

»...bort öfver hafvet...»

OM ÅNGBÅTSPOST

Av Anders Emmerfors

Trots att ångbåtspost är ett samlarområde som vinner alltmer popularitet, är det förhållandevis outforskat. I varje fall är det svårt att hitta litteratur om det. Jag skall därför försöka göra en sammanfattning av postbefordran på Östersjön vid mitten av förra århundradet. Postgången till Finland över Ålands hav hoppar jag över. Den finns uttömmande behandlad i *Posttryttaren* 1966. Likaså Norges förbindelser med kontinenten, som för övrigt till största delen gick över Nordsjön. Om dem kan man läsa i 1969 års handbok, *Norska Filatelistika*. Framställningen bygger på innehållet i postala förordningar och föredrag, upplysningar i filatelistisk litteratur, brev i min samling, avbildningar i auktionskataloger m m. Den gör inga anspråk på vare sig fullständighet eller absolut korrekthet. När det gäller en del av de poststämplat som använts, är det ibland fråga om rena gissningar. Jag är tacksam för alla upplysningar som bekräftar eller motsäger mina uppgifter.

Av geografiska skäl förlades de flesta postförbindelserna mellan å ena sidan Danmark och Skåne och å den andra den nordtyska kusten. Hur de olika ångbåtslinjerna avlöste varandra är en synnerligen invecklad historia varför jag endast tar med huvuddragen.

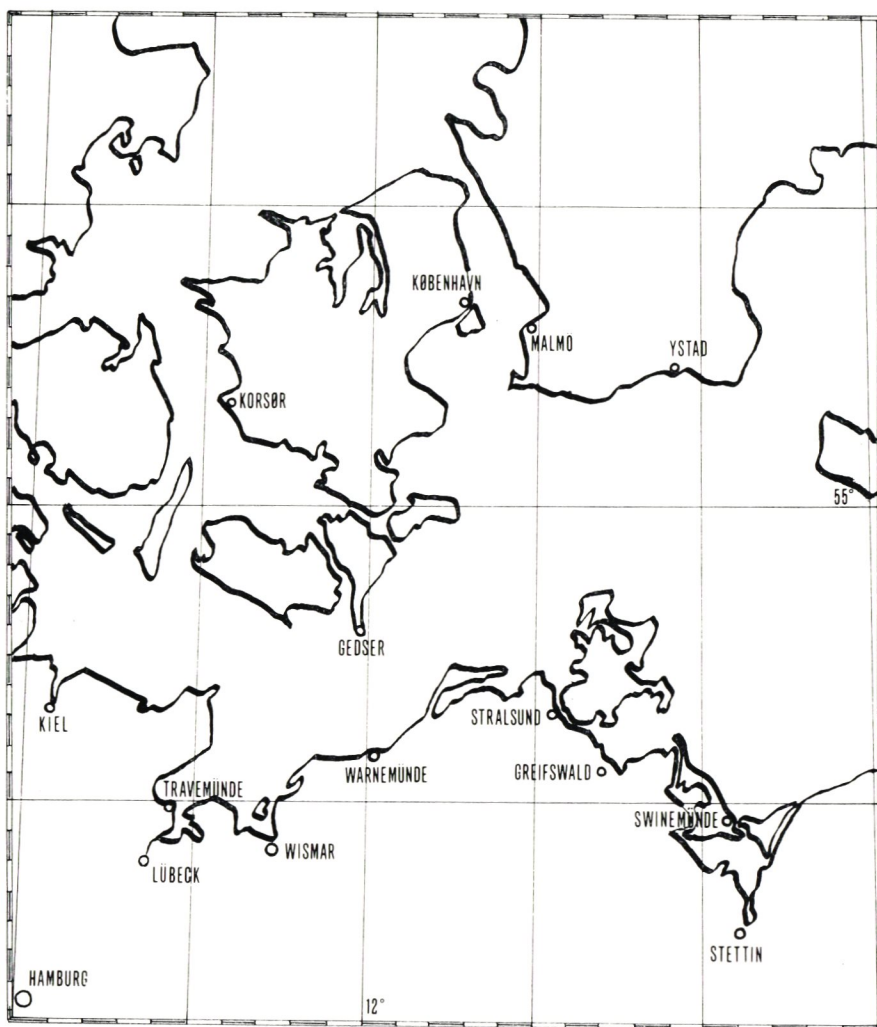
Först en liten historik:

Redan 1620 inrättades ett svenskt postkontor i Hamburg, för att underlätta kontakten med de svenska härar som då härjade på kontinenten. Posten befordrades till Hamburg genom Danmark (som även omfattade Skåne på den tiden). Markaryd vid smålandsgränsen blev gränspoststation. Genom Danmark skedde postgången av personer utsedda och avlönade av Sverige. Rädsla för konkurrens tillät Danmark endast att de färdades till fots i motsats till danska postens bud, som var ridande. Transporten genom Danmark till Hamburg tog 8 dagar för den svenska posten mot 3 dagar för den danska.

Genom freden i Brömsebro 1645, då Skåne blev svenskt, fastslogs Sveriges rätt att »utan hinder, uppehåll eller undersökning» sända post genom Danmark.

År 1662 inrättades ett svenskt postkontor i Helsingør, som bestod ända till 1816.

Vid unionen mellan Sverige och Norge 1815 avtalades att svenska postverket skulle svara för den norska postens befordran genom Sverige, det danska skulle sköta postgången genom Danmark.



Eftersom de danska inskränkningarna gjorde posten långsam, och naturligtvis också p g a att Pommern var svenskt, inrättades en båtpostförbindelse redan i slutet av 1600-talet mellan Ystad och Stralsund, tidvis även mellan Karlshamn och Stralsund. Trafiken sköttes med mindre segelfartyg, s k postjakter. Det dröjde ända till 1861 innan dessa spelat ut sin roll som postbåtar.

Postgången var säkerligen osäker, eftersom den var helt beroende av väder och vind. Storm och ishinder satte ofta stopp för sjöfarten.

Det är först i och med ångbåtarna som det blir fråga om en mera omfattande posttrafik sjövägen.

Men även dessa var beroende av vädrets makter och användes till en början endast under sommarhalvåret. Den mesta posten gick via Danmark på vintern, men den som skickades sjöledes blev befördrad med postjakter.

Efter Napoleonkrigens omvälvningar i Europa kom Pommern, som under stormaktstiden varit svenskt, genom Wienkongressens beslut att tillhöra kungariket Preussen. Detta resulterade i ett postfördrag mellan Sverige och Preussen den 1 mars 1821 angående inrättandet av en ångbåtslinje mellan Ystad och Stralsund. Denna följdes sedan av flera linjer, t ex Stockholm—Stettin. Post befördrades även med privatägda fartyg, t ex mellan Stockholm—Lübeck.

En sjöpostförbindelse, som förtjänar att omnämnas, trots att den inte trafikerades av ångbåtar, är Ystad—Lübeck, som inrättades 1814. Med denna sammanhänger nämligen den mycket sällsynta »tre kronor»-stämpelein från Lübeck.

I »Lübeckische Anzeigen» kunde man den 18 maj 1814 läsa följande annons:

»Då numera enligt högsta befallning de kungliga postjakterna, en gång i veckan, närmare bestämt varje onsdag, skall avgå från Travemünde till Ystad, så meddelas eventuella resenärer med dessa till Sverige och likaså härvarande näringsliv att avgången understundom kan ske några dagar tidigare. Detta kommer i så fall att kungöras vid Börsen. Brev måste avlämnas onsdagar exakt kl 10 på förmiddagen.

Kungl Svenska Postkontoret i Lübeck, den 14 maj 1814.

Agent Grimm, postdirektör.»

Johann Anton Grimm var sedan 1803 svenskt ombud i Lübeck, 1814 blev han konsul. Det tycks inte finnas några belägg i arkiven, varken i Sverige eller Lübeck, för att svenska regeringen gett honom i uppdrag att söka inrätta ett svenskt postkontor i Lübeck. Stadspostmästaren där säger i en skrivelse till sina överordnade att svenska postkontoret i Hamburg inte kan begripa varför Grimm låter tillsända sig post till adressater i Lübeck, då där ju inte existerar något svenskt postkontor. P g a stadspost-

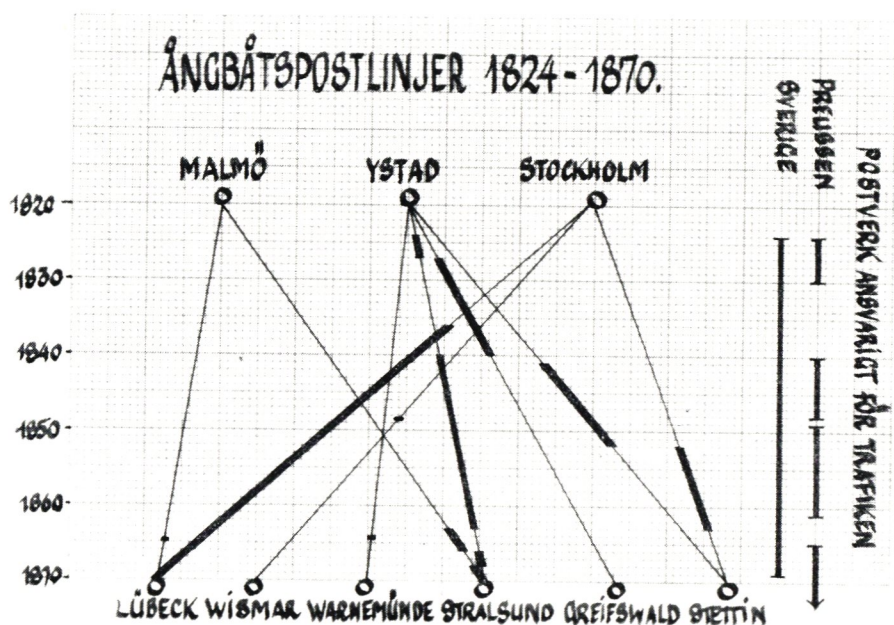
mästarens förfrågan avsändes ett brev till Stockholm från svenska kontoret i Hamburg, för att bringa klarhet i frågan. Tyvärr har jag hittills inte lyckats finna detta, eller svar på det, i Postens arkiv.

Den 27 aug finner man följande annons i Lübeckische Anzeigen: »Brevet till Norge mottages och expedieras av agent Grimm.» Postdirektör-titeln, som han tydligen själv hade gett sig, har nu försvunnit.

Även sommaren 1815 gick postjakterna mellan Ystad och Travemünde, och Grimm ombesörjde transporten av post mellan Lübeck och Hamburgerkontoret. I en kunglig skrivelse på hösten 1815 konstateras emellertid att postgången via Lübeck är långsam och osäker och att den i fortsättningen skall ske över Stralsund, som tidigare.

Konsul Grimm fick i augusti 1816 mottaga en besk skrivelse från stads-postmästaren där det meddelas att han enligt senatens beslut inte får fortsätta den otillåtna postbefordran som han trots påstötningar ägnat sig åt. Detta gällde även det fall att postjakttrafiken till Travemünde skulle återupptagas.

Mot bakgrund av ovan sagda är väl det mest troliga att »tre kronor»-stämpeln inte har någon officiell karaktär, utan har färdigställts på eget initiativ av »postdirektör» Grimm. Hur som helst är den intressant, och för övrigt »vår» tidigaste datumstämpel.



Ystad—Stralsund

Den 25 mars 1818 ingicks det första postfördraget mellan Sverige och Preussen om gemensamt postutbyte mellan Ystad och Stralsund. En svensk postagent tillsattes i Stralsund och en preussisk i Ystad. I en postkonvention av den 1 mars 1821 stadgades att vardera postverket skulle anskaffa ett ångfartyg för post- och passagerartrafik under sommarhalvåret. Vintertid skulle postjakterna tjänstgöra även i fortsättningen.

1824 var den svenska ångbåten klar att tas i bruk. Det var en hjulångare av trä, 90 fot lång med en maskin på 55 hästkrafter. Den fick namnet Constitutionen.

Den första preussiska båten sattes in 1825 och hette »Preussischer Adler». (Postmästare Hellberg i Hamburg skriver i sin tidskrift Arkif i Postväsendet att den första preussiska ångaren hette »Friedrich Wilhelm». Möjligen kan denna båt ha använts medan man väntade på att »Pr. Adler» skulle bli färdig?)

Det visade sig snart att hamnen i Stralsund var farligt grund, trots att hjulångarna inte var särskilt djupgående. I ett tillägg till postkonventionen,



Brev befordrat över Greifswald. I allmänhet gick brev från Lübeck landvägen eller med båt till Köpenhamn eller Malmö.

den 11 sept 1826, bestäms därför att Greifswald skulle bli preussisk anlöpningshamn tills man hunnit muddra och bygga om i Stralsund. Där fanns redan ett svenskt postkontor som inrättades samtidigt med det i Stralsund 1816. Dessa kontor fick liksom Hamburg sina poststämplat 1823.

1830 inträdde en förändring i och med att postkonventionen av den 10 april stadgade att från och med 1831 skulle det svenska postverket ensamt sköta postgången mot en årlig ersättning från Preussen på 9.000 Thaler Courant (= 16.000 Riksd.Bco). 1831 insattes därför ytterligare ett svenskt fartyg i trafiken, nämligen »Motala», en hjulångare av ungefär samma storlek som Constitutionen (100 fot lång, 60 hkr).

1837 hade Constitutionen tjänat ut och ersattes av den något större »Svenska Lejonet» (108 fot, 70 hkr), som kom att fungera både på denna linje och mellan Ystad och Stettin (se nedan) i hela 19 år.

Tillfälligtvis tjänstgjorde också postverkets ångare »Sverige» under 1839.

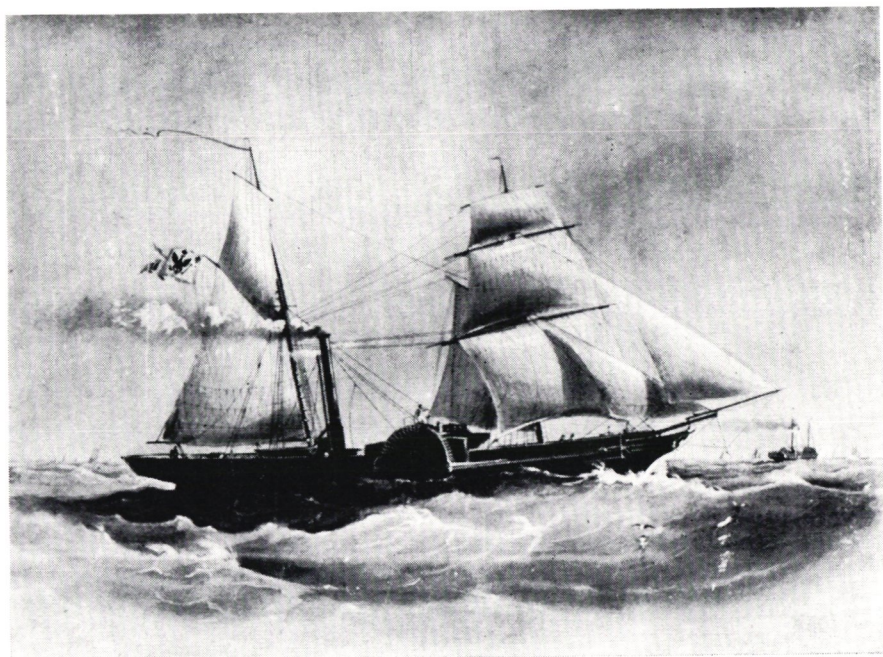
Postfördragen med Preussen löpte på tio år i taget, och 1839 när gällande överenskommelse snart skulle gå ut, fanns planer hos svenska postverket att förlägga posttrafiken till Lübeck i stället. Detta lyckades Preussen förhindra och det nya fördraget slöts den 14 sept 1840. Hamnen i Stralsund var nu färdig, varför det svenska postkontoret i Greifswald stängdes och trafiken flyttade tillbaka till Stralsund. Det svenska postverket fann tydligen kostnaderna för höga i förhållande till den preussiska ersättningen, eftersom även Preussen i fortsättningen ansvarade för postgången. Preussen satte nu in en hjulångare vid namn »Königin Elisabeth».

1841 började man att använda fartygen också mellan Ystad och Stettin, med anknytning i Ystad till de postförande fartyg, som gick mellan Stockholm och Lübeck. Mera härom senare. Ett tillägg gjordes till fördraget 1847, om att två turer per vecka skulle göras mellan Ystad och Stralsund och en per vecka Ystad—Stettin.

Krig rådde 1848 mellan Preussen och Danmark, varför de svenska båtarna ensamma skötte trafiken.

I och med att postförbindelserna genom Danmark utvecklades, kom ångbåtslinjen Ystad—Stralsund att alltmer förlora sin betydelse, särskilt vintertid. Den hade aldrig burit sig ekonomiskt, utan åsamkade Postverket kraftiga förluster varje år. 1849 drogs postagenterna i Ystad och Stralsund in. Kommunikationen förbättrades något genom att postdiligenser sattes in mellan Malmö och Ystad 1851.

Den 5 april 1852 ingicks ett nytt postfördrag med Preussen där man beslutade att öppna en direkt ångbåtsförbindelse mellan Stockholm och



Preussiska postångaren »Königin Elizabeth» 1840.

Stettin, i st f som tidigare via Ystad. Detta minskade ytterligare betydelsen hos Stralsund-linjen. Samma fördrag säger att post om så önskas, kan sändas via Ystad, vilket i så fall skulle anges på brevet. Den normala befordringsvägen var över Danmark. Kungliga Generalpoststyrelsens cirkulär nr 8 den 10 mars 1859 innehåller följande passus: »...men då denna kommunikation lätteligen kan blifva för en längre tid alldeles afbruten, må några bref, som till utrikes ort skola, enligt anteckning å brefven, befordras direkte från Ystad till Stralsund, och som ej till Ystad hinna ankomma den 29 november detta år, å Postkontoren och Postexpeditionerna icke emottagas.»

Sverige åtog sig i 1852 års fördrag att ensamt sörja för vintertrafiken mot en ersättning av 800 Thaler Crt. Samtidigt utverkades rätten att, via Preussen till svenska Hamburgkontoret, sända brev buntade i slutna brevpaket.

1857 togs den svenska postångaren »Eugenia» i bruk. Hon var byggd i järn och hade ett maskineri på 80 hkr.

I och med postfördraget den 25 mars 1861 var segeljakternas tid förbi. Endast ångfartyg skulle användas. Än en gång skulle svenska postverket

ensamt stå för trafiken, både mellan Ystad och Stralsund och mellan Stockholm och Stettin. Preussen fick betala 18.000 Th Crt i årlig ersättning.

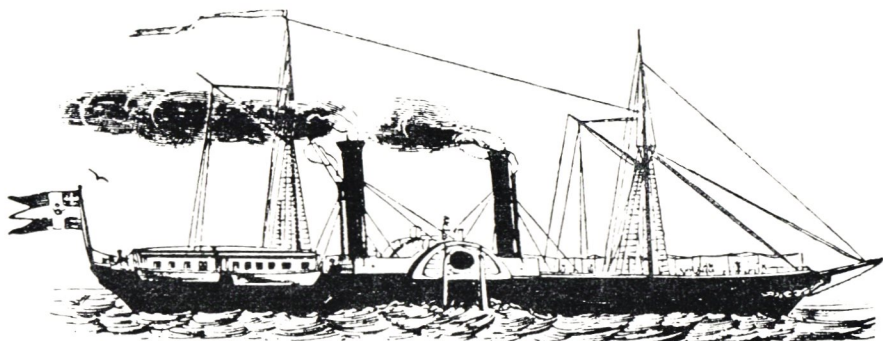
Förbindelsen mellan Stockholm och Stettin var en farlig konkurrent till Ystad—Stralsund p g a att Stralsund saknade järnvägsförbindelse. Hellberg i Hamburg anger att det tog 40 timmar att sända posten från Hamburg till Stralsund (med diligens), under det att transporten till Stettin (järnväg) endast tog 15 tim.

Läget kom dock att ändras totalt i början av 60-talet. Stralsund fick järnvägsförbindelse med Berlin och Södra stambanan blev helt utbyggd. Förbindelsen mellan Stockholm och Stettin blev därmed helt överflödig, och en kunglig skrivelse den 5 dec 1862 säger att postfördraget med Preussen skall sägas upp.

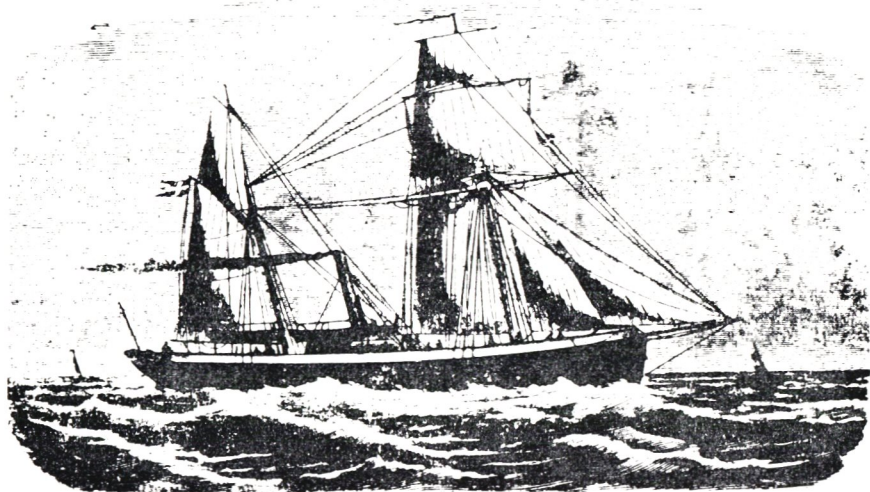
Eftersom södra stambanan slutade i Malmö blev detta sommartid den svenska hamnen, i väntan på att Ystad skulle få anslutning till stambanan (enl kungl skr 17 april 1863). Detta inträffade 1866.

Under dessa år utbröt det andra dansk-preussiska kriget, som slutade med att Danmark, vid nederlaget i slutet av februari 1864, fick lämna ifrån sig Schleswig-Holstein och Lauenburg till Preussen. Blockader i Östersjön lade hinder i vägen för posttrafiken.

Under februari och mars 1864 gick posten från Ystad till Warnemünde genom det neutrala Mecklenburg, resten av året från Malmö till Lübeck. Enligt kungl skrivelser 18 mars och 8 april fick även dansk post föras via Malmö, eftersom de danska postkommunikationerna var avbrutna av kriget. Trafiken uppehölls med ett av postverkets nyaste fartyg, propellerångaren Drottning Lovisa, som under några år trafikerat linjen Stockholm—Stettin. Även Polhem, en propellerångare som i vanliga fall skötte postgången till och från Gotland, sattes in mellan Malmö och Lübeck.



Postångfartyget Oscar.



Postångfartyget Sofia.
Ur Ny Illustrerad Tidning 1868.

I det nya postfördraget, 21 och 31 juli 1864, stadgades att Malmö skulle vara svensk hamn, en daglig tur skulle gå under sommarhalvåret, vår och höst varannan dag.

Ytterligare en ny ångare, Oscar, en hjulångare av järn på 175 hkr, blev färdig att användas 1865 mellan Malmö och Stralsund.

Preussen satte in »Pommerania». En kortare tid användes också den svenska propellerångaren Sofia, som byggts speciellt för vintertrafik.

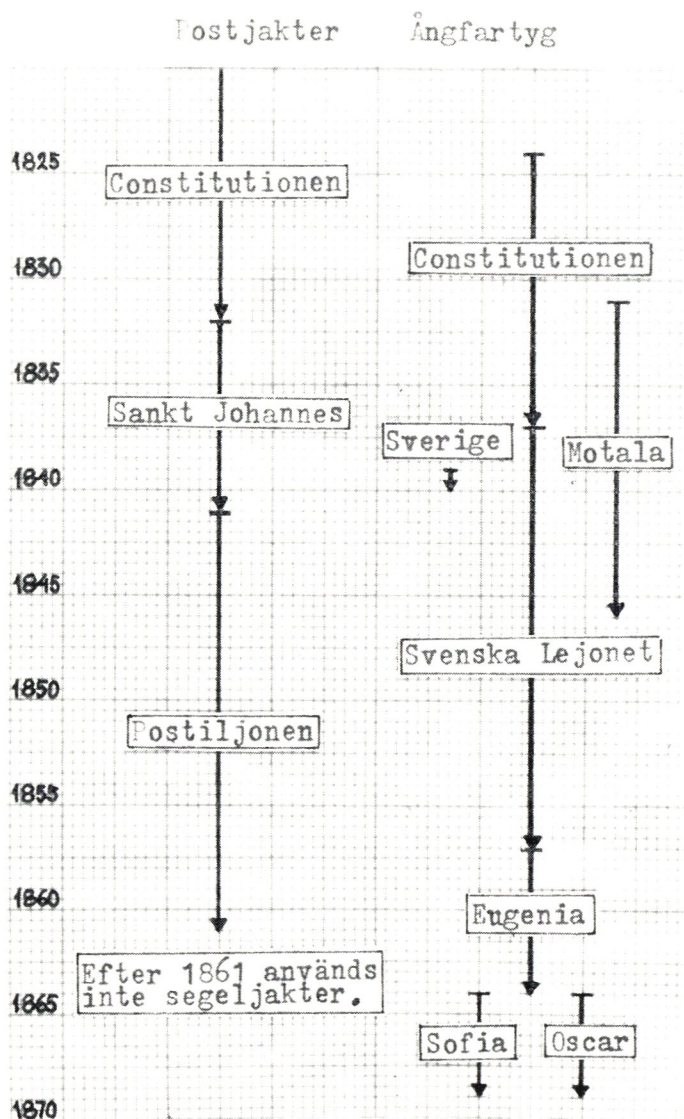
1866 nådde järnvägen Ystad, som åter blev svensk posthamn. Detta varade emellertid bara i två år; 1868 blev det än en gång Malmös tur att vara posthamn på svenska sidan.

Enhetssträvandena i Tyskland kröntes samma år med framgång i och med att Nordtyska unionen med Preussen som ledande part bildades. I och med postfördraget med Nordtyska Postförbundet (NDP) i febr 1869 sattes punkt för den svenska båtposttrafiken till Pommern, som pågått i nära 200 år. NDP skall mot en årlig ersättning av 2.000 Th Crt med sin ångare Pommerania ensamt sköta trafiken mellan Malmö och Stralsund.

Vintertid sköttes postgången med hjälp av segeljakter, som tydligen klarade vintersjöfarten bättre än ångbåtarna. Eftersom både passagerar- och posttrafik var av mindre omfattning om vintern räckte dessa mindre fartyg till för att täcka behoven. Ofta måste dock inskränkningar göras i tra-

fiken p g a väder och isförhållanden. Raden av postjakter sedan 1600-talet är lång och bara de, som var med under ångbåtstiden ska behandlas.

Under 1820-talet användes två postjakter, »Constitutionen» och »Trotten».



Svenska båtar i trafik Ystad—Stralsund.

Det är alltså att observera att det fanns en postjakt och en hjulångare med samma namn! Om man inte håller isär dem, blir uppgifterna om dem högst förvirrande.

Postjakten Constitutionen tjänstgjorde fram till vintern 1832, då den strandade utanför Hiddensee den 27 nov. Den ersattes av en tysk jakt, »Sankt Johannes» som i sin tur avlöstes av »Postiljonen» 1841.

Denna jakt var den sista som användes, ända fram till 1861 då bruket av segelbåtar helt upphörde.

Av de preussiska jakterna, har jag bara lyckats finna namnet på den som användes under den första perioden (1824—30) då Preussen deltog i vintertrafiken. Den hette »Kronprinsen af Preussen».

Med undantag av en del danska dampskibpostekspeditioner, hade de båtar, som skötte posttrafiken på Östersjön, så vitt jag vet, inga egna poststämplar. Så var däremot fallet med de norska postångarna.

Däremot finner man ofta anteckningar om befordringsväg och stämplat från utväxlingskontoren. På brev som skickats över Ystad—Stralsund ser man t ex anteckningar som »via Ystad», »öfver Stralsund», »per Dampf-schiff» eller båtens namn. De stämplat som kan finnas är från de svensk-norska postkontoren: KS&NPC/Stralsund/datum inom ram (två typer) eller dito Greifswald. I de fall breven var betalda dit kanske breven bär skrivtilsstämplatarna »franco Stralsund» resp Greifswald.

Från de preussiska kontoren kommer rakstämplarna Greifswald och Stralsund, under 40-talet övergick man till datumcirkelstämpel och ännu längre fram, fyrkantstämpel med datum.

Ångbåtsbrev fick ofta stämplat som talade om avgångslandet. I Stralsund användes en sådan ramstämpel: Aus Schweden/per Stralsund.

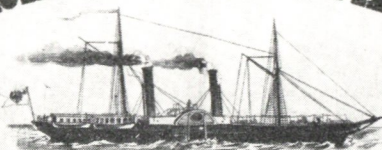
Den infördes av preussiska postverket men användes långt fram i tiden, och förekommer så sent som på ringtyp med posthorn, kanske även på Oskar II.

»Aus Schweden» inom ram ser man ibland på brev till kontinenten. En sådan stämpel användes av det preussiska postkontoret i Hamburg, och det fanns en motsvarande med texten Aus Dänemark. Träffar man på denna stämpel gäller det att vara uppmärksam! Jag har själv tidigare i en artikel protesterat mot påståendet att denna stämpel använts i Stralsund, men det måste jag ta tillbaka eftersom det användes en så gott som exakt likadan stämpel där. Man måste nästan använda linjal för att kunna skilja dem åt. Hamburgstämpelns längd är knappt 33 mm, stralsundstämpeln är 2 mm längre.

Jag har inte undersökt hur det förhåller sej, men det ligger ganska nära till hands att anta, att när stämpeln ifråga förekommer på frimärken (enbart vapentyp, så vitt jag vet), så rör det sej om den från Stralsund. Mär-

STRALSUND-YSTADT.

1866.



1866.

Staats-Postdampfschiff-Verbindung

zwischen

Preussen und Schweden

auf der Linie Stralsund-Ystadt.

Kürzester Seeweg. Postroute.

Ueberfahrt in 6 Stunden.

Die Fahrten finden vom 1. Mai bis Ende September in beiden Richtungen täglich statt.
Der Fahrplan für den Herbst und Winter wird später festgestellt.

Es coursiren neue eiserne Räder-Dampfschiffe der Königlich Preussischen und der Königlich Schwedischen Regierung, mit allen, den Anforderungen des Reiseverkehrs entsprechenden Einrichtungen und mit Raum zur bequemen Aufnahme von mindestens 50 Passagieren und einer angemessenen Güterladung.

Abgang der Schiffe aus Stralsund wie aus Ystadt mit Tagesanbruch. **Ankunft** in Ystadt wie in Stralsund gegen Mittag. **Anschluss** an die **Eisenbahnzüge** zwischen Ystadt und Stockholm (resp. Gothenburg), und zwischen Stralsund und Berlin, von wo die weiteren Verbindungen nach Köln, London, Paris, Frankfurt a. M., Basel, Leipzig, Augsburg, Lindau, Hamburg, Breslau, Wien, Königsberg, St. Petersburg etc. sich darbieten.

Personengeld zwischen Stralsund und Ystadt:

Erster Platz	5	Thaler	Preussisch.
Zweiter	3½	"	"
Vordeck-	2	"	"

Tour- und Retourbillets, 14 Tage gültig, zu folgenden ermäßigten Preisen:

Erster Platz	7½	Thaler	Preussisch.
Zweiter	5	"	"

Kinder unter 1 Jahr frei; von 1 Jahr bis 12 Jahren die Hälfte des Personengeldes.
Für jede Person 100 Pfund Freigewicht.

Die Expedition der Schiffe wird in Stralsund durch die Königlich Preussische Postdampfschiffs-Expedition, in Ystadt durch den Consul Herrn *Nils Petersson* besorgt.

Die näheren Bedingungen, namentlich auch der Tarif zur Beförderung von **Frachtgütern** und **Contanten** jeder Art, **Wagen**, **Pferden**, **Schlachtvieh** u. s. w. können bei jeder Preussischen Postanstalt eingesehen werden. Ausserdem ertheilen specielle Auskunft die Agenten:

In Stralsund: Hr. Consul *Heinrich Isack*. In Berlin: Hr. Hofpediteur *J. A. Fischer*, *Paulsen* 21. u. Hr. Hofpediteur *A. Warmuth*.
In Stettin: Hr. *Schreyer & Comp.* In Frankfurt a. O.: Hr. *Herrmann & Comp.* In Danzig: Hr. *Ferdinand Pross*. In Königsberg i. Pr.:
Hr. *Carl Friedrich Starnknecht*. In Breslau: Hr. *Bülow & Comp.* In Magdeburg: Hr. *W. Matthies*. In Köln: Hr. *W. Tilmes & Comp.*
In Düsseldorf: Hr. *Wilhelm Bauer*. In Elberfeld: Hr. *J. W. Schmidt*. In Greifeld: Hr. *C. Schnabelius*. In Leipzig: Hr. *A. Lieberoth*.
In Dresden: Hr. *Lüder & Tischer*. In Wien: Hr. *Scatujinsky & Sackl*. In Frankfurt a. M.: Hr. *G. A. Zipp*. In Paris: Hr. *C. F. Doh*,
14 Rue de l'Echiquier. In Brüssel: Hr. *Crooy*, 77 Montagne de la Cour.

Berlin, den 12. April 1866.

General-Post-Amt.

Druck: gedruckt in der Königl. Preuss. Druck- u. Verlagsanstalt (K. & S. G.)

kena bör rimligen ha suttit på brev som postats direkt i skeppsbrevlåda och makulerats först i Stralsund. Brev som befordrades i slutna brevpaket till Hamburg var ju redan postbehandlade och dom gick för övrigt till det svenska postkontoret.

Aus Schweden
per Stralsund

Aus Schweden.

Franco Hamburg.

franco Stralsund

FRANCO.

VIA STETTIN

Aus Schweden

Aus Dänemark

Stockholm—Stettin

Som tidigare nämnts började man redan 1841 att låta båtar avgå växelvis till Stralsund och Stettin från Ystad.

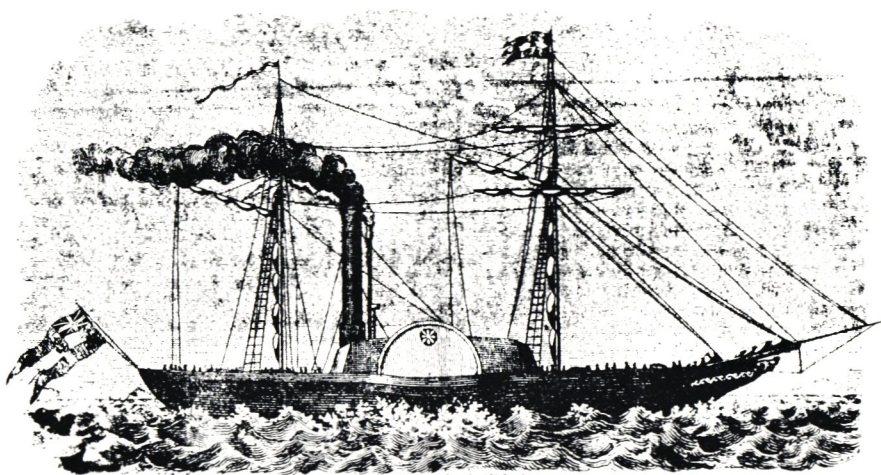
Den svenska ångaren Svenska Lejonet skötte hela tiden trafiken för Sveriges del. I Ystad utväxlades post med de privatägda båtar som medförde post på linjen Stockholm—Lübeck.

Preussen använde ångfartyget »Königin Elizabeth».

En kortare tid 1847 togs svenska postverkets ångare »Sverige» i bruk. Den kom annars knappt till någon användning. Under 1848, då det första dansk-preussiska kriget pågick var trafiken helt inställd, men den återupptogs igen 1849.

För att förbättra kommunikationen inrättades enligt postfördraget den 5 april 1852 en direkt linje mellan Stockholm och Stettin. Vardera postverket skulle bidra med ett större ångfartyg och ett mindre reservfartyg. Svenska postverket hade redan en båt klar, nämligen Nordstjernen, en hjulångare på 150 hkr, som tidigare använts i Göteborg, både av Postverket självt och uthyrd till ett privatrederi.

Nordstjernen sattes i trafik redan 1852, under det att Preussen inte lyckades få fram någon båt förrän året därpå. Då sattes Nagler in. Det var en stor båt med maskineri på 220 hkr. 1859 strandade och förliste Nagler utanför Västervik den 2 nov under en resa från Stockholm, varvid all post gick förlorad. Preussen hyrde i dess ställe en svensk båt, »Skåne», som fick tjänstgöra också i svenska postverkets regi, sedan Sverige ensamt tagit an-



Postångfartyget Nordstjernen.
Ur Illustrerad Söndags-Magasin, Göteborg 1847

svaret för Stockholm—Stettin-linjen i postfördraget av den 25 mars 1861. Nordstjernan ersattes detta år av en båt som var avsedd för gotlandstrafiken, Polhem.

Året därpå är Drottning Lovisa klar, men hon hinner tjänstgöra bara två år, innan linjen läggs ner 1863, då stambanan strax var framme i Malmö.

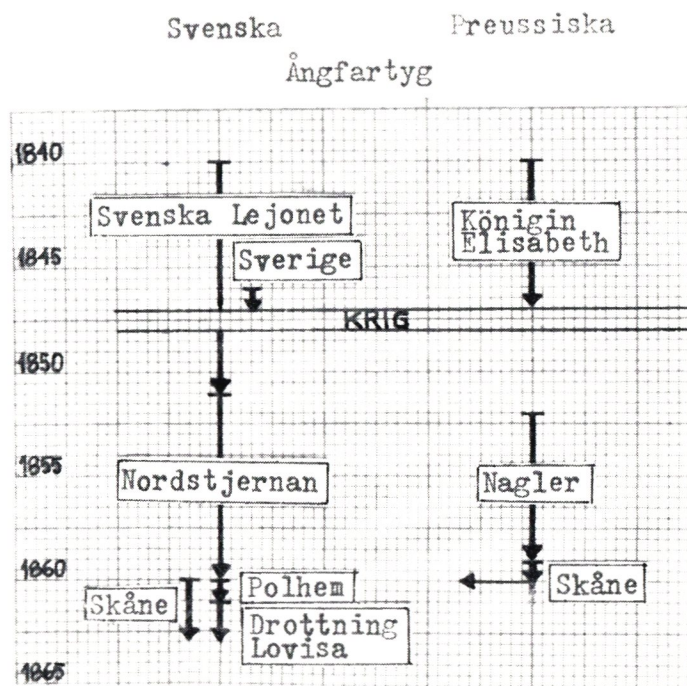
Drottning Lovisa och Skåne avgick från Stockholm resp Stettin den 3, 8, 13, 18, 23 och 28 i varje månad under sommaren, men under hösten bara en gång i veckan, nämligen tisdagar. Sista turen ägde rum 17 nov 1863.

På brev från 1850- och 60-talet, som gått med båt från Stettin till Stockholm, ser man ibland stämpeln VIA STETTIN.

Den användes i Stettin, och skulle ange att brevet befordrats den dyrare vägen över Östersjön. Portot via Danmark var vid denna tid från Hamburg 45 öre, via Stettin 63 öre.

Ibland ser man stämpeln Aus Schweden utan inramning.

Jag har själv inget brevmaterial med denna stämpel, men med hjälp av avbildningar i auktionskataloger o d, tror jag ändå att jag kan placera den.





Brev med stämpeln »Aus Schweden» använd i Stralsund.

Den förekommer nästan alltid tillsammans med en franco-stämpel med ram, båda i röd färg. Detta gäller betalda brev med frimärken eller utan. Säkertligen finns den i svart på obetalda brev också, även om jag inte sett den (sådana brev utan s k bco-märken blir tyvärr inte avbildade!) Samtliga brev jag känner till har avsänts från eller via Stockholm, t ex till Haag och USA 1856, till London 1858, från Sundsvall 1859 till Lübeck. En del av dem har påtecknats »via Stettin» eller liknande. Att en del brev som gått samma väg blivit stämplade Aus Schweden inom ram, dvs först i Hamburg, torde bero på att de gått som brevpaket ända dit.

Jag har sett ett danskt brev avsänt från Köbenhavn till Dresden, med stämpeln Aus Dänemark och samma francostämpel, och dessutom ett finskt brev från Wiborg till Tyskland med röd stämpel Aus Russland i samma typ. Tyvärr syns inte hela brevet och ingen francostämpel, men den kan ju finnas där i alla fall.

Den gemensamma nämnaren för dessa brev måste, så vitt jag kan se, vara Stettin. (Jag ska återkomma till de ryska och danska förbindelserna längre fram.) Det preussiska postkontoret i Stettin måste ha använt dessa stämplat.

Ibland ser man preussiska frimärken med Stockholms fyrkantstämpel. De härstammar från brev, som postats direkt i skeppsbrevlådan före avgången från Stettin.

Postbefordran med privatfartyg

Svensk författningssamling 1835 no 22 innehåller Kungl Maj:ts nådiga Kungörelse »angående de wilkor, hvarunder bref må med ångfartyg, seglande fartyg och diligencer fortskaffas.»

Förutom föreskrifter angående inrikesposten, stadgas att »Fartyg, som från Svensk hamn afgår till utrikes ort, må ej, utan serskildt tillstånd . . . medtaga andra förseglade bref eller sammanslagna brefpaketer, än sådana ifrån fartygets redare eller aflastare, som för resan äro af nöden.»

Båtbesättningarna förbjuds vid vite av 6 Riksd 32 sk att medföra post.

Hälften av det porto som erlades av avsändare eller mottagare, tillföll befälhavare på fartyg eller ombud för diligenceinrättning.

Varje fartyg i reguljär passagerartrafik mellan bestämda orter skulle ombord ha en låst brevlåda, i vilken brev kunde nedläggas. Nycklar till lådan skulle finnas hos berörda postanstalter, dit kaptenen förde den vid framkomsten.

»Öfwer:Post:Directeurs:Embetet äge, att med ägare af ångbåt, som gör reguliera resor inrikes orter emellan, afsluta contract om postväskas medtagande emot betalning, icke öfverskjutande halfwa portobeloppet . . .»

Tydligen gällde denna rätt att teckna kontrakt även båtar som trafikerade utlandet, för i en kungl skrivelse 11 juni 1836 godtages » . . . af Grosshandlanden i Stockholm C. F. Liljevalch i underdånighet gjorde anbud, att med tvenne i England byggde ångfartyg, dem Liljevalch ämnade använda till en regulier fart mellan Stockholm, Ystad och Lübeck, medföra Brefposter, emot åtnjutande af hälften utaf vanliga portoafgiften . . . ».

När det första kontraktet mellan Postverket och Liljevalch slöts vet jag inte, men postgången med de två båtarna, Gauthiod och Svithiod, började under senare hälften av 1830-talet.

I ett senare kontrakt 1851 finner man att: »Rederiet förbinder sig härmed att nämnda fartyg såväl emellan Stockholm, Calmar och Ystad som emellan dessa städer och Travemünde befordra de Postväskor och bref eller Tidningssäckar, som, adresserade till nämnde orter eller till Lübeck och Hamburg å fartygen aflemnas, äfvensom de bref, som ställde till berörde städer eller andra än nämnde inrikes orter blifva inlagda i de Lådor som böra till detta ändamål finnas ombord å Fartygen och från Postverket erhållas.

För befordringen af de väskor och brefsäckar, som medfölja fartygen wid deras tourer från utlandet till Ystad, Calmar och Stockholm, har rede-

riet att, utan afseende å väskornas eller säckarnas antal eller tyngd, af Postverket för hwarje resa uppbära 10 Rd Bco, hwaremot någon ersättning för transporten af de väskor eller säckar, som befordras med fartygen å deras resor till utlandet rederiet icke tillkommer.»

»Af inflytande Lösen för i Lådorne befintlige enskilte bref, som med Fartygen från Utlandet till Sverige fortskaffas, äger rederiet att för hwarje enkelbref, hwarmed menas det som ej öfwerstiger $\frac{3}{4}$ lod Cölnisk wigt, åtnjuta: för de bref som äro från Hamburg och på andra sidan derom belägne orter 4 S och för de som äro från Lübeck och Travemünde då de aflemnas i Ystad och Calmar 8 S samt då de aflemnas i Stockholm 10 S...».

(Beräkningen av brevens vikt var ett kapitel för sig vid denna tid, då standardisering ännu var ett ganska okänt begrepp. Brevvikt angavs i lod, varav det gick 32 på ett skålpund, men det svenska lodet vägde $13 \frac{9}{32}$ gr, det cölniska lodet vägde $14 \frac{9}{32}$ gr och det danska $15 \frac{20}{32}$ gr. Dessutom fanns det s k dubbel fransk portosats som var 15 gr. Förhållandet mellan de olika valutorna var om möjligt ännu mer komplicerat!)

»För befordringen af i Lådorne aflemnade bref som äro adresserade till utlandet har rederiet ej af Swenska Postverket att åtnjuta någon godtgörelse, samt tillkommer rederiet jemväl att ersättningsfritt befordra i Lådorne befintlige Fribref och sådana enskilte bref som af wederbörande adressater ej utlösas.

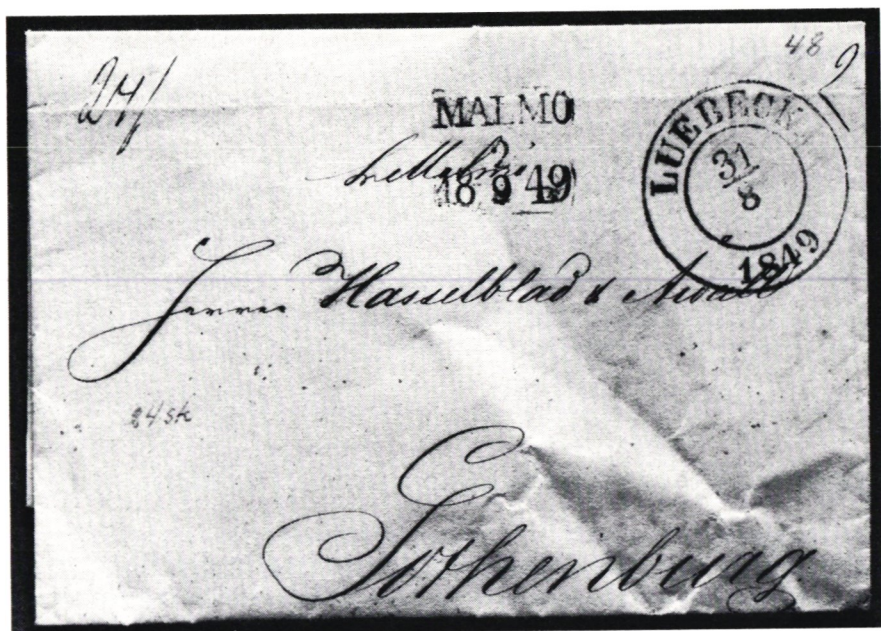
Med fartygen i Lådorne ankomne till rederiet ställde bref har rederiet att utan Lösen utbekomma.

Postväskor eller säckar, ämnade att med fartygen fortskaffas aflemnas genom wederbörande PostContors försorg, emot Quito af Befälhafware, om bord å fartygen sednast en halft timma före deras uppgifne afgangstid.»

Så småningom blev flera rederier anlitade att befordra post mellan Stockholm och Lübeck och i stort sett gällde säkert liknande avtal för dessa.

Till att börja med hade båtarna tydligen bara gått till Travemünde, som hörde till Hansestadt Lübeck. Där fanns ett postkontor, som var en filial till lübecker StadtPostAmt. Senare gick båtarna uppför floden Trave ända fram till Lübeck, att döma av en kommentar från postdirektör Hellberg. Han klagar över att ångfartyget Svea måste ha bogserhjälp upp- och nedför Trave. Och vad mycket värre var, fortfarande enligt Hellberg, så slarvade rederierna med sin postbefordran så att tex destinationsorter och afgangstider ändrades hur som helst utan att postverket underrättades.

Enligt ett brev i min samling från Stockholm till Tyskland 1849 (en tryckt offert beträffande järn- och smidesgoods) kunde frakter ske med Gauthiod eller Svithiod, som torsdagar avgick från Stockholm resp Lübeck.



Brev från Lübeck till Göteborg befordrat med ångbåten »Malmö» på routen Malmö—Lübeck.

Brevet är extra intressant, eftersom det till Lübeck befordrats av Nölting & Söhne, som var ombud i Lübeck för Liljevalchs rederi. Jag kan inte avgöra om det rör sig om otillåten brevbefordran eller om det faller under det undantag som gällde rederiets egen och dess »aflastares» post, men det lutar nog åt det senare, eftersom avsändaren är en firma i Stockholm, som ju använde sej av rederiets tjänster. Privatbefordran var som nämnts förbjuden. Det bötesbelopp som utdömdes tillföll för övrigt angivaren!

1852 medförde ångaren Lennart Torstensson post på linjen Sthlm—Norrköping—Calmar—Ystad—Lübeck och fortsatte tydligen med detta eftersom jag sett brev till Lübeck med anteckningen »med ångf Torstensson» från 1861.

Enligt Hellberg hade t o m 1855 fyra fartyg skött postgången mellan Sthlm och Lübeck, nämligen Carl Johan och Torstensson som avgått måndagar och Bore och Gauthiod som avgått torsdagar.

(Gauthiod fungerade möjligen mycket länge på denna route, eftersom jag har ett brevkort från slutet av 90-talet till ett hotell i Sthlm, på vilket avsändaren anmäler sin ankomst med ångaren Gauthiod! Det är dock osäkert om det rör sig om samma fartyg.)

Fr o m 1855 infördes den ordningen att Bore och Svea avgick från Sthlm resp Lübeck den 5:e, 10:e, 15:e, 20:e, 25:e och 30:e varje månad.

Jag har också sett brev från 1860 befordrade med Gustaf II Adolf på samma sträcka. (Mer om detta fartyg senare.)

Post befordrades även mellan Malmö och Lübeck. Detta nämns i en Bekanntmachung av KS&NPC i Hamburg 1856. Antagligen kunde post sändas till Köpenhamn och därifrån med postens ångare till Lübeck, men jag har brev som sänts med privatägda båtar så tidigt som 1849. Av anteckningar på och i breven framgår att bl a båtarna »MALMÖ» och »L.S.BAYER» har medverkat.

Innan vi lämnar avsnittet Sthlm—Lübeck kan nämnas att en förändring ägde rum i och med en postkonvention mellan svenska postverket och Lübeck 6 juni 1848. Tidigare hade Lübeck erhållit hela portot för brev som med ångbåt ankom från Sverige, men inte haft någon inkomst av brev som gick till Sverige. Nu ändras detta så att Lübeck får 2 Sch Crt för varje enkelt brev i båda riktningarna, medan Sverige får resterande 10 Sch.

1852 kom Danmark att få ensamrätt till ångbåtspost till och från Skandinavien via Lübeck (se nedan). StadtPostAmt i Lübeck hade rätt att sända brev till Sverige och Norge via Preussen med ångbåt (över Stralsund eller Stettin).

De stämplor som i Lübeck användes (av KDOPA, Königlich Dänisches Ober Post Amt) på ångbåtsbrev, var K.B./aus/SCHWEDEN resp DÄNEMARK.

K.B. = Kastenbrief = lådbrev. Brev som nedlagts i brevlåda ombord på fartyg (frankerade eller obetalda) stämplades med dessa stämplor vid ankomsten till KDOPA. På baksidan slogs KDOPA:s datumstämpel och i de fall breven var frankerade makulerades märkena med dansk ringstämpel nr 3. Denna stämpel är alltså trots sin sällsynthet ingen tillfällighet på svenska frimärken, utan det rör sej om ett helt reglementsenligt förfarande.

När det danska postkontoret i Lübeck stängdes 1 maj 1868, övertogs uppenbarligen K.B./aus/SCHWEDEN resp DÄNEMARK först av NDP och senare, 1872 av den tyska riksposten. Stämpeln förekommer genom hela ringtypsperioden ända fram till Oscar-tiden. Det är en gissning, men en väl grundad sådan, tycker jag, att ringstämpel 3 inte vidare användes för makulering. Dels var inte posten längre dansk och dels var det ju tidsödande att använda fler stämplor än nödvändigt, varför K.B./aus/SCHWEDEN användes även för makulering. Visserligen prissätter vår stämpelkatalog både nummerstämpel 2 och 3 på ringtypsmärken, men jag har aldrig sett sådana avstämplingar, och jag tvivlar på att dom alls existerar.

§§§

1848 planerades postutväxling mellan Stockholm och Wismar med Mecklenburgska Ångbåtsbolagets ångare »Obotrit». Endast två turer kunde genomföras innan blockaden p g a det dansk-preussiska kriget inleddes. Obotrit kom efter kriget att i stället upprätthålla trafik till Danmark.

§§§

Redan under slutet av 1820-talet tilläts norska ångfartyg att ombesörja postgången mellan Göteborg och kontinenten. Detta förhållande kom att bestå de närmaste årtiondena, men 1847 insattes postverkets egen ångare »Nordstjernen» på linjen Göteborg—Köbenhavn—Kiel. Detta skedde emellertid inte i postverkets egen regi, utan båten uthyrdes till ett bolag, som bildats av Göteborgs Handelsförening. Enligt kunglig skrivelse 25/2 och 31/3 1848 tog postverket själv över trafiken med Nordstjernen, men nu gick den till Travemünde i st f Kiel. Tydligt blev det för dyrt för postverket, därför att 1849 och 1850 hyrdes båten åter ut till det göteborgska bolaget. 1852 sattes Nordstjernen in mellan Stockholm och Stettin.

Ett flertal privatägda ångbåtar medförde post från Göteborg vid denna tid. Så gjorde t ex ångfartyget »Lübeck» fr o m 1853 en tur i veckan mellan Göteborg och Lübeck via Köbenhavn. Rederiet Halland åtog sig 1854 postbefordran längs västkusten; Göteborg—Varberg—Halmstad—Helsingborg—Landskrona—Köbenhavn—Malmö.

»Excellencen Toll», som tillhörde Malmö Ångbåtssällskap, gick under många år, fr o m 1859, i trafik mellan Köbenhavn och Christiania via Göteborg. Senare fanns t o m norsk postexpeditör ombord.

Kungl Generalpoststyrelsen slöt 1854 kontrakt med rederierna för ångfartyget »Hamburger Paket» och en ännu inte färdigbyggd ångbåt, »Gustaf II Adolf» rörande postbefordran direkt mellan Göteborg och Hamburg. Båtarna skulle avgå från resp städer varje söndag. I övrigt gällde ungefär samma förhållanden som i tidigare citerade kontrakt.

Denna trafik tvingades emellertid snart upphöra p g a Hamburgs protester. Man hade nämligen ingått ett postfördrag med Danmark, där man över huvudet på svenska postverket gav Danmark ensamrätt till ångbåtspost till och från Skandinavien.

§§§

Med privatägda båtar sändes endast brev och tidningar, ej paket eller passagerare, vilket var fallet på postverkets egna linjer. I och med en kunglig skrivelse 17 febr 1860 förpliktigas enskilt ägda ångfartyg att mot ersättning föra post.

Anledningen till att brev som inlämnats till posten i t ex Stockholm förhållandevis sällan tycks ha sänts med dessa privata fartyg, torde vara att

portoinkomsterna delades mellan postverket och resp rederi vilket innebar att postverket tjänade mera på att sända post med sina egna fartyg via Stralsund eller Stettin.

Danmark

Liksom Sverige hade Danmark redan tidigt inrättat ett postkontor i Hamburg och därtill ett i Lübeck. Båda upphöjdes 1852 till rang av Königlich Dänisches Ober Post Amt (KDOPA).

Danmark strävade efter en monopolställning när det gällde postgången mellan Skandinavien och kontinenten, och hade naturligtvis fördelar av sitt geografiska läge. Posten till Norge gick länge via Sverige, men när ångbåtstrafiken blev alltmer snabb och pålitlig, övertog danska postverket denna post. Fr o m 1858 gick den med båt direkt över Kattegatt. Endast vid ishinder befordrades den landvägen via Sverige.

I konventioner med StadtPostAmt i Hamburg och Lübeck, båda daterade 8 maj 1852 fick danska postverket ett fast grepp även om post till och från Sverige, i och med ensamrätten till den post som per båt anländer till eller avgår från Lübeck, med avgångsort resp destination i Sverige, Norge eller Danmark.

Detta förhållande upprörde i hög grad postdirektör Hellberg i Hamburg, särskilt sedan det inneburit att den tidigare omnämnda direktlinjen Göteborg—Hamburg måst inställas 1857.

Bakgrunden var att StPA i Hamburg år 1832 genom en Verordnung försökt försäkra sig om ensamrätten till den skeppspost som kom till Hamburg. Man kunde ju inte gärna göra anspråk på något postmonopol till lands, eftersom territoriet utgjordes av enbart staden och dess närmaste omgivningar. Det nyinrättade »Schiffs-Brief-Contoir» skulle expediera all ankommande skeppspost.

Av någon anledning undantogs dock ångbåtsbrev! Ändå erkände de flesta främmande postkontor därstädes Hamburgs »rätt» till skeppsbreven, inklusive ångbåtsbreven, när det gällde befordran till tredje land.

Hellberg skriver 1858 i Arkif i postväsendet: »Arkivet känner visserligen att ångbåtsförsändningar emellan Hamburg via Elbe och ett land, som tills vidare må blifva onämndt, icke länge sedan afbrutits under åberopande af just ofvan refererade 1832 års Verordnung . . . Hvad som våldade protesten emot denna directa förbindelse, hvilken underhölls med det onämnda landets egna ångfartyg och under det Hamburg å sin sida ingen egen ångbåtsförbindelse har dermed, ser ut som en gåta sedan man nu funnit att den vid tillfället åberopade förordningen icke kunde utgöra det verkliga hindret» (ångbåtsbreven var ju undantagna), »utan blott måste varit lånad till förevändning. Kanhända vore gåtan icke alldeles omöjlig

att gissa, om det besannar sig att, uti tractat emellan tvänne andra regeringar än det onämnda landets, rättigheten att sjöledes från Hamburg försända det onämnda landets bref blifvit i separat artikel tillerkänd ett annat främmande land, utan vetskap och samtycke af den, hvars bref just voro ifråga.»

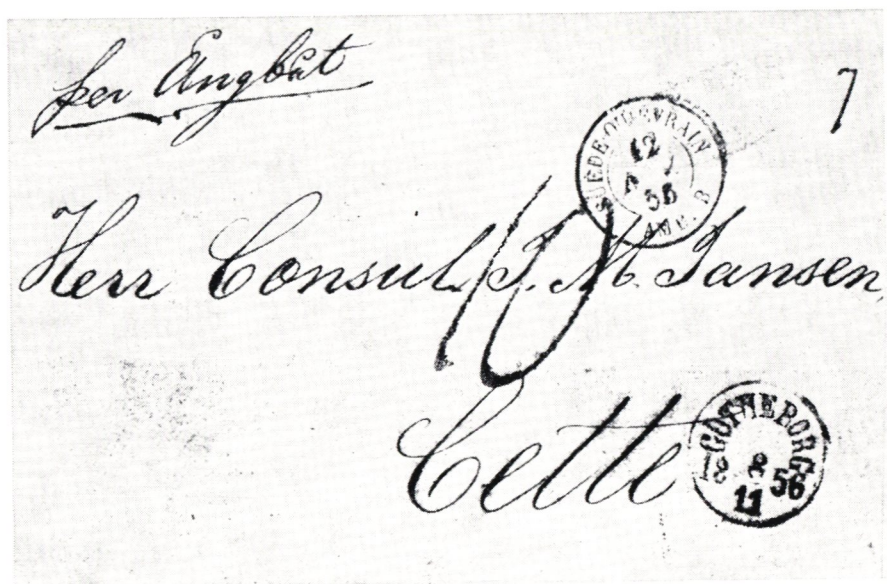
I en annan artikel, som behandlar just detta postfördrag ger Hellberg än en gång uttryck för sin förtrytelse: »Att ett svenskt postkontor existerade på stället är i dessa öfverenskommelser alldeles ignoreradt.»

Danmarks inflytande minskar betydligt efter kriget 1864, då KDOPA i Hamburg konfiskerades och Schleswig-Holstein förlorades till Preussen. KDOPA i Lübeck fungerade ytterligare några år, men 1868 stängdes även det.

För Sveriges del kom naturligtvis Danmark fortfarande att spela en stor roll (särskilt vintertid), eftersom en betydande del av posten skickades via Malmö—Köbenhavn.

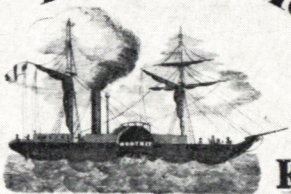
§§§

I likhet med Sverige hade Danmark redan tidigt båtpostförbindelser med kontinenten, men upprättandet av ångbåtslinjer kom först senare. 1830 kom en kortvarig förbindelse mellan Köbenhavn och Stettin till stånd, men sedan hände ingenting förrän 1842 då en anslutning mellan Köben-



»Brev sänt med direktförbindelsen Göteborg—Hamburg som snart stoppades av Danmarks monopol på ångbåtspost.»

Dampfschiffahrt

ZWISCHEN
WISMAR  **KOPENHAGEN** UND

Das Grossherzoglich Mecklenburgische Post-Dampfschiff

OBOTRIT,

Capitain J. J. Seth,

wird auch in diesem Jahre eine regelmässige Verbindung zwischen **Wismar** und **Kopenhagen** unterhalten und wird **die erste Fahrt** — bei offenem Wasser — von **Wismar** aus am **Mittwoch, den 12. k. M. (März)** stattfinden.

Das Schiff geht:

- a. vom **Beginn der Fahrten** bis zum **1. April** und vom **15. October** bis zum **Schlusse der Schifffahrt**: aus **Wismar** an jedem **Mittwoch**, Nachmittags **4 Uhr**, aus **Kopenhagen** an jedem **Sonabend**, Nachmittags **3 Uhr**;
- b. vom **1. April** bis zum **15. October**: aus **Wismar** an jedem **Dienstag** und **Freitag**, Nachmittags **4 Uhr**, aus **Kopenhagen** an jedem **Mittwoch** und **Sonabend**, Nachmittags **3 Uhr**.

Abgang und **Ankunft** des Schiffes stehen mit den **Bahnzügen** nach und von **Wismar** in Verbindung. Reisende, welche auf der Eisenbahn von Berlin Morgens 7½ Uhr, von Magdeburg Morgens 7½ Uhr und von Hamburg Morgens 9 Uhr abgehen, treffen an demselben Tage Nachmittags 3½ Uhr hier in Wismar ein, können die Billets auf dem hiesigen Bahnhofe lösen und sofort auf das Schiff übergehen. Die von Kopenhagen kommenden Reisenden erreichen mit dem 8 Uhr Morgens von Wismar gehenden Bahnzuge an demselben Tage Magdeburg um 3½ Uhr Nachmittags, Hamburg um 3½ Uhr Nachmittags, Berlin um 4½ Uhr Nachmittags und Leipzig um 9½ Uhr Abends.

Die Expedition findet statt:

in **Wismar** im Dampfschiffsbureau, resp. auf dem Bahnhofe.

in **Kopenhagen** für **Personen** im Königl. Personen-Postcomptoir, für **Güter** in der Post-Expedition an der Zollbude.

Tarif für Personen, Equipagen etc.

A. PERSONEN.

Ein Platz in den ersten Cajüten 6 Tdlr. — Sgr. Pz. Cour. 5 Tdlr. — s. Rg.
Ein Platz in den zweiten Cajüten 4 — 15 — — 3 — — —
Ein Deckplatz 3 — 7½ — — 3 — — —

Einzelne, resp. Eltern und Kinder grossen eine Reduction dergestalt, dass zwei Erwachsene ½, drei oder mehr Erwachsene ¼ der **Cajüten-Taxe** weniger bezahlen.

Kinder unter einem Jahr zahlen kein Passagiergeld. Kinder unter zwölf Jahren zahlen die Hälfte der vollen Taxe, ohne weitere Reduction.

Jede einzelne Person bis 100 Pfund, jedes Kind 50 Pfund Reisepack bis zur Lebensgröße und ¼ Tdlr. Pz. Cour. oder 1 Tdlr. Rg. pro 100 Pfund zu rechnen.

Die Bagage und deren Gepäck werden in Wismar von Bahnhofs nach dem Schiff und umgekehrt unentgeltlich auf den Schiffsverladege befördert.

B. EQUIPAGEN &c.

Ein vierwädriger Wagen 15 Tdlr. — Sgr. Pz. Cour. 20 Tdlr. — s. Rg.	Ein Pferd 12 Tdlr. — Sgr. Pz. Cour. 16 Tdlr. — s. Rg.
Ein zwanzigwädriger Wagen 9 — — — 12 — — —	Ein Hund 20 — — — 30 — — —

Der für die Frachtpreise bestimmte Tarif ist auf dem für Personen, Equipagen &c. auf den Bahnhöfen, bei den dienstigen Agenten, den kaiserlichen Speditionen und an sonstigen Expeditionen veröffentlicht und sind die Tarife wegen Reductionen, anzuwenden über die **direkte Expedition** des Frachtkontors befragt. Die dienstlichen Agenten sind:

Kopenhagen: L. W. L. & Co.	Char: P. & S. Nybohm.	Stockholm: Carl Beckman.	Hamborn: F. A. Schultze.
Hamburg: L. F. Müller und August.	Cottin: L. W. L. & Co.	Leipzig: J. F. Schultze.	Bremen: J. W. L. & Co.
Stockholm: P. & S. Nybohm.	Frankfurt a. M.: J. & S. Schultze.	Magdeburg: W. L. & Co.	

Wismar, den 25. Februar 1856.

Die Direction der Grossherzoglich Mecklenburgischen Post-Dampfschiffahrt.

(Druck von W. L. & Co. in Wismar)

havn och Ystad ordnades till Stettin. Den ombesörjdes av den svenska post-ångaren, Svenska Lejonet, men upphävdes i en kunglig skrivelse 28 mars 1844, sedan en överenskommelse gjorts mellan Danmark och Preussen om direktlinje mellan Köbenhavn och Stettin.

En annan förbindelse öppnades mellan Köbenhavn och Kiel 1847 och året därpå började postförande båtar att gå mellan Köbenhavn och Lübeck.

Till följd av det dansk-preussiska kriget 1848—50 inställdes all posttrafik, men efter vapenstilleståndet i sept 1848 skedde postutväxling i stället mellan Köpenhamn och Wismar, med hjälp av Mecklenburgska Ångbåtsbolagets ångare »Obotrit». Året därpå tjänstgjorde tillfälligtvis det danska postverkets »Schleswig» och detsamma gäller danska »Skirner» och »Victoria» 1850.

Ångbåtsbolaget åtnjöt kraftigt stöd både av staden Wismar och av mecklenburgska regeringen, i form av kontanta bidrag och befrielse från hamnavgifter och acciser. Ett postfördrag om »ständig sjöposttjänst» ingicks 28 mars 1851 mellan Danmark och Mecklenburg—Schwerin.

Extra tågförbindelser till Hamburg och Berlin anordnades de dagar båtarna anlände till Wismar. Ändå blev inte förbindelsen lönsam, utan 1853 tvingades man att sälja Obotrit till mecklenburgska postverket, som under några år fortsatte verksamheten. Den upphörde helt 1859.

Post som befordrades denna väg norrut, fick vid passagen av KDOPA i Hamburg stämpeln »via Mecklenburg».

Brev i andra riktningen bär stämpeln »Aus Dænemarck/d. Mecklenburg», förmodligen påslagen i Wismar.

Efter krigsslutet öppnades så småningom den gamla linjen mellan Köbenhavn och Stettin igen. Här inrättades så småningom en dampskibsexpedition med dansk nr-stämpel 198. Båtarna hette »Hekla» och »Geiser».

1850, under kriget, hade en provisorisk segeljaktsförbindelse upprättats mellan Gedser och Warnemünde via Fehmarn.

Mellan Kiel och Korsør är avståndet ganska litet. Här startades en båt-förbindelse 1856, som gjorde befordran med järnväg mellan Köbenhavn och Altona (Hamburg) snabb. Posten avsändes med tåg till Korsør från Köbenhavn kl 19 och var framme i Hamburg redan 10.30 påföljande dag.

Mellan Kiel och Korsør fanns dampskibeksp nr 4 och 6, med nr-stämplat 191 resp 190 och 192.

Det dansk-preussiska kriget 1864 gjorde denna route omöjlig, och en kort tid förlades därför trafiken mellan Korsør och Lübeck i stället. Denna postexp fick nr-stämpel 222, som för övrigt tidigare under kriget funnits vid en fältpostexp.



SCHIFFS BRIEF-POST
30 SEP
1846.
HAMBURG.

*Brev från Stockholm avlämnat direkt i Bores skeppsbrevlåda
och i Lübeck stämplat K.B./aus/Schweden.*

Aus Daenemarck
d. Mecklenburg

via
Mecklenburg.

AUS
FINNLAND

På posten i Köbenhavn användes också stämplat utvisande avgångsort för den post som anlänt med ångbåt, t ex »Fra/Lübeck» och »Fra/Kiel» inom åttakantig ram.

Finland, Balticum

Även för de östliga östersjöstaterna Ryssland, Finland, Estland etc erbjöd sjövägen snabba transporter.

För att stödja den ryska sjöfarten, utfärdade tsaren år 1830 en ukas, enligt vilken Ryska Ångbåts AB fick ensamrätt att befordra post till Finland från alla östersjöhamnar under 55° nordlig bredd, (ungefär i höjd med Bornholm). Detta innebar att alla preussiska postförande båtar utestängdes från ryska hamnar. Preussen svarade med att i sin tur stänga sina hamnar för rysk postgång och kvar blev Lübeck som ju var en fri och självständig hansestad med goda postförbindelser. Där installerade Preussen en postagent (personalunion med Lübecks StPA), som tog hand om posten till Preussen från Sankt Petersburg, och som också lämnade post från Berlin och Hamburg ombord på de ryska fartygen.

Så småningom kom man emellertid överens om att ordna en gemensam förbindelse, och 1845 öppnades linjen Stettin—St Petersburg. Preussen använde sig av »Preussischer Adler» (en gammal bekant från Ystad—Stralsund), ryssarnas båt hette »Wladimir».

Jag har också någonstans sett en uppgift om att det ska ha funnits en förbindelse mellan Lübeck och Riga via Swinemünde, men jag har inte lyckats få fram några andra fakta om den, än att båten hette »Düna».

En av de stämplat, som förekommer på brev från dessa ryska linjer, har redan tidigare behandlats, nämligen »Aus Russland» utan ram.

På andra sjöledes befordrade brev kan man finna »Aus Russland» eller »Franco/Aus Russland», båda med ram. Dessa tycks ha använts på post från Ryssland i största allmänhet eftersom de förekommer också på brev som gått landvägen via Königsberg. Troligen har även dessa varit i bruk i Stettin, trots att det innebär en »onödigt» rikhaltig stämpelflora där.

En stämpel, som däremot kan placeras här jag på ett brev från Reval till Bordeaux: »Aus/Finnland».

Brevet är märkligt så till vida, att det helt saknar avgångsstämpel, vilket tyder på att det postats direkt ombord på en båt. Det gör också en anteckning i brevhuvudet som lyder »pr Dampfs Alexander Pontan». Men det lösenbelopp, som stämplat på brevet är ordinarie portot mellan Lübeck och Bordeaux. Det finns ingenting om avgiften för sträckan Reval—Lübeck. Det rör sig inte heller om ett sk kaptensbrev (d v s att kaptenen på en båt skötte postgången privat mot ersättning, vilket f ö var förbjudet). I så fall hade det behandlats som inlämnat i Lübeck och inte försetts med



Fra Sverige
L.



ursprungsstämpel. I vilket fall som helst så måste »Aus/Finnland» ha använts vid StPA i Lübeck, deras transitstämpel finns på baksidan, och det var ju detta som skötte postgången på Ryssland, som tidigare nämnts.

Öresund

Förbindelsen Helsingborg—Helsingør är av mycket gammalt datum. Denna väg gick posten redan i början av 1600-t då postgången till och från kontinenten inrättades. Överfarten över sundet sköttes av färjemännen, som rodde över posten. Fr o m 1 juni 1835 var postgången daglig, och 1850 insattes dagliga ångbåtar.

Mellan Malmö och København fanns till att börja med inte så välordnad trafik men 1838 börjar man sända postväskor även den vägen. Förbindelsen över Helsingborg var nämligen mycket långsam p g a det dröjsmål, som transporten mellan København och Helsingør förorsakade. Hellberg föreslog så sent som 1859 en direkt ångbåtslinje mellan København och Helsingborg, för att posten skulle nå fram snabbare.

Enligt kungl skrivelse 14 sept 1839 tilläts ångfartyget Malmö att mot ersättning (hälften av de porton som tillföll svenska postverket) medföra post. I och med att samma avtal görs med båtarna Ophelia och Freja 1847, finns det daglig ångbåtsförbindelse mellan Malmö och København.

Posttrafiken över Öresund blev synnerligen livlig att döma av den rika stämpelflora som växte fram.

Den äldsta stämpeln, använd i Helsingborg, har liggande oval form och texten ÅNGB.BREF/FR.DANMARK. Denna avlöses sedan av Från Danmark i en mängd olika typer.

Nästan otaliga är också de Fra Sverrig-stämplat, som användes på andra sidan Sundet. Den äldsta är cirkulär, sedan kommer rakstämplat med eller utan ram. En del av dem har också en bokstav, H, L, M eller Y, som syftar på den svenska hamn, som posten kommit ifrån, Helsingborg, Landskrona, Malmö eller Ystad.

1882 infördes i Malmö ett slags turstämplat för avgående ångbåtspost till København, med texten MALMÖ 1 (-7) POST.

Svenska ankomststämplat på tysk post

Som nämnts kan Stockholms fyrkantsstämplat förekomma på t ex preussiska frimärken. Dessa frimärken kommer från brev som postats ombord på båt till Stockholm. Längre fram förekommer Stockholm K:K (kontrollkontor), som också återfinns på inrikes båtbrev till Stockholm från de norrländska kuststäderna och från Finland.

Denna avlöses av Stockholm OKE (omkarteringsexp) och Stockholm KE (kontrollexp) men dessa faller egentligen helt utanför ramen för denna artikel, eftersom vi då närmar oss sekelskiftet.

§§§§

Som framgått ovan är förhållandena när det gäller t ex stämplat i samband med ångbåtspost både oklara och komplicerade, och litteraturen är, så vitt jag vet, nästan obefintlig. För den som är intresserad av de olika ångbåtslinjernas historia, finns det däremot en hel del att hämta (se nedanstående källförteckning).

Skulle någon läsare ha material eller kunskaper, som kan bekräfta eller vederlägga mina antaganden och gissningar, vore jag tacksam för ett meddelande.

Källor:

Arkiv i Postväsendet, red K Hellberg, Hamburg 1858—59

Joh. Rudbeck: Svenska Postverkets fartyg och sjöpostförbindelser.

Archiv für Deutsche Postgeschichte 1964—65.

Kungl skrivelser och förordningar m m i Poststyrelsens arkiv.

Postala förordningar.

Div. artiklar ur filatelistiska tidskrifter.

Auktionskataloger.