

Sjöpost

Noteringar och stämplat på post från fartyg

av Ingemar Wägerman

Med termen sjöpost avses här försändelser som lämnats till postbefordran ombord på fartyg, antingen i brevlåda eller till fartygsbefäl. I svenskt postalt språkbruk används ordet annars bara om de postexpeditioner som funnits ombord på en del fartyg, nämligen Sjp 7 och 70 på Svenska Amerika Linien samt Sjp 141-142 mellan Trelleborg och Sassnitz. Tyskan skiljer mellan *Schiffspost* och *Seepost*, och även i engelskan finns skillnader mellan *Ship mail* och *Sea post*. I svenskan finns ingen enhetlig terminologi.

I gångna tider var sjöposten av största betydelse. Ofta gick det lättare att befördra post och gods sjövägen än på landsväg. Efter hand som väg- och järnvägsnätet utvecklades förlorade sjöposten sin betydelse. Numera har flyget tagit över praktiskt taget all postbefordran. De enda sjöpoststämplat som fortfarande är i bruk är en handfull Paquebot- och Postad Ombord-stämplat, som till största delen används på filatelipost.

I denna artikel redovisas de bestämmelser som ligger eller har legat till grund för sjöposten, främst Paquebot-, Från- och Postad Ombord-reglerna. En del områden har tidigare utförligt behandlats i handböcker och artiklar, och jag hänvisar till dessa (se litteraturförteckningen). Det finns en del föreningar för sjöpostsamlare, t.ex. tyska ArGe Schiffspost, som ger ut ett "*Mitteilungsblatt*", och amerikanska Maritime Postmark Society med tidskriften *Seaposter*. I den sistnämnda publicerades 1986-90 serien "Swedish ship mail markings" av Ingemar Wägerman och Bert Steiner, där alla då kän-

.....
INGEMAR WÄGERMAN, född 1942
är högstadielärare och New Orleans-pianist.
Han har tidigare publicerat bl.a.

Postanstalten-stämplat (1986), *Trelleborg-Sassnitz 1897-1945* (1990) och *Svensk postcensur under andra världskriget* (1995), samt en rad andra artiklar om bl.a. sjöpost, järnvägspost och militärpost i svensk och utländsk filatelistisk press. Dessutom är han aktiv i Sveriges Militärpostsällskap (SMPS) och Sällskapet för Svensk Posthistorisk Dokumentation (SSPD).

.....

da svenska sjöpoststämplat avbildades. Ett fåtal stämplat har tillkommit under 90-talet. Dessutom innehåller artiklarna specialavsnitt om bl.a. ångbåtspost, örlogspost, Svenska Amerika Linien och linjen Trelleborg-Sassnitz.

Från-stämplat

När Världspostföreningen bildades 1874 beslöts att försändelser som inkom till Sverige från brevlåda ombord på fartyg skulle förses med avtryck av en speciell stämpel, som utvisade avgångslandet. Försändelserna, som kunde vara fränkerade med frimärken från detta land, stämplades i anlöps hamnen. Redan tidigare hade dock sådana stämplat anskaffats till postexpeditionen på Södra Stambanan ("Från Danmark"), Helsingborg ("Ångbåtsbref från Danmark") och Malmö

(”Från Lübeck”). Troligen har även Stockholms ”Lådbref från Finland” tillkommit före 1874.

Det har funnits stämplat för post från minst nio länder, nämligen Belgien, Danmark, Estland, Finland, Lettland, Norge, Ryssland, Storbritannien och Tyskland. Den förstnämnda är inte dokumenterad men omtalas i *Seaposter* på 1950-talet. Dessutom har det funnits stämplat ”Från Lübeck” och ”Från utlandet”. Stämplaterna är fördelade på följande orter:

FRÅN BELGIEN: Göteborg??

FRÅN DANMARK: Göteborg (1), Helsingborg (2), Landskrona (1), Malmö (8), Mölle (1), Simrishamn (2), Varberg (1), Ystad (1). Dessutom finns åtskilliga stämplat från järnvägsposten: Södra Stambanan, PKXP/PKP/PLK 2, 32, 62, 64, 81, 83, 91, 141, 156, 206.

FRÅN ESTLAND: Stockholm (3)

LÅDBREF FRÅN FINLAND: Stockholm
FRÅN FINLAND (olika stilsorter och format): Härnösand (1 st), Stockholm (7), Sundsvall (1)

MED BÅT FRÅN FINLAND: Holmsund (1), Härnösand (1), Rådmansö (1), Skellefteå (1), Stockholm (4), Sundsvall (1), Umeå (5), Örnsköldsvik (3)

FRÅN LETTLAND: Stockholm (2)

FRÅN LÜBECK: Malmö (1)

FRÅN NORGE: Göteborg (1)

FRÅN RYSSLAND: Stockholm (1)

FR: RYSSLAND: Västervik (1)

FRÅN STORBRIANNIEN: Göteborg (1)

FRÅN TYSKLAND: Göteborg (1), Stockholm (1), Trelleborg (1), Ystad (1)

FRÅN UTLANDET: Stockholm (1)

Sverige hade direkt postförbindelse med ytterligare några länder, där fartygen enligt uppgift hade brevlådor ombord. Det borde finnas försändelser med stämplaterna ”Från Argentina” eller ”Från Japan”, men inga sådana är kända.

En kuriös stämpel ”Från Frankrike” har nyligen påträffats. Den finns på ett reklamkort från en fransk läkemedelsfirma, frankerat med ett franskt frimärke och stämplat i Malmö 14.5.28. Det är oklart om kortet verk-

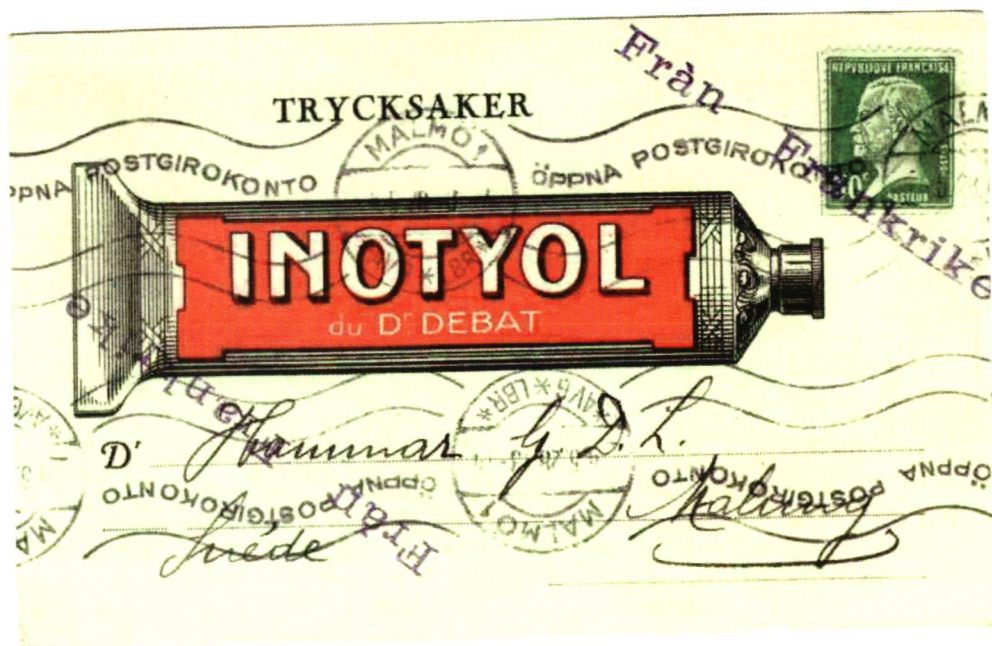
ligen har sjöpostanknytning. Stavningen ”Från” med grav accent tyder på att stämpe-
ln har franskt ursprung, medan kortet har svensk text. Det fanns veterligen ingen fartygsförbindelse med brevlåda mellan Frankrike och Malmö, men kortet kan ha lämnats in enligt paquebot-reglerna, dock sannolikt försett med stämpe-
ln redan vid inlämning-
en.

I *Kungl. Generalpoststyrelsens Cirkulär XIV* år 1875 talas uttryckligen om särskilda stämplat för dessa försändelser. Enligt *Brefpostreglementet* av år 1900 skulle lådbref från Danmark och Norge stämplas med stämplaterna ”Från Danmark” resp. ”Från Norge”. Försändelser från andra länder skulle förses med stämpe-
ln ”Paquebot”. Denna bestämmelse följdes inte alltid. Bl.a. förekommer stämpe-
ln ”Från Finland” rikligt under denna tid.

I *Postreglemente I* (1912) återgick man till den ursprungliga lydelsen utan begränsningar till särskilda länder. Däremot bortfaller kravet på stämpel; det talas bara om ”anteckning om afgångslandet”. Även i 1926, 1934 och 1944 års upplagor finns samma bestämmelse:

”Ankommer i brevlåda från utrikes ort försändelse, som icke förut är postbehandlad, förses den med anteckning om avgångslandet (”Från Finland”, ”Från Norge” e.d.).” (*PR I 1944*, § 28:5).

1954 togs bestämmelsen bort från *PR I*, där endast paquebotförsändelser omnämndes. I stället togs den in i den nya publikationen *Föreskrifter för utväxlingspostanstalterna (FU)*. Nu begränsade man sig till sådana försändelser som inkommit ur brevlåda ”från nordiskt land”. Det var bestämmelserna i Nordiska postavtalet som låg till grund för denna bestämmelse. Fortfarande fanns inget krav på stämpel. 1976 gjordes dåvarande Poststyrelsen uppmärksam på att det i Nordiska Postavtalet uttryckligen talades om stämpel. Texten i *FU* ändrades därför i november detta år. Dessutom gällde denna bestämmelse även för järnvägsposten, varför lydelsen blev följande:



Den nyupptäckta stämpeln "Från Frankrike".

"Brevförsändelser som har kommit in ur brevlåda på trafikmedel från ett annat nordiskt land och inte postbehandlats förut skall förses med ett särskilt stämpelavtryck som anger inlämningslandet (t.ex. Från Danmark) i stället för anteckningen Navire, Paquebot eller liknande uttryck". (FU 3.7.)

1955 kom Postad Ombord-stämplarna, som ersatte många Från-stämplor. En del sådana är fortfarande i bruk, medan Från-stämplarna nu är helt försvunna. Fartygsbrevlådor har dragits in och järnvägsposten har upphört.

Från-stämplarna är svåra att överblicka, inte minst de stämplor som användes vid järnvägsposten, där varje reslag hade sin egen stämpel.

Postad ombord

Som tidigare nämnts ströks bestämmelsen om brevlådeförsändelser från fartyg från PR I 1954. Kvar fanns bara bestämmelserna i FU

om post mellan de nordiska länderna.

När Svenska Lloyds fartyg 1955 försågs med datumstämplor med texten "Postad ombord" fick dessa därför inte användas på engelsk frankering. De gamla bestämmelserna gällde inte och något nytt avtal tecknades inte mellan Sverige och Storbritannien. Däremot tecknades avtal med BRD, DDR och Polen med samma innebörd som Nordiska postavtalet. Postad ombord-stämplor har dels funnits ombord på fartyg (Svenska Lloyd, SAL, Sessanlinjen m.fl.), dels vid postkontor i land (Trelleborg, Malmö, Ystad, Stockholm, Karlskrona).

Paquebot och navire

Vid 1885 års världspostkongress i Lissabon hade man uppmärksammat problemet med försändelser postade ombord på fartyg. Internationella bestämmelser fanns inte, med undantag för reglerna för brevlådepost från bestämda länder (se: FRÅN-stämplor). Det var i övrigt det mottagande landet som fick

The English Church
Die englische Kirche

Op lærer
højnede en højnede
højnede. 1497 Det
højnede. 1497 Det
højnede. 1497 Det
højnede. 1497 Det

1497 Det

Enetel Nr. 8
Rudolf Olsen - Kunstforlag.



For Anna Skred
2 Hjørn
Karl Smarvig 9
Soleborg

93

Från Danmark-stämpel på kort postat mellan Helsingør och Helsingborg
en månad innan färjetrafiken avbröts p.g.a. den tyska okupationen.

avgöra hur fartygspost skulle behandlas. Det var därför önskvärt att träffa en internationell överenskommelse.

Riktlinjerna för nya bestämmelser drogs upp och fastställdes vid UPU-kongressen i Wien 1891. Där beslutades att försändelser som lämnats till postbefordran på ett fartyg på öppna havet kunde frankeras med frimärken från fartygets hemland och att dessa fick stämplas i anlöpshamnen om ingen sjöpostexpedition fanns ombord.

I *Generalpoststyrelsens cirkulär* 1893:82 meddelas att följande stycke skulle fogas till expeditionsreglementet till Världspostkonventionen, artikel VI moment 3, att tillämpas från 17 januari 1894, som alltså är första officiella datum för paquebotstämpling:

"I förekommande fall förser nämnda postanstalt dylika försändelser med, förutom sin vanliga datumstämpel, ett märke eller en stämpel innehållande ordet "Paquebot", hvilket ord äfven kan ditskrifvas för hand."

Det tidigaste av mig kända belägget på paquebotstämpling är från Malta 30 januari 1894. När den första svenska stämpeln kom är inte känt. Det tidigaste kända avtrycket är så sent som från 1912 (Göteborg).

Det bör nämnas att det inte fanns något krav på stämpel - handskriven beteckning var likvärdig. Ändå finns i *Brefpostreglemente* 1900 en bestämmelse att försändelser ur fartygsbrevlådor från annat land än Danmark eller Norge skulle förses med avtryck av paquebotstämpel. Denna bestämmelse torde dock inte ha haft internationellt stöd.

Vid UPU:s Madridkongress 1920 gjordes ett tillägg. Föreskrifterna skulle gälla "där icke annan överenskommelse träffats mellan vederbörande förvaltningar". Anledningen var att Tyskland och USA hade ett särskilt avtal för sjöpostexpeditionerna mellan de båda länderna. Tyska frimärken fick bara användas i riktning mot Tyskland och amerikanska i motsatt riktning. Samma bestämmelser gällde f.ö. mellan Trelleborg och Sassnitz, men där förekom ofta undantag

från reglerna, som så småningom upphörde att gälla.

Vid kongressen i Stockholm 1924 lär ha diskuterats frågan om rekommenderade försändelser från fartyg. Den allmänna uppfattningen var tydligen, att sådana endast skulle accepteras om sjöpostexpedition fanns ombord. Några begränsande formuleringar har dock aldrig funnits i författningstexter eller reglementen. Varje land får själv avgöra. För Sveriges del talar *Allmänna Poststadgan* bara om brevårsändelser, som ju även innefattar rek. Det har dock varit brukligt att inte ta emot värdepast, t.ex. på kryssningsfartyg med egna stämplar. Det kan ju bli komplikationer med t.ex. reklamationer, där ersättningsfrågan inte är självklar. I en PM från Postens Utrikesavdelning 1972 sägs också att endast vanliga brevårsändelser skall tas emot på svenska fartyg utan postexpedition ombord. Det har förekommit att rekbrev har lämnats in som sjöpost vid svenska postkontor, men det är oklart om inlämningsländerna tillåter detta.

Londonkongressen 1929 behandlade frågan om vilka slags fartyg som omfattas av bestämmelserna. Det franska ordet *paquebot* betyder ju egentligen "paketbåt", medan ordet *navire* betyder "fartyg" i allmänhet. Man bestämde att reglerna skulle gälla alla slags fartyg, oavsett typ eller storlek, och att orden "paquebot" eller "navire" skulle användas. Senare har tillkommit formuleringen "eller liknande uttryck".

Vid kongressen i Lausanne 1974 föreslogs att *paquebot*reglerna även skulle omfatta försändelser postade på flygplan! Förslaget förkastades dock. Däremot infördes en begränsning: post från fartyg skulle lämnas in vid postkontor i anlöps hamnen så snart som möjligt efter ankomsten. Att försändelser inlämnade på flygplan inte godtogs beror kanske på att fartyg på öppna havet av hävd betraktas som del av hemlandets territorium, något som inte är lika accepterat beträffande flygplan.

Om postexpedition saknas ombord, kan försändelser lämnas till fartygsbefälet. Ända sedan 1891 har påpekats att *paquebot*reglerna inte gäller när fartyget befinner sig i

hamn. Om försändelser lämnas under färd mellan två hamnar i samma land, skall inte heller reglerna gälla, men det förekommer otaliga undantag från denna bestämmelse. Detta har medfört att i princip alla svenska hamnar kan ta emot sjöpost från alla länder som överhuvudtaget har fartyg. Omvänt kan svenskfrankerade försändelser teoretiskt förekomma från jordens alla hamnar. För närvarande finns *paquebot*försändelser rapporterade från mer än 100 svenska hamnar.

Innan Posten bolagiserades 1994 fanns bestämmelserna om sjöpost inskrivna i *Allmänna poststadgan* (AP), senaste upplagan § 65:5, tredje stycket:

"Brevårsändelser, som lämnas till postbefordran ombord på ett fartyg, när detta gör uppehåll vid någon av resans båda ändpunkter eller i någon mellanliggande hamn, skall vara frankerade med det lands frimärken och enligt det lands taxa, i vars farvatten fartyget befinner sig. Om inlämningen sker på öppna havet, kan försändelserna frankeras med det lands frimärken och enligt det lands taxa, till vilket fartyget hör eller under vars flagg det seglar, om inte annan överenskomst finns mellan berörda postförvaltningar. Försändelser frankerade på sistnämnda sätt skall lämnas in till postanstalten på den ort som fartyget anlöper så snart som möjligt efter fartygets ankomst dit."

AP:s formulering " ... enligt det lands taxa ... " är något oklar. Det framgår inte om in- eller utrikesporto skall gälla på försändelser till Sverige, sända från svenska fartyg i utrikes fart. Fartyg betraktas ju på internationellt vatten som del av hemlandets territorium, och rimligen borde därför inrikesporto gälla på brev till Sverige, oavsett i vilket land de postats.

Frågan om in- eller utrikes porto har såvitt bekant inte diskuterats sedan kongressen i London 1929, då man bestämde att varje land själv fick avgöra vilket porto som skulle utgå. Danmark föreskriver t.ex. inrikes porto, Tyskland utrikes porto på försändelser från det egna landets fartyg till hemlandet. I svenska författningar finns inga di-

ektiv, men den tidigare nämnda promemorian från 1972 förutsätter utrikesporto. Denna PM torde dock knappast ha varit allmänt känd vare sig på postkontor eller redier. Det är f.ö. omöjligt för de enskilda postkontoren att avgöra om portot på paquebotförsändelser från utländska fartyg är korrekt. Det fanns tidigare en förteckning över utrikes porto till Sverige, *Ekvivalenttabell*, men bara på utväxlingspostkontoren.

Det tidigare nämnda *Postreglemente I* avvecklades på 1980-talet och innehållet fördes över till "Allmänna boken". Följande paragrafer som rörde sjöpost fanns i sista upplagan av *PR I*:

"Brevförsändelser, som enligt bestämmelserna i AP har lämnats till postbefordran ombord på ett fartyg och som inte har stämplats ombord på detta, datumstämplas i vanlig ordning och förses med anteckningen "Navire", "Paquebot" eller annat liknande uttryck." (*PR I* § 42:3.)

"Brevförsändelser, som avlämnats till postbefordran ombord på fartyg (jfr AP) och som överlämnas till ett svenskt postkontor, behandlas i vanlig ordning och vidareställs, sedan försändelserna i förekommande fall datumstämplats (jfr § 42:3). Sådana försändelser får inte läggas i brevlåda utan skall lämnas in direkt på ett postkontor." (*PR I* § 67:8, första stycket.)

Som framgår av *PR I* § 67:8 skall paquebotförsändelser inte postas i brevlåda utan lämnas in på postkontor. Det har dock blivit allt svårare att uppfylla dessa krav. Fartygens liggetider har blivit allt kortare, och det finns inte alltid postkontor i närheten av de moderna hamnarna. En möjlighet är att mäklare eller lots vidarebefordrar posten, men det händer också att särskilda samlingskuvert används, adresserade till närmaste postkontor. Dessa är privata och har inte stöd i de postala bestämmelserna. De brukar dock accepteras, givetvis förutsatt att fartyget faktiskt har anläpt hamnen i fråga. Det förekommer tyvärr att samlare skickar försändelser till postkontor med begäran

om paquebotstämpling, trots att de inte befordrats med fartyg. Detta är rena falsifikat. Post som lämnats till mäklare har ibland postats vid dennes hempostkontor. Sålunda har t.ex. maltesiska märken stämplats i Mölndal och tyska i Hisings Kärra, men eftersom det klart talas om postkontor i anlöpsamnen torde dessa exempel få ses enbart som kuriosas, om än postalt korrekt befordrad.

Hur många paquebot- och navirestämplar som funnits i Sverige är inte klarlagt. Dessa stämplat tillverkades och dokumenterades inte centralt, inte ens före postens nutida decentralisering. Det har t.o.m. hänt, att filatelister "donerat" stämplat till olika hamnpostkontor. Det rör sig inte om privatstämplade försändelser – stämplatarna har använts på posten precis som vilka andra stämplat som helst.

Följande orter har eller har haft stämplat med beteckningen PAQUEBOT, NAVIRE, BÅTPOST eller kombinationer av dessa (sannolikt finns det fler):

PAQUEBOT: Falkenberg (1), Grisslehamn (1), Gräddö (1), Gävle (1), Göteborg (minst 6), Hallstavik (1), Halmstad (2), Helsingborg (2), Holmsund (1), Höganäs (1), Kalmar (1), Karlshamn (2), Kramfors (1), Köping (2), Landskrona (1), Lysekil (1), Malmö (3), Mönsterås (1), Nordmaling (1), Norrköping (1), Norrtälje (4, varav en felstavad "Paquebot"!), Skärhamn (3, varav en felstavad "Paquebot"!), Slite (2, varav en felstavad "Paquebot"), Stenungsund (1), Stockholm (4), Strömstad (1), Södertälje (1), Sölvesborg (1), Trelleborg (1), Varberg (2), Visby (3), Västerås (1).

PAQUEBOT-NAVIRE: Karlshamn (1), Kramfors (1), Nynäshamn (1), Södertälje (1)

PAQUEBOT/BÅTPOST: Skelleftehamn (1), Sundsvall (1)

NAVIRE: Falkenberg (1), Halmstad (1), Karlshamn (1), Karlskrona (2), Kristinehamn (1), Landskrona (1), Nynäshamn (1), Stenungsund (1), Stockholm (2), Uddevalla (1),

PAQUEBOT



m/s „Eugenie Cotton“



Iugemar Wägerman
Björkgården 41 A
S-43500 MÖLNLYCKE

Filatelistiskt inspirerat men äkta postalt befördrat brev med Holmsunds Paquebot-stämpel från polska fartyget "Eugenie Cotton".

Visby (1), Vänersborg (1).

NAVIRE-PAQUEBOT: Sundsvall (1)

BÅTPOST: Sundsvall (1)

Efter att Posten från att ha varit ett statligt verk ombildades till ett affärsdrivande bolag har en hel del hänt. Det finns inte längre några skrivna regler för sjöposten – alla reglementen har slopats och i de få publikationer som finns har alla bestämmelser tagits bort. Det innebär att man ute på postkontoren i hamnarna inte längre har något att gå efter, såvida det inte finns någon äldre postanställd som minns hur det var förr i tiden. Man är annars hänvisad till att ringa Postens upplysningstjänst eller Affärsområde Utrikes.

Kommer paquebotposten att finnas kvar i framtiden? Den frågan är svår att besvara. Sjöpostens rent praktiska betydelse är syn-

nerligen begränsad. Från att ha varit en samhällelig nyttighet inriktas Posten nu främst på kommersialism, och sjöpost är inte lönande. Landet som tar emot sjöpost får ju inga inkomster från frimärkena på försändelserna, men får bära alla befodringskostnader. De försändelser som förekommer är nästan uteslutande avsända i filatelistiskt syfte, men har dock faktiskt (med en del beklagliga undantag) befodrats och behandlats postalt korrekt enligt mer än hundraåriga bestämmelser. Sjöpostförsändelser (även om de är filatelistiskt inspirerade) är mer postalt korrekta än många andra produkter som nu saluförs av Posten AB.

Litteraturförteckning:

Allmän Poststadga (AP),

olika upplagor.

Brefpostreglemente 1900.

Föreskrifter för

utväxlingspostanstalterna 1954 ff.

Föreskrifter för ångbåtsexpeditionerna, 1915.

Hosking, Roger:

Paquebot Cancellations of the World.

2. uppl. 1986.

Kron, Lennart:

Ångbåtspostexpeditioner och poststationer ombord på örlogsfartyg 1907-1914.

(*Militärpostal Tidskrift nr 29, 1991.*)

Kungl. Generalpoststyrelsens Cirkulär 1869 ff med bihang B, Postföring.

Lilja, Olof:

Örlogspost.

(*Militärpostal Tidskrift nr 38, 1995.*)

Mac Fie, Donald:

Ångbåtspost. Stockholm 1977.

Några blad ur postsjöfartens historia, del 1-17.

(*Svensk Sjöfartstidning 35/1931-43-1932.*)

Postreglemente I (PR I) 1912 ff.

Rudbeck, Johannes:

Svenska postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under trehundra år. Stockholm 1933.

Rundqvist, Bengt:

Post till och från örlogsfartyg i svenska farvatten.

(*Militärpostal Tidskrift nr 30, 1991.*)

Rundqvist, Bengt:

Örlogsfartygens post och poststämplar m.m. under långresor.

(*Militärpostal Tidskrift nr 28, 1990.*)

Wägerman, Ingemar & Steiner, Bert:

Swedish ship mail markings.

(*Seaposter 1986-1990*, utg. av Maritime Postmark Society, USA)

Wägerman, Ingemar:

Svenska Amerika Liniens Sjöpost 1915-1975.

Göteborg 1990.

Wägerman, Ingemar:

Trelleborg-Sassnitz 1897-1945. Göteborg 1990.

Innehåller bl.a. mycket omfattande litteraturförteckning.

Världspostkonventionen med expeditionsreglemente, 1874 ff.