

# Sjöpost mellan Sverige och Finland till och med 1800-talet

av Göran Heijtz

Både Sverige och Finland har långa kuststräckor, och sedan väldigt långt tillbaka i tiden har man utnyttjat vattenvägar för transporter. Det finns belagt att bönder redan på 1300-talet transporterade både gods och passagerare över Ålandshav mellan Sverige och Åland. Även posten länderna emellan har i princip alltid transporterats över havet, med olika typer av fartyg.

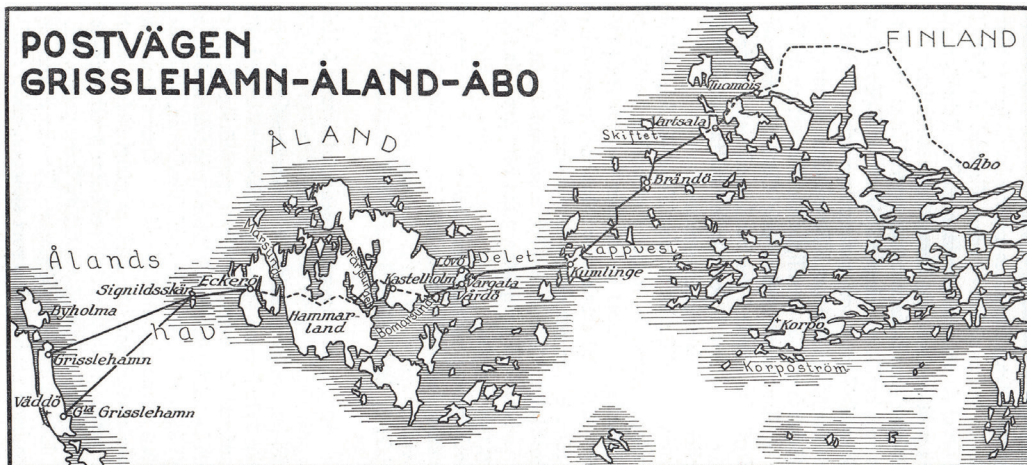
## Tidiga postförbindelser

Redan 1638, endast två år efter att det svenska postverket hade inrättats, startades ett postväsen även i Finland, som då var en del av Sverige. Post från Stockholm avgick dit varje fredag kväll. Posten sändes via (Gamla) Grisslehamn, beläget nära Väddö kyrka, över Åland och vidare till Åbo på Finlands fastland. Efter att posthuset i Grisslehamn hade brunnit ner 1754, byggdes ett nytt post-

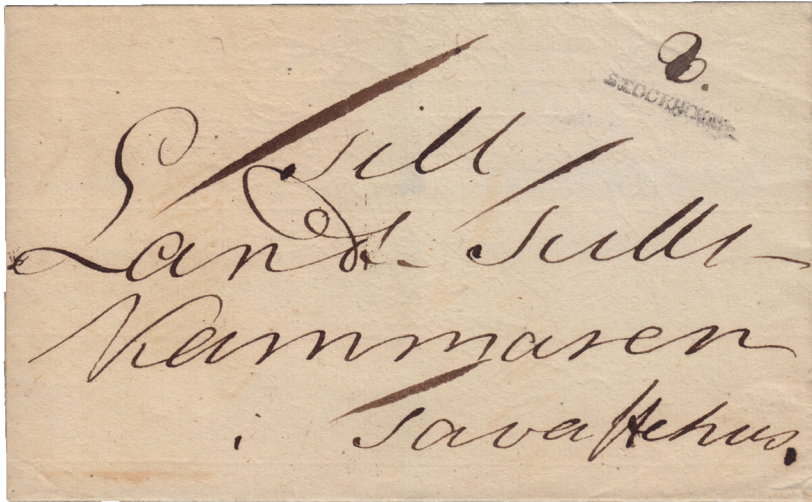
hus på den norra delen av Väddö. År 1756 flyttades verksamheten dit och postkontoret behöll namnet Grisslehamn. Man kunde därmed minska sträckan över havet något.

Postföringen över Ålandshav sköttes av s.k. postbönder från Väddö socken och Eckerö på Åland. Från Åland till Finland fördes posten omväxlande över land och sjö via olika sund och öar. Även denna del sköttes av postbönder. Vintertid användes delvis slädar i stället för båtar, men när isförhållandena gjorde det omöjligt för både båtar och slädar, fick posten i stället transporteras den långa landvägen genom Norrland via Torneå och sedan söderut genom Finland.

För att skapa bättre förutsättningar för att kunna bemästra havet och olika väderlek, byggdes efterhand olika anpassade fartyg. De var dels s.k. isbåtar, som delvis släpades över isen, dels postjakter, halvstora segel-



Karta över postvägen från Grisslehamn över Åland till Åbo, där även de två olika lokaliseringarna av Grisslehamns postkontor framgår. (Rudbeck: Svenska Postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under tre hundra år.)



Brev från Stockholm sänt via Grisslehamn till Tavastehus i Finland 1750, makulerat med Stockholms rakstämpel typ 2. Eftersom det var den normala rutten, behövdes inga befodringspåskrifter. Portot var 7 öre silvermynt enligt portotabellen från 1747.

fartyg, som även kunde medta passagerare. För de lite mer avancerade fartygen anställdes personal, för de enklare var transporten även fortsättningsvis postböndernas ansvar.

För den som vill veta mer om denna rutts alla fartyg och dess många problem, finns en detaljerad beskrivning i Johannes Rudbecks bok *Svenska Postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under tre hundra år*, utgiven 1933. Vill man se en riktig isbåt från 1800-talet i verkligheten, så finns "Simpan" bevarad i Postmuseums basutställning.

Varje år sedan 1974 anordnas på en lördag i juni "Postrodden" över Ålandshav, vartannat år med start i Grisslehamn, vartannat på Eckerö. Arrangemanget genomförs till minne av den skyldighet postbönderna hade att transportera posten, men också för att värna om allmogebåtarna och sjövätt. Postrodden är en tävling där det inte bara gäller att snabbast möjligt transportera en postsäck över Ålandshav. Det är också viktigt att ha tidsenlig klädsel samt en båt och utrustning som påminner om gångna tider.

Sjövägen över Åland användes ända in på 1870-talet, även sedan trafiken med ångbåtar mellan länderna hade införts. Speciellt vintertid, när de större fartygen inte klarade isförhållandena, fick man förlita sig på posttransporten över Åland.

### Grisslehamns betydelse

Eftersom merparten av all post till och från Finland och Ryssland gick via Grisslehamn och Åland, var postkontoret ett av Sveriges viktigaste. Ett tecken på detta är att man fick en poststämpel redan 1816, tre år innan alla postkontor tilldelades var sin rakstämpel. Endast Stockholm hade då stämplat sedan tidigare. Grisslehamn fick 1819 ytterligare en stämpel samtidigt med att övriga orter fick sina stämplat, och använde därför två olika typer parallellt. Grisslehamn stavades med ett s i båda stämplat, men bokstavsstorleken skilde sig åt.

År 1830 fick alla svenska postkontor nya stämplat, med datum. Dessa kallas båg-stämplat eftersom årtalet sitter i en båg ut-



Brev från Åbo (svag stämpel uppe till höger), med transitstämpel Grislehamn rakstämpel typ 1, skickat via Göteborg med båt till London 1822. Inga noteringar om svenskt porto (7 skilling banco 6 runstycken enligt portotabellen från 1819), men med en lösennotering 1 shilling 8 pence för skeppsportot från Göteborg till England.

med ramen. Efterhand som stämplarna blev slitna byttes de ut mot nya. Grisslehamn använde fyra olika stampar mellan 1830 och 1856. För tre av dessa finns det även avtryck i röd färg.

### Samuel Owen

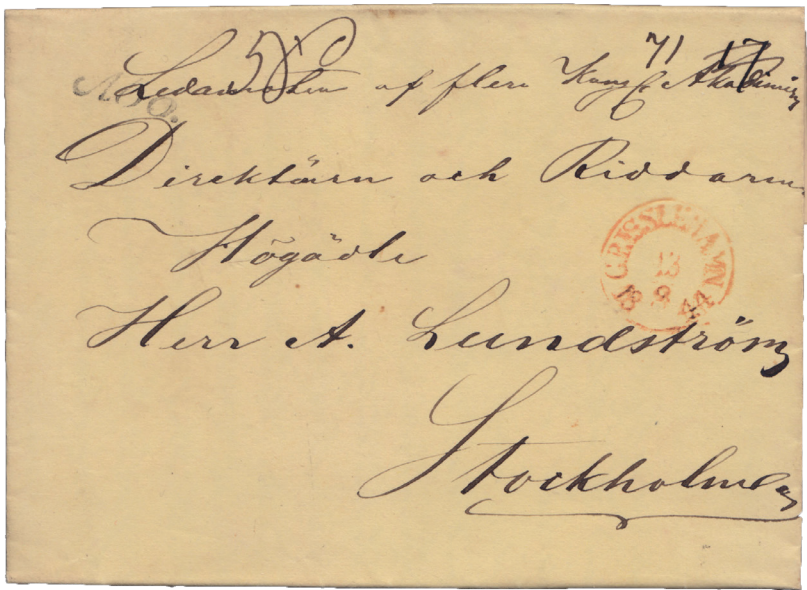
Entreprenören och konstruktören Samuel Owen var 1817 den första i Sverige att experimentera med att tillverka ångfartyg. Det hade redan året därefter resulterat i ett så pass bra fartyg, att han erbjöd resor mellan Riddarholmen i Stockholm och Drottningholm.

Owen hade från första början haft tankar på att konstruera en ångbåt för trafik till Åbo eller S:t Petersburg. År 1820 byggde han en lite större ångbåt som fick namnet *Stockholm*. Ångmaskinen visade sig dock vara för klen, så under den kommande vintern byttes den ut mot en starkare som gav 55 hästkrafter. Mellan 1822 och 1825 gjordes en del resor till Åbo med *Stockholm*, och även till S:t Petersburg. I ett finskt arkiv finns det enda kända brevet som är befordrat med fartyget.

### Tuffa bestämmelser

Sedan lång tid tillbaka hade skeppare och





Brev från Åbo till Stockholm med Grisslehamn bågstämpel typ 3 i röd färg. Brevet var betalt till gränsen och är lösenbelagt med 5 skilling banco för portot från Grisslehamn till Stockholm, i enlighet med portotabellen från 1831.

ibland även passagerare på fartyg medfört brev, utan att det hade funnits några regler för detta.

Både i Finland och i Sverige publicerades under 1835 kungörelser som reglerade hanteringen av brev på fartyg. I Finland blev det förbjudet för skeppare, besättning och passagerare att införa brev eller tidningar från utlandet, med höga böter som straff. I en förordning från 1839 förbjöds även motsvarande utförelse.

Den svenska kungörelsen stadgade att brev som fartyget medförde från utlandet skulle redovisas av kaptenen, som erhöll halva portot för dem. Däremot var det förbjudet att utföra brev, med höga bötesbelopp. I båda länderna undantogs sådana brev som berörde redaren eller fartygets frakt, vilka också fortsättningsvis kunde medföras utan kostnad.

### Reguljär trafik Stockholm–Åbo

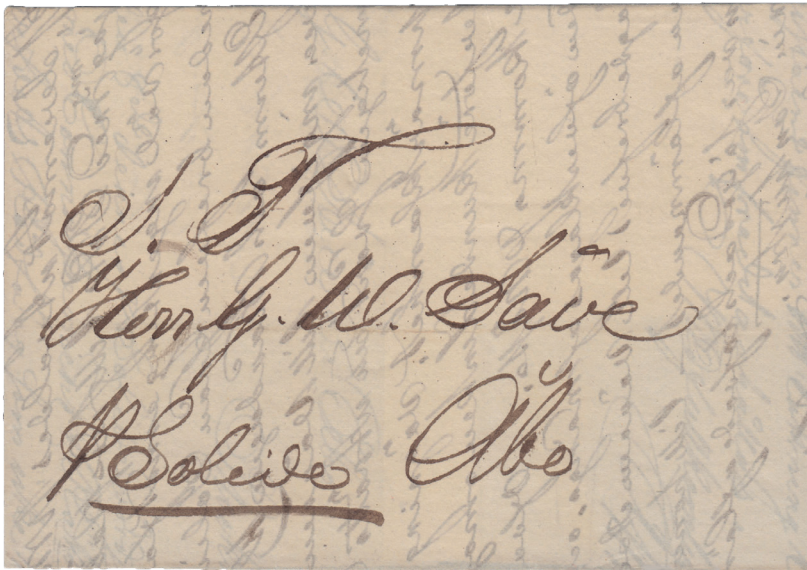
Grosshandlare H. J. Oldenburg från Stock-

holm inköpte 1836 ångskonerten *Solide* och satte den i trafik mellan Stockholm och Åbo. Han hade även fått ett kontrakt med det svenska postverket om fortskaffande av post till Åbo. Förhandlingar med det finska postverket vidtog, men det dröjde till 1839 innan kontrakt med både *Solide* och finska ångfartyg kunde upprättas. Det berodde bl.a. på att man från ryskt håll var mån om att inget skulle få påverka den viktiga postgången över Åland.

*Solide* såldes 1841 till ett bolag i Åbo. Det nya bolaget fick dock inget postkontrakt. År 1845 upphörde trafiken på Stockholm, och fartyget såldes till S:t Petersburg.

Åbo Ångfartygsbolag ansökte i april 1837 om att få transportera post på linjerna Åbo–Stockholm och Helsingfors–Reval (Tallinn). Förhandlingar pågick samtidigt som de med *Solide*. I ett postcirkulär från den 20 augusti 1839 framgår de olika bestämmelserna samt att ”ångfartygs-posten” skulle inledas den 26 augusti. De två fartygen *Storfursten*





Brev från Stockholm till Åbo med innehåll, daterat den 12 juli 1843 och med skeppsnotering "p Solide". Inga postala noteringar, men innehållet berör fraktkonossement och det var därför tillåtet att befordras.

och *Furst Menschikoff* skulle gå växelvis till Stockholm och Reval. Under de kommande

åren varierade rutterna lite, bl.a. gick fartygen även på hela sträckan Stockholm–Åbo–Helsingfors–Reval–S:t Petersburg.



S/S *Furst Menschikoff* på ett finskt frimärke från 1981.

Enligt bestämmelserna skulle brev som avsändaren önskade få befordrade på detta sätt märkas "med Ångbåt" eller "med Ångfartyg". Mycket snart blev det minst lika vanligt att man i stället noterade fartygets namn på brevet.



Brev från Åbo 1839 med notering "med ångbåt", helt enligt regelboken. I Stockholm har man slagit på en s.k. ankomststämpel typ I (månaden med siffror). Av uppgifter i dagstidningar framgår att brevet har befordrats med *Furst Menschikoff*.



Ett företag i Stockholm, Carl O. Levertin, hade låtit framställa en egen stämpel med texten "Pr Ångbåt" i ram, där avtryck är kända i blå färg på ett antal brev från företaget, främst till Norrköping. Men detta brev till Åbo utan postala noteringar, med innehåll ifrån 1852 rörande frakt, bevisar att det var företagets egen och inte någon halvofficiell stämpel vilket man tidigare har trott.

## Långt uppehåll

Svenska myndigheter utfärdade under 1848 fem dagars karantän för fartyg från södra Finland, på grund av risken för kolerasmitta. Detta ledde till att trafiken ställdes in och det redan tidigare finansiellt pressade Åbo Ångfartygsbolag försattes ett år senare i konkurs. Bolaget ombildades och ansökte 1850 om tillstånd att få transportera post mellan Stockholm, Finland och S:t Petersburg, men fick avslag. Proceduren upprepades under ett par år och sedan kom sjöblockaden under Krimkriget. Posten befordrades under denna period på den gamla rutten via Grisslehamn. Under Krimkriget gick den i stället över Haparanda, förutom vintertid då de engelska och franska fartygen drog sig tillbaka för att inte fastna i isen.

## Frimärken introduceras

I Sverige utgavs frimärken för första gången den 1 juli 1855, då fem olika märken bör-

jade användas. De var i valörerna 3, 4, 6, 8 och 24 skilling banco. Från nästa utgåva, den 1 juli 1858, blev det i stället öre-valörer, där 1 skilling banco motsvarade 3 öre. Även efter frimärkenas införande kunde man fortsättningsvis posta obetalda brev ombord på fartyg, och även brev till utlandet tilläts att vara ofrankerade.

Finlands första frimärksutgåva kom den 3 mars 1856, de två s.k. ovalmärkena (vapentyp m/56) i valörerna 5 och 10 kopek. De avlöstes 1860 av "stortandade" (vapentyp m/60), även dessa i kopek. Efter en myntreform utkom 1866 nya märken i samma utförande, men i penni och mark.

## Brevlådor ombord

Efter ett ryskt initiativ blev det från augusti 1858 äntligen möjligt att åter skicka brev med ångbåtarna i båda riktningarna mellan länderna. Men det gällde endast ofrankerade brev som postades i en brevlåda ombord.





Betalt brev "Franco" från Helsingfors den 21 augusti 1854 till Stockholm. På grund av sjöblockaden under Krimkriget fick brevet föras den långa vägen via Torneå och Haparanda, där det också har fått en transitstämpel.

Den vanliga rutten blev nu Stockholm–Helsingfors–S:t Petersburg. Brev kunde förstas postas av passagerare ombord på ett fartyg, men det vanligaste sättet var att företag skickade sina brev med bud till fartygen när de låg hamn, vilka kunde lägga dem i fartygets brevlåda eller att de lämnade över breven till fartygens befäl som ombesörjde det.

De första fartygen att erhålla brevlådor ombord var *Aura* och *Furst Menschikoff* (nytt fartyg med samma namn som ett tidigare), och från 1860 även *Grefve Berg*. År 1862 föreslog Generalpoststyrelsen i Sverige att även postsäckar skulle kunna transporteras mellan Stockholm, Åbo och Helsingfors, vilket bifölls. Kostnaderna skulle fördelas jämnt mellan ländernas postverk.

*Furst Menschikoff* hade utgått år 1861, så det blev *Aura* och *Grefve Berg* som blev post-

förande. År 1866 tillkom *Wiborg* och i juli 1867 togs ett nybyggt fartyg, *Dagmar*, i bruk, vilket kom att tjänstgöra på Stockholmsrutten i många år.

Från 1867 blev det även tillåtet att posta frankerade brev i fartygens brevlådor. Ifall de var ofullständigt frankerade, skulle de lösenbeläggas, men den betalda delen av portot skulle tillgodoräknas.

### Speciella makuleringar

När ankommande skeppsbrev var frankerade med frimärken från det andra landet som skulle makuleras, kunde detta ske med ortstämplor, bläckmakuleringar eller speciella stämplor av olika slag. Olika exempel på detta visas även efterhand i artikeln, ofta i samband med att brev med noteringar om olika båtar presenteras.

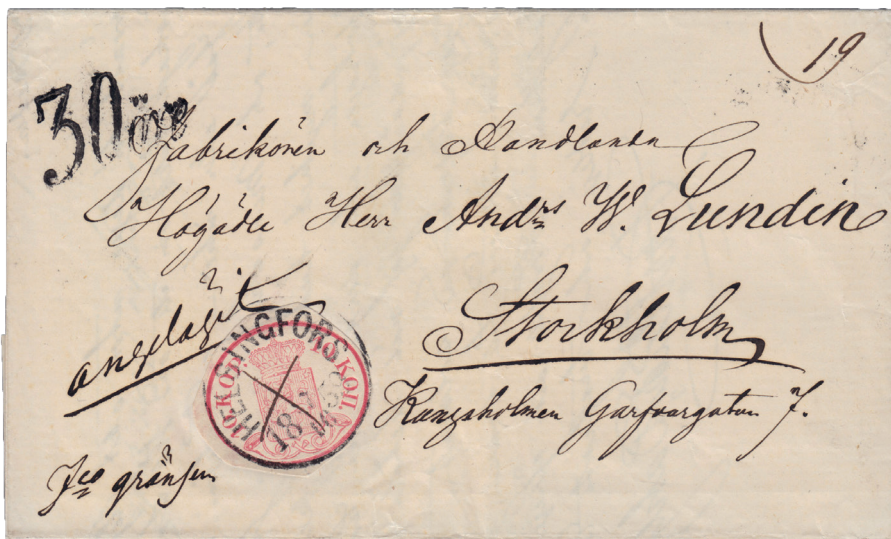




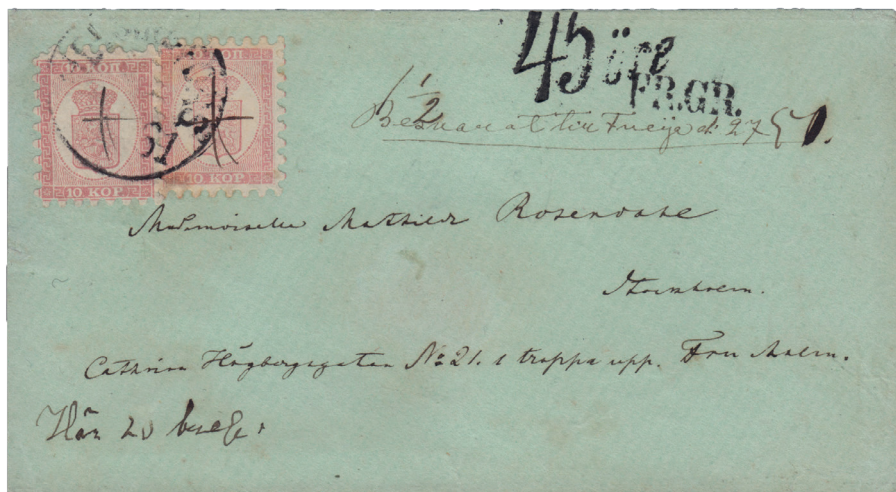
Brev från Stockholm till Uleåborg 1856, frankerat med frimärken, ett 4 skilling banco och två 8 skilling banco, tillsammans utgörande enkelportot till Finland på 20 skilling banco, enligt en postkonvention från 1846 mellan Sverige och Ryssland. Avsändaren har noterat "via Grislehamn". Den ovala Franco-stämpeln är slagen i Åbo.

Stockholms Kontrollkontor behandlade post som kom med ångbåtar och diligenser. Två olika stämplat med texten Stockholms K:K: användes mellan 1864 och 1874. Avdelning-

en bytte sedan namn till Stockholms Kontroll expedition med stämpeln Stockholm K.E., känd i flera typer från 1875 till 1901. Post som skulle skickas vidare, i transit,



Brev från Helsingfors till Stockholm 1859, frankerat med ett rundklippt 10-kopeks ovalmärke som både har kryssmakulerats och stämplat med en datumstämpel. Anteckning "Fco gränsen" innebar att endast inrikesdelen var betald. I Stockholm användes en speciell lösenstämpel "30 öre", som bara är känd på ett fåtal försändelser. Ett fullt betalt brev skulle ha kostat 20 kopek vilket motsvarade 60 öre. Eftersom frankerade brev inte fick skickas med ångbåtar 1859, måste det ha gått via Åland och Grisslehamn.



Brev från Helsingfors till Stockholm 1861, frankerat med två stortandade 10 kopeksfrimärken, makulerade i Helsingfors, där man även slagit en stämpel FR.GR. (Franco Gränsen) och gjort en notering "1½" för ett och ett halvt porto. Eftersom enkelportot var 60 öre, blir 1½ porto 90 öre, hälften betalt ger ett lösenbelopp på "45 öre", där man i Stockholm använt den lösenstämpel som normalt slogs på brev från Hamburg. Även detta brev har gått över Åland.

behandlades separat från den som var adresserad till Stockholm. Mellan åren 1848 och 1871 användes en mycket låg fyrkantstämpel som brukar kallas "Stockholm transit". Normalt slogs den på baksidan av

breven, men den förekommer sällsynt även som makulering av finska frimärken.

En mycket speciell stämpel, Stockholm N:r 7, användes vid den sjunde pulpeten i avdelningen för avgående poster. All transitpost



Lådbrev från Åbo 1860 med påteckning "pr Ångf. F. Menschikoff". Vid ankomsten i Stockholm har brevet fått en s.k. ankomststämpel typ 2 (månaden med bokstäver) och en lösenstämpel "60 öre" som var portot för ett brev i den lägsta viktsklassen.





Ångbåtsbrev från 1868 med innehåll ifrån Åbo, med påskrift "p. Ångbåten Aura". Vid ankomsten i Stockholm har brevet behandlats på Kontrollkontoret med stämpeln Stockholms K:K.; men även fått en lösenstämpel "35." (öre). Från den 1 juli 1868 var portot för ett betalt brev till Finland 28 öre, medan ett obetalt ankommande lösenbelades med 35 öre. Endast ett fåtal brev är kända med denna lösenstämpel.

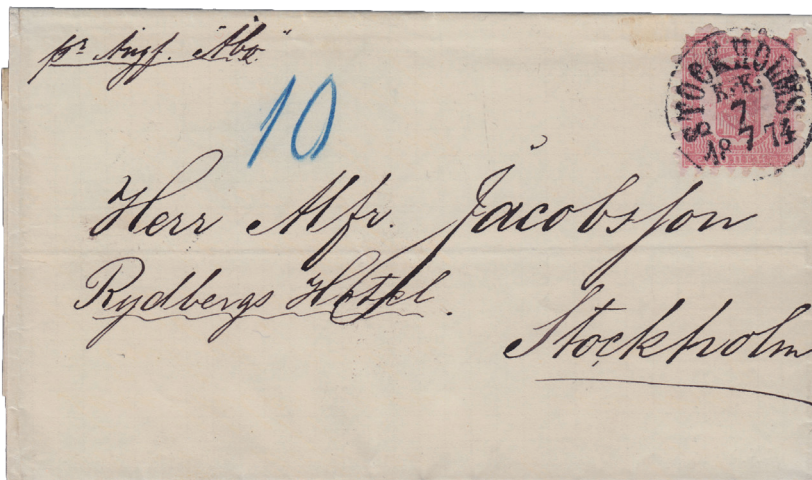


S/S Aura på ett finskt frimärke från 1986.

till och från Finland, i regel slagen på omslagets baksida. Men, undantagsvis har den också använts för att makulera ostämplade finska frimärken på ankommande ångbåtsbrev. Stämpeln är känd från 1871 till 1873.

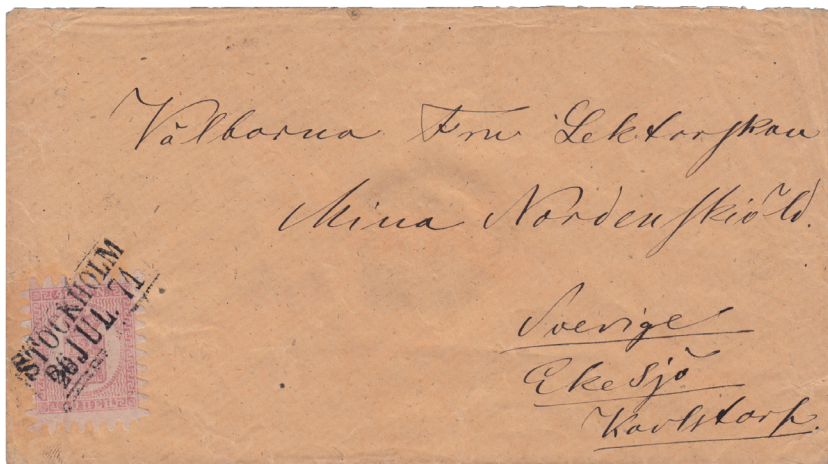
behandlades här och stämpeln avlöser sannolikt den rektangulära transitstämpeln. Stockholm N:r 7 förekommer främst på post

"Lådbref från Finland" står det på en tredradig stämpel med åttkantig ram. Stämpeln förekommer sparsamt på finska stortandade



Båtbrev från Åbo med notering "pr Ångf. Åbo" där det finska frimärket i valören 40 penni har makulerats med stämpeln Stockholms K:K: den 7/7 1874.





Brev från Finland utan avsändarort angiven, frankerat med 40 penni som makulerats med Stockholms låga transitstämpel den 26 juli 1871. Med hjälp av dagstidningar framgår att det har skickats med Wiborg. På baksidan finns det ytterligare ett avtryck av stämpeln, men daterat en dag senare, kanske när brevet skickades vidare till Eksjö.

frimärken och på ett fåtal brev, vilka alla är från 1875. Den ersattes troligen av rakstämpeln "Från Finland" i ram, en typ som kom att användas på ankommande ostämplade försändelser från olika länder, långt fram i

tiden. Den första finska stämpeln i detta utförande är känd just från 1875. Sannolikt har den tredagiga stämpeln använts endast under en kort tid.



Frankerat ångbåtsbrev från Åbo, där det finska frimärket i valören 40 penni har makulerats med stämpeln Stockholm N:r 7, som är mycket sällsynt på frimärken. Brevet har troligen skickats med Grefve Berg.



Lådbrev 1875 från Åbo med notering "via Stockholm pr Dagmar", sänt via Christiania (Oslo) till Löiten (Løten) i Hedmarks fylke i Norge. Tyvärr saknas två av fyra frimärken men av de kvarvarande framgår att frankeringen i Stockholm har makulerats med den sällsynta stämpeln "Lådbrev från Finland" i åttkantig ram.



Ofrankerat ångbåtsbrev som 1876 har skickats från det svenska konsulatet i Åbo till Stockholm. Där har det fått en stämpel Stockholm K.E. och en rakstämpel "Från Finland." med ram, under det andra året som stämpeln användes. Brevet har lösenbelagts med 40 öre vilket har betalats med två lösenfrimärken 20 öre tandning 14. Endast ett fåtal brev är kända från Finland med svenska lösenmärken.





Brev med båtanteckning "pr Hangö" från Stockholm till Ekenäs 1873. Brevet är frankerat med tre frimärken av ringtyp tandning 14, totalt 28 öre, vilket var portot till Finland från 1868 och framåt. Varje frimärke har vid ankomsten makulerats av postmästaren i Ekenäs, Carl Ungern, med hans initialer skrivna på varandra.

I Finland lät man inte tillverka speciella stämplor på samma sätt som i Sverige, för att använda vid hanteringen av ankommande fartygsbrev. Ofta makulerades ostämplade svenska frimärken på brev med ett bläckstreck tvärs över frimärkena, eller så använde man den ordinarie ortstämpeln. Ett fåtal undantag finns dock, som vi kommer att se.

## Finska Ångbåtspostexpeditionen

I Sverige har vi haft ett stort antal ångbåtspostexpeditioner mellan 1869 och 1951. I Finland blev det bara en enda, som dessutom blev mycket kortlivad.

I Hangö bildades 1876 ett bolag med namnet Finska Transito Ångbåts Aktiebolaget med avsikt att upprätta reguljär trafik mellan Hangö och Stockholm. En järnvägslinje från Hangö till Helsingfors hade nyligen invigts, och tanken var att kunna transportera både gods och passagerare.

För ändamålet inköptes en nästan ny hjulångare, *Svitbiod*, som endast i ett par år hade gått mellan Stockholm och Lübeck. Fartygets namn ändrades till *Express* och verksamheten tog sin början i juni 1876. Dock visade det sig redan på senhösten att fartyget var långsamt och hade svårt att klara av isförhållandena, och verksamheten upphörde för året den 25 november. Rederiet ville kunna upprätthålla trafiken under hela året och lät därför tillverka ett nytt fartyg. Efter

**Stockholm—Finland—Ryssland.**  
 Postångfartyget **Express** (om 180 hästkrafter),  
 Kapten *B. Lindbom*, underhåller regulier förbindelse  
 mellan **Stockholm** och **Hangö**, medtagande pas-  
 sagerare och fraktgods.  
 Afgångstiderna äro:  
 Från **Stockholm** Tisdagar och Fredagar kl. 7 e. m.  
 „ **Hangö** Torsdagar och Söndagar kl. 3 e. m.  
 Bantåg, hvilka afgå från Hangö hvarje dag kl.  
 4,15 e. m. till Ryssland och orter i Finland med  
 järnvägsförbindelse, inträffa i Helsingfors samma  
 dag på aftonen och i S:t Petersburg derpå följande  
 morgon.  
 Resan från Stockholm till S:t Petersburg till-  
 ryggalägges sålunda på ett och ett halft dygn och  
 till Helsingfors på cirka ett dygn.  
 Närmare underrättelser meddelas, biljetter säljas  
 och utländskt mynt in- och utväxlas hos  
**AUG. LINDHOLM.**  
 Vexelkontoret, Bazaren å Norrbro **Nr 10.**  
**OBS.** Fartyget ligger vid *Norra Blasieholmsham-*  
*nen (f. d. Sillhofvet).*

Annons om "Postångfartyget" *Express* i *Stockholms Dagblad* den 17 juli 1876.



Brev till Finland, först frankerat med 12 öre ringtyp (inrikesporto) makulerat i Näfveqvarn, varefter 3+5 öre påsatts och stämpats i Nyköping, totalt 20 öre vilket var UPU-portot till utlandet. (UPU, Union Postale Universelle, hade blivit etablerad år 1874.) På baksidan en stämpel från Stockholms kontroll-expedition samt stämpeln "Finska Ångb. Expedition" i blågrönt den 29/8 76, använd på S/S Express.



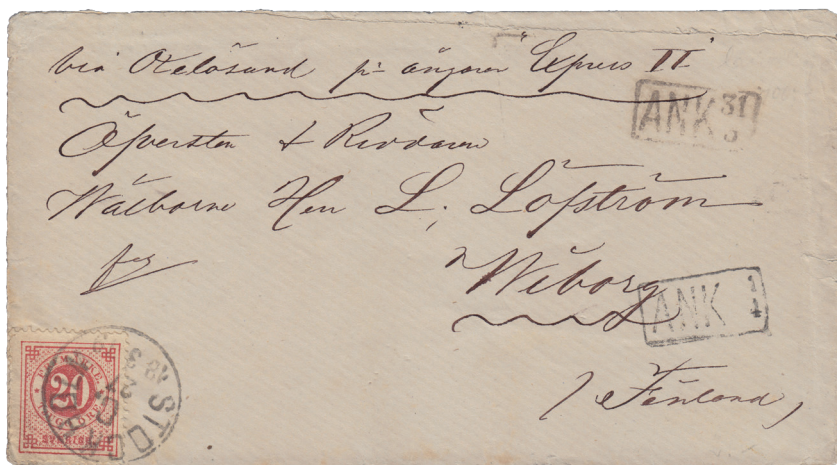
vinteruppehållet, innan den nya båten blivit färdig, fortsatte *Express* på rutten till Stockholm, även under 1877.

Enligt annonser i dagspressen kallades far-

tyget redan från början för "postångfartyget *Express*". Man hade fått ett eget postkontor ombord, och en speciell dubbelringad poststämpel med texten "Finska Ångb. Post-



Båtbrev från Finland till Stockholm och Ösundsbro, frankerat med 32 penni vapentyp m/75, vilket var det finska UPU-portot. Frimärket har makulerats med en svag stämpel "Finska Ångb. Expedition" i blågrönt. Ett lite bättre avtryck på framsidan och ett bra på baksidan visar att datum är den 24/8 76.



Brev med påteckning "via Oxelösund pr Express II", skickat från Stockholm via Oxelösund och Hangö till Viborg den 27 mars 1879. Det var en ovanligt tuff isvin-  
ter, och från den 5 februari och framåt var *Express II* tvungen att använda Oxelö-  
sund som svensk hamn. Detta annonserades också i Stockholmstidningarna, vilket  
avsändaren tydligen hade noterat.

expedition". Avtryck av stämpeln, som alltid är i blågrön färg, är mycket ovanliga både på svenska och på finska frimärken. Antalet kända försändelser är få, och då är stämpeln oftast slagen på brevens baksida. Enligt olika uppgifter togs stämpeln i bruk först den 3 augusti och användes sedan till den 25 november 1876, dvs. i knappt fyra månader. Stämpeln anses vara en av Finlands mest sällsynta. Efter vinteruppehållet 1876–1877 hade postexpeditionen avskaffats och därmed hade även stämpeln utgått.

### "Vinterbåten" S/S *Express*

Det nyttillverkade fartyget togs i bruk den 15 december 1877, och insattes på samma rutt, Hangö–Stockholm. Det gavs först namnet *Express II*, men detta ändrades senare till *Express*. Fartyget visade sig klara av isarna mycket bra, och under många år kunde verksamheten hållas igång under hela vintern. Under de extremt svåra isvintrarna 1881 och 1889 fick man göra vissa uppehåll, och när isarna i Stockholms skärgård ibland var omöjliga att forcera, anlöpte man i stället Oxelösund, 120 km söder om Stockholm.

Först år 1890 togs den första isbrytaren, S/S *Murtaja*, i bruk på den finska sidan.

Efter den första lyckosamma vintern med *Express II*, sätts den "gamla" *Express* åter in från den 15 maj. I september upphör turer-  
na och rederiet begärs i konkurs. Farhågor finns då att den så framgångsrika vintertra-  
fiken skall upphöra redan efter en säsong. Största fordringsägare är den finska staten som lånat ut stora summor till företaget.

Plötsligt dyker det upp en räddare i nöden, skeppsredaren Carl Korsman från Åbo. Han erbjuder sig att driva vintertrafiken vidare med *Express II*, en överenskommelse träffas och trafiken återupptas den 20 december 1878. Fartyget säljs av konkursför-  
valtaren på offentlig auktion i februari och ropas då in av den finska staten. Carl Kors-  
man får sedan köpa fartyget för en något lägre summa, samtidigt som ett kontrakt på tio år tecknas, där Korsman förbinder sig att driva vintertrafik mellan Hangö och Stock-  
holm från den 15 november till den 15 maj varje år, med ett kostnadsbidrag på 60 000 mark per år. Konkursförvaltarna försöker genom annonser att sälja den gamla *Express*



som tagen i mät ligger i Stockholms hamn, men utan resultat. Ett år senare, på offentlig auktion, köps fartyget åter av samma bolag i Stockholm som ursprungligen ägde fartyget och sålde det till Finland, nu för ett betydligt lägre belopp än man hade fått för det några år tidigare.

Under hela den tidiga verksamhetstiden kallades *Express II* i pressen ofta enbart för *Express*, och när nu den gamla *Express* inte längre fanns, ändrades dess namn även officiellt till *Express*, från vintersäsongen 1880–1881. Fartyget var väldigt bra på att forcera is, och många gånger kunde andra ångbåtar utnyttja den ränna som fartyget hade brutit. *Express* kom att kallas ”vinterbåten” och blev känd över hela Europa för sin kamp mot isarna i Östersjön.

*Express* blev också det mest anlitade fartyget för att transportera post mellan länderna. Jag skulle tro att jag har sett lika många försändelser med påteckning ”pr *Express*”, som alla andra båtnoteringar tillsammans på brev mellan Sverige och Finland. Lite olyckligt är det dock att fartyget hette just *Express*, då

*S/S Express* bryter is på ett finskt frimärke från 1986.



många frimärkssamlare som ser påteckningen, tror att det handlar om ett expressbrev!

### Kommande årtionden

Under 1870- och framförallt 1880-talet tillkom många fartyg som trafikerade lite olika rutter från Stockholm till södra Finland och S:t Petersburg. Det innebar att det nästan varje dag under sommarsäsongen avgick ett fartyg från Stockholm. De flesta av dessa hade postkontrakt, oftast med det finska postverket eftersom båtarna var finskägda, och de övriga hade säkert en brevlåda. Härmed en del av de fartyg som var i bruk under den senare delen av 1800-talet: *Amiral von Platen*, *Bore*, *Carl von Linné*, *Constantin*, *von Döbeln*, *Ebba Munck*, *Finland*, *Helsingfors*,



Assurerat brev frankerat med frimärken ur vapenserien m/75 för totalt 2 mark, sänt från Helsingfors till Stockholm 1880 med båtanteckning ”per *Express*” och notering ”med inläggande trehundra (300) finska Mark”. Utrikesporto 25 penni, assurancesavgift för 300 mark (0,5 % av summan) 1,50 mark samt rekvavgift (som krävdes för ass) 25 penni. Rek- och assbrev med båtanteckningar är mycket ovanliga.





Helsakskuvert 25 penni 1892 från Borgå via Helsingfors till Dyviks brygga i Stockholms skärgård. Kuvertet har två ångbåtsanteckningar, dels "med ångfart. Finland" till Stockholm, dels "med ångbåten Östana I" som var ett fartyg som gick till delar av Stockholms skärgård. Försändelser med två olika båtnoteringar ser man sällan.

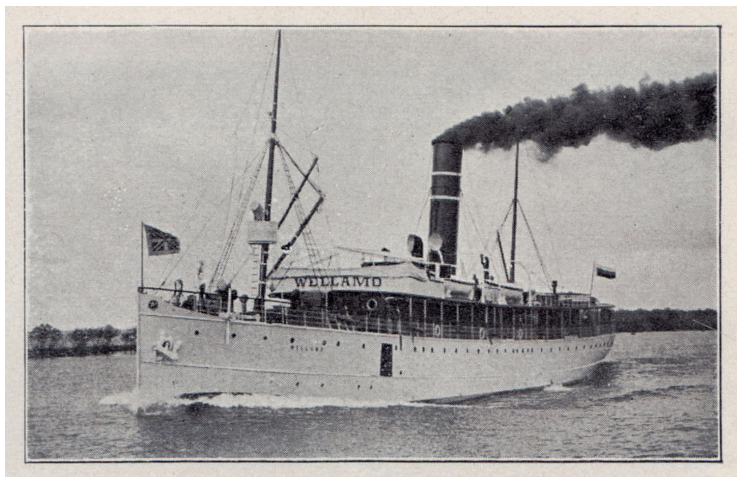
Nordkusten, Norra Finland, Oibonna, Torneå, Uleåborg, Wasa, Wellamo och Åbo. Flera av fartygen fortsatte så långt in på vintrarna som isförhållandena tillät, men därefter var

under många år Express fortfarande ensam herre på täppan. Det finns försändelser med påskrifter med båtens namn om befordring med merparten av dessa fartyg. Det skulle



Postalt brevkort 10 penni skickat från Åbo via Stockholm till Danmark 1895. Kortet har en fartygsnotering "per Torneå" och är makulerat i Stockholm med en speciell ankomststämpel. I Stockholm har man även slagit en rakstämpel "Från Finland" i ram.

S/S Wellamo blev från 1898 den nya "vinterbåten".



bli för omfattande att här redovisa varje enskilt fartyg och de olika rederiernas historia med exempel.

### Finska Ångfartygs Aktiebolaget

År 1883 bildades ett nytt rederi som fick namnet Finska Ångfartygs Aktiebolaget, mer känt som FÅA. Man hade insett att det fanns ett stort behov av transporter av frakt och passagerare från Finland, framförallt till England, Spanien och Frankrike. Under de

kommande åren växte flottan med ett par fartyg om året, genom uppköp och nya fartyg.

År 1890 började företaget fundera på att även ge sig in på den överetablerade trafiken till Sverige. Även båttrafiken till Finlands västkust hade minskat dramatiskt i och med järnvägens utbyggnad till Österbotten.

I stället för att sätta in nya fartyg kom det hela att ske på så sätt att man genom ett konsortium skaffade sig stora aktieinnehav i



Rekbrev frankerat med 3-strip av 25 penni m/89 med påteckning "Med Wellamo", skickat från Helsingfors till Stockholm i april 1899. Dubbelt porto 2 x 25 penni plus rekavgift 25 penni.





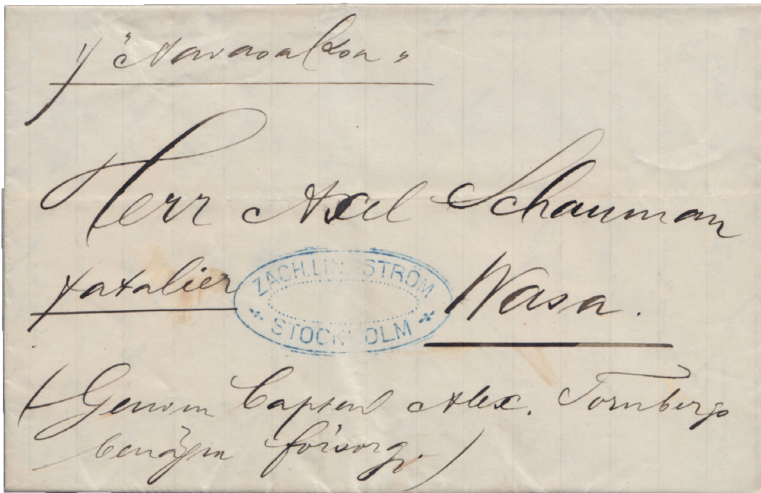
Finskt brevkort 16 penni (korrekt UPU-porto) skickat från Vasa till Skellefteå 1878, postat i brevlåda på något av fartygen *Sundsvall* eller *Gustaf Wasa*. Värde- tecknet har makulerats vid ankomsten till Härnösand.

andra rederier, och 1892–1893 kunde FÅA därefter införliva åtta av deras fartyg: *von Döbeln*, *Finland*, *Jakobstad*, *Norra Finland*, *Torneå*, *Uleåborg*, *Wasa* och *Åbo*. År 1894 blev man erbjuden att köpa *Express* och däri ingick

även övertagande av de subventioner som betalades från staten för vintertrafiken. Till allmän förvåning bestämde sig FÅA 1897 för att låta bygga två nya, större isförstärkta passagerarfartyg för linjerna till Stockholm,



Brev från Stockholm till Kristinestad på den finska västkusten, frankerat med 28 öre, vilket var portot till Finland fram till UPU. Frimärkena är makulerade i Kristinestad med en rektangulär stämpel ANK 1/7, en typ av ankomststämpel som 38 finska orter erhöll 1858. Det finns också en båtanteckning "Pr Linné". Brevet har inget innehåll men med hjälp av tidningar kan man belägga att året är 1874. Det stämmer också med de nyanser som frimärkena har.



Ett s.k. kaptensbrev från Stockholm till Vasa, med innehåll från 1882 rörande frakt. Inga postala noteringar men med påskrifter "p. Aavasaksa" och "(Genom Capten Alex Tornbergs benägna försorg)".

*Wellamo* och *Oihonna*, vilka senare kom att bli mycket omtyckta. Fartygen levereras 1898, och *Wellamo* avlöser därmed *Express* som vinterfartyg, och det äldre fartyget säljs av till Archangelsk vid Vita havet.

### Skeppspost till Österbotten

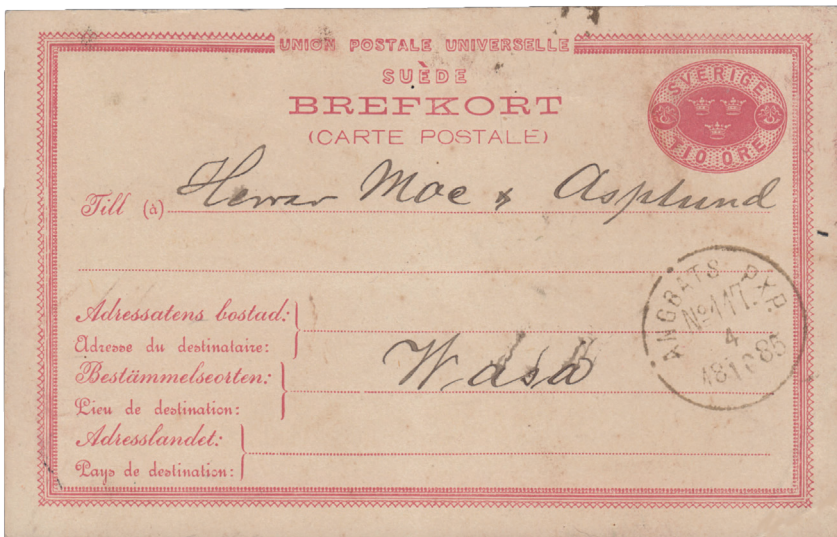
Hittills har det bara handlat om postgången

mellan Stockholm och södra Finland. Men precis som på den svenska sidan, ligger det många större orter utmed den finska kusten vid Bottenhavet. Många av dessa har haft knytningar till Sverige i århundraden och en stor del av invånarna har än idag svenska som modersmål. Den främsta orten för sjöfart och postgång har varit Vasa (Vaasa,



Finskt brevkort 10 penni skrivet i Vasa och sänt till Härnösand 1892. Kortet är postbehandlat ombord på ångbåten *Sundsvall* och där makulerat med en svensk stämpel "Ångbåts ppx No. 116". Dessutom en ankomststämpel ifrån Härnösand.





Svenskt brefkort 10 öre adresserat till Vasa. Kortat har stämplats på fartyget *Gustaf II Adolf* med "Ångbåts pxp No. 117". Märkligt nog har man inte makulerat valörstämpeln, utan slagit stämpeln nedanför på kortet. Fartyget hade postexpedition endast under 1884 och 1885.

Nikolaistad), men även Björneborg (Pori), Kristinestad (Kristiinankaupunki), Nykarleby (Uusikaarlepyy) samt längre norrut Brahestad (Raahe) och Uleåborg (Oulu) är viktiga orter. Finska fartyg har förstås gått

utmed kusten, så något större behov av direkta förbindelser från Sverige har inte funnits, undantaget rutten tvärs över havet mellan Sundsvall och Härnösand på den svenska och Vasa på den finska sidan.



Finskt brevkort 10 penni skrivet i Vasa och adresserat till Stockholm 1889, med påteckning "p. Gustaf Wasa". Kortet har postats i fartygets brevlåda och har vid ankomsten i Sundsvall fått en ortstämpel och en rak stämpel "Från Finland". *Gustaf Wasa* hade tidigare haft ångbåtspostexpedition No. 118, mellan 1884 och 1888, men denna hade upphört.



Vykort som bärgats från ångfartyget *Bore* den 19 januari 1900, försett med den största av de etiketter som användes. Detta är den enda typ där båtens namn står med gemena bokstäver.

## Svenska Ångbåtspostexpeditioner

Tidigare har jag berättat om den enda finska ångbåtspostexpeditionen. I trafiken mellan Sverige och Finland, fanns det också några fartyg som hade svenska ångbåtspostexpeditioner och använde stämplor ombord, från 1884 och framåt. Båtarna har gått mellan Sundsvall, oftast via Härnösand, till Vasa och delvis vidare en bit utmed den finska kusten.

No. 116 fortsatte på den sträckningen ända till 1908, medan de övriga upphörde med postexpedition redan 1885 eller 1888.

## Dramatisk avslutning på 1800-talet

Trots allt bättre fartyg kommer vi aldrig helt att kunna behärska havens olika faror vid varierande väderlek, vindar, isförhållanden m.m. Det fick man även bittert erfara på 1800-talets sista dag. På nyårsafton, den 31 december 1899, gjorde ångfartyget *Bore* en rutinresa från Åbo via Mariehamn till Stockholm. På grund av tjock dimma var fartyget försenat och även tvunget att ankra ett par gånger. Utanför Rådmansö i Stockholms skärgård gick fartyget på grund. Man lyckades att evakuera alla passagerare och rädda-

de även fyra av 20 säckar med post, medan resten av posten följde med fartyget i djupet. Många fartyg har genom tiden gått under, men för frimärkssamlare i Sverige och Finland, är *Bore* det mest kända. Detta beror på att man i omgångar lyckades bärga posten, som efter torkning i regel försågs med en speciell etikett med texten ”Tillhör Ångf. Bores post”.

Etiketten förekommer i minst tre olika grundutföranden och två varianter, eftersom den togs fram i omgångar. Den användes både för att laga försändelser och som förklaring till varför posten var försenad och skadad och kanske saknade frimärken. Försändelser med *Bores* etiketter måste ingå i alla samlingar av olyckspost.

## Slutord

När vi nu har kommit fram till 1900-talet, kan man konstatera att det har varit en lång process för att efterhand kunna förbättra postgången över havet. Posten skickades även fortsättningsvis med fartyg ända tills man så småningom även gick över till luftpost, men det senare är en helt annan historia.



Metoden, med påteckningar med båtens namn på breven, förekom även i början av 1900-talet, men försvann efterhand allt mer. Den fyllde inte längre någon funktion, eftersom det var så pass tät trafik, och postverken använde sig förstås av första bästa tillfälle att skicka posten över havet.

## Litteratur

Dromberg D. A., *Ångfartygspost i Östersjöområdet 1839–1875*. Finlands Filatelistförbund 1981.

*Facit Postal IX, Ortstämplar & Posthistoria*. Malmö 2015.

*Facit Special Classic 2020*, Malmö 2019.

*Finska Ångfartygs Aktiebolaget 1883–1933*, Helsingfors 1933.

Olsson Carl-Gunnar, ”Svensk Kustsjöfart 1840–1940”. *Sjöhistorisk årsbok*. Stockholm 1997.

Gullander Lennart, ”S/S *Express* – ”Vinterbåten””. *Stockholmia 86, Bulletin 2*. Stockholm 1986.

Ivarsson Lennart, ”Brevportot i Sverige 1747–1785”. *Meddelanden från Postmuseum nr 58*. Stockholm 2012.

Ivarsson Lennart, ”Brevportot i Sverige 1786–1830”. *Meddelanden från Postmuseum nr 44*. Stockholm 2000.

Ivarsson Lennart, ”Brevportot i Sverige 1831–1855”. *Meddelanden från Postmuseum nr 55*. Stockholm 2005.

Lundh Børge, *European letters to Finland 1819 to 1873*. Finlands Filatelistförbund. Helsingfors 1990.

Lundh Lennart, ”Privata ångfartyg i postverkets tjänst 1824–1869”. *Postryttaren 2015*, Stockholm 2015.

Lundh Lennart, ”Tidig svensk ångbåtspost 1824–1869”. *Aktuellt om posthistoria, Nr 7*. Huddinge 2000.

Naucér Jonas, ”Grisslehamn och sjöpostföringen över Ålands hav.” *Postryttaren 1966*, Stockholm.

”Postvägen över land och hav”. *Meddelanden från Postmuseum nr 52*. Stockholm 2004.

Rudbeck Johannes, *Svenska Postverkets fartyg och sjöpostförbindelser under tre hundra år*. Stockholm 1933.

Ruud Leif, ”Försummad och Olycksdrabbad post fram till 1900”. *Aktuellt om posthistoria, Nr 8*. Huddinge 2003.

*Stockholms Ångbåtsjöfart 1857–1932*. Ångfartygs-befälhavare-sällskapet. Stockholm 1933.

Sundström Arne, ”Samuel Owen – teknik- och ångbåtspionjär”. *Tekniska Museets årsbok årgång 77*. Stockholm 2009.

*Suomen postitoimipaikat 1638–1985*. Finlands Filatelistförbunds serie n:o 9. Helsingfors 1988.

## Övriga källor

Fakta om fartyg. faktaomfartyg.se

Kungliga Biblioteket. Scannade dagstidningar. tidningar.kb.se

Lundh Lennart, Svensk ångbåtspost 1824–1869. netex.se

Nationalbiblioteket (Finland). Scannade dagstidningar m.m. digi.kansalliskirjasto.fi

Riksarkivet (Arninge). Postverket. Centralarkivet 1850–1994. Ångbåtskontrakt.

---

GÖRAN HEIJTZ, född 1954, har intresserat sig för vykort, poststämplar och posthistoria under många år. Han skriver sedan 1987 regelbundet om vykort i *Nordisk Filateli*. Från och med 1997 är han huvudredaktör för *Facit Postal*. Heijtz är sektionschef för vykort i Samlarföreningen S:t Erik sedan 1979, ordförande i Sveriges Frimärks-handlareförbund sedan 1993 och styrelseledamot i Postmusei Vänner sedan 2003. Han har tidigare medverkat i *Postryttaren* 2012, 2016, 2018 och 2019.