



Bosekop, renen ankommer. Foto: Wilse 1910.

Postføringen mellom Haparanda - Karesuando ble utført av svenske «postbønder» kontrahert av det norske postvesenet. Ruten Karesuando til Tromsø gikk vestover inn Signaldalen og ned Postdalen til Nordkjosbotn i Balsfjorden. Fra Haparanda til Karesuando ble posten ført med hest, mens svenske finner førte posten videre fra Karesuando over fjellet med rein. Etter planen skulle de svenske postførerne ha ført posten helt frem til Tromsdalen, men de nektet å gå lenger enn til Markneset eller Nordkjosbotn i Balsfjorden, da det var «knappt med reinmose til reinen lenger inn i fjorden».

Fra Nordkjosbotn ble det leid nordmenn til å føre posten videre til Tromsø med båt. Når posten ankom Tromsø, ble det høylydt forkynt ved at en mann gikk rundt i gatene og ropte:

«Fjellposten er kommen, fjellposten er kommen!»

Utdrag fra en artikkel om Haparandaposten av Trond Schumacher:

«Så tidlig som i 1760-årene ble det fremsatt forslag om å etablere en vinterpostgang med Finnmark via Sverige. Det skulle gå noen år før forslaget førte fram. Ved kgl. resolusjon av 20.06.1798 ble det bestemt at en vinterpostgang skulle opprettes førstkommende vinter mellom København og Alten gjennom Sverige. Posten skulle gå hver 14. dag, i alt 12 ganger den første vinteren. Svenskene gikk med på å samordne posten med den svenske til og fra Lippajärvi i Finland. Mellom Lippajärvi og Alten skulle posten føres med reinskyss via Kautokeino. Den første posten gikk fra København 4. november og fra Alten 15. november 1798. Posten fra Sør-Norge ble vinterstid sendt med Torneå-posten via København til Alten for å spare tid, fremfor å benytte seg av den langsomme båtposten! Allerede andre året overtok Fredrikshald utvekslingen av post fra Sør-Norge slik at posten slapp å sendes den betydelige omveien via København. Samme år (1799) ble postgangen innskrenket til hver 4. uke, i alt 6 ganger hver vinter. Slik fortsatte det til februar 1808, da den siste posten gikk sørover fra Alten. Sommeren 1807 ble forholdet mellom Sverige og Danmark-Norge meget spent, ettersom Danmark-Norge støttet Frankrike og Napoleon i konflikten med England, mens Sverige støttet England. 29.02.1808 brøt det ut krig mellom Danmark-Norge og Sverige, og Torneå-posten ble stanset.

Allerede ved freden i Jönköping 10.12.1809, ble det enighet om å sette igang igjen alle postforbindelsene mellom Danmark-Norge og Sverige. Et kompliserende forhold for Torneå-posten var at byen Torneå lå i Finland, som nå var avstått til Russland. Deretter kom unionen med Sverige i 1814. De politiske forutsetninger for og interessen av å sette i gang en dansk-norsk postgang var ikke lenger til stede.

I 1815 fremsatte Finnmarks-representanten på Stortinget, Kjøpmann Klerck, et forslag om at ruten måtte søkes gjenopprettet ved lov. En stortingskomité utredet saken og la frem innstillingen våren 1816. Et samlet Storting sluttet seg 17.05.1816 enstemmig til å "indgaa til Kongen med en adresse i Sagens Anledning". Ved kgl. resolusjon av 28.04.1818 ble det så bestemt at en postekspresse skulle settes igang fra Sør-Norge til og fra Finnmarken gjennom Sverige over Haparanda. Finnmarken amt omfattet dengang fylkene Finnmark, Troms og de nordlige deler av Nordland.

Det var handelsinteresser nordpå, i første rekke representert ved borgerskapet i Tromsø og Hammerfest som argumenterte for Haparandaposten. Etter at det danske monopolet på handelen med Finnmark var blitt opphevet i 1787, ble landsdelen, med sine store havressurser, et frihandelsområde som trakk til seg handelsmenn fra hele Europa, i første rekke fra Nord-Tyskland (Hamburg, Bremen, Oldenburg) og Danmark (Schlesvig-Holstein). Ved århundreskiftet (1800) var Tromsø med sine 150 innbyggere nærmest for en landsby å regne. I 1825 hadde Tromsø 738 innbyggere, og ti år senere var tallet det dobbelte. I 1810 bodde det 70-80 registrerte personer i Hammerfest, i 1829 var tallet 341, etter at byen hadde steget i økonomisk velstand som følge av ishavsfangst og russehandel. Fra kjøpstedene Tromsø, Hammerfest og Vardø ble det etablert en betydelig utenlandshandel over Hamburg, hvor utenlandske kapitalinteresser også var involvert.

29.06.1822 kunngjorde Det norske Finans-, Handels- og Told-departement at ruten for den Finnmarkske vinterpost skulle settes i gang vinteren 1822-23. Postekspresen hadde ennå ikke kommet igang vinteren 1822 da en ny kunngjøring av 13.08.1822 slo fast at også kjøpstaden Tromsø skulle få sin egen postrute, fra Karesuando til Tromsø. Denne ruten skulle settes i samband med ruten til Alten i Karesuando og ellers ha de samme betingelsene og hyppighet som denne. Første tur gikk fra Fredrikshald 19.10.1822. I alt ble det avsendt 6 poster (hver 4. uke) den første vinteren.

Allerede andre året ble ruten lagt om; i stedet for å gå via Fredrikshald og Strömstad gikk posten fra Christiania nordøstover til Kongsvinger og over Karlstad og Stockholm til Haparanda. Ruten i nord var ingen kopi av den tidligere Torneåposten (1798-1808). Denne hadde gått over Torneå-elven til Torneå og videre nordover via Lippajärvi i Finland til Kautokeino og Alten. Den Finnmarkske vinterpost gikk til postkontoret i Haparanda og videre nordover på vestsiden av Torneå-elven til Øvre Torneå og Pajala. Fra Pajala gikk ruten vestover via skyssstasjonene i Junosuando, Vittangi og Soppero før den igjen svingte nordover til Karesuando ved den norsk-svenske grensen. Postene til Tromsø og Alten gikk sammen fra Haparanda til Karesuando, men i hver sin veske. Ruten fra Karesuando til Tromsø gikk via Markenæs i Balsfjord. Ruten til Alten gikk via Kautokeino. Posten brukte ca. 12 dager fra Kongsvinger til Haparanda, fra Haparanda til Karesuando 6 dager, og fra Mauno til Alten eller til Tromsø, 6-7 dager, i alt 3-4 uker. I Karesuando var det den kjente presten Læstadius som så etter posten de første årene.

Ved kgl. resolusjon av 16.02.1828 ble det bestemt

"at den Post, som ifølge Kgl Resolutioner av 28 April 1818 og 9de August 1822 afgaaer een Gang hver 4de Uge i fra 5te November til 24de Marts, ialt 6 Gange om Aaret, fra Haparanda over Karasuanda til Alten og Tromsøe, og tilbage, i dets Sted skal for Fremtiden, for den norske Postcasses Regning, gaae imellem bemeldte Steder een Gang hver 4de Uge hele Aaret igjennem".

Først sommeren 1832, etter at svenskene hadde påtatt seg ansvaret for reorganisering av den "norske ruten", ble ruten 4-ukentlig. Mauno ble ny "grensepoststation" i stedet for Karesuando, og kontrakter ble utferdiget med nytilsatte postoppsynsmenn ved skyssstasjonene på ruten mellom Mauno og Haparanda.

1835 fikk de "eligerede" igjennom at når posten ankom, skulle en av postfolkene gå gjennom byen og ringe med en klokke (kubjelle). Utgiftene til dette "ville blive at utrede som kommuneudgift af Tromsøe By".

I 1846 ble ruten fra Mauno til Tromsø lagt om. I stedet for "Ishavsleia" fra Mauno og vestover ned Signaldalen og Postdalen til Balsfjorden, ble ruta lagt over Helliskogen og Skibotndalen. Det var lettere å krysse Lyngenfjorden fra Skibotn til Pollen og videre over Ulsfjorden fra Svensby til Breivikeidet enn det var å komme over Balsfjorden midtvinters når været sto på. Fra Breivikeidet gikk posten landeveien til Tromsø.»¹

1. Trond Schumacher: «Haparandaposten» (artikkel i festtidsskriftet «Fra Svinesund til Haparanda», Norsk Posthistorisk Selskap 1977 - 2002). Notater fra Alvin Andreassen, Billingstad. Brev fra Alvin Andreassen datert 15.3.2006.