

Privata ångfartyg i postverkets tjänst 1824-1869

av Lennart Lundh

Sverige var i början av 1800-talet ett fattigt land i Europas utkant. Åttio procent av befolkningen (2,4 miljoner) arbetade inom det lågproducerande jordbruket och landet var i hög grad beroende av järnproduktionen, som stod för nära två tredjedelar av den totala exporten.

Samtidigt hade den industriella revolutionen påbörjats i England. En rad tekniska innovationer – ångmaskinen, spinnmaskinen, vävstolen och bättre processer för järnframställning – som gjorts under slutet av 1700-talet skapade nya förutsättningar för industrialiseringen. Det gällde för Sverige att haka på utvecklingen.

I december 1801 gav sig den svenske adelsmannen och industripionjären Abraham Niclas Edelcrantz (1754-1821) på regeringens uppdrag iväg på en utlandsresa som skulle bli inledningen till den industriella revolutionen i Sverige. Under sin vistelse i England 1804 kom Edelcrantz i kontakt med skotten James Watt och dennes ångmaskiner. Han insåg genast potentialen i dessa maskiner för det svenska näringslivet och inköpte fyra exemplar som i augusti samma år levererades till Sverige. Med leveransen följde den engelske ingenjören Samuel Owen (1774-1854) med uppdrag att sätta upp och köra igång ångmaskinerna.

Behovet av Owens tjänster var stort och han anställdes 1806 som verkmästare vid Bergsunds gjuteri och mekaniska verkstad på Södermalm i Stockholm. Där tillverkade han 1807 den första svenskbyggda ångmaskinen.

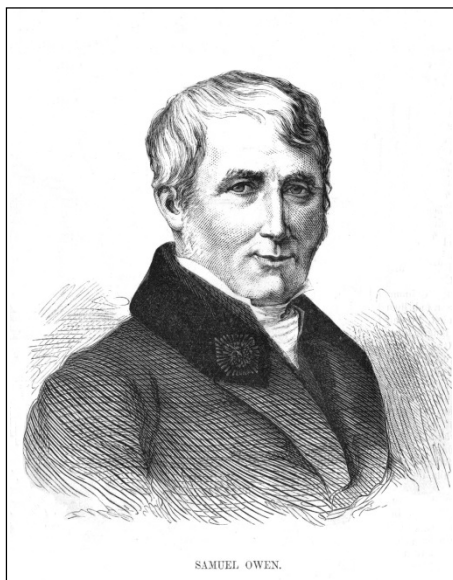
LENNART LUNDH är född 1940 i Ystad.

Han är fil. kand. i naturvetenskapliga ämnen och har arbetat med forskning och teknikutveckling inom försvarssektorn.

Intresset för posthistoria väcktes tidigt under 1970-talet genom Norrorts frimärksförening och Sällskapet för Svensk Posthistorisk Dokumentation (SSPD). Han är kassör i Föreningen Postmusei vänner och styrelseledamot i SSPD.

1809 grundade han en egen mekanisk verkstad med gjuteri och valsverk på Kungsholmen. Verkstaden fick stor betydelse som förmedlare av engelsk industriteknik och blev en plantskola för många svenska ingenjörer och industriarbetare.

Owens stora intresse var emellertid konstruktion av ångfartyg, med vilka man sedan 1800-talets början gjort experiment i England. Efter diverse egna experiment, bland annat med en propellerdriven ångbåt, valde han att gå vidare med konstruktion av så kallade hjulångare. Att framdriva ångfartyg med sidohjul hade tidigare prövats i Amerika och England och på sommaren 1818 kunde Owen annonsera om färder mellan Stockholm och Drottningholm med Sveriges första ångfartyg i allmän trafik, *Amphitrite*. På hösten samma år besöktes Västerås och Uppsala marknader och väckte där stor uppmärksamhet. Sverige var därmed, tillsammans med England, tidigast av alla Europas länder med ångbåtsfart och ångbåtsindustri.



Samuel Owen, den svenska ångbåtens fader.

När Samuel Owen dog i Stockholm 1854 hade mycket förändrats. Fabriker, valsverk och mekaniska verkstäder hade anlagts på flera ställen i landet, Göta Kanal-projektet (1810-1832) stod färdigt och Owen fick själv nöjet att bygga det första svenska ångfartyget med järnskrov (*Samuel Owen* 1840). Han var mer eller mindre inblandad i konstruktionen av de flesta ångfartyg som byggdes under perioden fram till 1840 och kallas med rätta för ”den svenska ångbåtens fader”.

Sjöpost – en nödvändig del av postverkets verksamhet

Alltsedan postverket grundades i Sverige 1636 och Finland 1638 hade sjöposten befordrats med hjälp av postroddare eller seglande postjakter.

Postföringen över Öresund utfördes, sedan Skåne blivit svenskt 1658, av färjemanslagen i Helsingborg och Helsingör. Reguljära sjöpostförbindelser mellan Ystad och Stralsund hade sedan 1683 möjliggjort en av Danmark oberoende postväg till det svenska postkontoret i Hamburg. Mellan Sverige och Finland var postrodden mellan Grisslehamn

och Eckerö etablerad sedan mitten av 1600-talet. För postbefordran mellan fastlandet och Öland/Gotland hade postroddare och postjakter utnyttjats under samma period.

Postbefordran till och från England och Holland gick under 1600- och 1700-talen i regel över det svenska postkontoret i Hamburg. Förutom ett kort mellanspel under 1660-talet, då krig rådde mellan England, Holland och Frankrike, skulle det dröja till 1803 innan en postjaktförbindelse inrättades mellan Göteborg och England. Engelska postjakter sattes då in mellan Harwich och Göteborg, en trafik som med smärre uppehåll och betydande oregelbundenhet pågick fram till den 1 april 1834.

Mot denna bakgrund insåg postverket tydligt betydelsen av ångfartyg för att skapa snabbare, punktligare och bekvämare transporter till sjöss. Det första steget togs efter kongressen i Wien 1814-1815 samt de särskilda fördrag mellan Sverige och Preussen där det bestämdes att Sverige skulle avträda svenska Pommern och Rügen till Preussen. Postförbindelserna mellan Sverige och Preussen skulle häfter ordnas fullt ömsesidigt och förhandlingar inleddes för att bestämma de närmare villkoren för detta. I samband med dessa förhandlingar uppstod snart frågan om att utnyttja ångfartyg för postfarten mellan Ystad och Stralsund under den isfria tiden av seglationsperioden. Resten av året skulle postjakter precis som tidigare svara för verksamheten.

I ett postfördrag daterat 1 mars 1821 kom man så fram till att vardera postverket skulle anskaffa ett ångfartyg för post- och passagerartrafik mellan Ystad och Stralsund under sommarhalvåret. Båda ångfartygen byggdes vid Karlskronavarvet i Sverige och utrustades med ångmaskiner från Samuel Owens fabriker i Stockholm. Ångbåtspostlinjen mellan Ystad och Stralsund öppnades den 1 maj 1824 och trafiken upprätthölls med hjälp av *Constitution*, som ägdes av det svenska postverket och *Preussischer Adleri* det pommerska postverkets ägo. Därmed hade en ny epok inletts inom den svenska sjöposten.

Postångare i utrikes och inrikes trafik

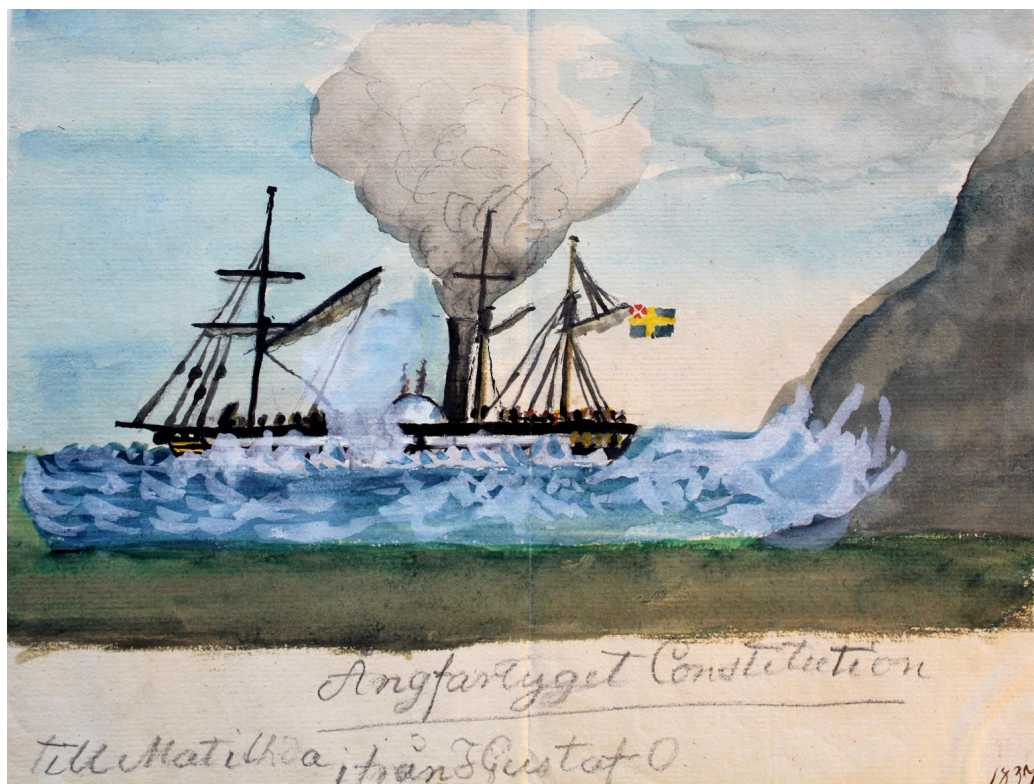
Trafiken med postångarfartyg byggdes succesivt ut och flera ångbåtspostlinjer inrättades efter hand såväl utrikes som inrikes. Totalt anskaffade det svenska postverket under perioden fram till 1870 elva postångare. Samtliga dessa fartyg (utom postångarfartyget *Active*, som 1841-1849 gick i sommartrafik mellan Stockholm, Västervik och Visby) användes under kortare eller längre perioder i utrikes-trafiken. Postångarna *Polhem* och *Sofia*, som båda var propellerfartyg byggda i järn och isbrytande, kom dock i första hand att användas inrikes året runt för befordran av post, passagerare och gods till och från Gotland.

Förutom mellan Skåne (Ystad och Malmö) och Nordtyskland (Stralsund, Greifswald, Stettin, Warnemünde och Lübeck) förekom postångstrafik mellan Stockholm – Köpenhamn (1840-1841), Ystad – Köpenhamn (1842-1843), Göteborg – Kiel (1848) och Stockholm – Stettin (1852-1863).

De första ångfartygen var byggda av trä och riggade som segelfartyg (galeaser eller skonerter). Ångmaskinerna råkade ofta ut för haverier och måste dessutom bytas ut med jämna mellanrum. De gamla trähjulångarna blev sällan mer än 20-25 år gamla. Efter hand blev fartygen starkare, snabbare och bekvämare för såväl passagerare som besättning.

Bilder på postångare finns i form av oljemålningar eller akvareller. Prins Gustaf (1827-1852), son till Oscar I och bror till Karl XV och Oscar II, var tidigt intresserad av ångbåtar och flera av postångarna finns avbildade i form av akvareller som prinsen målade. Bland originalen till dessa målningar hittar vi den enda bevarade bilden av den första svenska postångaren, *Constitution*. Bilden målades 1837 av den då 10-årige prinsen.

Postångarna och de linjer som trafikeras med dem under perioden 1824-1869 finns detaljerat beskrivna på flera håll (se



Akvarell föreställande den första svenska postångaren, *Constitution*, utförd av den 10-årige prins Gustaf 1837. Prinssamlingen, Eskilstuna stadsmuseum.

litteraturförteckningen). Dessutom kan man, genom de cirkulär som postverket sände ut till samtliga postkontor, följa deras seglationsperioder och hur deras ankomst- och avgångstider samordnades inom ramen för den totala postverksamheten. Den medförda posten förvarades, precis som var fallet med postrodden och postjakterna, vanligen i paket eller postväskor. Från postkontoret på avgångsorten överlämnades posten till befälhavaren på fartyget som förvarade denna under resan. Vid framkomsten överlämnades posten till vederbörande postkontor. Ingen postbehandling skedde alltså ombord på postångfartygen.

Två ångfartygskontrakt före 1835

Postångtrafiken omfattade endast de traditionella sjöpostlinjerna enligt ovan. Samtidigt började under 1830-talet antalet ångfartyg i privat ägo att växa till. I takt med att "Enskildes Inrättningar" i form av ångfartyg och diligenser sattes i trafik för att transportera gods och passagerare ökade risken för att dessa transportmedel också skulle utnyttjas för postbefordran utanför postverkets insyn och kontroll. Det fanns sålunda flera skäl för postverket att börja intressera sig för posttransporter också på ångfartyg som inte ingick i den egna organisationen.

För detta krävdes då speciella bestämmelser och de första av detta slag kom ut 1827. Kungl. Maj:t medgav att förseglade postväskor fick medfölja den norska postångaren *Prinds Carl*, som från detta år påbörjade reguljära resor mellan Kristiania, Göteborg, Helsingör och Köpenhamn. Postutväxlingen skedde mellan berörda postkontor utmed linjen. *Prinds Carl* löstes 1843 av ångfartyget *Christianias* som fortsatte till 1847, då postverket beslutade att sätta in sin egen postångare, *Nordstjernan*, i trafik på linjen Göteborg – Köpenhamn – Kiel.

Det andra kontraktet startade våren 1834 och annonserades i generalpoststyrelsens cirkulär daterat den 4 april 1834 på följande sätt:

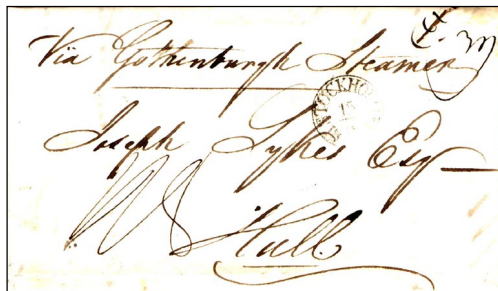


Brev befordrat 20/7 1833 med ångbåten *Prinds Carl* mellan Göteborg och Arendal i Norge.

"Enligt avslutat kontrakt med S:t Georges Ångbåtsbolag i Storbritannien och Irland har bolaget åtagit sig att till December månad detta år med Ångfartyg av första klassen befordra brev till Sverige och därifrån till England, på det sätt, att en ångbåt expedieras från Hull till Göteborg varje onsdag och återvänder därför till Hull varje tisdag".

Även här innebar överenskommelsen att förseglade postväskor skulle utväxlas mellan postkontoren i Göteborg och Hull.

I ett brev avstämplat i Stockholm den 15 augusti 1834 och med påteckning "Via Gothenburgh Steamer" framgår det att en engelsk affärsagent, på resa i Sverige med uppdrag att knyta kontakter med svenska gruvbolag, blivit förhindrad att återvända till Hull på grund av ett utbrott av kolera i Göteborg. Detta var det första och samtidigt värsta utbrottet av kolera i Sverige under 1800-talet. Mer än 25.000 personer insjuknade av vilka cirka hälften dog. Det beräknas att var tionde invånare i Göteborg dog av sjukdomen. Brevet avslutas med kommentaren: "I am informed that upwards of 500 deaths have taken place at Gothenburgh since the Commencement of the Colera".



Brev från Stockholm 15/8 1834 via Gothenburgh Steamer till Hull i England.

Denna första ångbåtspostlinje mellan Göteborg och England blev kortvarig. Den avbröts redan efter första året och det dröjde till maj 1840 innan nästa försök initierades. Mera om detta nedan.

Regler och förordningar angående postbefordran med ångfartyg i privat ägo

Den 7 mars 1835 var det dags att ta nästa steg i ett mera allmänt utnyttjande av privata ångfartyg för befordran av post. Då utkom en kunglig kungörelse som reglerade "... de Willkor, hvarunder bref må med Ångfartyg, seglande fartyg och Diligenser fortskaffas ...". I kungörelsens inledning påtalas att:

"Som Wi funnit angeläget, att genom lämpliga föreskrifter söka förekomma den minskning i Postverkets, dels för denna allmänna Inrättnings uppehållande och utvidgning, dels för Statens behof, påräknade inkomster, som kan uppstå genom afsändande af förseglade bref med ångfartyg, seglande fartyg och diligenser ...".

Man var alltså mån om postverkets inkomster och att inga brev skulle befordras utom myndighetens kontroll. I kungörelsens olika paragrafer redovisas i detalj vilken ersättning som skulle utgå till ångfartygens ägare. Det anges också höga bötesbelopp och andra påföljder för den som inte rättade sig efter den kungliga förordningen. För att skärpa kontrollen av efterlevnaden skrev man dessutom in att böter i samband med överträdelser skulle tillfalla angivaren!

Vidare bestämdes att: "befälhavare på ångfartyg mellan inrikes orter, där postkontor fanns, fick medföra brev, för vilka antingen postporto erlagts av avsändaren eller som var ämnade att lösas av mottagaren". Hälften av det porto som postverket fick in för såväl de betalda breven som de brev som skulle lösas av mottagaren tillföll fartygets ägare för besväret med transporten. Utbetalning skulle ske kvartalsvis genom berörda postkontors försorg.

Samma föreskrift gällde för fartyg som från utrikes ort ankom till svensk hamn. Far-

tyg "som från svensk hamn avgick till utrikes ort ägde dock ej, utan särskilt tillstånd, medtaga andra brev eller brevpaket än sådana från fartygets redare eller avlastare, som för resan voro av nöden". Sådana brev kallas ofta för "redarbrev".

Kungörelsen innehåller vidare en bestämmelse om "att å varje fartyg, som gjorde reguljära resor med passagerare mellan bestämda orter, skulle ombord finnas en låst låda, så inrättad att lösa brev kunde dit insläppas men ej utan lådans öppnande åter uttagas". Detta är den första bestämmelsen i Sverige angående användande av brevlådor. Nycklar till brevlådorna skulle förvaras hos vederbörande postkontor och befälhavaren på fartyget var ansvarig för lådans vård ombord. Slutligen bestämdes att:

"Överpostdirektörsämbetet ägde med ägare av ångbåt, som gjorde reguljära turer mellan inrikes orter, avsluta kontrakt om postväskas medtagande mot viss ersättning och skulle brev, som på sådant sätt fortskaffades, i vanlig ordning inlämnas å postkontor".

Kungörelsen den 7 mars 1835 följdes upp av en kungörelse från Kungl. Överpostdirektörsämbetet den 11 juni 1835. I denna fastställdes bestämmelser och formulär för hur befälhavare på ångfartyg respektive tjänstemän på berörda postkontor skulle redovisa befordrad post.

För brev, som avlämnades direkt till fartyget och där portot skulle erläggas av avsändaren, betalades detta till befälhavaren ombord, men i brevlådorna fick endast obetalda brev läggas. I samband med överlämning av befordrade betalda och obetalda brev till berörda postkontor skulle befälhavaren bifoga en enligt särskilt formulär upprättad förteckning över försändelserna i två exemplar. Det ena exemplet återlämnades med postkontorets kvittens. Det andra exemplet behölls av postkontoret och utgjorde underlag för utbetalning av ersättning till ångfartygets ägare. Utbetalningar skedde kvartalsvis och även här fanns ett särskilt formulär framtaget för redovisning av portot för de transporterade breven.

**Förteckning öfver bref med N. N. Fartyg (Diligence) till
N. N. Stad från N. N. Städ (datum).**

Stycken Bref.		Sensat Banco.
Betalte Bref.		
8	Från Arlöga 3 st. à 1 lod à 5 sk.	10. —
	3 „ à 2 „ à 10 „	30. —
	3 „ à 7 „ à 35 „	2 9. —
6	„ Westerås 3 „ à 1 „ à 5 „	10. —
	4 „ à 5 „ à 25 „	2 4. —
4	„ Strengnäs 4 „ à 1 „ à 4 „	16. —
	Summa 30 31. —	
	Postverkets andel här af bifogas med	2 36 6
Obetalte Bref.		
6	Från Thorshälla 3 st. à 1 lod à 5 sk.	10. —
	4 „ à 3 „ à 15 „	1 12. —
7	„ Nyköping 5 „ à 1 „ à 5 „	25. —
	2 „ à 6 „ à 30 „	1 12. —
31	Summa 30 11. —	
	(För de obetalte breven utsättes vikt och porto af Postförvaltaren.)	
	N. N. Stad den	
	N. N. (Skeppare). (Forman).	
	Förestående 31 st. bref, afvensom 2 Rör 39	
	sk. 6 rst. qvitteras N. N. PostContor den	
	N. N. Postförvaltare.	
	Afgrä porten för 22ne outlöste Bref	10. —
	Återstår 30 1. —	
	Deraf Postverkets andel gör	4 24 6
	Summa 4 16 6	
	Min andel för de obetalte breven har jag med 24	
	sk. 6 rst. bekommit, som qvitteras N. N. den (datum).	
	N. N. (Skeppare). (Forman).	

Formulär för redovisning av befordrade brev.

**Sammandrag öfver vid N. N. PostContor uti N. N. Qvan-
tal är influtet Porto för ankomne bref med
Skeppslägenheter och Diligencer.**

Verife, Folio.		Banco.
Med Ångfartyget Ingwe Frey.		
	Enligt bilagde förteckning No 1.	4 16. —
	„ Dito „ 2.	5 16. —
	„ Dito „ 3.	6 18. 6.
	Summa 16 3 6	
Med Ångfartyget Ellida.		
	Enligt bilagde förteckning No 1.	5 15. 6.
	„ Dito „ 2.	2 45. —
	Summa 6 13 6	
Med Briggen N. N. och Skepparen N. N. från Lübeck.		
	Enligt bilagde förteckning	10 24. —
Med Jakten N. N. och Skepparen N. N. från Elfsby.		
	Enligt bilagde förteckning No 1.	1 36. —
	„ Dito „ 2.	2 45. —
	Summa 2 13. —	
Med Diligencen emellan Stockholm och Göteborg.		
	Enligt bilagde förteckning No 1.	4 8. —
	„ Dito „ 2.	5 16. —
	Summa 9 24. —	
Med Diligencen emellan Stockholm och Upsala.		
	Enligt bilagde förteckning No 1.	44. —
	„ Dito „ 2.	1 8. —
	Summa 2 4. —	
	Summa 46 31. —	
	N. N. PostContor den	
	N. N.	

Formulär för redovisning av utbetald ersättning till
fartyg och diligenser.

Kompletterande bestämmelser fram till 1870

Då det visade sig att 1835 års kungörelse inte medfört önskad användning av postbefordran med ångfartyg i enskild ågo, beslöt Kungl. Maj:t den 9 februari 1847 om ökade befo- genheter för Överpostdirektörsämbetet att sluta avtal om sådan trafik. Detta innebar i korthet att ersättningen till rederierna för transport och vård av brev, postväskor och paket skulle höjas ”till skälig nivå”. Med an- ledning av detta tillkom under de följande åren flera avtal (se redovisning nedan).

Efter att frimärken från den 1 juli 1855 införts som betalningsmedel för brevbeford- ran blev brevlådorna ombord av större be- tydelse. Nu bestämdes att portobrev som lades i brevlåda skulle vara försedda med frimärke. Om frimärke saknades skulle likväl brevet expedieras om det var adresserat till postanstalt på ort som anlöpdes av fartyget. Brev till utrikes ort skulle expedieras även om frimärken saknades. Fribrev och rekomen- derade brev fick ej läggas i brevlåda.

Beträffande rekommenderade brev beslöt Kungl. Maj:t den 3 juli 1857, på förslag från generalpoststyrelsen, att även sådana brev fick försändas i de postväskor som medföljde ångfartygen. Säkerheten ombord bedömdes nu vara minst lika stor som vid befordran på landsväg.

Kungörelsen från 1835 upphävdes den 26 oktober 1860 genom en ny kunglig kungö- relse med mera allmänt hållna föreskrifter. Ersättningen till rederierna skulle för post- väska eller postsäck erläggas efter fartygets frakttaxa med 20% tillägg för postgodsets vårdande. För brevlåda skulle ersättning utgå, beräknad efter avstånd mellan trafikerade linjers ändpunkter.

I och med 1860 års kungörelse ökade postföringen med privata ångfartyg i omfatt- ning. Detta medförde att antalet landposter kunde minskas under seglationstiden och ett stort antal orter fick förmånen av såväl snab- bare som säkrare postutväxling. År 1864, det första året då poststatistik förekommer, avsändes post i postväska från 40 postan- stalter. Postutväxling med ångbåtsbrevlåda

ägde rum såväl vid dessa som vid ytterligare 43 postanstalter. År 1868 var antalet postanstalter med ångbåtskommunikation 100 stycken. För postbefordran utnyttjades 118 privata eller andra postverk tillhöriga ångfartyg.

Privatägda postförande ångfartyg på inrikes och utrikes linjer 1835-1869

Efter 1835 års kungörelse började det svenska postverket söka lämpliga partners bland rederier för ångfartyg som bedrev reguljär trafik med passagerare och gods på inrikes eller utrikes linjer. Nedan redovisas merparten av de sjöpostlinjer där kontrakt upprättades under perioden fram till 1870. Redovisningen inleds med trafiken mellan Göteborg och England och avslutas med trafiken på Norrlandshamnarna.

Göteborg – England

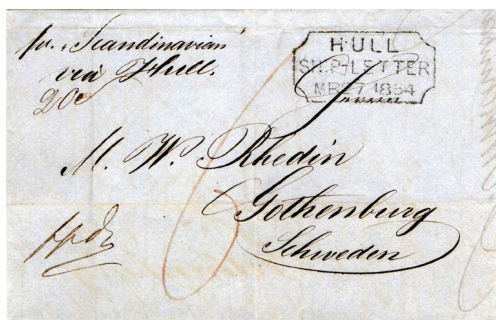
Som tidigare nämnts arrangerades 1834 ett första försök till ångbåtspostförbindelse mellan Göteborg och Hull. Detta avbröts redan efter första året och det dröjde därefter till maj 1840 innan nästa kontrakt kom till stånd, även denna gång med ett rederi för engelska ångbåtar. Handelshuset Thomas Wilson & John Hudson åtog sig att 8 månader om året transportera post mellan Hull och Göteborg med anlöpande av norsk hamn (Kristiansand eller Fleckerö) på såväl fram- som återresan. Kostnaderna skulle delas lika mellan Sverige och England. Norska postverket skulle betala 10 pund sterling för varje postväska till Norge.

Ångfartygen under det första året hette *Green Albyn*, *Express* och *Innisfail* och såväl svenska som engelska postverket hade ombud ombord för att ta hand om postväskorna. Även detta kontrakt fick kort varaktighet, eftersom de engelska ångfartygen visade sig bristfälliga. Kontraktet avslutades i och med september månads utgång 1842.

Mot bakgrund av förhandlingar mellan regeringarna i Sverige och England beslutade det svenska postverket att två postångfartyg,

Sverige (1840) och *Nordstjernan* (1842) skulle byggas för att svara för trafiken från den svenska sidan. Fartygen byggdes men planerna på svenska postångfartyg på linjen Göteborg – England fullföljdes av olika skäl aldrig. Under perioden 1843 till 1849 förekom därför ingen postbefordran med ångfartyg på denna linje.

Från 1850 återupprättades trafiken genom kontrakt mellan svenska postverket och rederier för engelska ångfartyg. Insatta ångfartyg var nu av bättre kvalitet för att klara reguljära turer mellan Göteborg och England och trafiken upprätthölls på detta sätt fram till 1868. Eftersom Sverige från detta år via kontinenten stod i daglig postförbindelse med England skulle kontrakten med ”Hull-ångfartygen” upphöra.



Brev befordrat med *Scandinavian* från London via Hull den 27/3 1854 till Göteborg.

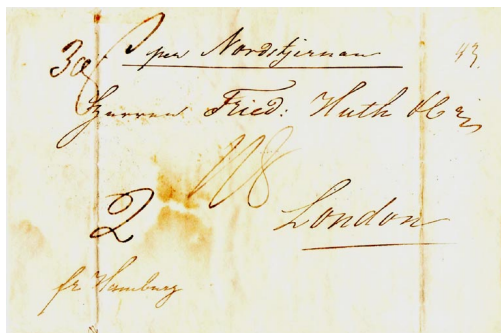
De ångfartyg som under 1850- och 1860-talen befordrade post mellan Göteborg och England var: *Courir*, *Scandinavian*, *Jupiter*, *Leipzig*, *Gothenburg*, *Arctic*, *Humber*, *Mary*, *Ann Fanny*, *Hero* och *Argo*.

Ångbåtspost på västkusten

Kontraktet med de norska postångfartygen *Prinds Carl* (1827-1843) och *Christiania* (1844-1846) angående befordran av postväska mellan Kristiania – Göteborg – Köpenhamn och mellanliggande hamnar gällde som ovan nämnts under perioden 1827-1846. Postutväxlingen utökades efter hand med brevlåda med mera.

Under perioden 1847-1850 valde det svenska postverket att sätta in postångfar-

tyget *Nordstjernan* på linjen Göteborg – Helsingborg – Köpenhamn – Kiel/Travemünde omväxlande i egen regi (1848) och som ut- hyrd till ett privat rederi i Göteborg.



Brev befordrat med *Nordstjernan* från Göteborg 27/6-1847 via Köpenhamn till London.

I slutet av 1840-talet väcktes intresset för ett rederi för ångfartygstrafik efter västkusten från Göteborg söderut mot Skåne och Köpenhamn. Rederiet skulle ha sitt säte i Halmstad och efter en del problem med finansieringen antogs bolagsreglerna den 1 november 1850 och den första styrelsen utsågs.

Bolagets första hjulångare med namnet *Halland* började 1852 gå i trafik mellan Göteborg och Köpenhamn med en tur i veckan i vardera riktningen. Bolagets verksamhet lönade sig bra från start och under kriget (mars 1853 – februari 1856) drevs konjunkturerna upp i omvärlden. Trafiken utökades från 1853 till att gälla även Lübeck och 1855 sattes ännu en hjulångare, *Kattegatt*, in i trafik. Trots konkurrens från bland annat danska och tyska rederier lyckades Hallands Ångfartygsbolag behålla greppet om trafiken. Bolagets tredje fartyg, hjulångaren *Najaden*, levererades 1860 med plats för ett 60-tal passagerare i salongerna. Efter att *Kattegatt* förlist under hösten samma år införskaffades en ny hjulångare, *Ellida*, som sattes i trafik 1862. Det dansk-tyska kriget 1864 innebar ett nytt uppsving i konjunkturerna och Hallands Ångfartygsbolag kunde ytterligare befästa sin ställning i trafiken mellan Göteborg och Lübeck.

Postverket utnyttjade naturligtvis möjligheten att skriva kontrakt med Hallands



Brev befordrat med ångfartyget *Halland* från Göteborg 17/9 1860 via Lübeck till Granville i Frankrike.

Ångfartygsbolag och andra rederier som bedrev trafik på den svenska Västkusten under 1850- och 1860-talen. Bland övriga fartyg som deltog i postföringen på linjen från Kristiania i Norge till Lübeck/Kiel/Travemünde på den tyska nordkusten kan nämnas *Lübeck*, *Excellensen Toll*, *Kronprinsesse Louise*, *Wikingen* och *Johan Holm*.

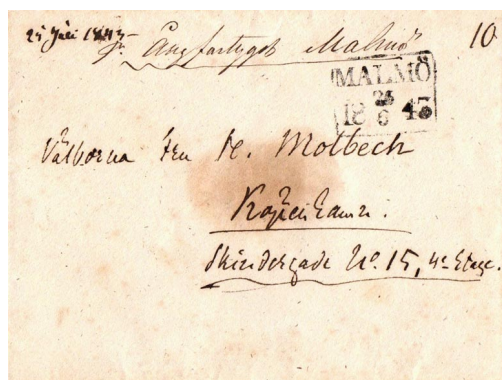
Under slutet av 1860-talet, efter hand som järnvägstrafiken på stambanorna började komma i gång, minskade betydelsen av utrikes postbefordran med ångbåt på västkusten. Daglig postförbindelse med kontinenten via Södra stambanan var etablerad. Beträffande inrikestrafiken mellan svenska hamnar på västkusten och mellan västerhavet och de inre vattenvägarna i mellansverige skulle dock ångbåtspost med privatägda fartyg leva vidare långt in på 1900-talet.

Öresund och södra Östersjön

I Malmö var man tidigt ute med tanken på att anskaffa ångfartyg för trafik med gods och passagerare mellan Malmö, Köpenhamn och Lübeck. Den 29 mars 1836 bildades ett bolag, Malmö Ångbåtsbolag, av några handelsmän i staden. Det bestämdes att det blivande

ångfartyget skulle döpas till *Malmö*. Fartyget byggdes vid Karlshamns varv och utrustades med 2 ångmaskiner från Motala Verktad. Den 28 juli 1838 anlöpte *Malmö* första gången sin hemmahamn. Redan nästa dag, söndagen den 29 juli 1838, genomfördes en provtur till Köpenhamn med 150 passagerare.

Den 19 mars 1839 undertecknades ett första kontrakt mellan postverket och rederiet för ångfartyget *Malmö* angående transport av postväska mellan Malmö och Köpenhamn. I kontraktet stadgades att rederiets ersättning för transport av postväskan skulle vara "hälften att det porto som inflyter till postkontoret i Malmö för brev som befordrats i väskan". Ersättningen skulle utbetalas månadsvis under kontraktstiden och i samband med utbetalning skulle en förteckning över de brev som transporterats uppvisas för rederiets ombud. Kontraktet med *Malmö* förnyades till och med 1847.



Brev med ångfartyget *Malmö* från Malmö 25/3 1843 till Köpenhamn.

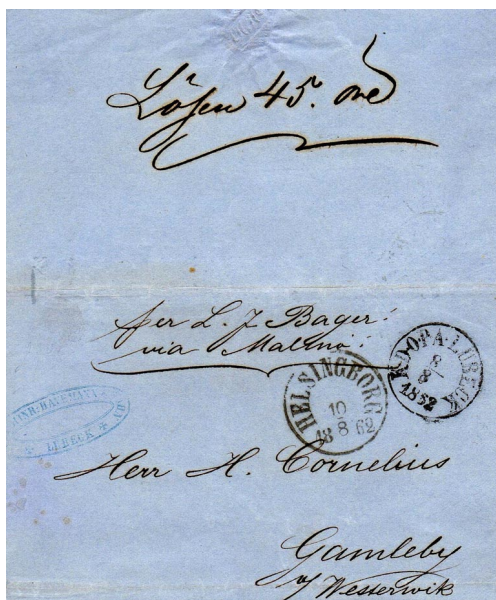
År 1848 skrevs kontrakt med rederiet för ångfartyget *Freja*, som skulle trafikera linjen Malmö/Landskrona – Köpenhamn med transport av postväska och brevlåda. Liknande kontrakt skrevs från 1849 med rederiet för ångfartyget *Öresund*, som skulle trafikera såväl Malmö – Köpenhamn som Helsingborg – Helsingör.

Från november 1865 kontrakterades ångfartyget *Thunberg*, som skulle trafikera linjen Malmö – Köpenhamn även vintertid. Vid ishinder kunde trafiken tillfälligt flyttas till linjen Helsingborg – Helsingör.

Från 1868 fanns ett kontrakt med ångfartygsbolaget i Helsingör om daglig förbindelse året runt mellan Helsingborg och Helsingör.

I takt med att ångbåtsposten växte i omfattning och så småningom också kom att fungera vintertid, minskade naturligtvis efterfrågan på de tjänster som färjemanslaget i Helsingborg utfört för postverkets räkning alltsedan Skåne blev svenskt 1658. Kontraktet mellan postverket och färjemanslaget sades slutligen upp från och med 1865.

För ångfartyget *Malmö* undertecknades den 18 mars 1848 ett nytt kontrakt avseende postbefordran mellan Malmö, Köpenhamn och Lübeck. Detta kontrakt förnyades till och med 1857, då kontraktet övertogs av ångfartyget *L. J. Bager*, som tillhörde samma rederi.



Brev med ångfartyget *L. J. Bager* från Lübeck 8/8 1862 via Malmö till Gamleby.

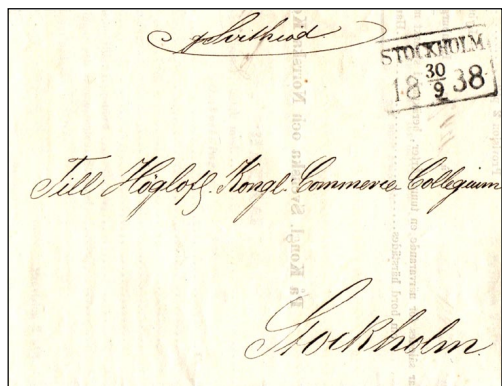
Beträffande postbefordran med ångfartyg mellan Skåne (Malmö och Ystad) och den nordtyska kusten (Stralsund och Greifswald) så sköttes denna, som tidigare nämnts, sedan 1824 med fartyg i postverkets egen ägo. Enda undantaget vad avser södra Östersjön är ett kort mellanspel på linjen Ystad – Lübeck, där post befordrades med ångfartyget *Raketen*

under åren 1856-1857 samt ångfartygen *Carl X* och *Blekinge* under år 1860.

Stockholm – Lübeck och Stockholm – Köpenhamn – Göteborg

Efter att ångbåtstrafik från 1837 startat norrut från Stockholm till Norrlandshamnarna öppnades möjligheten att sommartid resa med ångfartyg hela vägen från Haparanda via Stockholm till Ystad och vidare till kontinenten via Stralsund, Köpenhamn eller Lübeck.

Mot denna bakgrund var det naturligt att börja planera för en direktlinje mellan Stockholm och Lübeck. Handelshuset Schön & Co. i Stockholm bestämde sig för att förverkliga planerna och den 1 juni 1838 var det dags för premiärtur med Sveriges dittills största ångfartyg byggt för privat räkning. Fartyget, med namnet *Svithiod*, hade kapacitet för 318 passagerare och det var väl sört för bekvämligheten ombord. Restiden var från Stockholm till Kalmar 24 timmar, från Kalmar till Ystad 18 timmar och från Ystad till Lübeck 18 timmar.



Brev med ångfartyget *Svithiod* från Lübeck till Stockholm 30/9 1838.

Rederiet Schön & Co beställde ytterligare en hjulångare, *Gauthiod*, som 1841 var klar att sättas i trafik tillsammans med *Svithiod*. *Gauthiod* var ännu större än systerfartyget *Svithiod* och hade tillstånd att medföra 530 passagerare.

Postverket insåg tidigt fördelen med att utnyttja ångfartygen på den nya linjen mellan Stockholm och Lübeck för postbeford-

ran och såväl *Svithiod* som *Gauthiod* var från början försedda med brevlådor för obetalda brev.

Det första av mig kända kontraktet (utöver brevlådspost) mellan postverket och rederiet för *Svithiod* och *Gauthiod* är undertecknat den 2 maj 1844. Där stipuleras att fartygen på sina turer från Stockholm skulle medföra en postväska som vid ankomsten till Ystad skulle överlämnas till det ångfartyg som där var berett att avgå till Stettin. På turen från Lübeck skulle på motsvarande sätt vid ankomsten till Ystad en postväska med posten från Stettin hämtas upp och medtagas till Stockholm. För besväret skulle rederiet ersättas med hälften av det porto som postverket fick in genom de i väskorna transporterade breven.

Kontraktet med *Svithiod* och *Gauthiod* förnyades därefter årsvis, varvid omfattningen av posttjänsterna varierade. Kontraktet från den 22 april 1851, som återges i sin helhet i den avslutande bilagan, illustrerar – i all sin byråkratiska formuleringskonst – på ett utmärkt sätt innebörden i rubriken på denna artikel. Det utgör ett bra exempel på tillämpning av 1835 års kungörelse och vad postverket önskade få ut genom samarbetet med de privatägda ångfartygen.

Under första delen av 1850-talet stördes trafiken mellan Stockholm och Lübeck av återkommande kolerautbrott på kontinenten. Det inträffade då att passagerare efter ankomsten till Ystad tvingades gå i veckolång karantän innan resan kunde fortsätta norrut. Att karantänsvistelsen var både obekväm och kostsam omvitnas i flera brev till anförvanter och vänner. Bland annat omtalas att karantänsområdet bevakades av beväpnade vakter och att kostnaderna uppgick till så mycket som 20 riksdaler banco per person för husrum, mat och så kallat sundhetsbevis i samband med utskrivningen. Man skattade sig dock lycklig om man undkom med livet i behåll!

Ångfartygstrafiken mellan Stockholm och Lübeck blev efter hand mycket livlig. Detta blev den verkliga pulsådern för privatpersoner, affärsmän och tjänstemän som sökte

sig ner till kontinenten. För postverkets del innebar det att ett större antal rederier kunde anlitas för postbefordran mellan Stockholm och Lübeck och mellanliggande orter längs den svenska ostkusten. Bland postverkets verifikationer till huvudboken för 1855 finner vi sålunda att utbetalningar för transport av lådbrev från Lübeck gjorts till ångfartygen *Svitbiod*, *Gauthiod*, *Lennart Torstensson*, *Bore*, *Transit 1*, *Transit 2*, *Henquist*, *Neva* och *Carl Johan*.



Brev med ångfartyget *Lennart Torstensson* från Wismar via Lübeck och Kalmar till Gamleby 13/11 1861.

Ytterligare information om omfattningen av postbefordran på denna linje får vi genom följande redovisning av antalet lådbrev från Lübeck till Stockholm som under år 1860 inlämnats från följande ångfartyg:

<i>Svea</i> och <i>Bore</i>	6.038 brev
<i>Lennart Torstensson</i>	1.203 brev
<i>Gauthiod</i>	1.422 brev
<i>Gustaf II Adolf</i>	589 brev
<i>Alexander</i>	210 brev
<i>Bråviken</i>	130 brev
<i>Carl X</i>	68 brev
<i>Hebe</i>	65 brev
<i>Orion</i>	40 brev
<i>Blekinge</i>	18 brev

I detta sammanhang skall också nämnas den postbefordran som skedde med ång-

fartyg i trafik mellan Stockholm – Åhus – Ystad – Malmö – Köpenhamn samt mellan Stockholm – Göteborg och mellanliggande orter (yttre vägen längs med kusten).

Ångbåtar i trafik på dessa linjer under 1850- och 1860-talen var bland annat *Transit 1*, *Transit 2*, *Svea*, *Dana*, *Göta*, *Skåne* och *Orion*. Tidtabeller och linjer som fartygen trafikerade varierade från år till år och man får gå tillbaka till annonser i dagspressen för att få tillförlitliga uppgifter om detta. Det relativt stora antalet postanstalter som dessa fartyg passerade på sin långa färd runt kusten gjorde det attraktivt för postverket att få hjälp med postutväxlingen, som annars skulle ske på dåliga eller nästan obefintliga vägar på fastlandet.

Sverige – Finland/Ryssland

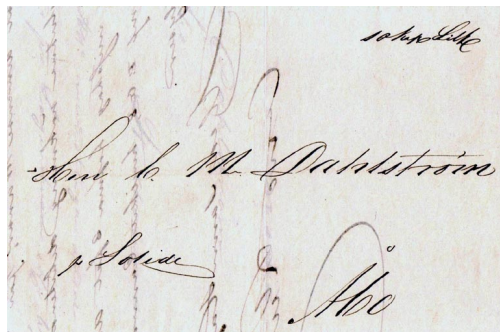
Den traditionella sjöpostlinjen mellan Sverige och Finland gick som tidigare nämnts mellan Grisslehamn och Eckerö över Ålands Hav till Åbo. Efter förlusten av Finland och Åland till Ryssland i september 1809 upprättades en postkonvention mellan Sverige och Ryssland, där det bestämdes att denna sjöpost även i fortsättningen skulle utväxlas två gånger i veckan i vardera riktningen under sommarhalvåret och en gång per vecka under vintern. Detta förhållande skulle pågå ända fram till hösten 1870, då Sverige satte in en postångare, *Postiljonen*, för åretrunt trafik mellan Grisslehamn och Eckerö.

Parallellt med nämnda postbefordran med hjälp av postroddare och postjakter väcktes intresset för ångbåtstrafik direkt mellan Stockholm och Åbo redan under 1820-talet. De första turerna med ångbåt genomfördes 1821 med ångfartyget *Stockholm*, som då ägdes av Samuel Owen. Även från finsk sida ville man komma igång med ångfartygstafik mellan Stockholm och Åbo, men också vidare till Helsingfors, Reval och St. Petersburg. Det skulle dock dröja till 1836 innan grosshandlaren H. J. Oldenburg i Stockholm kunde starta reguljär trafik mellan Stockholm och Åbo med ångfartyget *Solide*. Oldenburg lyckades också utverka tillstånd för *Solide* att

medföra svensk post till Finland. Ett kontrakt med postverket rörande transport av postväska upprättades den 21 april 1836.

Det skulle dröja ända till 1839 innan mer generella regler för postbefordran med ångbåt mellan Sverige och Finland/Ryssland började gälla. Efter långdragna förhandlingar med Ryssland kunde man från svensk sida i ett kungligt brev den 2 juli 1839 stadga att – utan förändring av den sedan tidigare etablerade postgången mellan Grisslehamn och Eckerö – försändning av karterad post i förseglad väska på försök fick äga rum med de svenska och finska ångfartyg som trafikerade linjen Stockholm – Åbo. Samtidigt utfärdades en förordning i samma ärende i Finland.

Den 27 augusti 1839 undertecknades där- efter två kontrakt, mellan å ena sidan post- verket och å andra sidan rederierna för ångfartyget *Solide*, som ägdes av Oldenburg, respektive *Furst Menschikoff* och *Storfursten*, som ägdes av Åbo Ångfartygsbolag. Berörda fartyg skulle på sina turer medföra post i postväska. *Solide* trafikerade linjen mellan 1836 och 1845. *Furst Menschikoff* och *Storfursten* mellan 1838 och 1847. Även *Murtaja* (1841-1846) och *Finland* (1842-1846) gick här i trafik under samma period.



Brev befordrat med ångfartyget *Solide* från Stockholm 24/7 1843 till Åbo.

År 1848 inställdes de finska ångfartygens turer på grund av kravet på fem dygns kolera- karantän innan de fick löpa in i Stockholms hamn. Detta var början på en längre period (1848-1857) utan postbefordran med ångbåt mellan Sverige och Finland. En orsak var att Åbo Ångfartygsbolag gick i konkurs 1849 och

att det nya bolag som övertog fartygen inte fick kontrakt om postbefordran. Det andra skälet var krimkriget, som förhindrade trafik över Ålands hav mellan åren 1854 – 1856.

Genom den så kallade "Nådiga för- ordningen" av den 18 augusti 1858, som var ett kejsarligt brev till den finska poststyrelsen, blev det åter möjligt att sända ofrankerade lädbrev mellan Finland och Sverige från detta år. Trafiken, som nu gick mellan Stockholm – Helsingfors – St. Petersburg, kom snart igång med *Furst Menschikoff*, *Aura* och *Grefve Berg* bland de första fartygen. Senare under 1860-talet tillkommer *Dagmar*, *Fulton* och *Wiborg* samt nya, propellerdrivna ångfartyg som *Amiral von Platen*, vilka ersatte de gamla hjulångarna.

I syfte att få till stånd postbefordran "i vidsträcktare mån än hittills" anhöll general- poststyrelsen i Sverige i brev till finska sena- ten av de 28 april 1862 om utökad (utöver brevlädspost) postutväxling på linjen Stock- holm – Åbo – Helsingfors. Kostnaderna för transport av postsäckar till och från berörda orter skulle delas lika mellan de svenska och finska postverken. Senaten biföll anhållan, men tillade att de till och från Sverige destinerade breven och paketen skulle för- ses med anteckning huruvida avsändaren önskade dem befordrade med den ordinarie posten över Åland eller med ångfartyg. Man var på den ryska sidan angelägen om att inte den traditionella sjöpostvägen mellan Griss- lehamn och Åbo skulle äventyras.



Brev med ångfartyget *Grefve Berg* från Stockholm 6/6 1864 till Helsingfors.

Utväxlingen av karterad post med ång- båt, som inledningsvis enbart gällde ångfar- tygen *Aura* och *Grefve Berg*, visade sig bli en

lönsam affär för de båda postverken. Under slutet av 1860-talet involverades ytterligare ångfartyg i verksamheten. Efter framställan från såväl det svenska som det finska postverket biföll senaten i början av 1867, att även frankerade brev skulle få läggas i de brevlådor som fanns ombord på ångfartygen. För frankerade ankommande lådbrev från Finland anskaffades en särskild 8-kantig stämpel med texten "LÅDBREF från FINLAND". Denna stämpel användes endast under kort tid.

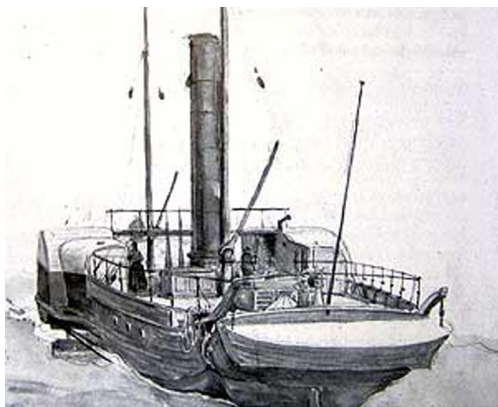
Gotlandstrafiken

Efter att Gotland blivit svenskt genom freden i Brömsebro 1645 ingick ön i den svenska postorganisationen. Under de följande 200 åren fick gotlänningarna leva med de faror och den osäkerhet som det innebar att vara beroende av postroddare och enkla postjakter för befordran av posten till och från fastlandet.

Vid mitten av 1830-talet väcktes tanken på en ångbåtsförbindelse mellan Visby och Stockholm/Västervik. Näringslivet på Gotland, som såg en chans till industriella framsteg på ön, ställde sig bakom bildandet av ett ångbåtsbolag. Hjulångaren, som fick namnet *Gottland*, byggdes vid varvet i Västervik 1836 och utrustades med ångmaskiner från Samuel Owens verkstäder i Stockholm.

Redan i april 1837 undertecknades ett kontrakt med postverket angående postbefordran sommartid mellan Stockholm – Västervik – Visby. Detaljerad information om ångbåtsposten lämnades i ett "Cirkulär till alla postkontor" den 5 maj 1837. *Gottland* gick i reguljär sommartrafik fram till 1841. Vintertid gick fortfarande postjakterna mellan Klintehamn på Gotland och Böda på Öland.

Gottland avlöstes 1841, vad avser postbefordran, av den tidigare omnämnda postångaren *Active*, som sommartid skulle sköta postföringen mellan Visby och Västervik. *Active*, som fortsatte sin verksamhet till och med 1849, visade sig emellertid alltför svag för Östersjön och dess turer fick ofta ställas in, till stor förtret för gotlänningarna. Affärs-



Hjulångarfartyget *Gottland*. Foto okänd.

männen på Gotland var mycket kritiska och krävde, då som nu, bättre kommunikationer med fastlandet. På gotländskt initiativ (handlanden Eneqvist i Visby) inhyrdes hjulångaren *Motala* (som tidigare i postverkets regi gått i trafik mellan Ystad och Greifswald) att trafikerar sträckan Stockholm – Visby – Kalmar. Gotland skulle därmed få snabba förbindelser med kontinenten genom att de stora ångfartygen *Svithiod* och *Gauthiod* anlöpte Kalmar på sina resor mellan Stockholm och Lübeck. *Motala* gick i Gotlandstrafik åren 1850 – 1852.

Såväl post som passagerare hade därmed, åtminstone sommartid, fått säkrare kommunikationer. Redan den 5 maj 1852 avlöstes *Motala* av den större och snabbare hjulångaren *Kronprinsessan Louise*, som dessutom var byggd på Eneqvists varv i Visby.



Postångaren *Polhem* i Visby hamn. Foto Postmuseum.

För postföringen vintertid kom det stora uppsvinget den 23 november 1858, då post-

ångaren *Polhem* gjorde sin första resa mellan Visby och Västervik. *Polhem* gick därefter i åretruntrafik mellan Gotland och fastlandet fram till den 16 april 1871. Parallellt med *Polhem* utnyttjade postverket också de privatägda ångfartygen *Kronprinsessan Louise*, *Franzén*, *Nore* och *Wisby* för postbefordran under sommarhalvåret.

Göta kanal

Göta kanal, ett av de största byggnadsprojekt som någonsin genomförts i Sverige, projekterades och byggdes mellan åren 1810 och 1832. Göta kanalbolag, med Baltzar von Platen i ledningen för projektet, fick uppdraget av Karl XIII att bygga och driva kanalen. Till sin hjälp engagerade von Platen Europas främste kanalbyggare, skotten Thomas Telford. För att ha tillgång till lokal teknisk kompetens under byggandet av kanalen grundades år 1822 Motala verkstad. Motala verkstad kom senare att, tillsammans med Samuel Owens verkstäder i Stockholm, vara tongivande och medverka i de flesta ångfartygsbyggen som behandlas i denna artikel. Motala verkstads första ångfartygsbygge var för övrigt det ovan nämnda postångfartyget *Motala* (1831).



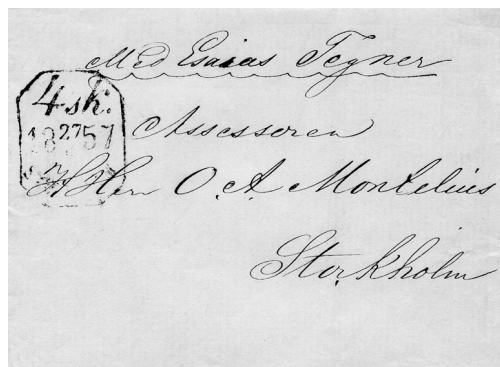
Motala verkstad vid Göta kanal. Foto okänd.

Då kanalen stod färdig och de första ångfartygen började trafiken mellan Stockholm och Göteborg, var postverket tidigt ute för att kunna utnyttja denna transportled för utväxling av post mellan alla de orter som fartygen anlöpte. Den 20 april 1838 undertecknades ett första kontrakt med ”Direc-

tionen för Ångbåtsfarten mellan Stockholm och Göteborg”. Kontraktet innebar att med ångfartygen *Amiral von Platen*, *Daniel Thunberg*, *Eric Nordevallo* och *Thomas Telford* befordra obetalda och orekommenderade brev mellan postkontoren i Stockholm, Söderköping, Motala, Karlsborg, Wassbacken, Vänersborg och Göteborg.

Vart och ett av fartygen skulle, på postverkets bekostnad, förse med nödvändiga brevlådor, dvs. en brevlåda vardera för postkontoren i Stockholm och Göteborg samt två brevlådor vardera för postkontoren på övriga orter under resan. Med dubbla brevlådor för mellanliggande postkontor minimerades fartygens väntetider i samband med postutväxlingen. Brevlådorna skulle transporteras mellan fartygen och berörda postkontor genom ångbåtsbolagets ombud på varje berörd ort. I samband med utväxlingen av brevlådorna skulle ombuden dessutom upprätta en förteckning över de brev som överlämnades. Allt skedde i överensstämmelse med kungörelsen från den 7 mars 1835. Portointäkten för de i brevlådorna transporterade breven skulle delas lika mellan postverket och ångfartygsbolaget.

Postbefordran med ”kanalbåtarna” fortsatte under de följande åren på likartat sätt. Ångfartyg som *Per Brabe*, *Esaias Tegnér*, *Jönköping* och *Mariestad* tillkom efterhand och på sträckorna Stockholm – Motala – Jönköping – Göteborg och Göteborg – Göta älv – Väner skulle ångbåtspost förekomma långt in

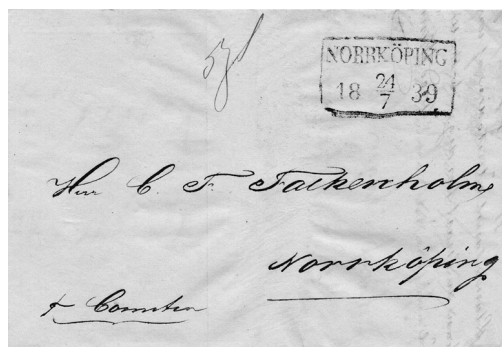


Brev med ångfartyget *Esaias Tegnér* från Jönköping till Stockholm 27/10 1857.

på 1900-talet. I samband med att järnvägen började byggas ut i Sverige och stambanorna blev klara för trafik under 1860- och 1870-talen minskade dock Göta kanals betydelse för befordran av post.

Stockholm – Norrköping och trafiken på Mälaren

Ångbåtstrafik mellan Stockholm och Norrköping startade redan under 1820-talet för att successivt växa i omfattning under 1830-talet. En speciell utmaning för de rederier som satsade på denna linje var att bli först med att tillryggalägga sträckan på mindre än 12 timmar. Här skulle ångfartygen *Norrköping* (med ångmaskiner från Samuel Owens verkstad) och *Cometen* (med ångmaskiner från Motala verkstad) vara bland de första att uppfylla kravet. Dessa fartyg kontrakterades också från den 3 juni 1839 att medföra post och paket mellan de två städerna i enlighet med villkoren från kungörelsen den 7 mars 1835. Kontraktet förnyades årsvis och senare under 1840-, 50- och 60-talen fick de två pionjärfartygen efterföljare som *Raketen*, *Norden*, *Blixten*, *Telegraf* och *John Swartz*.



Brev med *Cometen* från Stockholm till Norrköping 24/7 1839.

Beträffande Mälartrafiken skulle det föra alltför långt att i detalj redovisa varje särskild ångbåtspostlinje som kontrakterades av postverket fram till 1870-talet.

De tidigaste kontrakten och de ångfartyg som användes för postbefordran under 1830- och 1840-talen var:

- Stockholm – Strängnäs – Arboga med *Gustaf Wasa* från 1838
- Stockholm – Västerås med *Gustaf Wasa*, *Yngve Frejoch* och *Westmanland* under andra hälften av 1840-talet
- Stockholm – Strängnäs – Örebro med *Mälaren*, *Örebro*, *Carl IX* och *Westergöthland* under andra hälften av 1840-talet

Under 1850- och 1860-talen tillkom flera linjer, varav de viktigaste var:

- Stockholm – Arboga med *Köping*, *Arboga*, *Örebro* och *L. Abblöf*
- Stockholm – Strängnäs – Torshälla – Enköping med *Ivar Blå*
- Stockholm – Västerås med *Aros*, *Westmanland* och *Västerås*
- Stockholm – Nyköping med *Per Löfvenius*
- Stockholm – Köping med *Carl von Linné* och *Köping*
- Köping – Västerås – Eskilstuna med *Carl Gustaf*



Brev med *Arboga* från Arboga till Stockholm 20/6 1858.

Stockholms närtrafik

Sjötrafiken i Stockholm har anor sedan 1600-talet. Under 1700-talet var det de så kallade "roddarmadamerna" som svarade för transporterna mellan stadens olika delar. Med tiden expanderade roddtrafiken och på 1820-talet tillkom "kullbåtarna", som roddes av dalkullor, på särskilda "roddarlinjer", bland annat till Djurgården.

Samuel Owens *Amphitrite* var som tidigare nämnts den första ångbåten med allmänna turer till Drottningholm, Uppsala och Västerås redan 1818. Hon följdes strax av flera

systerfartyg i trafik i Stockholms närområde, till exempel *Yngve Frey* och *Ellida*. I mitten av 1800-talet bildades det som i vardagslag kallades Djurgårdsbolaget. Bolaget hade till uppgift att driva ångbåtstrafik i Stockholms närmaste omgivning. De nya ångbåtarna blev snart en oundgänglig del av skärgårdstrafiken såväl för stadsborna till och från sina sommarnöjen som för skärgårdsborna som nu slapp att ro hela vägen in till staden för att sälja fisk och grönsaker på olika marknadsplatser.

Efter kungörelsen den 7 mars 1835 etablerades flera linjer som sommartid skulle underlätta för postbefordran mellan Stockholm och dess närförorter. I vissa fall, som till exempel Furusund, Drottningholm och Vaxholm, kunde posten landvägen ställas in under seglationsperioden.

Linjer som tidigt blev intressanta för postbefordran med privata ångfartyg var:

- Stockholm – Uppsala med *Upland*, *Freja* och *Prins Gustaf*
- Stockholm – Drottningholm med *Ehrenstrabloch* *Tessin*
- Stockholm – Furusund/Norrtälje/Östhammar med *Wingåker*, *Roslagen* och *Carl von Linné*
- Stockholm – Vaxholm med först ångslupen *Bellman* och senare med ångfartygen *Aegir* och *Ran* samt fartyg tillhöriga Vaxholms Ångfartygsbolag
- Stockholm – Sandhamn med *Strömma Kanal*
- Stockholm – Dalarö med *Jakob Bagge*

Norrandshamnarna

På det lilla varvet Kolboda invid Kalmar byggdes 1837 hjulångaren *Norrand*, med ångmaskiner från Motala verkstad. *Norrand* började genast göra resor mellan Stockholm och de norrländska kuststäderna. Tillsammans med systerfartyget *Örnsköld*, byggd vid samma varv, men med ångmaskiner från Samuel Owens verkstäder i Stockholm, fick *Norrand* från juni 1839 kontrakt med post-

verket om transport av postväska mellan Stockholm och Gävle.

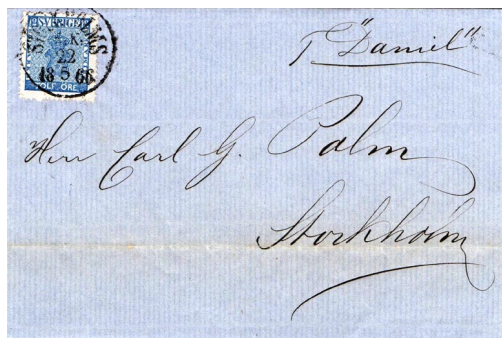
Kontraktet innebar att det av fartygen som på tisdagsmorgonen varje vecka avgick norrut skulle medföra en postväska innehållande den post som på måndagen inkommit från Greifswald och Ystad och var adresserad till Gävle. Vidare skulle fartyget medföra i Stockholm utgivna tidningar som var ämnade för Gävle. Som ersättning skulle rederiet för fartygen erhålla 1 riksdaler och 24 skilling banco för varje sådan transport av postväska och tidningar.

Norrand och *Örnsköld* skulle fortsätta sina resor längs norrlandskusten under mer än 25 år och kontrakten med postverket förnyas och växla i omfattning allt efter behov. Liksom fallet var med övriga postförande ångfartyg efter 1835 års kungörelse utrustades dessa fartyg med brevlådor för obetalda och icke rekommenderade brev.

Ångbåtstrafiken från Stockholm längs norrlandskusten växte snart i omfattning och bidrog starkt till att bryta den isolering som försvårat utvecklingen, såväl för näringslivet som för samhället i övrigt, i de norra kustlandskapen. För postverket innebar det också väsentliga fördelar att under seglationsperioden kunna utnyttja de snabbare och säkrare transporter för postbefordran. Med ångbåt tog det 3-5 dagar beroende på väder, vind och årstid att befordra ett brev, medan samma transport landvägen mellan Stockholm och Väster- eller Norrbotten kunde ta ända upp till 12 dagar.

I *SFT* nr. 4, 1978 kan vi läsa om ångfartyget *Daniel*, som inköptes av ett Umeå-konsortium 1857 och sattes i trafik på linjen Stockholm – Skellefteå. *Daniel* utrustades tidigt med brevlåda. Hösten 1866, mitt under den svåra missväxten i norra Norrland, gick *Daniel*, med last av säd till den svältande befolkningen, på grund utanför Nordmaling och sjönk. Först efter 1½ år kunde fartyget bärgas då det var extra lågt vattenstånd i maj 1868. Efter reparation döptes fartyget om till *Norrand II* och kunde fortsätta sina turer längs norrlandskusten. Exemplet är bara ett

av många på den dramatik som var förknippad med den tidiga ångbåtstrafiken.



Brev med *Daniel* från Nordmaling 18/5 1866 till Stockholm.

Exempel på linjer och fartyg som under 1840-, 50- och 60-talen kontraherades för ångbåtspost norrut från Stockholm var:

- Stockholm – Gävle – Nordmaling – Umeå – Skellefteå med *Berzelius*, *Umeå*, *Daniel* och *Transit 4*
- Stockholm – Sundsvall – Härnösand med *Gustaf II Adolf*, *Transit 3*, *Norrland*, *Sundsvall* och *Westernorrland*
- Stockholm – Härnösand – Örnköldsvik med *Härnösand*, *Njord*, *Härnösand II* och *Ångermanland*
- Stockholm – Söderhamn med *Söderhamn*
- Stockholm – Öregrund – Gävle med *Sten Sture* och *Alex von Humboldt*
- Stockholm – Piteå – Haparanda med *Njord*, *Berzelius*, *Volontaire* och *Haparanda*
- Stockholm – Hudiksvall med *Hudiksvall*



Brev med *Volontaire* från Stockholm till Dalkarså.

Ångbåtspostexpeditionerna

Ovanstående redovisning av ångfartygslinjer och ångfartyg, där postbefordran ägt rum under kontrakt mellan postverket och berörda rederier, berör perioden fram till och med 1869. Längs flera av de linjer som ångfartygen trafikerade fanns emellertid få eller inga postanstalter, vilket var ett hinder för en mera omfattande postutväxling. Under hösten 1869 beslöt postverket därför att på försök inrätta en så kallad ångbåtspostexpedition ombord på ångfartyget *Laxen*, som trafikerade Dalslands kanal. Härigenom skulle det bli möjligt att utväxla med frimärken betalda brev som stämplades av befälet på fartyget. Såväl brev adresserade till orter som ångfartyget anlöpte som till alla övriga orter inrikes och utrikes kunde på detta sätt expedieras.

Försöksverksamheten föll väl ut och under 1870 inrättades flera ångbåtspostexpeditioner mellan Stockholm – Jönköping, Stockholm – Hällsviken, Stockholm – Smedjebacken, Göteborg – Uddevalla, Göteborg – Strömstad samt mellan Stockholm och dess närförorter. Organisatoriskt var ångbåtspostexpeditionerna underställda ett postkontor på någon av de orter som fartyget trafikerade. Varje ångbåtspostexpedition fick ett särskilt nummer och en cirkulär datumstämpel med texten ÅNGBÅTS PXP, ÅBXP, ÅBP, ÅXP eller ÅBX och tillhörande nummer ingraverat.



Brev med ångfartyget *Östanå* från Östanå till Stockholm stämplat ombord Ångbåts ppx nr. 32, 3/7 1872.

I ett cirkulär utfärdat av generalpoststyrelsen den 1 maj 1871 redovisas de allmänna bestämmelser och instruktioner som

skulle gälla för ångbåtspostexpeditionerna och ansvarig föreståndare för postbehandlingen ombord. Antalet ångbåtspostexpeditioner var vid den tidpunkten 22 stycken, samtliga utgående från Stockholm eller Göteborg. Omfattningen växte snabbt och 1908 fanns det som mest 171 expeditioner i trafik. Under verksamhetens sista år (1951) återstod endast åtta stycken. Hela trafiken med ångbåtspostexpeditioner finns väl beskriven av Donald MacFie och Armand Månsson och är katalogiserad i *Facit Postal*.

Sammanfattning

Den tidiga ångbåtsposten gick hand i hand med industrialismens genombrott i Sverige. Tack vare föregångare som Samuel Owen blev Sverige det andra landet i Europa, efter Storbritannien, att sätta in ångfartyg i reguljär trafik. Postverket var genom en framsynt satsning på postångfartyg i egen regi drivande för utvecklingen inom ångfartygsområdet. Man lade sig även vinn om passagerarnas bekvämlighet ombord och gick i täten när det gällde införandet av ny teknik. Så var till exempel *Polhem* (1858) den första propellerångaren med järnskrov, vilket medgav trafik även vintertid.

Detta lockade snart privata aktörer att satsa på ångbåtstrafik, såväl på utrikes som inrikes linjer. I konkurrens med andra Östersjöländer byggdes det i Sverige upp en framgångsrik ångbåtflotta i privat ägo. Genom kontrakt med postverket åtog sig flera av dessa rederier från slutet av 1830-talet och långt in på 1900-talet att befordra post, tidningar och paket. Från 1870-talet utvecklades posttjänsterna att också gälla postbehandling ombord genom ångbåtspostexpeditioner.

Redovisningen av ångbåtspost med privatägda ångfartyg ovan gör inte anspråk på att vara fullständig. Jag har i första hand valt att behandla den tidigaste perioden 1835-1869. Av utrymmesskäl har en del ångbåtlinjer och ångfartyg under andra hälften av 1860-talet inte behandlats. Här finns det å andra sidan från 1864 möjlighet för den intresserade att ta del av den statistik angående

postbefordran med privata ångfartyg som presenteras i generalpoststyrelsens Berättelse om postverkets förvaltning. Perioden från 1870 och framåt domineras av ångbåtspostexpeditionerna och finns uttömmande behandlad av Donald MacFie och Armand Månsson.

Källor och litteratur

Riksarkivet i Stockholm

Överpostdirektörens arkiv/Postkammarkontoret fram till 1850:

D4 Persedelförteckningar, F3 Kontrakt.

Riksarkivet i Arninge

Generalpoststyrelsens arkiv efter 1850:

Postkammarkontoret, Persedelförrådet och Statistiska kontoret.

Dahl, Claes Göran,

De fyra första svenska postångfartygen.

Posttryttaren 2002.

Dromberg, D. A. ,

Ångfartygspost i Östersjöområdet 1839-1875.

[Helsingfors] 1981.

Emmerfors, Anders,

Om ångbåtspost

Posttryttaren 1975.

Generalpoststyrelsens berättelse om postverkets förvaltning 1864-1869.

(Bidrag till Sveriges officiella statistik: M. Postverket).

Kungl. Maj:ts kungörelser 7 mars 1835 och 26 oktober 1860.

Lundh, Lennart,

Tidig ångbåtspost 1824-1869.

Aktuellt om Posthistoria nr 7 (2000).

MacFie, Donald,

Ångbåtspost (SFF:s specialhandbok nr. 7). Stockholm 1977.

Månsson, Armand,

Post ombord: ångbåtspost på annat sätt (SFF:s handboksserie nr. 22).

Stockholm 1989.

Postverkets kungörelser och cirkulär 1824-1869.

Rudbeck, Johannes,

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

Stockholm 1933.

KONTRAKT

Emellan Kungl General-Post-Styrelsen å ena och Bolaget för ångfartygen GAUTHIOD och SVITHIOD å andra sidan är nedanstående kontrakt afslutadt.

Rederiet förbinder sig härmed att med nämnda fartyg, så väl emellan Stockholm, Calmar och Ystad, som emellan dessa städer och Travemünde befordra Postwäskor 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 andre än nämnde inrikes orter, blifva inlagde i de lådor, som böra till detta ändamål finnas ombord å fartygen och från Postverkets erhållas.

För befordringen av de väskor och brefsäckar, som medfölja fartygen vid deras turer från utlandet till Ystad, Calmar och Stockholm, har rederiet att utan afseende på väskornas eller säckarnas antal eller tyngd, af Postverket för hvarje resa uppbära Tio Riksdaler Banco hvaremot 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 lådorna befintliga enskilda bref, som med fartygen från utlandet till Sverige fortskaffas, äger Rederiet att för hvarje enkelt bref, hvarmed menas det, som ej öfverstiger $\frac{3}{4}$ lod Cölnisk vikt, åtnjuta: för de bref, som äro från Hamburg och på andra sidan därom belägne orter, fyra Skillingar och för de, som äro från Lübeck och Travemünde, då de aflemnas i Ystad och Calmar, åtta Skillingar samt då de aflemnas

i Stockholm, tio Skillingar, hvilka ersättningsbelopp för dylika bref af högre vikt än $\frac{3}{4}$ lod ökas efter enahanda progression, som i Portotaxan för utrikes brefvexlingen är fastställd, hvarjemte Rederiet för i lådorna inneslutne obetalde bref, som är till inrikes orter, har att uppbära hälften af den Lösen, som för dem till Postkassan inflyter.

För befordringen af i Lådorna aflemnade bref, som äro adresserade till utlandet, har Rederiet ej af Svenska Postverket att åtnjuta någon godtgörelse, samt tillkommer Rederiet att jemväl ersättningsfritt befordra i Lådorna befintliga fribref och sådane enskilda bref, som af wederbörande adressater ej utlösas. Med fartygen i Lådorne ankomne, till Rederiet ställde, bref har Rederiet att utan Lösen utbekomma.

Postsäckar eller väskor, ämnade att med fartygen fortskaffas, aflemnas genom wederbörande Postcontors försorg emot qvitto av Befälhafvarne ombord å fartygen senast en halftimme före deras uppgifne afgångstid.

Vid fartygens ankomst upsändes genast (dock ej under nattetid, så vidt sådant kan undvikas) och aflemnas till wederbörande Postcontor emot qvitto medföljande Postwäskor eller säckar samt breflådor, förbehållande sig dock Kungl. General-Post-Styrelsen att, om Styrelsen så skulle finna för godt, låta hit till Stockholm med fartygen ankommande poster på sätt som lämpligast finnes, från fartygen genom wederbörande postbetjente uphemta.

Den Rederiet af Postverket enligt detta Contract för brefbefordringen tillkommande ersättning erhålles för de i Lådorne befintliga inrikes obetalde brefen af Postcontoren i Stockholm, Calmar och Ystad, men för Postwäskorne och brefen i Lådorne från utlandet genom anordning på Postkassan efter af Postkammar-Contoret däröfver upgjord uträkning, sedan ångbåtsfarten för året upphört.

Rederiet äger rättighet att, i händelse af omständigheterne det fordra, utan hinder af ofvanstående Contract, afbryta eller förändra fartygens resetourer, men är förpliktigadt, att om sådana afbrott eller förändringar, därest de äga rum, meddela Kungl. General-Post-Styrelsen tidig skriftlig underrättelse.

/Stockholm den 22 April 1851

