

# De fyra första svenska postångfartygen

Av Claes-Göran Dahl

## Sjöpost – en svensk specialitet

Sjöposten är av gammalt datum i Sverige. Kanske utgör den så kallade "Väddöfärjan", som var känd redan under medeltiden och upphörde att gå först under 1800-talet, ett postalt rekord. Eftersom det svenska rikets yttersta gränser justerades gång på gång allt eftersom stormaktsväldet etablerades, respektive föll sönder, försvarades uppbyggnaden av landförbindelser. Trots detta fanns ett antal sådana postvägar som Österleden – upphovet till benämningen "Österlen" – som var av gammalt datum. Risken för dillsjööverfall var dock stor även i fredstid så sjöpostförbindelserna framstod som relativt snabba och säkra.

Vid 1800-talets början fanns det ett väl utbyggt postsystem med seglande postjakter. Det torde ha motsvarat tidens krav på snabbhet ganska väl då det fungerade som det var tänkt, även om man fick räkna med att ett brev från Stockholm ner till södra Europa i bästa fall tog två veckor. Blåste det motvind mellan Ystad och Stralsund så kunde det nog gå många dygn innan man kom fram – om man överhuvudtaget lämnade hamnen innan vinden hade vänt. En ny tid krävde bättre kommunikationer och på världshaven seglade den nya tidens vint-hundar, skonerter och clipperskepp, med laster som krävde snabba transporter. Postjakterna kunde inte mäta sig med dem, men det fanns andra tekniska lösningar i sikte.

.....

CLAES-GÖRAN DAHL är född år 1944. Han är sjöofficer med lång tjänstgöring till sjöss i handelsflottan och örlogsflottan bakom sig. Dahl har i första hand intresserat sig för filateli med sjöanknytning. Uppmanad av redaktören i *Sveriges Flotta* att skriva om detta ämnesområde startades de första "Frimärkshörnorna" i början av 1960-talet. Med åren har det blivit många spalter i ett stort antal dagstidningar och tidskrifter.

.....

## Stormaktstidens postförbindelser upphör

Det svenska stormaktsväldet hade på sin tid ställt stora krav på kommunikationer mellan huvudstaden och besittningarna på andra sidan Östersjön, inte minst till Turkiet där Karl XII höll hov. Det var därför en nödvändighet att det fanns väl fungerande sjöpostförbindelser. Genom Wienkongressen och ett särskilt fördrag den 7 juni 1815 samt en konvention den 24 november samma år lämnade Sverige sina sista landområden på den tyska nordkusten. Svenska Pommern samt den gamla ärorika universitetsstaden Greifswald, där många svenskar studerat, jämte Rügen, avträdde till Preussen. Enligt det sistnämnda fördraget skulle postförbindelser upprätthållas mellan länderna på lika villkor. Förhandlingarna gick emellertid trögt och den svenska regeringen hade

långtgående krav beträffande ersättning för övertagande av postjakter. På hösten 1816 beslöt regeringen att postgången mellan Sverige och den legendariska utposten Stralsund skulle upphöra.

### Postjakter i motvind

De långvariga och besvärliga förhandlingarna utmynnade den 25 mars 1818 i en konvention som stadgade att den svenska och norska postgången till kontinenten med fartyg skulle gå över Stralsund och Hamburg. Länderna skulle ställa en postjakt var till förfogande för sjöpostförbindelsen mellan Skåne och Preussen. Tidigare hade detta varit en rent svensk angelägenhet men nu inleddes en ny era av samarbete. Det klagades på fartygens standard och det resulterade i ett beslut att bygga två nya jakter som fick namnen *Constitutionen* respektive *Troheten*. De infödda skepparna ersattes av två löjtnanter från Flottan, nämligen Nils Ludvig Haverman i *Constitutionen* och Olof Alexander von Borck i *Troheten*.

Överpostdirektören utfärdade den 28 februari en instruktion för befälhavarna.

Den första paragrafen lyder:

”1. Då såväl Postjacks Befälhavaren, som Besättningen, lika med Post och Tullbetjen- te, är stäld under Kungl. Maj:ts synnerliga Nädig hägn och beskydd, samt således från alla förolämpanden, ware sig af högre eller lägre Personer, är befriad ...”

Den första paragrafen är av större betydelse än den vid en första anblick kan ge sken av. Postjakten sägs vara ”ställd under kungligt beskydd.” Även om internationell rätt vid denna tidpunkt närmast var ett okänt begrepp tillämpades ett visst mått av fair-play, som alltid, till sjöss, inte minst mellan suveräna stater.

Befälhavaren förbjuds vidare att anlöpa andra hamnar än Stralsund, Wittow, Barhöft eller Mönchguth respektive Ystad. Skulle fienden (eller en kapare) uppbringa fartyget skulle postväskan sänkas i havet och positionen noteras nogsamt så att postväskan kunde hämtas upp igen.

### Sista striden

Ångkraften skulle revolutionera samhället och samfärdseln på ett sätt som saknade motstycke i historien. Efter långt experimenterande blev ångmaskinen på några decennier den allt överskuggande kraftkällan. Även om ångfartygen nu på allvar hade gjort sin entré på haven var det inte bara ett vågat beslut att bygga ett fartyg, framdrivet med det omtvistade ångmaskineriet.

I sjöofficerskårerna, som av hävd bemannat postjakterna, var motståndet mot ångan stort, i varje fall när det gällde örlogsfartygen och därmed ytterst frågan om linjefartyg och fregatter skulle ersättas med ångfartyg. Bland sjöfolk på alla världens hav avspeglades känslorna för nymodigheterna av uttrycket ”Iron men and wooden ships, iron ships and wooden men”.

Segelfartygens örlogssjömän hade fått en ny allvarlig fiende i ångfartygen och de samlade sig till den sista striden. En exalterad föredragshållare i Örlogsmannasällskapet yttrade så sent som år 1833:

”Huruvida är det troligt, eller kan det anses såsom möjligt, att i en framtid, krigsfartyg, drifne af ånga, kunna tillvägbringa en så hufvudsaklig förändring i stridsättet till sjös, att linjeskepp, sådana de nu organiseras, kunna undvaras.”

Föredragshållaren frågar också retoriskt:

”Men huru handtera dessa fartyg i svår sjö? Huru ersätta den skada en enda kula kan åstadkomma i machineriet? Huru, då ej detta maskineri kan arbetas, undvika att blifva öfversegld?”

Avslutningsvis säger han:

”Och det är emot dessa skepp, som ångbåtarna skulle våga mäta sig på hafvet, på det element som så länge uteslutande varit under de förstnämndes herravälde!!! Må ångbåtarna taga sig till vara, faran är icke ringa.”

Det är lätt att med dagens ögon döma talar- ren som förstockad när vi sitter med facit i hand. För att tala med Runeberg: ”Nog täl-



de han att skrattas åt men mera hedras ändå." Ångmaskinerna befann sig fortfarande på experimentstadiet och ett robust linjefartyg var ännu ett örlogsfartyg som kunde mäta sig med en tänkbar fiende till havs. Men artilleriets utveckling i kombination med ånga, stål och propeller av modernt snitt skulle revolutionera såväl sjöstriden som sjöförbindelserna.

Det var inte bara sjöofficerarna som var kritiskt inställda. Läkare varnade för följderna av de svindlande hastigheter som kunde bli aktuella. Leonhard Rääf, som var riks-dagsman, yttrade med all sin vältalighet:

"Samhällets lycka består enligt min tanke i att äga medborgare, vilkas själs- och kroppsförmögenheter uppnått högsta möjliga styrka. Ångkraften förslappar emellertid båda. Låt oss betrakta ett seglande fartyg! Vilken beslutsamhet i omdömet, vilken raskhet och kraft i utförandet inplantas icke hos dess besättning. Däremot ett paddlande fartyg – vilken uselhet. – En eller ett par halvstekta grytel-dare! Maskinerna, menade han, döda allmänhetens omdömesförmåga, kraft och välstånd."

### Edelcrantz räddar Owen för Sverige

En stor del av äran för att ångdriften på allvar introducerades i Sverige får tillskrivas Abraham Niclas Clewberg född i Åbo 1754, adlad Edelcrantz och president i Kommerskollegium m.m. Under ett besök i England träffade han James Watt, som rekommenderade honom att besöka faktoriet i Leeds, där en ung man vid namn Samuel Owen arbetade. Edelcrantz inköpte där tre ångmaskiner och en fjärde i London. Eftersom man saknade kompetens i Sverige att sätta upp maskinerna krävde han att fabriken i Leeds skulle skicka över en skicklig montör. Till denna uppgift utsågs Owen. Han var på väg att ta språnget över Atlanten men blev "på mina principalers recommendation antagen", som Owen själv skriver, "att medfölja Cansli Rådet Edelcrantz till Sverige". I december 1805 återvände Owen efter slutfört uppdrag till Storbritannien. Han lämnade

sin tjänst, flyttade till London och började arbeta hos den kände konstruktören av kom-poundångmaskinen, Arthur Woolf.

För att sätta upp en ny och större ångmaskin på den tomt där Stockholms stads-hus nu står, begärde Edelcrantz att leverantören Morry skulle sända över montörer. Kvarnen döptes i folkmun till "Eldkvarn" och lär ha slukat 800 famnar ved per år.

Edelcrantz fick inget svar på sin begäran och tillskrev då Owen, som också han skrev till Morry utan att få något svar. På ny anmodan från Edelcrantz och på grund "af tacksamhet och erkänsla för Edelcrantz mig bevisade godhet under mitt förra wistande i Swerge" for Owen till Stockholm. Samma dag som han kom fram erhöll Edelcrantz svar att Morry med tre man var på väg till Stockholm, där de också inträffade dagen därpå.

Senare anställdes Owen som verkmästare vid Bergsunds Mekaniska Verkstad. Hans experimentlusta kände dessbättre inga gränser och det dröjde inte länge förrän han stod på egna ben och ägnade sig åt allehanda försök.

### Wattentrollet och Experiment

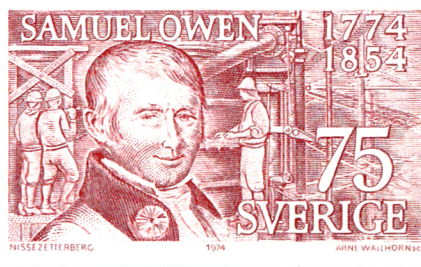
För den stora allmänheten är Samuel Owen mest känd för sina experiment med ångmaskiner i fartyg. Mest omtalad blev den ros-lagsskuta som han kallade *Wattentrollet* i vilken han installerat "en 6 hästars kraft ång-maschin med osculerande cylinder och hade dylika propeller samt vattenhjul så in-rättadt att man kunde begagna hvilket som helst."

Ett av hans första fartyg – *Experiment* – uppges ibland som Flottans första ångfartyg och omväxlande som tillhörande kron-prinsen Carl Johan. Det senare torde vara mest korrekt.

Owens fartygskonstruktioner blev allt mera avancerade och allt bättre men så småningom stagnerade den tekniska utvecklingen. Dessvärre råkade han ut för en del ekonomiska bakslag. Det stora fartyget *Josephine*, som kunde ta 600 passagerare och trafikerade Stockholm-Arbo-ga, brann upp

1827. Bland hennes kommissionärer kan nämnas stadsmajoren Strindberg samt postmästaren Törnberg i Strängnäs. Men Owen gav inte upp utan skaffade sig en ny *Josephine*. Han tillverkade mer än 1.000 ångdrivna skördetröskor och levererade pumpverken till Höganäsgruvorna 1829. Dessutom var han engagerad på en rad områden: förutom i mekaniken, där sekundchefen och konstruktören Salomon Siöbohm samt kommandörkaptenen, sedermera amiralen J. S. von Sydow, samt bergmästaren Gustaf Broling tillhörde hans vänner, även i metodistkyrkan och nykterhetsrörelsen där han var ordförande i Svenska Nykterhetsällskapet.

Owen gifte sig 1817 med Britta Carolina Swedell och de fick två barn innan hon avled 1821. Påföljande år gifte han om sig med Johanna Magdalena Elisabeth Strindberg, faster till August Strindberg. Med henne fick han nio barn. Det är henne Strindberg med inlevelse beskriver i Tjänstekvinnans son.



År 1974 utgavs detta frimärke med Samuels Owens porträtt till 200-årsminnet av hans födelse.

### "Så kallade ångbåtar"

I avsikt att minska kostnaderna för Postverket överlämnade en kommitté år 1817 ett förslag till Kungl. Maj:t att "så kallade ångbåtar" skulle användas för postbefordran mellan Sverige och Tyskland. Kungl. Maj:t ansåg i all sin vishet inte tiden vara riktigt mogen för ett så radikalt förslag. Den 27 oktober infordrades i alla fall från överpostdirektören en utredning om kostnaden för användning av postångfartyg.

Öfverpostdirektören, friherre Vilhelm Carpelan, vilade inte på hanen utan avlät redan den 8 november ett underdånigt utlåtande med tillstyrkan av en ångbåtsförbindelse och framhöll ångbåtarnas företräden:

"Då posternes så skyndsamma som bestämda framkomst äro hufvud-omständigheter vid en väl inrättad postföring, skola, wid posternes fortskaffande sjövägen, ångbåtar framför andra fartyg alltid äga ett märkeligt företräde. Säsom icke beroende af väder och wind kan deras fart med en sällan felslagen nogrannhet beräknas."

Av hans beräkningar framgick att det var dyrare att bygga och driva två ångfartyg än två segeljakter men att merkostnaden skulle uppvägas av en livligare brevväxling. Kungl. Maj:t insåg fördelarna med ångfartyg och beslöt den 24 november 1819 inhämta yttrande från sin samarbetspartner, den preussiska regeringen, om den också kunde tänka sig att utnyttja ångfartyg på denna postlinje.

I Preussen hade postångfartygen en ivrig förespråkare i generalpostmästaren von Nagler. I en personligt hållen skrivelse framhöll denne att det var en hederssak för Preussen att anskaffa postångfartyg. Sedan 1817 förde de preussiska postfartygen statsflaggan med den preussiska örnen och järnkorset. Fartygen var underställda generalpostdirektionen i Berlin och såväl befälhavaren som förste styrman anställdes av chefen för postförvaltningen.

### Ett postångfartyg på ritbordet

Mot slutet av år 1820 uppdrog Kungl. Maj:t åt postkommissarien i Stralsund, Johan Fredrik Lundblad, att försöka träffa en överenskommelse med Preussen om sjöpostförbindelse mellan Stralsund och Ystad med ångfartyg. Förhandlingarna gick trögt i början men den 1 mars 1821 kunde en överenskommelse undertecknas, på preussisk sida av Geheime Postrat Schmückert och på svensk sida av nämnde Lundblad. Postförvaltningarna åtog sig att ersätta postjakterna med ångfartyg och att hålla ett fartyg i re-



serv. Det innebar i praktiken att förbindelsen sommartid skulle upprätthållas med ångfartyg och vintertid med postjakter.

När det gällde kompetensen att konstruera och bygga fartyg samt utbilda personal i navigationskonsten var den väl tillgodosedd i sjöförsvaret. Det fanns tidvis såväl en Flottans konstruktionskår som maskinistkår. De ersattes så småningom av mariningenjörskåren. Statliga myndigheter kunde därför vända sig till ett eget verk med skeppsbyggnadskompetens, senare benämnt Kungl. Marinförvaltningen, med örlogsvärv respektive marinverkstäder. Därför var det naturligt att Owens gamle vän, översten och sekundchefen för flottornas konstruktionskår i Stockholm, Salomon Siöbohm, fick i uppdrag att göra upp ritningar till "Ett Post-fartyg med Ång-inrättning". Uppgifterna om maskinstyrkan hos de av Owen konstruerade maskinerna är av naturliga skäl något osäkra och uppgifterna kan för en och samma maskin variera mellan 8 och 22 hästkrafter. För det nya postångfartyget kalkylerade man med 20 hk men insåg snart att detta var för lite och målet sattes till maskiner med 55 hk. Nya ritningar måste göras men de som Siöbohm upprättat har betraktats som de första i Sverige, föreställande ett ångfartyg, även om det stannade på ritbordet.

### Kungl. postångfartyget Constitution (1824–1837)

Öfver Post Directeurs Embetet (i fortsättningen förkortat ÖPDE) gjorde förfrågningar hos skeppsvarven i huvudstaden och ute i landet om de ville bygga ett större postångfartyg i trä. Resultatet var dock negativt, inte minst på grund av dålig tillgång på användbart virke. Parentetiskt kan här inskjutas att Kronans fartyg under 1820- och början av 30-talet gjorde täta resor till Riga, Pillau, Danzig och andra orter på andra sidan Östersjön för att hämta hem ekvirke. En hemställan gjordes därför hos Kungl. Maj:t om att få bygga fartyget vid Örlogsvärvet i Karlskrona och den bifölls.

Vid tiden för det första postångfartygets

konstruktion var Capitaine Johan Aron af Borneman (före adlandet Kihlgren och en av af Chapmans lärjungar) skeppsbyggmästare och chef för konstruktionskontoret i Karlskrona och det ankom på honom att göra nya ritningar. af Bornemans "Project-Ritning till ett Ångfartyg att såsom PostJagt gå mellan Ystad och Stralsund" är daterad den 18 april 1822. Medan vi i modern tid gärna gör distinktionen mellan postjakt för ett seglande fartyg och postångfartyg för ett maskindrivet fartyg kan vi notera att man med "postjakt" (undantagsvis postgaleot) vid denna tid oftast avsåg en gemensam benämning på postförande fartyg, de må sedan ha varit briggar, jakter, skonoter eller andra mindre fartyg. Ofta användes de också som avisofartyg, d.v.s. för rekognoscering. De var alltså ett slags föregångare till sentida signalspaningsfartyg och fartygen lånades ut av Flottan för längre eller kortare tid.

På af Bornemans ritningar finns följande uppgifter:

Längd mellan spunningarne	90 fot 8 tum
i Wattenlinjen	
Bredt efter	
Ytterkant av Timren	19 fot 6 tum
Djupgående utan styrlast	4 fot 10 tum

Då är deplacementet 3880,66 Cubicfot Saltvatn, och Centrum Gravitatis i längden af Deplacement = 2,55 för om Medden.

Fartyget skulle byggas av ek på kravell och enligt tackelritningen skulle fartyget ha tre master med snedsegel. Så blev emellertid inte fallet utan på alla master fördes toppsegel. För ångmaskinerna vände man sig naturligtvis till Samuel Owen och skrev kontrakt om leveransen. Kontraktet inleds:

Sedan Öfver Post-Directeuren, Stats Secreteraren m.m. Herr Baron W. Carpelan anmodat mig, S. Owen, att förfärdiga Twå Ångmachiner af Femtio Fem hästars kraft, för att användas till 2:ne Fartyg, hwilka för Kongl. Svenska och Preussiska Postwerkens behof komma att byggas, så förbinder jag mig här-

med att, senast i slutet af nästinstundande Augusti månad, men förr om sådant sig göra låter, aflemna Twänne Ångmachiner af berörde kraft, hwarje Machine bestående af Twå smidda Järnpannor med Matarpump, Watten-hjul-axlar med Wef och Wattenhjul, Balance med Wefstake och axel, Ventil-rör, Condensator, Luftpump och Cylinder med Skrufvar och allt tillbehör i fullständigt stånd; hvaremot jag, W. Carpelan, förbinder mig, å ofwanberörde Kongl. Postverks vägnar, att i betalning för dessa Ångmachiner erlägga Trettio-Åtta Tusende Rd:r Svenska Banco Sedlar eller 19.000 Rd:r för stycket, på det sätt ...

Kontraktet avslutas:

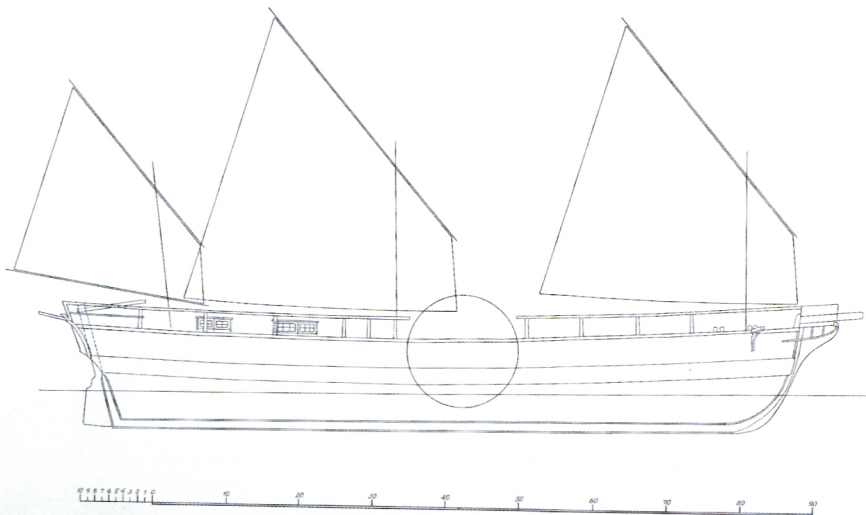
Med detta Contract, hvaraf 2:ne Exemplar äro tagne, förklara vi oss till alla delar nöjde, och bekräfta detta ytterligare med våre namn och Sigills undersättande, som skedde i Stockholm d. 20 februari 1822

W. Carpelan            S. Owen

## Constitution populärt namn

För det preussiska postverket byggdes systerfartyget *Preussischer Adler*. Avsikten lär ha varit att det svenska fartyget skulle heta *Svenska Lejonet* och båda fartygen skulle alltså ha namn efter vapensköldarna. Det preussiska fartyget sjösattes den 15 augusti och det svenska den 20 i samma månad. Dagen före sjösättningen ändrades dock det tilltänkta namnet då Kungl. Maj:t beslöt att fartyget skulle heta *Constitution*. Den uppmärksamme läsaren noterar att det några år tidigare hade byggts en postjakt för samma trad med namnet *Constitutionen*. Litet längre fram i historien kommer vi att möta ett postångfartyg och en postjakt med namnet *Postiljon* även om postjakten i början oftast, i motsats till sin ångdrivna kollega, stavas *Postillion*. Förmodligen fanns det en tanke bakom den dubbla namngivningen. Om man i en turlista skall ange att fartyget som trafikerar sträckan heter *Constitution* vare sig det är fartyg A eller B så är det naturligtvis

Ritning av *Constitution* enligt reproduktion i Postmuseums bildarkiv.







Det svenska frimärket föreställande *Constitution*, vilket utgavs till Postverkets 300-årsjubileum 1936.



Norska frimärket med *Constitutionen*, vilket utkom till Postverkets 300-årsjubileum 1947.

praktiskt, men med tanke på uppbörder och annat blir det förvillande.

Till råga på allt elände byggdes det några år senare ett postångfartyg för vårt brödrfolk. Bristen på fantasi för namn tycks ha varit total eftersom även hon döptes till *Constitutionen*. Det norska postångfartyget sattes i trafik under våren 1827 mellan Kristiania (Oslo) och Kristiansand. Det är avbildat på ett norskt frimärke från 1947.

Tydiligen var språkkänslan ungefär densamma som i vår tid beträffande den obestämda formen, ty i dagligt tal kom det nya svenska postångfartyget att kallas *Constitutionen* och efter några år omnämns det också så i skrift.

Själva namnet förefaller oss moderna människor något underligt men torde ha varit ett för tiden modernt och kanske värdeladdat ord för en suverän stat att yvas över. Ett av världens allra äldsta bevarade örlogsfartyg, "Old Ironsides" i USA, hette också *Constitution*.

Totalt betingade det nya postångfartyget ett pris av ca. 37.500 rdr banco. Som jämförelse kan nämnas att i detta nådens år räknade man med att ett 100 kanoners örlogsskepp hade ett nybyggnadspris av 460.000 rdr banco. Det har sagts att fartyget var ett av de präktigaste som byggts och det var säkert ett påkostat fartyg med dåtidens mått mätt. Dessvärre lämnade såväl pannor som maskiner en del övrigt att önska, vilket naturligtvis inte var så konstigt med tanke på att järnet vid denna tid inte höll så hög kva-

litet. Dessutom hade man inte kommit på att använda destillerat vatten i pannorna så trycket fick hållas lågt och ändå anfrättes pannan hårt. Pannexplosioner med katastrofala följder inträffade i Nelsons hemland men i Sverige var vi relativt förskonade från allvarigare olyckor. Det första postångfartyget skulle dock bli en god kund på varvet.

### I Samuels Owens verkstad

De två löjtnanterna Annerstedt och Palander hade under september 1822 utan missöden seglat upp de då färdigställda postfartygen från Karlskrona till Samuel Owens verkstad i Stockholm. Den i postjaktssammanhang välkände löjtnanten vid Flottan, Olof Alexander von Borck, beordrades till Stockholm för att under installationen av maskinen inhämta erforderlig kunskap "om dess sammansättning och dess åtskilliga delars förhållande till varandra". Dessvärre tog installationen av ångpannor och maskiner längre tid än beräknat och först den 22 juli 1823 kunde *Constitution* avsegla mot Ystad via Kalmar. Vedförrådet fick kompletteras vid Idö utanför Västervik, Kråkelund utanför Misterhult och i Karlskrona. von Borcks kollega, underlöjtnanten Gustaf Johan Halleen, avseglade med det preussiska fartyget den 23 juli och ankom samtidigt till Ystad. Mycket återstod att ordna innan postfarten kunde komma igång och inte förrän den 1 maj 1824 påföljande år kunde världens första (?) postångfartygsturer påbörjas.

Inte utan stolthet, kan man anta, meddelar Postverket i cirkulär den 9 april 1824 att "poster och resande från och med maj månads början komme att med ångfartyg överföras mellan Ystad och Stralsund."

### Den nya postångbåtstrafiken

Postförvaltarna uppmanas att göra reklam för den nya ångbåtstrafiken och meddela korrespondenterna att ett brev till Hamburg som sändes över Ystad och Stralsund skulle komma fram lika fort som ett brev via Danmark. Brev till södra Tyskland, Schweiz, Frankrike och nedre Rhenländerna, som adresseras över Stralsund och Berlin, skulle i vissa fall komma fram fortare och i andra fall lika fort som över Hamburg. Ett brev från Stockholm skulle nu komma fram till Wien på 10 dygn och till Paris på 13.

Genom ett kungligt brev av den 15 november 1826 fick poststyrelsen i uppdrag att inkomma med ett förslag till förbättrad postgång i landet. 1827 inrättades den första "snällposten" på sträckan Stockholm-Ystad.

Från Stockholm avgick post på kvällen varje tisdag och fredag med ankomst till Ystad under eftermiddagen varje lördag respektive tisdag. Från Ystad avgick ett postångfartyg vid fyratiden varje eftermiddag tisdagar och lördagar. Normalt tog överresan 13 timmar och varje måndag respektive fredag var ett fartyg tillbaka i Ystad på förmiddagen.

Postmängden tycks inte ha varit alltför betungande. Passagerare och kreatur var nog en större belastning för besättningen än posten. När det gäller taxan för olika laster så var den väl reglerad och man skilde nog på folk och få. I pommerskt mynt räknat fick en ståndsperson betala 8 riksdaler för överresan men då fick han också medföra en relativt tung kappsäck. Barn under två år reste gratis medan pigan fick betala 2 riksdaler och 24 skilling. Avskedade eller tjänstefria soldater, sjömän och annat löst folk fick betala 1 riksdaler, under förutsättning att de inte hade något tungt bagage. Frakten räknades i lod eller skeppspund. Ett oxhufvud kostade 2 riksdaler i frakt medan ett ankare

kostade 24 skilling. Därmed avsågs inte ett reservankare utan ett dito avsett för brända och destillerade drycker. Vad ett swinhufvud kostade i frakt framgår inte, men en kvarnsten om minst 4½ fots diameter kostade 8 riksdaler. Till en början fick hästar ej medfölja på resan men från 1829 blev det fritt fram för högst fyra hästar åt gången att medfölja. Vid stormvarning fick de klokt nog stanna på kajen i avvaktan på bättre väder.

Genom cirkulär den 13 juni 1827 tillkännagav överpostdirektionen att postångbåtstrafiken mellan Ystad och "pommerska valen" skulle börja först den 2 juli. Vidare meddelades att posten avgick från Stockholms postkontor klockan 10 om aftonen tisdagar och fredagar. Livet till sjöss och i hamn gick sin gilla gång men maskineriet fungerade inte så bra. Redan vintern 1826-27 var *Constitution* tillbaka i Stockholm för reparationer, vilka drog ut på tiden.

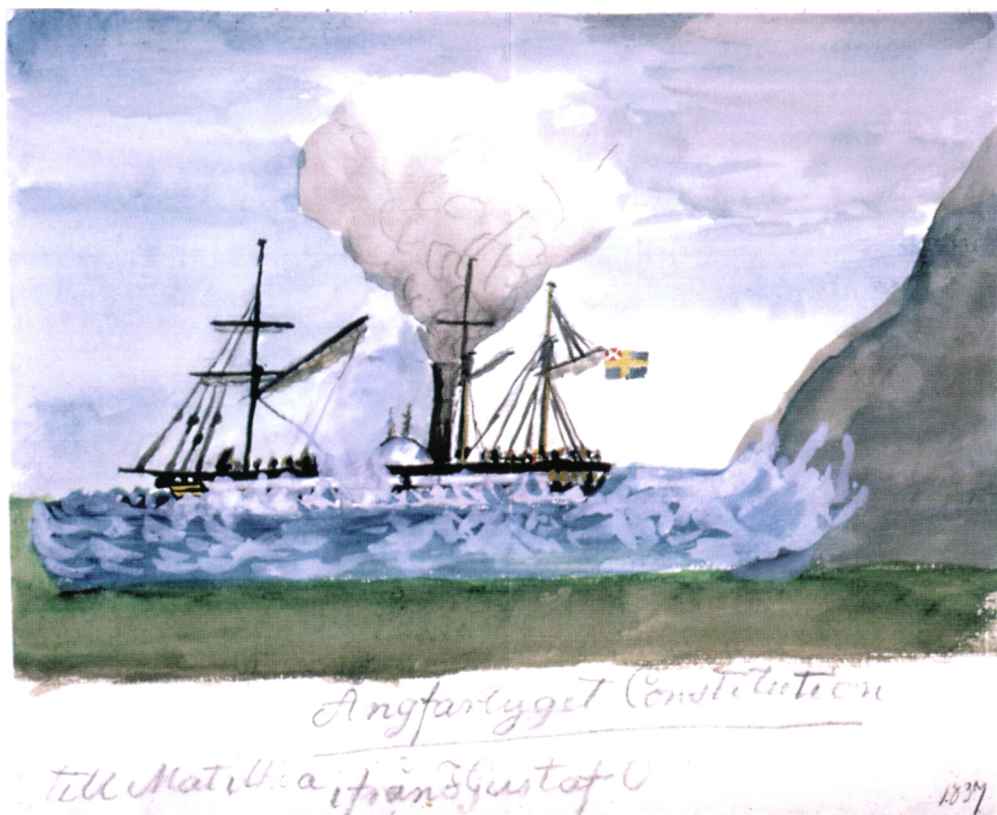
Påföljande vinter fick Owen sätta in nya pannor. Vintern 1829-30 reparerades fartyget i Stockholm och vintern 1831-32 sattes nya ångpannor in i Nyköping.

Vintern 1832-33 var det dags för nya pannor igen, denna gång konstruerade efter ritningar av snillet Anton Gustaf Carlsund. Han befordrades 1823 till "Lieutenant vid ConstructionsCorpsen" och förutsåg tidigt ångkraftens fördelar. Carlsund konstruerade en tubulärpanna som bara upptog en femtedel av utrymmet i jämförelse med de tidigare konstruktionerna. Efter ett studiebesök i England kunde han konstatera att vi ej låg långt efter när det gällde att utnyttja den nya tekniken. Carlsund var storsint och berömde Samuel Owen för de stora framsteg vi gjort i "denna konsten".

### Brännbart stoff

Bränslet var till en början ved av furu, gran eller undantagsvis björk. Även torv prövades men utan framgång. I början av 30-talet prövade man stenkol från såväl Höganäs som England. De engelska kolen var bättre men med hänsyn till tullavgifter på de engelska kolen lade man tills vidare upp ett la-





Den enda bevarade dåtida bilden av *Constitution* är denna akvarell, utförd av Prins Gustaf 1837.  
Originalen finns i Eskilstuna Museer.

ger av svenska kol i Ystad och engelska i Wyk (Wieck) utanför Greifswald.

För att uppmuntra eldarna att vara sparsamma beslöt ÖPDE den 16 oktober 1834 att de skulle få dela på 1 rdr banco för varje resa som kolförbrukningen inte översteg en viss mängd, allt under förutsättning att maskinerna varit i gång under hela överresan.

### Baren är farlig

Det var inte bara maskineriet som vållade problem. Vattenståndet i Stralsunds hamn var lågt och risken för grundkänning i hamnen eller på sandbankarna (baren) utanför kusten uppenbar. Efter en del sonderingar för att hitta en lösning på problemet kom man genom en konvention mellan de båda länderna den 11 september 1826 överens om att postångarna från och med våren 1827 skulle anlöpa Wyk. Medan hamnen i Stral-

sund muddrades upp fick posten transporteras mellan Wyk och Greifswald med roddbåt.

Sedan nya bestämmelser utfärdats för postiljonerna på sträckan Stockholm-Ystad för att påskynda postens befordran (högst en timme fick användas per mil) kunde fartygen avgå klockan 4 e.m. måndagar och fredagar. Bankarna utanför Rügen ville man dock passera i dagsljus varför ankomsten till Wyk fick bli därefter.

Ångfartygens skovelhjul var ömtåliga och posturerna inskränktes därför till den isfria delen av året. Detta innebar att *Constitution* efter vinterns uppläggning i Karlskrona sattes i trafik i april eller maj och avslutade trafiken i oktober/november. Då fick postjakterna ta över och segla så länge de kunde ta sig fram mellan isflaken. Under vinteruppehållet gick posten åter över Danmark.

I Karlskrona lades fartyget upp i så kallat vinterlag. På Skeppsvarvet anvisades ett utrymme i förrådkammaren och maskinisterna fick ett litet utrymme som verkstad. Tackel och tåg riggades med all säkerhet ner som på alla andra örlogsfartyg och bars iväg till tackelkammaren för översyn innan fartyget åter riggades upp på våren.

### Dokumentation om postångarna

Under de första decennierna tillhör postångfartygen Karlskrona Station och senare Stockholms respektive Göteborgs Station. Redan under första kvartalet 1823 avsätter det spår i brevkoncepten hos Stationsbefälhavaren i Karlskrona. I rapporten till "Förvaltningen af sjöärendena" den 12 januari 1823 angående utrustade expeditioner under 1822 läser vi:

"De enligt nådigste befallning i ändamål att till postfart mellan Ystad och Stralsund användas härstädes byggda 2:ne Ångfartygen Svenska Lejonet och Preussiska Örnen hafva under befäl af Leutenanten Annerstedt och Underleutenanten Palander blifvit till Stockholm uppförda och till Kungl. Öfverpostdirectionen aflevererade. De inmönstrade här den 5, afmönstrade derstädes den 25 September och Besättningarna återkommo landvägen hit den 3 oktober."

*Svenska Lejonet* respektive *Preussiska Örnen* (som alltså skrivs med svensk stavning) är överstreckade med tio sneda streck men inga nya namn är antecknade, vilket förmodligen varit avsikten. Konzepterna är skrivna för hand med bläck och skulle rättelser göras fick man stryka över eller vid behov infoga text med korrekturtecken. Några år senare har den årligen återkommande rapporten "Berättelse om verkställda Sjöexpeditioner från Karlskrona Station" antagit fastare former och indelats i två avdelningar: A. Örlogsfart och B. Lastdragarfart. Från år 1835 och under ett antal år framåt återfinns rapporter om postångfartygen under den förra avdelningen, även när denna avdelning rubriceras som "bevärade far-

tyg."

Här må inskjutas att "när upptäcklingen och utrustningen är slutad" hissades befälstecknet och besättningen inmönstrades. När besättningen "aftågar till afmönstring nedhalas befälstecknet." In- och avmönstringen var inte bara högtidliga ceremonier utan begrepp med långtgående juridisk och ekonomisk betydelse. När befälstecknet var hissadt utgick sjöavlöning d.v.s. ett tillägg utöver grundlönen enligt reglementet. Detta "sjö-tillägg" skulle vara ett tillägg för de olägenheter det utgjorde att vara till sjöss och har funnits i flera hundra år tills en nutida utredning har funnit för gott att föreslå dess slopande.

### Under blågul örlogsflygga

Navigationsutbildningen för handelsflottan lämnade mycket övrigt att önska, varför tillgången på civila navigatörer utöver dem som redan hade gått "den långa vägen" var nästan obefintlig. Sedan lång tid hade officerare kommenderats att tjänstgöra som fartygschefer i Postens jakter. Dessa officerare tillhörde huvudsakligen Karlskrona station. Som vi sett ovan hade det första postångfartyget helt bemannats genom befälhavande amiralens i Karlskrona försorg. När det gällde båtsmännen så ingick de ännu vid denna tid i de så kallade båtsmanskompanierna. Det måste därför ha varit en ynnest att få tjänstgöra i postfartygen och åtnjuta såväl kost och logi som sjöavlöning.

Begreppsmässigt var fartygen närmast att betrakta som "kronofartyg" med en särskild status. Redan i Sjöreglementet för ÖrlogsfloTTan av år 1785 stadgades att även om ett handelsfartyg stod under befäl av en sjöofficer så fick endast rektangulär flagga föras. Rättighet att föra "kronoflagga" hade beviljats Westindiska kompaniets skepp i västindiska farvatten då inga örlogsfartyg var synliga. Postgaleoter eller jakter fick rättighet att föra kronoflagg genom en kunglig "kansli kollegii resolution" den 30 maj 1703. Kronans post- eller seglande fartyg fick föra svensk örlogsflygga





Denna postflagga användes på postångfartygen åren 1844–1897.

”men enskildte personer tillhöriga ång- eller seglande fartyg, hvilka blifvit kontraherade att för postverkets räkning post föra, må så länge det derom med postverket upprättade kontrakt är gällande, ega rättighet att föra svensk flagga med tvenne tungor.” (Kungl. brev den 1 Aug. 1838).

Den 5 september 1844 fastställdes en särskild flagga för postfartygen i stället för örlogsflaggan. I örlogsflaggans kors skulle ett gyllene posthorn med munstycket utåt krönt av en krona på vit botten infogas. Denna flagga benämndes ”kongl. postflagg” och användes till den 15 april 1897. Med utgången av år 1898 togs rätten att föra örlogsflagga bort. Denna ersattes av en tvåtungad postflagga. Vid det laget hade också Kungl. Flottan slutat bemanna postfartygen.

### Postverkets första entreprenad?

1830 gjorde Postverket ett första försök att lägga ut verksamheten på entreprenad. Det delade ansvaret för posttrafiken mellan Sverige och Preussen medförde onödigt höga förvaltningskostnader och från preussisk sida pekade man på att svenskarna kunde hålla sina kostnader nere tack vare Flottans medverkan. Man kom därför i början

av 1830 överens om att Sverige skulle ta på sig hela ansvaret medan Preussen skulle ersätta det svenska Postverket med 9.000 Reichstaler (cirka 16.000 omräknat i svenska riksdaler). Denna ordning skulle träda i kraft med början 1832. Postverket avtalade med postkommissarien Lundblad att han från och med 1830 på entreprenad skulle svara för det svenska åtagandet och från 1831 för hela postfarten. Han fick disponera de svenska postångarna men skulle stå för driftskostnaderna, avlöna besättningarna samt stå för mindre reparationer. Dock inte:

”Ång-Fartygens kölhalning, deras förbyggande öfver eller under vatten, anskaffning af nya kittlar, nya cylindrar och luftpumpar, samt reparationer å blåsbäljar och rör till de ångpannor af ny Construction, som å det vid Motala Werkstad under byggnad varande post-Ång-Fartyget blifva anbragta, ej heller reparationerne å den seglande Post-Jagten och dess inventarier ... ”

I kontraktets fjärde paragraf föreskrevs att en svensk sjöofficer alltid skulle vara befälhavare i det nyaste postångfartyget. I det andra skulle en svensk underofficer vid Flottan vara befälhavare.

”Sjö-officeraren skall äga öfver-inseendet öfver begge Ång-fartygena och den seglande Jagten. På Entreprenuren beror att antaga Maschinister och besättningar, hvilka dock böra af Sjö-officeraren godkännas och kunna af honom förafskedas.”

Avtalet var förmånligt för Postverket som härigenom skulle spara drygt 7.000 rdr årligen. Redan i november 1833 avvek dock Lundblad sedan skuldbördan blivit honom övermäktig. Postverket tog över driften och för att få bättre disciplin ombord skulle hela besättningen i fortsättningen rekryteras från Flottan. Enda undantaget utgjorde maskinisterna som skulle ”förhyras” särskilt av Postverket. Maskinisterna var en bristvara som Flottan av naturliga skäl inte kunde ställa upp med eftersom några sjövana maskinister ännu inte fanns att tillgå. Det våldade även handelsflottan en del problem när befälhavarna upptäckte att de var beroende av maskinistens vilja att sätta i gång maskinen. Ett antal kungliga brev som tillkom i samband med övertagandet pekar på att myndigheterna kände ett behov av att styra upp verksamheten och reglera mellanhavandet sinsemellan.

### Besättning med sjöavlönning

I ett ”Bref från Storamiralsembetet” den 20 februari 1834 föreskrevs att besättningen ombord i *Constitution* skulle utgöras av 1 styrman, 1 timmerman, 3 matroser och 2 båtsmän, ”pålitlige och väl arbetsföre”. I mars 1834 medger ÖPDE att det anställs en ”salongsbetjent” som dock när postfarten för året upphör ”böra afskedas”. Lön fick utgå med 20 rdr per månad.

De två ångfartygen och postjakten som deltog i postöverfarten mellan Ystad och Greifswald fick göra nödvändiga reparationer vid ”Flottans Varf i Carlskrona” mot full ersättning från Postverket. Den revisor som fick i uppdrag att granska räkenskaperna kunde ersättas med 50 rdr enligt ett kungligt brev den 5 mars 1836. Redan den 17 januari översände befälhavande amiralen revisionsrapporten över 1837 års räkenskaper för post-

ångfartygen. Originalhandlingarna översändes i separat paket och kvitto som ”återförväntas”.

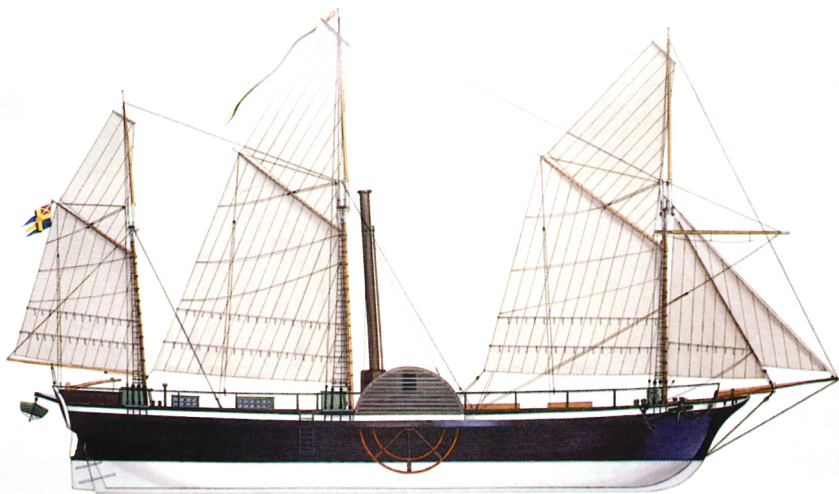
De tre officerare som tjänstgjorde som fartygschefer erhöll en hyresersättning med 100 rdr per år och det förekommer skriftväxling som visar att det kunde vara svårt att få ut ersättningen. Govert Indebetou tillhörde Stockholms Station men hade 1836 beordrats till tjänstgöring i Carlskrona och erhållit ersättning enligt resereglementet. Därför tycks man ha ifrågasatt om han var berättigad till den vanliga hyresersättningen. I februari 1837 meddelar ÖPDE dock att han tillerkänts ersättning för två år i efterskott och skulle få denna förmån under fortsatt tjänstgöring i postångfartygen. Vidare utgick en gratifikation på 200 rdr årligen för den som var chef för samtliga fartyg, d.v.s. som ”förbandschef”. Ersättningen var inte personlig utan skulle delas mellan dem som under året upprätthöll befattningen.

### Nya befälhavare

Alexander von Borck, som den 4 juli blivit löjtnant vid örlogsflottan, den 1 december 1824 sekundlöjtnant vid Kungl. Maj:ts Flotta och 1827 premierlöjtnant, stannade ombord ända till sommaren 1833, då han lämnade sin befattning. Han efterträddes av löjtnant Nils Ludvig Haverman, som lämnade sin tjänst året därpå. Därefter inträdde premierlöjtnanten Axel Fredrik Palander som chef för sjöpostfarten och tillika chef i postångfartyget *Motala*.

Ombord i *Constitution* fördes befälet av sekundlöjtnanten Govert Adolf Indebetou. Indebetou var född 1807, blev sjöofficer 1826 och sekundlöjtnant vid Kungl. Maj:ts Flotta 1834. Han hade seglat i handelsflottan och varit både styrman och befälhavare i det kända ångfartyget *Ormen Långe*, där passagerarna vid ett tillfälle gjort myteri mot den tidigare befälhavaren. Efter tjänstgöring i engelska örlogsflottan och under sommaren 1834 i briggen *Vänta litet* kom han 1835 till *Constitution* och blev hennes sista chef.





"CONSTITUTION"  
Byggt af J. J. Madsen i Kjöbenhavn 1838. Længde 100 Fod. Bredd 20 Fod. Dækket 10 Fod højt. Maskinen af J. J. Madsen. Højden af Røgen 15 Fod. Højden af Masten 100 Fod. Højden af Masten 100 Fod. Højden af Masten 100 Fod.

En sentida teckning av *Constitution* använd på en affisch som utgavs av annonsbyrån SVEA 1972.

### "Kräket" slut

*Constitution*, som nu kallades "kräket", började bli riktigt skröplig och fick bara användas i nödfall om vädret så tillät. Efter avslutad resa 1837 seglade hon vidare upp till Stockholm, enligt befälhavande amiralens rapport för "att såsom till vidare fart odugligt på auktion försäljas." Hon avmönstrades den 5 december efter att ha fått vara med om en äventyrlig seglats med kung och kronprins vilket beskrivits i *Postryttaren* 1996 av Govert Indebetous sentida släkting, Otto von Fieandt. Maskinen tycks dock inte ha varit alldeles slut ty Indebetou skriver: "Denna av röta och ålder skadade ångbåten slopades sedan maskinen blivit flyttad till en ångkvarn som syntes länge nära Kungsholmen vid Mälaren."

*Constitution* lockade inte några köpare på den första auktionen, men vid en ny auktion den 11 april 1838 köptes hon av några intressenter i Norrköping med kofferdiskeparen Erik Åhlström i spetsen för 5.700 rdr banko. Hon fick ett nytt maskineri på 55 hästkrafter, namnet ändrades till *Kronan* och ett nytt måtbrev utfärdades. Hon seglade vi-

dare som lastfartyg med den berömde norrköpingskaptenen G. Hartzell och fick dra prämsläp mellan Norrköping och Stockholm. *Kronan* såldes efter några år till det Förenade ångbåtsbolaget i Norrköping och användes under 1841 till bogseringsuppdrag i Stockholms skärgård. Därefter byggdes hon om till ett rent segelfartyg och sjönk enligt uppgift 1856.

Systerfartyget *Preussischer Adler*, som i tyskspråkig litteratur ibland omnämns som "*Der Adler*", byggdes om och kallades från 1835 *Der neue Adler*. Tre år senare såldes hon av det preussiska postverket och fortsatte i ett tiotal år med sitt hoplappade maskineri att dra mudderprämar i Stralsund. Sin glansfulla karriär som det första preussiska postångfartyget lär hon ha avslutat som flytande smedja!

### Motala Verkstad blir skeppsvarv

År 1822 grundades Götha Canal Bolags Werkstad i enlighet med "Kungl. Maj:ts Nådiga privilegium för Göta Canal Bolag". Sedan 1839 kallades företaget Motala Verkstad och var en av våra första verkstäder som in-

riktade sig på produktion i metall. Det har ofta betecknats som "den svenska verkstadsindustrins vaggå".

Behovet av en reservångare för *Constitution* torde ha varit i åtanke redan när den första överenskommelsen med Preussen skrevs. 1827 trädde Postverket i författning om att bygga en ny ångare. Återigen utmärkte verket sig för sin entreprenörsanda och lade en beställning vid Motala Verkstad. Det nya postångarfartyget blev varvets första fartygsleverans.

Vid Göta Kanal verkade sedan en tid också några engelsmän med erfarenheter av ångkraft. Till verkstaden knöts Anton Gustaf Carlsund och senare också hans bror Otto Edward, som hade sökt till Flottans konstruktionskår men inte blivit antagen. Det fick man nog anledning att ångra senare ty det var han som på allvar skulle leda ångfartygsutvecklingen under några decennier sedan hans äldre bror ryckts bort i en epidemi i tidig ålder. Dessförinnan hann denne dock sätta sitt namn på ritningen till det nya postångarfartyget som fick namnet *Motala*.

Postverket hade även denna gång haft kontakt med Owen men på grund av stor arbetsbelastning kunde han inte ge något bestämt besked om leveranstiden för en ångmaskin.

### **Kungl. postångarfartyget Motala (1831-1847)**

Den 15 juni 1827 upprättades kontrakt med Motala Verkstad som förband sig att leverera ett "fullständigt Ångfartyg" senast inom två år och två månader. Det skulle i huvudsak vara lika med det mindre ångfartyg Carlsund låtit bygga i England för norska postverket och vara försett med två ångmaskiner på 30 hästkrafter vardera. Kontraktet innehöll även ett antal leveransklausuler och regler om del i eventuell vinst. Dess första del var undertecknat i Göteborg den 15 juni 1827 av Baltzar von Platen.

Postverket förklarade sig nöjt med kontraktet men generalpostdirektören W. Carpelan satte in en brasklapp beträffande be-

räkningen av eventuell vinst. Han avsåg göra en underdånig förfrågan hos Kungl. Maj:t om hur denna skulle beräknas. Därefter skrev han under kontraktet i Stockholm den 19 juni 1827 så postgången måste ha fungerat ganska bra. När fartyget efter diverse longörer var levererat, bestred staten att någon vinst skulle utgå, och så fick det bli. Även om Postverket inte hade någon klausul om leveransförsening så var det nog en ganska tuff men i gengäld likvid affärspartner.

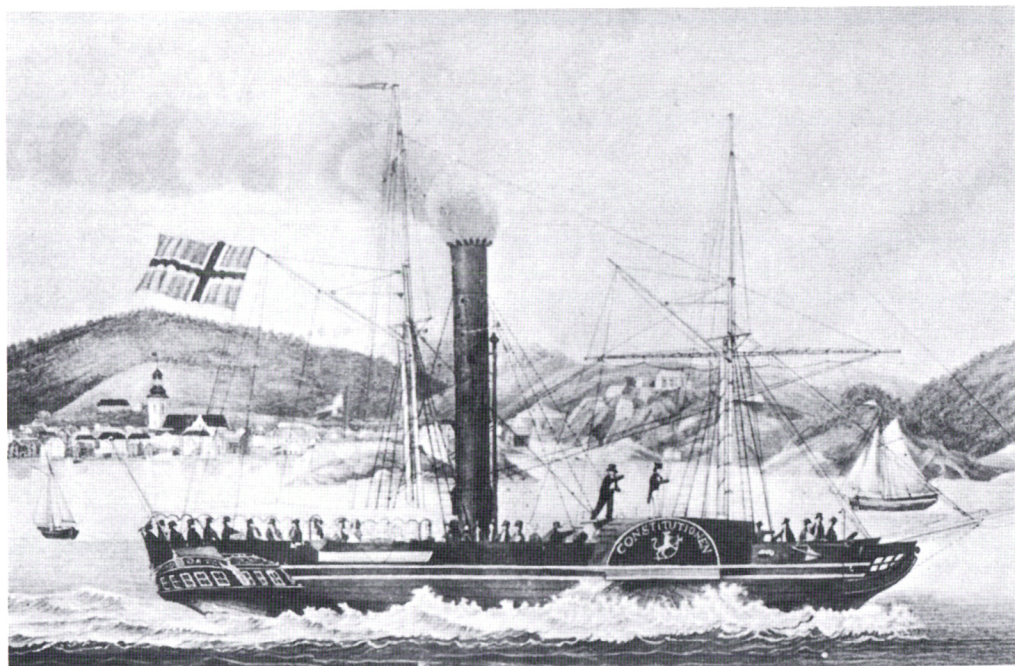
Vid en mätning 1849 noterades följande värden för *Motala*:

Största längd	99,35 fot
Största bredd	18 fot
Dräktigheten som vid flera tidigare mätningar legat runt sju svåra läster (en skeppsläst eller svår läst var lika med 2.448 kg) hade då ökat till drygt tio läster, vilket eventuellt kan förklaras med att inredningen byggts om ganska avsevärt 1848-49. I stället för kontraktets två maskiner tycks det ha blivit en ångmaskin på 60 hästkrafter.	

Än så länge var det dock regel att fartygen försågs med två maskiner, en för vardera skovelhjulet. Avsikten var att den nya ångaren skulle få kolbesparande ångkittlar i koppar av en ny och bättre konstruktion. Upphovsman var den tidigare omnämnde A. G. Carlsund som var långt före sin tid. De gamla pannorna var otympliga och verkningsgraden dålig. Ärendet föranledde allehanda skriftväxling. I ett brev undertecknat av Kungen själv säger man sig "ha funnit nödigt inhämta Riksståthållaren m.m. herr Grefve von Platens underdåniga yttrande [...]". I inledningen sägs det att man har för avsikt att utrusta den nya postångaren med "ett nytt slag av kittlar" som äger företräde före de vanliga emedan de "konsumera nära hälften mindre bränsle då stenkol nyttjas". Vidare preciseras att "skorstenen blir ganska liten och låg".

Baltzar von Platen svarade mycket utförligt med allehanda förslag till reglering av ett kontrakt mellan parterna. Det tycks dock inte ha resulterat i något avtal vilket var tur





*Constitutionen*, Norges första ångfartyg, byggt i England och konstruerat av Anton Gustaf Carlsund. Hon var förebild till svenska postverkets *SS Motala*. Bild ur författarens samling.

för Carlsund. *Motalas* panna kasserades nämligen vid besiktningen och ersattes av en stor fyrkantig panna av järnplåt med så stora eldrör att man vid sotning och rengöring kunde gå upprätt genom dem. Carlsunds ångkittlar orsakade Postverket en extra kostnad av 12.419 rdr banco. De såldes några år senare till Götha Canal Direktion för 4.833 rdr. Fartyget riggades som skonert och kopparförhuddes på brukligt sätt.

Sjösättningen ägde rum den 19 oktober 1830, men fartygets leverans blev avsevärt försenad och därför fick man under 1831 hyra in ett preussiskt ångfartyg som normalt förde rysk post till och från Ystad. Detta föranledde en amper skrivelse från Kungl. Maj:t med hot om laga åtgärder i det fall ytterligare dröjsmål skulle uppstå.

När *Motala* var färdigbyggd vid varvet sommaren 1831 bogserades hon till Göteborg, där skovelhjulen fick monteras, eftersom bredden i kanalen inte medgav monteringen vid Motala Verkstad.

Efter monteringen sattes hon i trafik på linjen Ystad – Greifswald hösten 1831. Man

kom snart underfund med att ångpannorna var felkonstruerade och snart utslitna. Nya beställdes hos Mekaniska Factoriet i Nyköping dit fartyget anlände i november 1833 för att få de nya pannorna för stenkolseldning inmonterade. Inte förrän den 30 juli 1834 kunde hon lämna Nyköping och under tiden hade ångaren *Der Adler* (*Preussischer Adler*) fått upprätthålla trafiken.

Motala Verkstad och Nyköpings Factori var förutom Samuel Owens verkstad vid denna tid de enda industrierna i Sverige som kunde bygga ångmaskiner. Dessa befann sig dock ännu på experimentstadiet och detta kostade Postverket en hel del lämpengar till följd av täta pannbyten och reparationer av maskinerna. Materialproblemen var många och en av anledningarna till att Motala Verkstad lyckades så väl torde ha varit egen tillverkning av valsat material. Det sades ofta att deras fartyg höll så länge på grund av god kvalitet på plåtarna. De fick kanske till och med ett oförtjänt gott rykte till följd av svag konkurrens i omvärlden.

## Många pannbyten och reparationer

Medan Owen under sin livstid tillverkade mer än 1.000 ångdrivna skördetröskor tycks utvecklingen av hans ångmaskiner för fartyg ha stagnerat i förhållande till produktionen på Motala Verkstad, som haft stor nytta av bröderna Carlsund och inlånade engelsmän. I sjöfartskretsar fick Motalas maskiner snart rykte om sig att vara både vackrare och utrustade med ”starkare hästar än herr Owens”. Motala Verkstads kvalitet fick världsrykte tack vare industriutställningarna ute i Europa vid seklets mitt. När Jules Verne skrev sin bok om en världsomsegling under havet fick *Nautilus* delar från Motala Verkstad.

Även om postångfartyget *Motala* blev en trägen ångare i postfarten mellan Ystad och Stralsund respektive Greifswald tillsammans med systrarna *Constitution* och senare *Svenska Lejonet* var hon långa tider ur drift för ombyggnader eller reparationer.

Ovannämnde Palander avlöstes som sjöpostchef och tillika fartygschef i *Motala* den 13 maj 1837 av premierlöjtnanten vid Kungl. Maj:ts flotta, Otto Améen. I augusti 1837 hade han nöjet att ha kronprins Oscar ombord under en resa hem från kontinenten. På hösten var det åter dags för en resa till Nyköping och installation av nya ångpannor.

*Motala* fördes en tid av den för sina rese-schildringar på sin tid kände och högt uppskattade kaptenlöjtnanten Gosselman. Denne fick på hösten 1841 segla upp henne till Nyköping för reparation av maskineriet eftersom varken Flottans Varv eller Kofferdivarvet i Karlskrona kunde klara sådana vid denna tid. Gosselman avlöstes av kaptenlöjtnanten och riddaren Lagerstråle som innan postföringen återupptogs fick transportera båtsmän från ”Gottlands och Ölands Roterings-kompagnier”, de förra från Carlskrona station till hemorten och de senare från hemorten till tjänstgöring i Karlskrona.

## Ystad – Köpenhamn 1842 och 1843

De svenska postångfartygen och deras preussiska kollega *Königin Elisabeth* låg stilla i Ystad under några dygn varje vecka. För att utnyttja tiden bättre beslöts det att fartygen skulle göra en tur per vecka mellan Ystad och Köpenhamn. Trafiken pågick under sommarhalvåret 1842 och 1843. I mars 1844 beslöt dock Generalpoststyrelsen att trafiken skulle upphöra.

## Under handelsflaggan

*Motala* trafikerade Ystad – Stralsund till 1847 (de sista åren som reservfartyg) då hon ansågs för gammal och såldes till handlaren Erik Gustaf Tjäder för 13.385 rdr banko. Den summa skulle reserveras för byggandet av ett nytt postångfartyg. Under många år hade Postverket fonderat medel för byggandet av nya postångfartyg men sedan de nya fartygen *Sverige* och *Nordstjernen* betalats återstod inga reserver. Därefter hade inga regelbundna avsättningar gjorts.

*Motala* lär sedan ha varit i tjänst ända in på 1870-talet.

## Kungl. postångfartyget Svenska Lejonet (1838-1856)

Att *Constitution* sjöng på sista versen och blivit passerad av den tekniska utvecklingen måste ha varit uppenbart en längre tid då Kungl. Maj:t den 27 juli 1836 fattade det formella beslutet att bygga en ersättare. Det nya fartyget fick det namn som av allt att döma var tilltänkt för *Constitution* från början, nämligen *Svenska Lejonet*, men ursprungligen hade man tänkt sig att hon också skulle heta *Constitution*.

Fartyget skulle utrustas med två maskiner om vardera 35 hästkrafter och även denna gång beställdes dessa på Motala Verkstad:

”Emellan Kongl. Öfver Post Directeurs Embetet å ena och Styrelsen öfver Motala Mechaniska Werkstad å andra sidan är



nedanstående Contract afslutadt.

Werkstads Styrelsen förbinder sig härmed, att för Kongl. Post Werkets räkning och efter den bäst kända construction samt af fullgoda Materialier förfärdiga Twänne Ångmachiner af Tretiofem hästars kraft hwardera med dertill hörande Ångpanna samt att desamma wid Werkstadens brygga afleverera för en Summa af Tretiofem Tusende Riksdaler Banco, allt under de wilkor, som här nedan bestämmas: nemligen ...”

Därefter följde ett antal paragrafer som i detalj reglerade panna och maskineri. Uppdraget att bygga skrovet gick till Västerviks varvsbolag och dess Slottsholmsvarv. Skrovet skulle byggas av ek och fur på kravell och därefter kopparförhydas. Ritningarna gjordes av den kände fartygskonstruktören kommandörkapten, sedermera konteramiral, Johan Gustaf von Sydow, och godkändes av Kungl. Maj:t den 18 november 1836.

Dimensionerna enligt ett mätbrev den 18 maj 1841 var:

Längd över stävarna på däck	108.00 fot
Bredd mellan livhult	16.55 fot
Djupgående akter med last	9.00 fot
Dräktighet i svåra läster	9.97

Fartyget sjösattes den 13 juni 1837 och under befäl av premierlöjtnanten och riddaren Axel Fredrik Palander bogserades hon av ångfartyget *Föreningen* till Mem där maskinerna installerades. Fartygschefen hade en hel del att invända emot leverantören. Maskinen gjorde inte tillräckligt många slag och vattenhjulen var för stora i förhållande till skrovet som låg för högt på vattnet. Skrovet och virket var han dock nöjd med vilket var huvudsaken. Efter installation av maskineriet gick fartyget till Stockholm där det fick en påkostad inredning.

Den totala kostnaden för fartyget belöpte sig till 100,581 rdr banco varav Motala Verkstad fick 46.281 och varvet i Västervik 21.699 rdr. Bildhuggaren F. W. Söderberg fick 725 rdr för ett lejon och ett lejonhuvud, inklusive förgyllning, medan snickaremästaren Henrik Dumrath erhöll 5.482 rdr för sitt

arbete med inredning av salongerna och hytterna.

Soppsleven och ströskeden från matsilveret, som på sin tid kostade totalt 347 rdr banco, finns bevarade i Postmuseum.

Den 30 november var det dags för en provtur med inbjudna gäster. Flera högt uppsatta personer samt representanter för diplomatiska kåren hade inbjudits till denna tur i Stockholms skärgård, en tur som tycks ha varit en ganska blöt resa. Restauratören Pierre Béchard, känd från Djurgården, serverade middag för ett trettiofem personer och herr J. Cederlund levererade 10 buteljer champagne. Övriga buteljer som omnämns: 4 Château la Rose, 3 gammalt portvin, 2

En del av utrustningen från *Svenska Lejonet* finns bevarad, bl.a. denna soppslev och strösked.





Akvarell av Svenska Lejonet (1838-1856), målad av Prins Gustaf.  
Originalen finns i Eskilstuna Museer.

madeira, 4 engelsk porter, 1 cognac och 1 krus holländsk likör Curaçao. Besättningen undfägnades efter tidens sed med den enkla drycken brännvin. Hela kalaset gick löst på 131 rdr banco.

Farten under provturen uppmättes till 8 knop. Den 2 december avlade kronprinsen besök ombord och dagen därpå avgick postångaren mot Karlskrona för vinterns uppläggning.

### In i dimman

På turen till Karlskrona mötte fartyget redan i närheten av Dalarö tjocka, som så ofta vid denna tid på året. Lotsen var dock säker på sin sak och måhända styrkt av en extra knapp brännvin fortsatte han med full fart, tills en bränning satte stopp för vidare framfart. Fartyget vräktes omkull, lade sig på sidan och paniken låg på lut. Fartyget gled dock av grundet nästan omedelbart och

kom flott igen. Någon läcka eller synbar skada kunde inte konstateras och färden fortsattes mot Karlskrona. Försenad av tjocka kom fartyget på femte dagen till Kalmar. Den enda lasten ombord hade utgjorts av kolförrådet som nu i det närmaste var slut och fartyget hade blivit rankt. Söder om Kalmar blev fartyget så instabilt att låringsbåtarna fick firas i sjön och ångaren återvände till Kalmar för att inta barlast.

Ett år senare upptäckte man vid indockningen avsevärda skador på undervattenskroppen. Masterna avkortades och en rätt betydande ballast av järn lastades ombord. Därmed blev fartyget tillräckligt styvt och ansågs därför vara en bra sjöbåt.

I början av maj påbörjade hon tillsammans med *Motala* postföringen mellan Ystad och Greifswald under befäl av premierlöjtnanten Otto Améen.

Därmed var äventyrligheterna inte slut och under sin 20 år långa tjänstgöring i



Postverkets tjänst sjönk *Svenska Lejonet* vid två tillfällen. Hon var ute för olika incidenter och fick vid flera tillfällen skovelhjulen skadade av isen i början av säsongen. I motsats till de amerikanska hjulångarna, som ofta gick långa tider i is, tycks de svenska hjulångarnas skovelhjul inte ha klarat några allvarligare nappatag med kung Bore.

### Besök i Nyköping

1840 reparerades *Svenska Lejonet* vid Nyköpings Faktori samt fick en ny skorsten och nya ångpannor. Under vintern stod hon under befäl av kaptenlöjtnant Gosselman. Den 21 april 1841 inmönstrades ny besättning, som anlände från Karlskrona. Fartygschef blev kaptenlöjtnanten och riddaren Per August Knut Lagerstråle med premiärlöjtnanten Thormark som sekond. Besättningen i övrigt utgjordes av tre underofficerare och maskinister samt 17 sjömän och två skeppsgossar.

### Åter till Stralsund

Överenskommelserna med Preussen löpte på tio år i taget. När det 1839 var dags att förnya avtalet planerade det svenska postverket en linjeändring till Lübeck eller Rostock i stället för Greifswald. *Svenska Lejonet* fick göra en rekognosceringstur till Warnemünde. Det kanske var bra med tanke på kommande trafikomläggningar men från Preussens sida lyckades man förhindra en ändring och den 14 september 1840 under-tecknades ett nytt fördrag. Nu var muddringen av hamnen i Stralsund färdig och trafiken flyttades tillbaka dit från Greifswald.

### Kungl. postångfartyget Sverige (1840 – 1848)

Kungl. Maj:t gav den 26 maj 1837 överpostdirektionen i uppdrag att låta uppgöra ritningar och kostnadsförslag för ett nytt fartyg på 120-150 hästkrafter för Englands-trafiken. Fartyget skulle byggas på kravell av ek och furu och på vanligt sätt kopparförhy-

das. Akterspegeln liksom fartyget i övrigt skulle bli minst lika praktfullt som den äldre system *Svenska Lejonet*. Efter anbudsförfarande fick Kofferdivarvet i Karlskrona – ej att förväxla med Flottans Varv – bygga skrovet. Därefter skulle två maskiner om 60 hästkrafter vardera installeras i Nyköping. Två pannor skulle förse maskinerna med ånga men i nödfall skulle det räcka med en panna.

Fartyget fick en stor salong i akterskeppet och torde ha blivit rätt praktfullt i all sin glans, så praktfullt att det vid ett flertal tillfällen ställdes till kungafamiliens förfogande. Fartyget döptes till det förpliktigande namnet *Sverige*. Före leveransen inspekterades fartyget i början av augusti i Karlskrona av kronprins Oscar och hans son Oscar Fredric (sedermera Oscar II). Varvets pris var 45.000 rdr medan maskineriet inklusive montering kostade 62.500 rdr.

Den 12 augusti 1839 avseglade *Sverige* från Karlskrona till Nyköping för maskininstallation och blev färdig först i slutet av augusti 1840 i stället för som planerat till vårens seglation. I lugnt väder kunde hon prestera tio knop och medelfarten uppmättes till åtta knop vid en bränsleåtgång av cirka 4 tunnor stenkol per timme och ett tryck i pannan av sju skålpund (ett skålpund var 425 gram).

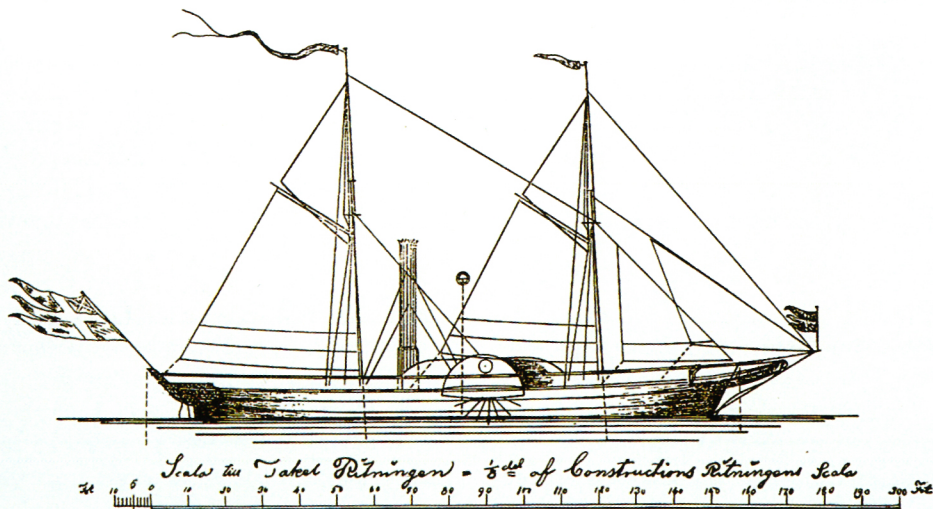
Sedan fartyget provats och besiktigats tillerkändes von Sydow 800 rdr i gratifikation.

Vid en mätning den 24 augusti 1840 noterades följande värden i fot:

Längd mellan stävorna på däck	140.80
Bredd efter ytterkant av bordläggning	24.25
Djupgående akter utan last	10.00
Dräktighet i svåra läster	17.34

### Stockholm-Köpenhamn 1840

Efter leveransen insattes fartyget under hösten 1840 på linjen Stockholm-Köpenhamn (via Västervik, Karlskrona och Ystad) där hon konkurrerade med *SS Svithiod* som var byggt vid samma varv och efter ritningar av samme von Sydow.



Ritning av Sverige enligt reproduktion i Postmuseums bildarkiv.

En ny era var på väg inom passagerarsjöfarten. Medan passagerarna tidigare varit betraktade som betalande last började framsynna redare förstå värdet av bra service och ombonade hytter. Vid ett tillfälle hade passagerarna till och med gjort myteri mot en alltför despotisk kapten. På den nyöppnade passagerarlinjen Stockholm – Lübeck serverades passagerarna i "stora salongen" och vid bordet presiderade kaptenen när han inte införd frack och hög hatt stod på bryggan.

På *Svitthiods* kommandobrygga uppträdde den mindre eleganta men trygge kapten Nylén "i en svensk skeppares flärdlösa mundering, godmodigt mysande, trygg och bred och förtroendeingivande", som det stod i samtida skildringar.

Postverket var inte sent att ta upp konkurrensen och det tycks ha varit riktigt populärt att resa med *Sverige* på hennes resor till Köpenhamn. Ett femtiotal passagerare var inget ovanligt och det var något annat än på de första turerna mellan Ystad och Stralsund.

Ångaren gick varannan fredag från Stockholm kl 7.00, från Karlskrona kl 18.00 på lördagen och från Ystad söndag morgon kl 8.00. Påföljande fredag gjorde hon resan

tillbaka till Stockholm.

Fem tur- och returesor gjordes under premierlöjtnanten Axel Fredrik Palanders befäl. Den första säsongen gav ett mindre underskott, postfrakten undantagandes. Sådana finesser som interndebitering var förmodligen inte uppfunna och några siffror eller diskussioner om de faktiska kostnaderna eller inkomsterna av själva postbefordran har inte påträffats, om man bortser från förhöjda portoavgifter.

Även *Svenska Lejonet* sattes 1841 i trafik mellan Stockholm och Köpenhamn och på vägen anlöpdes Västervik, Karlskrona samt Ystad. Hon alternerade med *Sverige* och varje onsdag avgick ett av fartygen från Stockholm respektive Köpenhamn med ankomst till respektive destination under lördagen.

Den 24 juli upphörde trafiken för *Svenska Lejonets* del medan *Sverige* fortsatte med avgång varannan vecka från Stockholm respektive Köpenhamn till september månads utgång. Under den senare perioden anlöpdes inte Karlskrona. Trafiken medförde en förlust för postverket på 19.397 rdr banco och lades därför ner. *Svenska Lejonet* sysselsattes i annan trafik och avmönstrades för året den 26 november.



## Ingen trafik till England

De nya fartygen *Sverige* och *Nordstjernen*, som byggdes ett par år senare, var egentligen avsedda för trafiken på England. De skulle enligt planerna ha en förhållandevis stor besättning och enligt uppgift skulle *Sverige* ha en besättning på 33 man. Utöver fartygschefen fanns en löjtnant och en överstyrman, en understyrman och en underskeppare, en övermaskinist samt två maskinister, en undertimmerman, fyra matrosor och jungmän, 17 båtsmän och två skeppsgossar. En så stor besättning torde dock aldrig ha inmönstrats och 1841, då fartyget inmönstrades för sin första säsong i reguljär trafik den 11 maj, upptar besättningslistan fartygschefen kaptenlöjtnant C. Engelhardt och premierlöjtnanten V. Kleman samt tre underofficerare och maskinister, 21 besättningsmän och två skeppsgossar.

Någon trafik mellan England och Sverige med postångfartyg kom aldrig till stånd och under ett antal år var *Sverige* inte annat än tillfälligt i tjänst eftersom fartyget inte erfordrades för posttrafikens upprätthållande. 1845 planerade Postverket att sälja *Sverige* och *Nordstjernen*, som levererats i oktober 1842. Eftersom *Svenska Lejonet* nu ansågs för litet och dessutom slitet beslöt Postverket att försäljningen av *Sverige* skulle skjutas på framtiden och i stället trafikerade *Sverige* från 1847 Ystad – Stettin.

## Sjöpost Ystad-Stettin 1844

Byggandet av järnvägar hade kommit i gång på kontinenten och så småningom öppnades även en förbindelse mellan Berlin och Stettin. På våren 1844 beslöt man att ett svenskt och ett preussiskt postångfartyg omväxlande skulle avgå från Ystad till Stettin lördag förmiddag med ankomst på söndagsmorgonen och åter torsdag eftermiddag med ankomst till Ystad fredag morgon. I Ystad utväxlades post med de privata fartyg som medförde posten på linjen Stockholm – Lübeck.

*Svenska Lejonet* inledde trafiken den 11 maj 1844 och fortsatte till den 9 oktober.

Även om trafiken gick med cirka 1.000 riksdaler i förlust det första året beslöt man fortsätta med tanke på den stora nytta man hade av förbindelsen.

Enligt fartygschefen gjorde *Svenska Lejonet* 1846 den 32 sjömil långa resan mellan Ystad och Stettin på 17 timmar och 40 minuter. Det ger en medelfart under 7 knop, att jämföra med 8 knop på provturen. *Svenska Lejonet* ansågs nu ha sett sina bästa dagar och ersattes från sommarseglationen 1847 av den större och med starkare maskiner försedda *Sverige*.

1847 gjordes ett tillägg till fördraget att två tur- och returesor per vecka skulle göras mellan Ystad och Stralsund och en mellan Ystad och Stettin varje vecka. Turerna skulle börja i mitten av april och fortgå till slutet av november.

Sammanlagt skulle det bli 66 årliga tur- och returesor mellan Ystad och Stralsund. Det svenska fartyget skulle svara för huvuddelen av turerna medan ett preussiskt fartyg svarade för de fyra första och fem sista resorna på året. Preussen skulle svara för trafiken mellan Ystad och Stettin från maj till oktober.

## Under dansk flagga

I enlighet med Kungl. Maj:ts beslut den 1 maj 1848 såldes *Sverige* till grosshandlaren Le Moine i Stockholm för 60.000 rdr banco och namnet ändrades till *Waldemar*. Försäljningssumman skulle avsättas till reparations- och nybyggnadsfonden.

Fartyget fick så småningom en lång levnad under dansk flagg och hämtade 1848 svenska trupper till Fyn, men ratades 1866 då Det Forenede Dampskibs Selskap tog över de övriga fartygen från hennes ägare, grosshandlaren H. P. Prior.

## Krig mellan Danmark och Preussen

1848 rådde krig mellan Danmark och Preussen och *Svenska Lejonet* svarade för trafiken till Stralsund medan den planerade trafiken mellan Stettin och Ystad var inställd. Påföljande år kunde Preussen inte sätta in något

fartyg varför *Svenska Lejonet* sattes in på linjen igen och gick varannan resa Ystad – Stralsund. År 1849 drogs postagenterna i Ystad och Stralsund in.

Stralsundslinjen minskade i betydelse och den normala postgången gick via Danmark, varför det i fördraget stadgades att post som man önskade sända via Ystad skulle förses med en anteckning om detta.

*Svenska Lejonet* gick varje måndag från Ystad till Stettin och varje fredagskväll till Stralsund. Eftersom Preussen inte kunde ställa upp med något fartyg fick postjakten segla mellan Ystad och Stralsund på måndagsturen. Trafiken på Stettin hade nu minskat i omfattning och i augusti fann man för gott att upphöra med trafiken och låta postångaren gå två turer till Stralsund varje vecka.

I slutet av september avgick *Svenska Lejonet* till Norrköping för ännu en reparation av maskineriet. Följande år, 1850, utbröt kolera i Tyskland och karantänsstationer upprättades i Ystad. Trafiken mellan Ystad och Stettin inställdes i augusti medan *Svenska Lejonet* fortsatte att trafikera Ystad – Stralsund. Senare på året fick hon hjälp av ett preussiskt fartyg. Under året därpå var trafiken på de tre städerna igång igen, men sedan ett nytt fördrag slutits 1852 upphörde posttrafiken mellan Ystad och Stettin. Mellan Ystad och Malmö insattes postdiligeranser 1851.

Enligt 1852 års postfördrag med Preussen skulle Sverige svara för vintertrafiken mot en ersättning av 800 Thaler Courant per år. Samtidigt fick man rätt att sända brev i slutna postsäckar till Hamburgkontoret via Preussen.

### Stockholm – Stettin 1852

Det preussiska postverket hade redan 1847 tagit upp frågan om en direkt förbindelse mellan Stockholm och Stettin men från svensk sida tyckte man då att det skulle bli för dyrt. Det nya postfördraget av den 5 april 1852 innebar att länderna gemensamt skulle svara för trafik mellan såväl Ystad – Stralsund som Stockholm – Stettin. Trafiken

på den senare sträckan inleddes den 5 juli samma år då postångarfartyget *Nordstjernen* avgick från Stockholm. På linjen Ystad – Stralsund fortsatte *Svenska Lejonet* fram till 1856 då fartyget låg i reserv för den nya postångaren *Oskar*.

Ofrankerade brev som transporterats med fartyg från Stettin till Stockholm under 1850- och 1860-talen är ibland försedda med stämpeln VIA STETTIN. Stämpeln användes i Stockholm för att markera att brevet hade befordrats den dyrare vägen över Östersjön. Portot för ett brev av första vikt-klassen mellan Stockholm och Hamburg via Danmark var 45 öre medan det via Stettin eller Stralsund var 63 öre under tiden 1 juli 1858 – 30 september 1865. Tidigare var beloppen 15 respektive 21 skilling banco.

1855 hade man beslutat bygga en ersättare för *Svenska Lejonet* och i april 1857 såldes hon efter lång och trogen tjänst. Endast ett fartyg, den 1842 insatta *Nordstjernen*, skulle komma att uppvisa lika många år i Postverkets tjänst.

Köpare av *Svenska Lejonet* var ett konsortium i Karlskrona som satte henne i kusttrafik från Göteborg till hamnar i södra Sverige. Efter reparation började hon i maj trafikera Visby, Västervik, Kalmar, Karlskrona, Ystad, Malmö, Landskrona och Göteborg. Den 10 juni avgick hon från Göteborg och därmed var den första reguljära förbindelsen mellan Göteborg och ostkusthamnarna öppnad. Under det nya namnet *Argo* fortsatte trafiken till 1862 då hon blev utdömd eller ”kondemnerad”, som den korrekta facktermen lyder, i Stockholm.

### Järnvägarna förändrar postföringen

Sedan byggandet av järnvägar hade kommit i gång på kontinenten kom det att avsevärt förändra förutsättningarna för postförbindelserna. I själva verket innebar det början till slutet för postångarfartygen, även om det skulle ta många decennier innan epoken var slut.

Ångmaskinen hade nu definitivt slagit igenom som kraftkälla och Postverket hade satsat på rätt häst när man beslöt bygga



*Constitution*. Ambitionerna att utsträcka sjöpostförbindelserna till England medförde byggande av större fartyg och även om trafiken löstes på ett billigare sätt med privata fartyg så medförde det att Postverkets nybyggen blev stora och pålitliga fartyg. Det skulle komma tysklandstrafiken tillgodo under ännu några år innan trafiken på Stralsund upphörde för gott 1868.

## Källor och litteratur

### Abrahamson, Nils,

Otto Edvard Carlsund och  
Anton Gustaf Carlsund.

*Årsbok Marinmuseum* 2000.

### Abrahamson, Nils,

Carlskrona Copvardievarf.  
Karlskrona 2001.

### *Arkiv i Postväsendet,*

1859–1860.

### Berg, Lars O.,

Hovjaktvarvets farkoster 1800–1851.

*Forum Navale* nr 26.

### Berg, Lars O.,

Svenska flottans fartyg 1808–1849.

*Forum Navale* nr 24.

### Bojerud, Stellan,

Flottans första ångfartyg var Postverkets.

*Årsbok Marinmuseum* 2000.

### Börjeson, D. Hj. T.,

Stockholms segelsjöfart.

Stockholm 1932.

### Dahl, Claes-Göran,

Artiklar i *Sveriges Flotta* 1965.

### Engelhardt, Carl Elias & Indebetou,

#### Govert Adolf,

Om ångfartyg och deras handterande.

Carlskrona 1842.

### Ficandt, Otto von,

Postverkets seglation på Nordtyskland med  
bland annat "Constitution" – Postverkets  
första ångbåt.

*Postryttaren* 1996.

### Forssell, Nils,

Svenska postverkets historia 1–2.

Stockholm 1936.

### Gynther, Sven Wilhelm,

Författningssamling för

Kungl. Maj:ts flotta, 1–9,

Hernösand/Stockholm 1851–1870.

**Halldin, Gustaf,**

Några uppgifter och bilder rörande  
Karlskrona Örlogsvarv i gångna tider.  
Karlskrona 1928.

**Halldin, Gustaf m.fl.:**

Svenskt skeppsbyggeri.  
Malmö 1963.

**Horn, Lorenz Leopold von,**

Biografiska anteckningar.  
Officerare som tjänat vid  
örlogsflottan åren 1825–1891.  
Del 3:1–2.  
Örebro 1934.

**Hornborg, Eirik Mikael,**

Kampen om Östersjön  
till slutet av segelfartygens tidevarv.  
Stockholm 1945.

**Klang, Per,**

1800-talets skeppsbyggeri i Nyköping.  
Nyköping 1972.

**Koch, Alfred,**

Deutsche Schiffs- und Seeposten.  
*Archiv für Deutsche Postgeschichte*, 1964:1.

**Kungl. Generalpoststyrelsens cirkulär.**

Stockholm 1844–1868.

**Lundh, Lennart,**

Tidig svensk ångbåtspost 1824–1869.  
*Aktuellt om Posthistoria*, nr 7, 2000.

**Myllenberg, Arne,**

300 år och 400 fartyg.  
Karlskrona 1980.

**Norberg, Erik (red.),**

Karlskronavarvets historia del 2.  
Karlskrona 1993.

**Rudbeck, Johannes,**

Svenska postverkets fartyg och  
sjöpostförbindelser.  
Stockholm 1933.

***Svensk Sjöfartstidning.***

Ett antal artiklar åren 1916–1999.

**Svenska Flottans Historia 1–3.**

Malmö 1942–1949.

***Tidskrift i sjöväsendet.***

Ett antal artiklar åren 1836–1900.

**Otryckta källor**

**Krigsarkivet:**

Karlskrona station, Stationsbefälhavarens  
Kansli, Brevkoncept, Huvudserien B 1 a .

**Riksarkivet:**

Generalpoststyrelsens diarium.

**Sjöhistoriska Museet i Stockholm:**

Diverse fartygsregister m.m.

**Tekniska Museet i Stockholm:**

Motala Verkstads arkiv.  
Samuel Owens arkiv.