chaufförer lockades att medverka premiärråret, dessutom ett flertal intresserade åskådare.

Ett populärt inslag var besöket av rallystjärnan Gunnar Pettersson från det av posten sponsrade team VAG. Gunnar genomförde ratträsterskapet, utom tävlingen, med gott resultat. Han visade också upp sin körskicklighet med en Audi Quattro.



Audi Quattro, Stig Blomqvist's rallycrossbil.



Företagspakethantering
börjar komma igång mer
och mer.
Personalen är missnöjd,
man tycker att varken tid
eller resurser räcker till
för att göra ett bra jobb.

Posten ser sig om efter
större och rymligare
lokaler.
En del av utrymmena vid
Arstadal hyrs fortfarande
och kan tas i anspråk.

Ola Edvinsson ställer
paketen i körordning.



Anders Johansson delar ut företagspaket på Västerlånggatan

1986 Posten fortsätter sitt nytänkande och planerar "servicedagar" för sina anställda. Det är en form av fortbildning, där alla ska få vara med och berätta hur man upplever sitt arbete och om man har idéer om hur arbetet kan förenklas och förbättras.

För Tomtebodas del höll vi till i en festvåning på söder, som heter Nürnberghuset. Deltagarna kallades i grupper om cirka 10 personer, fick äta god mat och uppleva en trivsamt dag tillsammans med kamrater i en annorlunda miljö.

Allt som togs upp på servicedagen antecknades och överlämnades till såväl produktionschef som terminalledning.

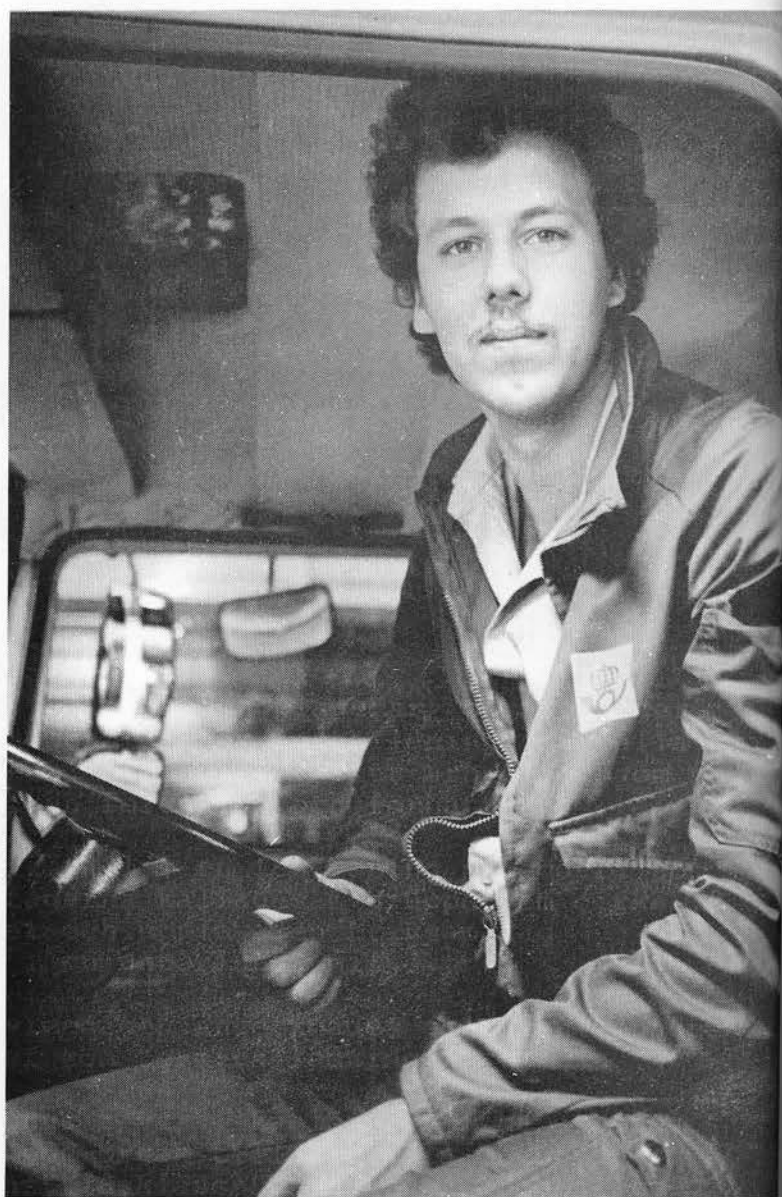
Ett av kraven på Nürnberghuset var lika lön för lika arbete. Det var kanske en bidragande orsak till att alla chaufförer placerades i N:9 och tjänsttidsklass beroende på arbetslivs-erfarenhet.

Vi fick också ett "Tomtebodatillägg" på 300 kr och månad, som en liten extra bonus för det ibland stressiga och hårda arbetet.

Fortbildningen fortsätter med halkkörning på Gillinge trafikövningsbana.

Det fördes en häftig debatt runt "farligt gods". Några firmor skickar gods med oriktig varubeteckning i hopp om att inte bli avslöjade.

Skyddsplaggen har varit ett kärt debattämne i många år. Postchaufförklubben lyckades driva igenom att få prova "Snickers", populärt bland chaufförerna. Efter ett provår, bestämde sig Posten för att införa dessa kläder i det ordinarie sortimentet.



Lasse Lundström i Snickerskläder



Sven-Erik Nilsson och Hasse Linder i samspråk med Thure Johansson-Jänkänpää (i bilen) ute på Arlandas flygplatta.



Arne Grålander

"Igloo blir ett nytt uttryck i posthanteringen. Posten lastas i specialcontainer för vidare befordran ut till flygterminalen. Containern är gjord för att kunna fraktas direkt till flygplanet utan omlastning.

Den gamla tanken på transpondersystem dammdes av igen och infördes på Tomtebodan. Samtliga bilar registreras vid in- och utpassering från lastgården och garaget. "Ett säkerhetssystem" säger posten. "Ett kontroll- och övervakningssystem" säger chaufförerna. Meningarna är delade.

Vi får lediga lördagar året om!

1987

Den nya Klaraterminalen är klar för invigning.

PTP-systemet är senaste nytt som ska provas på Tomtebodan. Det är en databas där man bl a kan planera in färdrutten på ett effektivt sätt och på så sätt spara in en del av de dyra transportkostnaderna.

Ja, det här var ett litet försök att sammanfatta vad som har hänt under postchaufförklubbens 75-åriga historia, men det är ju naturligtvis bara en bråkdel av vad som tilldragit sig under årens lopp.

Det är många pionjärer som borde ha nämnts vid namn och många händelser som kunde ha berättats om tid och utrymme funnits.

Bilderna kan kanske berätta en del och väcka minnen till liv hos läsaren.

Vår gode vän och arbetskamrat Uno Lundin började arbeta med den här minnesskriften till 70-årsjubiléet, men hann ej bli färdig till detta. Meningen var att han efter sin pensionering skulle fortsätta sitt arbete. Ödet ville annorlunda och han avled en kort tid innan han skulle sluta sin anställning vid Posten.

Vi som tog över Uno's arbete tycker att det har varit inspirerande, att sitta och bläddra i gamla protokoll och titta på gamla bilder från förr.

Vi överlämnar vårt arbete och hoppas på många glada minnen vid läsning av denna jubileumsskrift.

Tomteboda i februari 1988

Ewa Olofsson

Henrik Leppäkorpi

Bertil Johansson

Fotografierna har vi lånat från: Postmuseum
Tomtebodaposten
Chaufförklubbens bildarkiv
Anders Enarsson
Kenneth Broms
Stig-Evert Eriksson

Protokoll från mötet med Postchaufförklubben
i Stockholm

Mötet hållet i den så kallade Kuskammaren, den 10/10 1913.

- 1) Härvid beslöts att en klubb bland kamraterna skulle bildas för att bättre kunna tillvarataga speciella intressen.

- 2) En interimstyrelse tillsätts, härvid valdes

till ordförande	Sund
" sekreterare	Hagberg
" kassör	Eriksson

Såsom suppleanter blefvo Wählin och Sjöberg.

- 3) Styrelsen fick i uppdrag att utarbeta stadgar för klubben samt att klubbens namn skulle blifva Postchaufförernas Klubb, Stockholm.
- 4) Vidare fick styrelsen uppdrag att upprätta en skrifvelse till Kungl. Generalpoststyrelsen hvori skulle begäras arvodets höjande.

Detta är protokollet från Postchaufförklubbens
allra första mötet vid bildandet 1913.

Körlista som användes omkring 1930.

UPPGIFT

å

göromål och tjänstgöringstider för de såsom chaufförer tjänstgörande trenne förste-postiljonerna.

Vakt 6:30 fm-11:10 11:45 fm-3:30 em	Vakt 8:30 fm-3 em	Vakt 3:30-10:30 em
6:30 Ser efter att bilen är hel samt fyller kylaren med vatten.	8:30 Tillsyn av bilen	3:30 Hämtar post från Finlandsbåtar som inkommer 3-tiden, även som hämtning från övriga inkomna båtar. Åter till avd. omkr. 4, avlämning till kl. 4:30.
6:45 Försegling samt avlämning av Vaxholmsposten till båten, som avgår kl 7:15 fm. Hämtar post å de båtar som inkommit under natten	8:45 Lämnar och hämtar post å resp. båtar Åter kl. 10:15.	
7:30 Försegling samt avlämning av posten, som befordras med ångf "Vaxholm 3" och med Gustafsbergsbåten, avgångstid kl 8 fm	10:15 Biträder med försegling av post till 11-båtarna. Avlämning och hämtning av post. Åter till avd. omkr. kl 11:30	
8:15 Försegling samt avlämning av post till 9-båtarna Hämtar post å inkomna båtar och återkommer till avd kl 10	11:30-12:00 Frukost-rast.	4:30 Försegling av post till 5-båtarna. Avlämning och hämtning av post. Åter till avd. omkr. 5:30.
10:15 Biträder omedelbart med försegling av post till 11 & 12 båtarne. samt avlämnar de poster, som tillhöra denna rondan. Hämtar post å de båtar, som inkommit. Åter till avd kl 11:10.	12:00 Biträder försegling av post till 1-båtarna.	6:00 Hämtning av post från inkomna båtar. Åter till avd. kl 6:30.
11:10-11:45	12:40 Försegling av post till 2-båtarna Åker med dessa poster samt hämtar å resp. båtar. Åter till avd. kl 2 em.	6:30 Avlämning och hämtning av post Åter till avd. kl 7:15
11:45 Försegling av post till 1-båtarne samt avlämning av posten. Hämtar post å inkomna båtar. Åter till avd kl 1:30.	2:00 Lastar omedelbart och avlämnar post till 3-båtarna Hämtning av post å inkomna båtar. Inskrivning av båtar i liggareb. Åter till avd kl 3.	7:15 Hämtning av post Åter till avd. 8:25.
1:40 Försegling och avlämning av post till 3-båtarna. Hämtar post å inkomna båtar. Åter till avd kl 3:15. Inskrivning av båtar i liggaren.	Anm. Denna vakt hämtar och lämnar post å de båtar, som lägger till vid Skeppsbron, Riddarholmen, Munkbron och Clarastrand.	9:00 Hämtning av post från inkomna båtar. Åter till avd. omkr. 9:30
		10:20-10:30 Inskrivning av båtar i liggareb
		Anm. Efter 4:30, 7:00 och 9:00-turens smörjning och putsning av bilen under sammanlagt ca 2 timmar.

Körlista av dags datum. (Båtlöparen)

21 STP Datum: 880208-12:11

KÖRLISTA TBA * VAKT D 29* BIL(AR) 28 673 ! 00 000 ! 00 000 ! 00 000 ! MA TI ON TO FR LÖ SÖ
F O M 88-01-13 T O M 00-00-00* ID-NR 1029 * FLM 432 ! ! ! ! X X X X X

TUR! KL	BESÖKER TUREN / MEDFÖR POST FRÅN	ZON! ANV ! F! LP! ALT. LITT / MEDFÖR POST TILL
! 05.45 - 06.00	DAGLIG KONTROLL OCH FRAMKÖRNING	! a ! ! ! D 29-30
1! 06.00 - 06.40	EXTRA Turer (KONTAKTA TRM)	! 1! b ! ! !
2! 06.40 - 09.25	TRANSPORTER ENL BÅTLISTA	! 1! c f ! ! ! TRANSPORTER ENL BÅTLISTA
! 09.30 - 10.00	RAST	! ! ! ! !
<4! 10.05 - 13.35	TRANSPORTER ENL BÅTLISTA	! 1! c f ! ! ! TRANSPORTER ENL BÅTLISTA
! 13.35 - 13.45	BORTKÖRNING/GARAGERING	! ! ! ! ! GODKÄND SF 48: 87-10-13 HL

21 BTP Datum: 880208-12:11

Anvisningsbilaga för vakt: 29
Gäller från 88-01-13

- a) KÖRLISTAN SKALL FÖLJAS. EV AVVIKELSER BESTÄMS AV ARBETSLEDNINGEN
TEL TILL TRC: 781 7770
b) ANSVARSGÖROMÅL VID KLARA.
c) BUSSTERMINALEN SLUSSEN ANGÖRES CA: 07.00, 11.00 OCH 12.45. UTVÄX-
LING AV POST TILL OCH FRÅN STH 1.

f) ARBETSPAUS ERHALLES ca 08.35-08.50 OCH 13.00-13.10.

DRIFTKONTORET SKARGÅRDEN
132 00 SALT SJÖ-800
HELIKOPTERPERIODEN

BÅTLISTA
Ankommande

BY= BARKARBY
K=STRÖMKAJEN
S=SLUSSEN

SKARGÅRDSPOSTKONTOREN VECKA				ANKOMSTTIDERNÄ AVSER TOMTEBODA								
Ankommande post från	Måndag	Vk nr	Tisdag	Vk nr	Onsdag	Vk nr	Torsdag	Vk nr	Fredag	Vk nr	Lördag	Vk nr
Gällnöby	10.40 BY09.40		10.40 BY09.40		10.40 BY09.40		10.40 BY09.40		10.40 BY09.40		10.40 BY09.40	
Skälvik	- " -		- " -		- " -		- " -		- " -		- " -	
Ingmarsö	- " -		- " -		- " -		- " -		- " -		- " -	
Stavsudda	- " -		- " -		- " -		- " -		- " -		- " -	
Möja	- " -		- " -		- " -		- " -		- " -		- " -	
Sandhamn	- " -		- " -		- " -		- " -		- " -		- " -	
Nämbo	- " -		- " -		- " -		- " -		- " -		- " -	
Runmarö OBS BAT	11.20 S 09.12		11.20 S 09.12		11.20 S 09.12		11.20 S 09.12		11.20 S 09.12		14.20 S 13.42	
ANKOMSTTIDERNÄ AVSER STOCKHOLM KLARA												
Harö (pva)			10.40 By09.40						10.40 By09.40			
Husarö (pva) OBS BAT					11.00 K 10.40				11.00 K 10.40			

Atlantic

Tel.: "Hotell Atlantic" Teolerg. 3. Telegr. adr.: "Atlantihotellet"

STOCKHOLM

STOCKHOLM DEN 5 juli 1938

Herr Berggren,

Tegnergatan 55

S T O C K H O L M.

Med anledning av Eder v/ förfrågan hava vi härmed äran offerera supe' för c:a 90 personer den 6 november 1938 enl. följande:

Sandwiches (*Basches*)

Varmrätt /El. kötträtt/

Dessert /Glace/

10 cl. brännvin 5 cl. cognac xxx, pilsner, kaffe och servis

Kronor 8:- pr person.

För damer 5 cl. brännvin jämte 2½ cl. svensk likör.

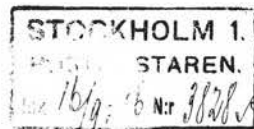
Önskas smörgåsbord, men f.ö. samma är priset

Kronor 9:- pr person.

1½ glas Madeira till desserten tillkommer 1:- pr. person.

Skulle föreningen önska disponera stora matsalen jämte lilla salen kan detta arrangeras om beställningen kommer att uppgå till minst 1500:- kronor.

Härbjudningsfullt
HOTELL ATLANTIC
ANTHONY H. HANSEN



Stockholm 1 ank.
Inkom den 15/9 1916.
N. Nr 1834 A.



Fin

Hon Postmästaren, Stockholm 1.

Vår med få vi vördsamt anhålla att bliva
tindelade tändstrikar i porterrörets bekant med
att användas vid tändandet av belysningen i
gästautomobilerna. Stockholm den 16 september 1916

I samliga chaufförer nas vägnar

J. E. Berg
chaufför

Så skickas till Herr Postmästaren H. 1.

af.
Karl Moberg



Stenmiller

för insändande af fullmakt för Perry
att i samtliga chaufförers vägnar
ingifva liknande föranställning.
Hörudd fullmakten i fråga behöfven
bevittnas.



J. Persner

Ö
Förstalles till den Distriktsnämnden 6/11
färdt den införade fullmakten.



ef.
Karl Moberg

Österremitteras till Inkommande avdelningen,
som bemyndigas tillhandahålla vederhörudd chauff
förer kändtecknor, dock högst en mindre sak per
man och vecka. Postkontoret Stockholm den 6 oktob
ber 1916.

30 arkens lif.

J. Persner

Österstam



ef.
Karl Moberg

Fullmakt
 för chaufför J. O. Berg att å
 våra vagnar göra framställning
 om erhållande af tillstånd
 hos Herr Postmästaren. Stockholm
 den 26 september 1916

Carlsson	J. O. Nyström
E. O. Smolgrist	K. L. Karlsson
L. O. Sundin	K. W. Lindström
P. Lundgren	A. Spång
E. G. Lomstedt	A. B. Andersson
Ch. C. Pettersson	E. G. Karlsson
A. T. A. Klein	A. R. Bergqvist
E. G. Blomdin	M. W. W. W.
Var. K. M. J. J.	J. O. Loeu
Stef. J. J. J.	E. G. Hagberg
Emil J. J. J.	A. G. Lidgren
Karl J. J. J.	

Ovanstående namnteckningar bevisna

E. G. Sjöström

P. W. J. J.



TACKAR GENOM BARNENS DAGS FÖRENING
SIN EGEN FADDER

Postchaufförsklubben i Stockholm

FÖR EN GLAD OCH STÄRKANDE SOMMAR. EDER GODA
GÅVA HAR VERKSAMT BIDRAGIT TILL ATT SKAPA EN BÄTTRÉ
OCH LYCKLIGARE FRAMTID ÅT DET UNGA SVERIGE

STOCKHOLM I AUGUSTI 1942

Torsten Northin

Ordförande i Barnens Dags Förening.

Peter Jönsson

Ordförande i Barnens Dags förenings styrelse.

Wassergård

Ledare för Barnens Dag.

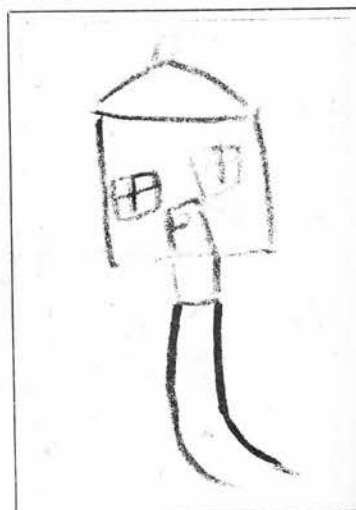
W. Lindström

Föreningens verkst. direktör.



Lars Rubenius

12 2 37



NÄGRA REPRESENTANTER UR POSTCHAUFFÖRKLUBBENS STYRELSE

UNDER DE GÅNGNA 75 ÅREN

ORDFÖRANDE

1913-14 C Sund

1915-28 J E Berg

1929 P Lundqvist

1930-33 I Lindh

1934 P Lundqvist

1935-36 R Bergling

1937-41 E Lindström

1942-50 M G A Vallin

1951-59 N E Turin

1960 K O Ljungman

1961-62 G T Ahl

1963-64 S L Bengtsson

1965-67 K O Ljungman

1968-69 Uno Lundin

1970 Börje Andersson

1971-76 Börje Grahn

1977 Bengt Börjesson

1978-84 Örjan Pettersson

1985-86 Anders Sundberg

1987- Kjell Johansson

KASSÖR

1913-14 V Eriksson

1915-18 C J Hagberg

1920-26 H Berggren

1927-41 A Jönsson

1942-47 L Eriksson

1948-65 K J Danielsson

1966-69 L Noreberg

1970 K G B Andersson

1971-72 Göran Thelberg

1973 Alberto Selini

1974- Sven Bengtsson

SEKRETERARE

1913-14 Wählin, Hagberg

1915-18 K A Nilsson

1919-27 Okända

1928-29 Anders Åberg

1930-33 E Lindström

1934 K Jansson

1935-36 Herbert Berggren

1937-41 M G A Vallin

1942-43 K A Johansson

1944 Herbert Berggren

1945-47 R Bergling

1948-51 K H Starenius

1952-55 K O Ljungman

1956-60 E E L Jennevad

1961-63 S B Ygstedt

1964-65 L Noreborg

1966-67 B Ygstedt

1968-73 S Bengtsson

1974-76 B Börjesson

1977 Ö Pettersson

1978 G Lundström

1979-81 R Svensson

1982-83 G Wårdemark

1984 M Lindqvist

1985- N Edström