

En besvärlig postfärd över Östersjön vintern 1870-71

a v Per Gustavsson

En tidig vintermorgon för drygt 140 år sedan lämnar kungliga vinterpostångaren *Sofia* Stockholm på sin premiärtur till Baltischport – numera Paldiski i Estland – som hösten 1870 fått järnvägsförbindelse till S:t Petersburg via Reval (Tallinn) och Narva. Den korta rutten över Östersjön visar sig vara betydligt besvärligare att trafikera än man hade tänkt sig. Enligt planen skulle *Sofia* avgå från Stockholm varje lördag morgon med retur från Baltischport tisdagar under hela vårvintern – i verkligheten kom det att ta nästan fem månader innan fartyget första gången nådde sin bestämelseort. Efter ytterligare en resa, sedan drivisen skingrats i slutet av maj, ger man upp Baltischportrutten för gott. Tanken var säkert god, men man hade definitivt valt fel vinter!

Vintern 1870/71 är en av århundradets svåraste isvintrar i Östersjön. De danska sunden fryser tidigt, hamnarna i Köpenhamn och Malmö är tillfrusna i över två månader – liknande förhållanden råder i de flesta hamnar i södra Östersjön. Också nordsjöhamnar är tidvis blockerade av is. Bottenhavet och Finska viken är helt tillfrusna, på Ålands hav mäter man i februari 12 tum is – från den 4 februari till den 10 mars forslas post och resande med häst och släde. På de delar av Östersjön som inte är täckta av fast is rör sig stora mängder drivis, som vind och vågor packar till fält och vallar. Hangö fyr i Finska vikens mynning är släckt från den 10 januari ända till den 6 maj, ingen sjöfart anses vara möjlig i området.

Längre söderut släcks Fårö fyr på Gotland den 3 februari, och den 10 samma må-

PERGUSTAVSSON är född i Åbo 1945, civilekonom från Handelshögskolan vid Åbo Akademi 1969, sedan 1976 bosatt i Pargas. Han arbetade i ledande befattningar i den finländska exportindustrin fram till pensioneringen. Inom filatelin är hans specialområden Baltikum och ångbåtsfart på Östersjön. Han arbetar för närvarande på ett sammanfattande verk om Sofias historia från sjösättningen 1864 till upphuggningen under andra världskriget.

nad rapporterar *Gotlands Tidning* att Visby är den enda öppna hamnen på Sveriges östersjökust. I mitten av april skriver tidningarna att isranden går mellan Stockholms skärgård och Finska vikens mynning 18 mil norr om Gotland, och att tiotals fartyg ligger i väntan på att den fasta isen skall brytas upp och drivisen skingras. Så sent som sista veckan i maj rapporteras hamnen i Baltischport åter vara helt blockerad av is.

Med passagerare, post och järnvaror genom isarna

Just denna vinter får kapten Gustaf Adolf Höggren på Postverkets ångare *Sofia* uppdraget att öppna en ny post- och fraktklinje mellan Stockholm och Baltischport. Rutten är en ”joint venture” mellan Postverket och Jernkontoret, samarbetsorganet för svenska järnverk och gruvor. Man har gemensamma intressen – Postverket söker snabbare vägar för transitposten till och från Ryssland, medan Jernkontoret vill hålla exporten till Ryssland igång också vintertid. Initiativet till

T A X A för trafiken å linien Stockholm—Baltischport

med postångfartyget "Sofia", som föres af kaptenen och riddaren G. A. Höggen; gällande från och med den 17 december 1870.

A) För passagerare (utom mathallningen):

Första plats	rd. 24. —	<i>Alan, vitriol, rödådr</i>	per centner 50 öre.
Andra plats	12. —	<i>Öfrige artiklar:</i>	
För barn ej öfver ett års ålder betalas ingen, för barn öfver ett till tolf års ålder half passagerareafgift.		tungt gods (då desamma ej består uteslutande af jern eller stål)	" 75 "
		lätt gods	per kubikfot 50 "
		<i>Vätskor</i> (brännin m. m.), i fat etc.	per kanna 8 "

Hvar fullvuxen person eger afgiftsfritt medföra reseflekter till en vikt af 100 skålpund å första samt 50 skålpund å andra plats; och för barn, för hvilket half passagerareafgift betalas, må medföras bagage till halfva vigten för fullvuxen person. För öfvervigt fordras, är 1 rdr 50 öre. Paket eller annan särskild försändelse får ej väga mindre uppläres 1 rdr 50 öre pr 100 skålpund, och för hvarje öfverskjutande 25 skålpund beräknas än 1 skålpund.

Allmänna bestämmelser.

1. Minsta afgift, för hvilken en kolla eller annan sändning kan med fartyget be-
 2. Krut, raketer, nitroglycerin, dynamit, rå petroleum, skedvatten, svafvel och salt-
 syra, friktions(losfor-)ländstickor och dylika varor befördras ej;
 3. Godset måste i allmänhet inom ett dygn afhentas på fartygets lossningsplats i Stock-
 holdm eller Baltischport, der det efter verkställd lossning ligger för emottagarens räkning och risk.
Obs. Då is hindrar fartyget att inkomma till Stockholm eller Baltischport, föres, på
 vederhörande kommissionärs föranstaltande, lasten till och från fartyget på resp. afsändares och
 emottagares bekostnad och risk.
 4. Frakten beräknas i Baltischport i ryskt mynt efter kurs af 2 rdr 25 öre per
 rubel silfver. Vid vägning med ryska vigrer beräknas 1 pud lika med 38.5 skålpund.
 5. För sjöskadade lennas icke någon ersättning af Postverket.
 6. För varor, som lätt taga skada, såsom färsk frukt, lefvande växter, ostron, färsk
 fisk m. m., äfvensom för varor hvilka i kommosmentet äro ställda till order, erlägges
 frakten på förhand.

B) För varor:

<i>Jern:</i> stång-, tack-, gjut-, plåtar, railshufvuden, spårvevlar, vagnsfijsdrar, hjulaxlar, sågblad, ankaren, kettningar, skepps- och smiden m. m.	" 50 "	" 50 "	" 75 "	" 75 "
<i>Stål:</i> i stänger, lådor eller bunkar etc.	" 50 "	" 50 "	" 75 "	" 75 "
<i>Bly:</i> i tackor	" 50 "	" 50 "	" 75 "	" 75 "
<i>Koppar:</i> i tackor	" 50 "	" 50 "	" 75 "	" 75 "
<i>Återbrukredskap</i> , då desamma icke uteslutande bestå af jern eller stål	" 50 "	" 50 "	" 75 "	" 75 "
<i>Klensmidan, knifpar, handverksredskap, vapen, gevär m. m.</i> , då dessa artiklar äfven till större eller mindre del utgöras af annat ämne än jern eller stål	" 50 "	" 50 "	" 75 "	" 75 "

Postångfartygets kommissionärer äro:

i Stockholm: hrr Olson & Wright, Skeppsbron 20; i Göteborg: hrr Aug. Leffler & Co.; i Baltischport och Revel: hrr Meyer & Co.

Fartyget afgår tillvärdare från Stockholm hvarje lördags morgon, och från Baltischport tisdagsförmiddagarne.

den nya rutten kommer från Jernkontoret – stora järnvägsprojekt är på gång i Ryssland och man ser goda avsättningsmöjligheter för svenska järn- och stålprodukter. Kungliga Postverket är med på noterna, åtminstone i teorin erbjuder linjen Stockholm - Baltischport - S:t Petersburg en snabbare väg för posten än de två andra tillbudsstående alternativen: den gamla postvägen över Åland och Finlands sydkust, och den järnvägsförbindelse via Berlin som kommit till på 1860-talet.

Jernkontorets fullmäktige förbinder sig att täcka eventuella förluster med högst 5.000 riksdaler, förutsatt att fraktsatsen för järnprodukterna inte sätts högre än 50 öre per centner (1 centner = 100 skålpund = 42,5 kg), och ”att ett sådant ångfartyg, som fullmäktige dertill anser lämpligt, komme att användas”. Den bevarade taxan för frakt och passagerare visar att fraktsatsen för järn- och stålvaror är just 50 öre; passagerarbiljetten kostar 24 riksdaler i första klass och 12 i andra, barn under tolv år till halva priset.

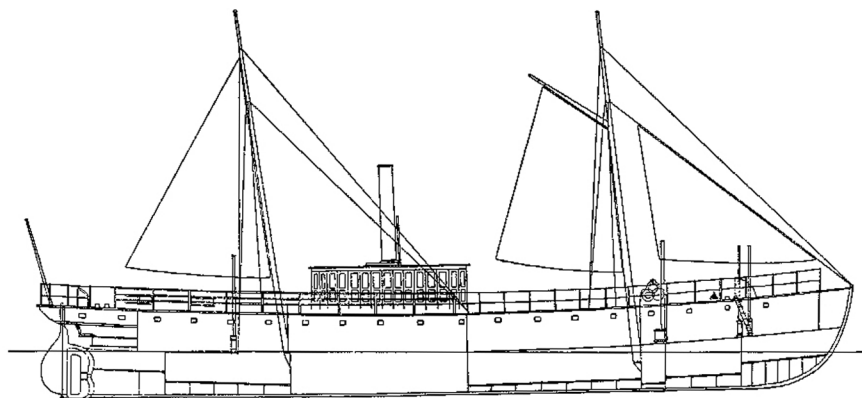
Om avgifter för brev- och paketförsändelser med *Sofia* till Ryssland och Finland stadgas i cirkulär av den 15 resp. 19 december till postanstalterna: brev ”för hvar vikt om 15 grammer då de frankeras vid afsändandet 38 öre; då de, såsom ofrankerade, lösas vid mottagandet 54 öre” – paket kan inte frankeras för längre väg än till Baltischport, och då med ”ett sjöporto af 1 riksdaler per 100 skålpund, hvartill kommer, för försändelser från landsorten, det vanliga paket-

portot för befordringen mellan afgångsorten och Stockholm.”

Hamnstaden Baltischport, den forna estlandssvenska fiskarbyn Rågervik innanför Rågöarna väster om Reval (Tallinn), hade under 1700- och 1800-talen byggts ut till en av den ryska östersjöflottans viktigaste baser och följdriktigt fått järnvägsförbindelse med den kejserliga huvudstaden som en av de första hamnstäderna i de baltiska provinserna. Rågervik fick faktiskt rätt länge behålla sitt svenska namn också som rysk flottbas, först 1762 döptes platsen om till ”Baltijski Port”; Baltischport på tyska, som var förvaltningspråk i de ryska provinserna Estland, Livland och Kurland.

Nu var det knappast många resenärer från Sverige som hade Baltischport som resmål, men via det ryska järnvägsnätet kunde man – med den tidens mått – relativt snabbt och bekvämt nå större delen av Baltikum, hela södra Finland och en stor del av det centrala Ryssland väster om Volga. Det avsnitt av Generalpoststyrelsens cirkulär av den 15 december som behandlar tåganslutningarna låter nästan som en turistbroschyr:

”Från Baltischport, dit fartyget antages anlända söndagarne på f. m., afgår samma dag kl. 6 e. m. ett bantåg som inträffar i Reval kl. 7,55 på aftonen samt följande dag kl. 9,30 f. m. fortsätter färden från Reval till S:t Petersburg, dit bantåget ankommer måndagen kl. 10,35 eftermiddagen. Till Baltischport anländer bantåget från Petersburg och Reval kl. 9,55 f. m.”



Sofia i det utförande hon hade 1864-1882. Ritning i Postmuseum.

Mer än vanligt starkt byggt av järn

Vinterpostångaren *Sofia* levererades till Postverket 1864 från Motala Werkstads varv i Norrköping för trafik mellan Skåne och Tyskland. Hon var konstruerad av Motala Werkstads chef Otto Edvard Carlsund och var ett epokgörande fartyg för sin tid, en propellerdriven ångare speciellt avsedd för vintertrafik på Östersjön. Postverkets allra första vinterpostångare, *Polhem*, hade också ritats av Carlsund och byggts sex år tidigare för vintertrafiken på Gotland. Det berättas att Carlsund skall ha skissat på *Sofia* under en vinterresa med *Polhem*.

Carlsund, som ledde Motala Werkstad i nära 30 år, var en mångsidig nyskapare, som utvecklade nya skrovformer, nya ångmaskintyper speciellt för fartyg, och nya förbättrade varianter av Ericssons propeller. *Sofias* och *Polhems* skrovform, med den karakteristiskt bågformade ”motalstäven”, kan ännu idag beskådas på deras ”halvsyster” *Majland* (tidigare *Transit 4*) som fortfarande flyter i Aura å i Åbo, nu 155 år gammal. Andra Carlsundångare med motalstäv som trafikerat norra Östersjön – och i något skede fört post – är t.ex. *Boris* (tidigare *Norden*), *Delet* (tidigare *Wadstenå*), *Mariehamn* (tidigare *Transit 1*), och *Åland II* (tidigare *Per Brabø*).

Sofia var vid leveransen, och vid tiden för Baltischportfärden 1870, 41 meter lång och knappt 7 meter bred. Hon kunde lasta 45 ton vid 2½ meters djupgående. Skrovet var byggt av nitade grova järnplåtar på tätt satta spant, förstytvat med ett genomgående huvuddäck av järn något över vattenlinjen och flera vattentäta tvärskott under järndäcket. Alla täckta manskaps- och passagerarutrymmen fanns under det övre trädäcket, ovan däck fanns bara en liten styr- och navigationshytt. Sovplatser fanns för 21 passagerare. Fartyget drevs av en tvåcylindrig ångmaskin på 60 nominella hästkrafter, motsvarande ca. 250 à 300 ”nutida ånghästar”.

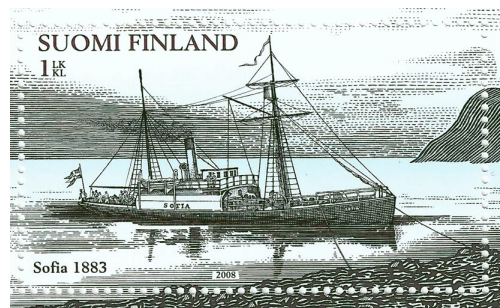
Posten skall fram

Sofia avgick tidtabellsenligt från Skeppsbron den 17 december 1870 klockan 7 på morgo-

nen och nådde öppen sjö utanför Dalarö vid fyratiden på eftermiddagen. I början gick resan bra trots snöyra, men tidigt följande morgon kantrade vinden mot nordost, sjögången blev svårare och kölden tilltog. Fartyget kläddes snart med isskorpa, på fördäcket ställvis 2-3 fot tjock. Roderkättingarna från styrhytten frös fast i däckets och fartyget kunde bara styras med reservratten i aktern där rorsmannen inte hade helt fri sikt föröver. *Sofia* tvingades vända söderut, medan besättningen hackade loss is som tyngde ner fartyget och äventyrade stabiliteten. Sex dygn efter starten var helt nedisade *Sofia* åter i hamn – men nu i Visby, långt söder om den planerade rutten.

Om denna första resa har vi rätt utförliga uppgifter, dels genom den telegrafiska rapport som kapten Höggren sände till Generalpoststyrelsen, dels genom en passagerares berättelse – båda återgavs i tidningarna. *Sofia* hade full last av järnvaror, ca. 40 ton, och sex passagerare ombord. Åtminstone tre av dessa sägs ha haft för avsikt att ta tåget till Helsingfors via Baltischport och S:t Petersburg. Bara en av passagerarna är känd till namnet: docent Selim Lemström från universitetet i Helsingfors som varit i Paris för att hämta hem de första metriska standarderna till Finland – två metermått och två normalkilogram, alla i förgylld mässing.

För fysikdocenten Lemström var *Sofia* en gammal bekant. Han hade deltagit i Adolf Erik Nordenskiölds fyra månader långa ishavsexpedition på sommaren och hösten 1868, då *Sofia* nådde närmare Nordpolen än något annat fartyg tidigare. Han hade stått i



Sofia vid Grönland 1883. Ur ett finländskt miniark 2008, samutgåva med Grönland.

langarkedjan som med pytsar och hinkar höll *Sofia* flytande då fartyget fått en läcka i en svår storm norr om Spetsbergen.

Kaptenens telegram är – som sig bör – en kortfattad och saklig redogörelse. Betydligt livfullare är den andra skildringen, den som en anonym passagerare sände från Visby till *Aftonbladet* och som återgavs i andra tidningar, bl.a. *Hufvudstadsbladet* i Helsingfors den 3 januari 1871. Några brottstycken:

”Wi skola nu lemna Sofia midt i Finska wiken, rullande och wråkande, samt göra ett besök under däck, för att se till, huru passagerarne hade det. I salongen råder förödelsens styggelse, ty här ligga kullwräktta bord och nattsäckar i broderlig förening med stolar och kolboxar under det att sjösjukan anställer sina härjningar här och der i hytterna Det war isynnerhet den qwinliga delen af Sofias befolkning, som war utsatt för densamma, med anledning hwaraf äfwen hela köksregementet råkade i stor oreda Om man nu undantager dessa alldeles icke lifsfarliga sjukdomsymptomter, så war helsotillståndet ombord ganska godt och mat erhöles i tillräcklig mängd, ehuru serveringen som skedde i en trång passage i gästrummet ej precis war af den allrafinaste, ty man war glad att få en potates med ena handen och en fläskbit med bröd i den andra Oaktadt dessa swårigheter, som ingalunda kunde kallas små, fortfor dock sinnesstämningen att wara ganska god. Då och då sökte wäl en och annan bland passagerarne att klandra wår lilla sjöfröken för hennes nyckfulla rullning, men hon hade ombord en af sina kavaljerer från den tid då hon stolt förde den blågula tretungade flaggan uppe bland ishafwets wråkande ismassor och denne underlät icke att warmt taga hennes förswar Sedan ingen förbättring i wäderleken inträffat om måndagen och kolförrådet började att i betänkelig grad förminskas, hwarjämte Sofia hotades med att helt och hållet nedisas, beslöt kaptenen att gå ut i Östersjön och anlöpa Gottland icke utan betydlig fara, ty till följd af tjockan kunde intet land upptäckas, inlöpte Sofia, sannolikt söder om Gottska sandön i farwattnet mellan Gottland och swenska kusten om onsdageftermiddagen och på aftonen fick man helt plötsligt i sigte en stor stad, hwilken efter någon twekan igenkändes att wara Wisby, som dock ej förr än följande morgon kunde anlöpas.”

Att man inte lyckades nå Baltischport vid det första försöket berodde inte på isen. Hård nordostlig vind gjorde det alltför riskfyllt att närma sig den långgrunda estniska kusten, bortemot 20 graders köld förorsakade stark nedisning och lät en sådan sjörök stiga upp från det öppna havet att all lägesbestämning blev omöjlig – man säger sig inte ha sett en enda fyr under hela resan.

För att spara kol och undvika ytterligare nedisning beslöt kapten Höggren – efter ett par försök att nå hamn i Hangö – till slut att sätta segel och länsa sydvästvarv mot Gotland. Att vända tillbaka till Stockholms skärgård var inte att tänka på, då hade fartyget fått vinden och den höga sjön från sidan. Att färden gick ”sannolikt söder om Gottska sandön” och att man inte kände igen Visby när man närmade sig Gotlands västkust, säger en hel del både om väderleksförhållandena och den tidens navigationshjälpmedel.

Bättre lycka nästa gång?

Sofia blev nu liggande i Visby över jul- och nyårshelgerna. Nödvändiga reparationer och förbättringar gjordes: järnlasten togs i land för kontroll av ångpanna och bottenplåtar, roderkättingarna från styrhytten förlades i kanaler under däck och ventilerna i fartygs-sidorna försågs med järnluckor. Postsäckarna lossades för att transporteras på andra vägar. Höggren rapporterar: ”Passagerarne woro wid godt mod. Några af besättningen hade lidit af de ansträngningar, de måst underkasta sig.” Tydligen var den tidens ångbåtsresenärer inte alltför bortskämda – de bjöd kaptenen på middag i Visby och förklarade sig vara helt tillfreds med hans befäl.

Nästa start skedde på trettondagen, den 6 januari på förmiddagen. Av de sex passagerarna på den första turen var nu bara docent Lemström kvar. *Westerviks Weckoblad* skrev på julaftonen ”med ångaren Polhem, som i går anlände från Wisby och lade till wid Horns brygga, hitkommo 5 af de passagerare, som Sofia skulle på sin första resa till Finland öfwerföra”. Tydligen var det då allmänt känt att Hangö var alternativhamn.



Sofia vid Valamo klostrets passagerarkaj på 1920-talet. Vykortsbild, kortet sänt från Valamo till Sverige i juli 1938, som bl. a. meddelar att "12 av munkarna tala svenska". Vykort i författarens samling.

Första dagen kom *Sofia* inte långt – redan på kvällen tvingade stormen in fartyget till Dalarö.

På morgonen hade stormen bedarrat något och man lade ut på nytt. Nu gick det bättre undan – snart pejlade man Odensholm (Osmussaari) i öster, men *Sofia* fångades in av ett stort fält drivande tallriksis. I närheten siktades en skonare, *Delfin* från Pernau (Pärnu) som hade suttit fast i isen i över tre veckor. Höggren lyckades jämka sin ångare så nära skonaren att dess sjumannabesättning kunde räddas över isen, men kunde sedan inte ta sig ut ur isfältet för egen maskin. *Sofia* fick driva med isen mot nordost i en vecka. Först utanför Jussarö öster om Hangöudd skingrades isen så pass mycket att fartyget med möda kunde komma loss. 16 januari pejlades Odensholm igen, nu i sydväst. Man siktade Packerort (Pakri neem) bara några kilometer norr om Baltischport, men inloppet var helt spärrat av is och kolförrådet var på upphållningen. *Sofia* fick återvända till Visby, dit hon kom den 17.

Docent Lemström hade nu bråttom hem – när *Sofia* drev i isen sydost om Hangö ville

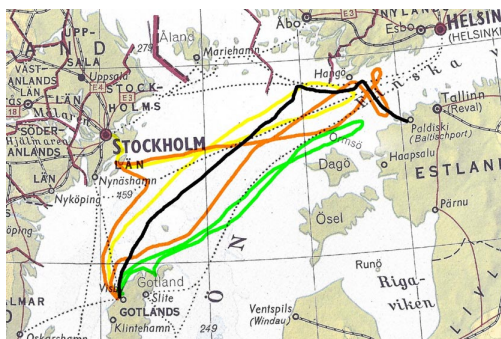
han gå i land till fots – tio-tolv sjömil – över isarna! Kapten Höggren fick skriftligt intyg att han befriades från allt ansvar och utrustade i gengäld Lemström och tre av de räddade livländska sjömännen med proviant för tre dagar. Vid närmare eftertanke avstod de fyra från äventyret och följde med tillbaka till Visby, där Lemström fann för gott att stiga iland och försöka ta sig hem på andra vägar – troligen med postångaren *Polhem* från Visby till Västervik och vidare med tåg till Stockholm, där han stannade en tid. Finländska tidningar rapporterade sedan i början av mars att docenten anlänt till Åbo från Stockholm – på postvägen över Åland – och inom kort väntades till Helsingfors.

Redan efter fyra dagar, den 21 januari, beslöt kapten Höggren göra ett nytt försök, nu på en sydligare rutt över Östersjön. Följande dag befann man sig mellan Dagö (Hiiumaa) och Odensholm, men lyckades inte heller denna väg komma in i Finska viken. *Sofia* fångades igen av isen och drev nu mot sydväst. Bärgningsångaren *Neptun*, som var på återväg till Sverige efter att förgäves ha sökt skonaren *Delfin*, kom inom synhåll

den 23 januari och kunde avvara 50 tunnor kol. I utbyte fick *Neptun* ta med sig ett telegram till Generalpoststyrelsen. Efter några misslyckade försök att nå Baltischport och Hangö sattes kursen för tredje gången tillbaka mot Gotland, men bälten av drivande is tvingade Höggren att välja en olycklig rutt och den 28 januari gick *Sofia* på grund i Fårösunds norra gatt. Postångaren *Polhem* sändes till platsen och tog ombord så mycket av järnlasten att *Sofia* kunde komma loss för egen maskin, oskadd. Den 29 januari låg *Sofia* för tredje gången vid kaj i Visby.

Andhämtningspaus efter tre försök

Nu började uppdragsgivarnas tålamod tryta. Kapten Höggren reste till Stockholm den 9 februari för att avge rapport, och återkom med order att tillsvidare ligga kvar i Visby och vid behov assistera i trafiken mellan fastlandet och Gotland. Att hjälp skulle komma att behövas, fick Höggren klart för sig redan på sin resa till fastlandet som passagerare på sitt förra fartyg *Polhem*, nu under befäl av löjtnant Palander. *Polhem* kunde på denna resa inte ta sig fram till Västervik utan fick till slut lämna post och passagerare på isen utanför Ölands norra udde. Snart fick *Sofia* också återgälda den hjälp hon nyss fått i Fårösund: i månadsskiftet februari-mars fastnade *Polhem* i svår isskruvning utanför Öland och fick hjälp av *Sofia*. Incidenten gav anledning till ett intressant meningsutbyte mellan de två befälhavarna som gav eko i pressen; hade eller hade inte Palander låtit hissa nödflagg?



Sofias ungefärliga rutter december 1870 - maj 1871: gul 17-22/12; orange 6-17/1; grön 21-29/1; svart 7/4-12/5.

Först den 7 april ansåg man att isläget borde ha lättat så pass mycket att Höggren kunde få göra ett nytt försök. Men inte heller det fjärde försöket ville lyckas. Två dygn efter starten satt *Sofia* fast i isen utanför Finska Utö och drev sakta omkring med isen i en månads tid. Slutligen öppnades råkar i isen, och fartyget kunde sågas och varpas loss. Färden gick först österut mot Hangö och sedan mot Baltischport i sydost. Efter ett par ansatser – och ännu ett besök på reddan i Hangö – nåddes äntligen målet den 12 maj på kvällen, nära fem månader efter den första tidtabellsenliga starten från Stockholm.

Vissa källor uppger att ytterligare en resa skulle ha gjorts i slutet av maj. Tidningarna hade vid det här laget tappat intresset för *Sofia* – först i augusti kom en tidningsnotis som berättade att fartyget legat på slip i Norrköping ”i och för reparation af lidna skador” i ett par månader. Senare samma höst avlöste hon *Polhem* på ruten Visby – Västervik.

Föga lön för stor möda

Resultatet av experimentet blev magert. Till slut fick man fram en järnlast – eller eventuellt två – men de sammanräknade kostnaderna för transporten översteg nog varornas värde högst betydligt, speciellt då man beaktar ombyggnads- och reparationsarbetena: först ett par veckor i Visby hamn vid årsskiftet och sedan två-tre månader på varvet i Norrköping på sommaren och hösten. Posten på den första turen nådde aldrig Baltischport på *Sofia* – om där fanns post till Finland gick den nog den ”gamla vanliga vägen” över Ålands hav och Skiftet; post till Ryssland och de baltiska provinserna kan ha gått samma väg eller via Skåne och Tyskland. De mest påtagliga minnena av den mödosamma färden blev böjda spant och tillbucklade plåtar – och den guldmedalj som den ryske kejsaren förärade kapten Höggren som tack för räddningen av Pernau-seglarens besättning.

Den tilltänkta snabba postruten till S:t Petersburg kom några år senare att förverkligas på ett annat sätt. 1877 började finländska ångaren *Express II* att trafikera året runt

mellan Stockholm och Hangö, som då hade fått järnvägsförbindelse österut och utbyggd hamn. Reguljär vintertrafik mellan Stockholm och Åbo inleddes hösten 1894 – med *Sofia*, nu ägd av ett åländskt rederi. Den gamla postvägen över Åland var tidvis i bruk, med postrotebönder, isbåtar och seglande postjakter, ända till seklets slut. Den allra sista åländska postjakten, som fick äran att avsluta en nära trehundraårig epok, hette också *Sofia*.

Sofias befälhavare

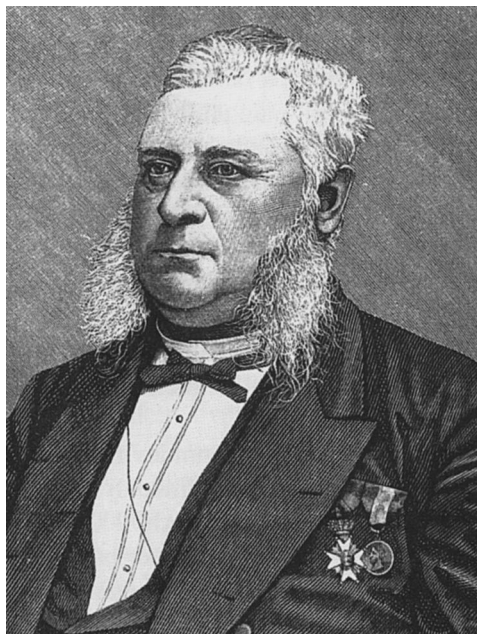
Gustaf Adolf Höggren från Västervik (1832-1885) hade femton års erfarenhet av Carl-sund-ångare då han fick uppdraget att föra *Sofia* på den nya rutten från Stockholm till Baltischport. Han hade då varit befälhavare på *Sofias* föregångare *Polhem* genom elva vint-rar, efter att ha fört Motala Werkstads eget fartyg *Götha Kanali* fraktrafik på Östersjön i fyra år. Efter Baltischport-äventyret förde han *Sofia* i femton år av lyckosam vintertrafik mellan fastlandet och Gotland.

Höggren var högt uppskattad av allmänheten på Gotland och i Tjustbygden, och tid-

ningarna från tiden innehåller ett flertal högs-tämnda hyllningsdikter till hans ära. Hans be-slutsamhet – för att inte säga oböjliga envis-het – bevisas bäst av att han efter fyra försök och sammanlagt drygt två månaders kamp i isarna till slut kom fram till Baltischport, nära fem månader efter den första starten. Det som förvånar mest är Höggrens uppdrags-givares tålmodighet med den envetne kapte-nen. Men Jemkontoret hade förutseende nog begränsat sitt ekonomiska ansvar till 5.000 riksdaler och på den tiden var ju inte post-verkens främsta uppgift att ge överskott ...

Och Sofias post?

Post till Baltikum, Finland eller Ryssland som medförts på någondera av *Sofias* Paldiskiturer kan vara svår både att finna och att identi-fiera. Datering, stämplat och ev. ruttmar-keringar på kuverten är de enda ledtrådarna. Det är viktigt att hålla i minnet att fartyget kom fram till Baltischport 12 dagar tidigare, den 30 april, enligt den julianska kalendern som användes i Ryssland fram till oktober-revolutionen (som inleddes den 7 november



Kapten Gustaf Adolf Höggren, befälhavare på vinterpostångaren i 27 år. Ny Illustrerad Tidning.



Baltisch Port/Baltijski Port-stämplat av den typ som användes vid tiden för Sofias resa. Ur Hurt/Ojaste, Eesti-Estonia (filatelihandbok), Göteborg 1986.

1917, enligt vår kalender). Posten på den för-sta turen kom ju aldrig fram till Paldiski med *Sofia*, men eftersom den tillbringade fem dygn på havet kan den definitivt betraktas som So-fiapost – i varje fall som sjöpost på sträckan Stockholm – Visby. Sådan post kan tänkas ha två Stockholmsstämplat, från mitten och slutet av december 1870, samt markeringar som visar vilken väg den slutligen gick – via Grisslehamn eller Skåne.



Baltisch Port/Baltijski Port-stämplat av den typ som användes vid tiden för Sofias resa. Ur *Hurt/Ojaste, Eesti-Estonia (filatelihandbok)*, Göteborg 1986.

Posten på den senare turen (om det nu verkligen blev en tur till i slutet av maj) kan vara ankomst- eller transitstämplat i Baltisch-port under senare hälften av maj – enligt rysk tideräkning, se ovan. Om förseglade post-säckar transiterades till S:t Petersburg är nog ev. Sofiapost omöjlig att spåra. Något omnämnande av post på returrenorna till Stockholm har inte setts till, än så länge.

Som en parentes kan nämnas att *Sofia* kom att transportera utrikes post på en rutt Visby–Västervik – Stockholm – Libau (Liepāja i Lettland) vid ett par tillfällen i slutet av 1880-talet, då hon ersatte Västerviksångaren *Rurik* under sliptagningar. *Sofia* förde också post på linjen Åbo – Mariehamn – Stockholm från november 1894 till januari 1898 och Åbo – Mariehamn i februari-maj sistnämnda år, då *Bore* tagit över Stockholmsrutten.

Otryckta källor

Jernkontorets arkiv, Stockholm

Berättelse till Bruks societeten 1871.

Nationalbiblioteket, Helsingfors

Brev från Selim Lindström till Axel Olof Freudenthal 7/2 1871.

Tryckta källor och litteratur

Dahl, Claes-Göran,

De fyra första svenska postångfartygen. Postryttaren 2002.

Dalpilen.

1870-1871.

Dromberg, D. A.,

Ångfartygs-post i Östersjöområdet 1839-1875.

Helsingfors 1981.

Fagerlund, L. W.,

Anteckningar rörande samfärdseln emellan Sverige och Finland öfver Ålands haf och de åländska öarna.

Åland, 8.

Helsingfors 1925.

Gotlands Tidning.

1870-1871.

Gustavsson, Per,

Sofia och Mailand, två ålandsägda Sverige-Finlandångare.

Sjöhistorisk årsskrift för Åland, 21.

Mariehamn 2009.

Gustavsson, Per,

Ett haveri och dess följder.

Sjöhistorisk årsskrift för Åland, 22.

Mariehamn 2010.

Helsingfors Dagblad.

1870-1871.

Hufvudstadsbladet.

1870-1871.

Iko, Ove,

Ångbåtarna mellan Åbo och Åland.

Mariehamn 2003.

Jansson, Christer,

Över Östersjön till Gotland.

Kristianstad 1996.

Kalmar.

1870-1871.

Kongl. Generalpoststyrelsens cirkulär.

1870, nr. 93 & 95.

Lindberg, Ernst,

Åbo sjöfarts historia, 3: ångbåtssjöfart i Åbo
1836-1928.
Åbo 1928.

Olsson, Carl-Gunnar,

Svensk kustsjöfart 1840-1940.
Sjöhistorisk årsbok 1996-1997.
Stockholm 1997.

Ramsay, Henrik,

I kamp med Östersjöns isar.
Helsingfors 1947.

Ramsay, Henrik,

Nordenskiöld sjöfararen.
Helsingfors 1950.

Rudbeck, Johannes,

Svenska postverkets fartyg och sjöpost-
förbindelser under tre hundra år.
Stockholm 1933.

Wilén, Broge,

Postfärder över Ålands hav och de åländska
öarna.
Stockholm 1985.

Åbo Underrättelser.

1870-1871.

Östergötlands Weckoblad.

1870-1871.