

# Postverkets seglation på Nordtyskland

## med bland annat ”Constitution” – Postverkets första ångbåt

av Otto von Fieandt

Efter freden i Roskilde 1658 införlivades Skåne med Sverige. Sverige var vid denna tid en stormakt och våra besittningar i Nordtyskland krävde säkra och snabba postförbindelser. Hittills hade man använt sig av postryttare genom Danmark, vilket var både långsamt och osäkert. Nu när Skåne blivit svenskt var naturligtvis den kortaste vägen till kontinenten från Ystad till Wittow, utanför Stralsund på Rügen. För detta ändamål byggdes seglande postjakter som från och med 1684 upprätthöll reguljära postseglationer året om och som dessutom flitigt användes under hela 1700-talet av främst kungligheter och tjänstemän som hade ärenden till Europa.

Postjakterna var rymliga, trettio meter långa segelbåtar. Akterut fanns fyra hytter och salong för passagerare och kapten. Midskepps fanns lastutrymme som kunde användas för sex hästar och vagnar. Förut fanns utrymme för styrman, tre matroser och en skeppsgosse.

År 1815 avträdde svenska Pommern till konungariket Preussen och en postkonvention upprättades mellan Sverige och Preussen. Det vill säga, man kom överens om att gemensamt bekosta en fortsatt reguljär postförbindelse. I Sverige tillsatte Kungl Majt. 1817 en kommitté under ledning av överpostdirektören friherre Wilhelm Carpelan för att utreda eventuella fördelar med att nu använda ”så kallade ångbåtar”. Carpelan sammanfattar ”... ångbåtar äga företräde. Såsom icke beroen-

*Otto von Fieandt är född i Göteborg 1920. Han har arbetat som exportchef i Götene, Göteborg, Linköping och Trollhättan. Han har publicerat ett 40-tal historiska artiklar i Trollhättans Tidning och sammanställer för närvarande kommandör Govert Indebetous levnadshistoria, sin fars morfar.*

de av väder och wind kan deras fart med en sällan felslagen noggrannhet beräknas”.

### Constitution – Postverkets första ångbåt

Följaktligen fick postkommissarien i Stralsund Johan Fredrik af Lundblad i uppdrag att förhandla med de preussiska myndigheterna om byggandet av lämpliga fartyg. Förhandlingarna resulterade i att Örlogsvarvet i Karlskrona fick i uppdrag att bygga två identiska ångbåtar där varje land betalade sitt fartyg. Ångmaskinerna installerades av den svenska ångmaskinens fader - Samuel Owens i Stockholm. Maskinen var en 55 hästars balansmaskin och en ofantlig ångpanna för fem skålpunds tryck som gav en maximal fart på sju knop. Här några data ur den detaljrika fartygsspecifikationen:

Längd i vattenlinjen	Nittio fot åtta tum
Bredd	Nitton fot sex tum
Djup	Fyra fot tio tum (ca 30 x 7 x 2 meter)
Material	Kravellbyggd ek
Ångmaskin	Femtiofem hästkrafter som med två skovelhjul åstadkom sju knops fart

Man litade inte på den nymodiga ångkraften utan fartygen riggades som tremastade slätskonare med toppsegel. Dessutom beväpnades de med fyra nickor (lätta relingskanoner). Akterut fanns fruntimmers- och karlssalonger med liggsoffor samt fyra hytter.

Man kunde dessutom ta emot upp till fyra hästar med vagnar. Hästarna stod i spiltor på däck. Längst förut fanns skans för besättningen och kabyss.

Besättningen skulle ha en speciell uniform. Styrmän och maskinister skulle bära frack och filthatt med nationalitetskokard samt stickert. Den övriga besättningen



Uniform för båtsman på postångfartyg, fastställd 1830.

skulle bära jacka och blankhatt. Befälhavaren skulle alltid vara en ung sjöofficer som rekviderades från flottan. Eftersom ångångare inte kunde klara isförhållanden blev ångbåtarnas seglationsperiod från april till november och överfarten beräknades till cirka femton timmar.

Under vinterhalvåret upprätthölls trafiken, liksom tidigare, med segeljakter.

Båda fartygen sjösattes i augusti 1822 och de bedömdes som dåtidens mest påkostade och förstklassiga fartyg. Meningen var att båtarna skulle döpas till respektive länders sköldbärare, nämligen "Preussischer Adler" och "Svenska Lejonet". Av okänd anledning ändrades det svenska namnet dagen före dopet till "Constitution". Efter sjösättningen i Karlskrona seglades fartygen till Stockholm för installation av ångmaskinerna och våren 1824 startade Postverkets första ångbåtstrafik. Anläggningshamn i Tyskland blev nu Wiek utanför den gamla svenska universitetsstaden Greifswald.

### Govert Indebetou blir befälhavare

År 1834 utnämndes en ung lovande sjöofficer, Govert Adolf Indebetou, till Secund Lieutnant vid flottan och fick då en årslön på 200 Rdr. B:o. Eftersom flottans kaka var mager sökte han som nygift även civila befattningar och utnämndes våren 1835 28 år gammal till befälhavare på posthjulångaren "Constitution" som sommartid trafikerade Ystad – Greifswald.

Govert Indebetou (författarens fars morfar) var son till brukspatronen på Forssa Bruk utanför Norrköping. Trots föräldrarnas protester gick han efter studentexamen till sjöss som 17-årig kajutpojke på saltskutan Fama med destination Lissabon.

Efter ett år till sjöss sökte han sig till marinen och genomgick "Kungl Flottans Navigations Schola" varefter han 1826



blev antagen som sjöofficer 20 år gammal. På den tiden innebar sjöofficersexamen inte att man var anställd vid flottan utan man måste först och främst skaffa meriter i form av sjöpraktik och därefter vänta till dess någon tjänst inom Kungliga Flottan blev ledigförklarad.

Återigen bar det av till sjöss under några år i engelska och amerikanska seglande fraktfartyg. Men hemma i Sverige hade han en morbror som bevakade om det skulle bli någon svensk befattning ledig och 1829 fick han erbjudandet att bli befälhavare på hjulångaren "Ormen Långe" i trafik mellan Norrköping och Stockholm. Fartyget var försett med Samuel Owens ångmaskineri och under vinteruppläggingen deltog Indebetou i renoveringen av ångmaskinen. Han blev på detta sätt en av de få sjöofficerare som i detalj kunde ett fartygs ångmaskin- och hjulkonstruktion. Därför blev han av Kungl Majt. erbjuden att under ett år söka tjänst vid engelska flottan och där studera hur engelsmännen byggde om sin seglande flotta med kompletterande hjulångmaskiner.

Det var alltså en mycket duglig ångbåtsbefaren sjöofficer som 1834 fick befälet på Postverkets "Constitution".



*"Constitution" avbildad på ett svenskt frimärke från 1936.*

Ur hans dagboksanteckningar har jag hämtat några episoder från befälstjänsten på Constitution.

Trots att fartyget inte var mer än tio år var det hårt slitet. Vibrationerna från de nymodiga ångmaskinerna hade tydligen gått hårt åt fartygsskrovet. Reparationer och byte av ångpannorna skedde nästan

varje vinter. "Trots reparation var fartyget ej bättre än att om det var någon sjö som ju i allmänhet ej saknades så blir någon fog snart otät och förer oljud för den som förstår det och var gång skutan kommer i hamn får maskinisten stoppa och skruva för att hålla henne i courage. Jag får tura om med att föra 'Motala' ty postverket har givit order att Constitution blott i nödfall skall begagnas om vädret passar. När vi startar maskinen måste två matrosor trampa på skovlarna så att ventilerna kan släppa ångan i cylindrarna."

När seglationen hösten 1837 var slut var också Constitution slut och "kräket" seglades upp till Stockholm för skrotning. Men då återstod ytterligare en resa som Indebetou beskriver som den farligaste han någonsin gjort och som han i sin dagbok kallar

### **"En vådlig sjöresa med kung och kronprins"**

"Efter ankomst till Stockholm blev jag uppkallad till amiralen och fick order att om ett par dagar med Constitution föra kung Carl XIV Johan med kronprins och hov till Vaxholm och Oscar-Fredriksborg. Jag påpekade att fartyget var utdömt och med en maskin som var så slut att den inte gick att backa. Men fick till svar 'Kungen vill det. Ni får hedern och den kan Ni inte undandra Er om Ni vill vara kvar i flottan.' Jag fick två dagar på mig för att lära mig segelleden med därmed förknippade grund och klippor.

Den 17 november 1837 tog den utdömda Constitution emot kungen, kronprinsen med stab, kock och matvaror, tre amiraler, flera generaler, hovfolk och betjening. Hjulen trampades igång och två lotsar skulle bistå mig till Vaxholm där kungen besåg fästningen varpå sjöresan fortsatte till Oscar-Fredriksborg. Men vind och sjö låg på så att hjulen kunde skadas om

vi lade till. Jag talade med prinsen om detta och han talade med sin far som medgav att vi kunde gå en cirkel utanför och Hans Majestät kunde se fästningen från båten. Hans Majestät med svit landsattes efter inspektionen vid Djurgården. På grund av mörker och snöyra avsåde sig lotsarna vidare ansvar ty återresan till Stockholm kunde ej ske i mörkret. Ansvaret låg nu på mig som måste föra de höga herrarna och kronprinsens svit, som nu var föga nyktra. Det var en vådlig färd i yrväder som satte fartyget oupphörligt i fara att stöta mot klippor som blott svagt skönjdes i yrvädet eller handelsfartyg som ankrat eftersom de ej sågo segelleden mera. Men Gud lät vår gamla ångbåt komma förbi alla farligheter och nå kajen vid Kungl Slottet i mörkret klockan nio. Att den resan lyckades var visst att tacka Gud för."

Kort tid efteråt såldes Constitution på auktion till kofferdiskepparen Erik Åhlström i Norrköping för 5 700 Rdr och blev fraktfartyg tills hon sjönk, 1856.

### **Specialresa med postångfartyget Nordstjernen den 10 september 1843**

Postverkets fartyg fick ibland vad vi idag kallar chartras för att transportera den kungliga familjen. Eftersom Indebetou med sådan framgång genomfört den kungliga inspektionsresan med Constitution blev han 1843 beordrad att med postångaren Nordstjernen föra kronprins Oscar, kronprinsessan Josephine och prinsessan Eugenie från Tyskland till Stockholm. Den 10 september ankom fartyget till Stettin. Därifrån fick Indebetou ta tåget till Berlin för att personligen meddela att fartyget låg klart i Stettin. Den 15 september var man framme i Stockholm och Indebetou avtackades vid en kunglig lunch på slottet.

Dylika uppdrag hade på den tiden stor

betydelse för den framtida militära karriären.

### **Befälhavare på postfartyget "Svenska Lejonet"**

Eftersom det inom flottan fanns för många officerare var konkurrensen hård om de få befälsposterna och tjänstgöring på Postverkets moderna hjulångare var mycket meriterande. Det var därför som Govert Indebetou den 19 maj 1849 med glädje mottog ordern att under somrarna 1849, 1850 och 1851 få befälsskapet på hjulångaren "Svenska Lejonet", en i jämförelse med flottans lön mycket välavlönad befattning. Just de här åren var det trots allt en mindre angenäm tillvaro. Koleran härjade nämligen i Tyskland och vid ett par tillfällen fick färjeturen ställas in på grund av besättningsbrist genom dödsfall och sjukdom.

Vid ett tillfälle fick chefen själv stå till rors under den 10 timmar långa överfarten. I Ystad var både han och besättningen bokstavligen skydda som pesten, vilket man ju inte får undra över.

I en anteckningsbok har Indebetou noga upptecknat en fartygschefs åligganden beträffande posten som kan vara förtjänta av att räddas ur glömskans djup:

### **Postrutiner för fartygschefen**

"På postkontoret i Ystad efterfrågas vid vad tid posten kan hämtas. Vid utsatt tid sänds en man dit. Posten medföres åtföljd av en postiljon och då den är ombord bör fartyget genast avgå. Jämte postväskan följer postpass, passagerarlista, och fraktilista samt enskilda brev, ordres och posttidningar. En del formulär skall ifyllas som till exempel Inlaga 1: vid Ystad Kgl Sjtötkammare anmäler undertecknad att vilja avgå till Stralsund och medför följande: Kgl Posten, passagerare med resesaker, åtta säckar svamp till Hr Liefman. *Ystad den 9 september 1850, GI*



Därefter bekommes tullpass som avlämnas till tullvisitationen i Stralsund, jämte Haupt Eingangs Declaration. Den innehåller detsamma som Inlagan.

Vid ankomsten till Stralsund lämnas postväskan av en pålitlig matros till postkontoret för vilket han får 10 sgr då följande anmälan göres: zehn Silber Groschen für das Herausbringen der Schwedischen Post aus der Königl Ober Post Casse hier richtig ausgezahlt erhalten worüber quittirt. *Stralsund Frans Pettersson, matros*

Jämte postväskan uppsändes postpappren samt rapport över resan ungefär så lydande: An die Königl Ober Post Direktion hier. Das Königl Schwedische Postdampfschiff Svenska Lejonet ist heute um 1 Uhr morgens mit dem Post von Ystad abgegangen und hier um 10,5 Uhr Vormittags angekommen Stralsund... *GI*

Så fort landgången är utlagd komma tulltjänstemän ombord och visitera fartyget till vilka meddelas muntligen det förtullbara man vill landa såsom t ex rökt lax, brännvin, en tjäder. Varje passagerares pass avlämnas genom en matros. Vid avgång från Stralsund sänds en pålitlig man till postkontoret med en underskriven men blank Haupt-Ausgang Declaration som där ifylles. Den visas för konsuln varefter posten hämtas av samme man. Under resan

skrivs en rapport till Postverket: till Kgl General Post Styrelsen. Kgl Postångf Sv Lejonet avgick med posten från Ystad tisdagen den 10ds kl 0.50 fm och avlämnade den i Stralsund samma dag kl 10.25 fm. Avgick åter med post från Str torsdag d 12 ds kl 1 em och ankom Ystad samma dag kl 11.15 em.

Passagerares pass avlämnas i Ystad till Commendantens ordonans eller karantänsbefäl kl 7 följande fm avlämnas till tulluppsyningsmannen ovannämnda Haupt Ausgang Declaration samt märkrulla som upptager allt som skall medföras t ex en häst, 6 st stolar, 5 skålpund cicoria varför tull kan komma ifråga. Tulltjänstemännen tillfrågas om passagerarna få gå iland innan sådant kan tillåtas av befälhavaren.”

Som synes var det mycket byråkrati och kontroller som ålåg postångarens kapten.

## En räddningsaktion

Den 26 maj 1850 var en dag som Indebetou gärna berättade om. Vid insegling mot Rügen i hårt väder upptäcktes en fiskebåt som gått runt och fem man klängde sig fast vid vraket. En hjulångare är vid sjögång mycket svärmanövrerad men Svenska Lejonets duktiga besättning lyckades rädda



Tysk fiskebåt från Wiek. Teckning av Govert Indebetou.

Fiskare båt från Wiek.

16/1835

alla fem tyskarna. För denna räddningsbragd tilldelades Indebetou Konungen av Preussens Röda Örnens Ordens 4de klass. 1851 var Govert Indebetous sista tjänst inom Postverket. Han hade då under åtta somrar fört postbåt mellan Ystad och Tyskland. Ingen annan sjöofficer hade haft denna tjänst under så många år.

### Karriären inom flottan fortsätter

De följande åren innebar sjökommendering på flottans fartyg. Men Preussens kungahus hade inte glömt honom. 1852 erbjuder honom prins Adalbert - som var chef för Preussens flotta - befälet på ångfregatten Danzig som var under byggnad. Liknande erbjudanden gick också till två av hans kollegor, kaptenerna Sundevall och Hyltén-Cavallius. Alla tre antog anställning i Preussen och fick två års tjänstledighet från svenska flottan. Under dessa två år övervakade Indebetou Danzigs färdigbyggnad och förde henne sedan som observationsfartyg till Svarta Havet för övervakning av Krimkriget (1853-1856). Efter



*Govert Indebetou på äldre dagar.*

hemkomsten erbjöds han amiralsbefattning i Preussiska flottan men avböjde och reste hem till familjen i Karlskrona. Ända till 77 års ålder var denne sjöbuss i tjänst och då som ställföreträdande amiral och platsbefälhavare i Karlskrona. För den 17-årige kajutpojken var detta ingen dålig karriär. Kommendör Govert Indebetou avled 1891.



*"Constitution" avbildad på ett norskt frimärke från 1947.*

### Postverkets sista seglitionsår

Eftersom hjulångarna inte kunde användas under vinterhalvåret då det var risk för is, fick segeljakterna upprätthålla vintertrafiken ända till 1864. Detta år tillkom postverkets första propellerdrivna ångbåt "Sofia" som kunde klara alla väderleksförhållanden. Fartyget var byggt av järn med så kraftig konstruktion att det kunde användas som expeditionsfartyg för forskningsresanden Adolf Nordenskjölds resa till Spetsbergen 1868.

Postverkets ångbåtar och segeljakter har många gånger varit populära frimärksobjekt. Constitution som var Postverkets första ångbåt hedrades med ett 25 öres frimärke 1936 och när Norges Postverk 1947 gav ut en serie "Postverket 300 år" återfanns Constitution på ett 40 öres märke.

År 1869 upphörde Postverkets seglition på Nordtyskland med egna fartyg, som pågått sedan 1684.

### Litteratur

Johannes Rudbeck, Svenska postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under trehundra år. Stockholm 1933.