

Posten i Östersjön under Krimkriget

Göran Persson

Det så kallade Krimkriget (1853-1856) utkämpades inte bara omkring Krimhalvön i Svarta havet. I Östersjön upprätthöll brittiska och franska flottenheter under de isfria perioderna 1854 och 1855 en blockad av ryska, och därmed även finska, hamnar. Finska städer och byar brändes ner av engelska flottenheter och Bomarsunds fästning på Åland intogs och förstördes.

Blockaden förhindrade under perioder den normala postutväxlingen mellan Sverige och Finland över Ålands hav. Denna artikel beskriver kortfattat krigshändelserna i Östersjön, dess påverkan på postgången mellan Sverige och Finland samt de brittiska och franska flottenheternas postutväxling med hemländerna.

Bakgrunden till Krimkriget

Det Osmanska riket hade från slutet av 1600-talet successivt försvagats. Samtidigt hade Ryssland expanderat i riktning mot Svarta Havet. I oktober 1853 invaderade Ryssland de osmanska områdena Moldavien och Valakiet, belägna väster om Svarta Havet, med motiveringen att man behövde beskydda den ortodoxa kyrkan där. Ryssland hade inte förväntat sig att de europeiska stormakterna skulle ingripa militärt i konflikten med osmanerna. Att så ändå blev fallet kan till stor del tillskrivas en rädsla för en fortsatt rysk expansion i området.

Inledningsvis sände Storbritannien och Frankrike flottstyrkor till Dardanellerna, fortfarande med förhoppningen om en diplomatisk lösning på konflikten, men efter att Ryssland krossat den osmanska flottan vid Sinop i slutet av november 1853 övergick man till att aktivt stötta osmanerna.

Av rädsla för att även Österrike aktivt skulle engagera sig i kriget retirerade Ryssland under 1854 från Moldavien och Valakiet. Området besattes då av Österrike enligt en överenskomst med britter och fransmän. I slutet av mars 1854 deklarerade Storbritannien och Frankrike krig mot Ryssland och i september 1854 landsteg allierade trupper på Krim.

Som framgår ovan var Krimkriget inte en lokal företeelse i Svarta havsområdet utan en stormaktskonflikt med Ryssland på ena sidan och det Osmanska riket i allians med flera stora europeiska aktörer på den andra. Kriget utspelade sig därför i mindre skala även på många andra håll kring Rysslands gränser, exempelvis i Östersjön, i Vita havet och vid Kamtjatka.

Sverige påverkades givetvis politiskt. Storbritannien och Frankrike försökte få Sverige med på sin sida i kriget. Förhandlingar fördes med Oscar I men i den forna stormakten var rysskräcken stor och Sverige valde att förklara sig

neutralt och öppna svenska hamnar för alla parter. Detta var naturligtvis en neutralitet med kraftig slagsida eftersom alla ryska fartyg vid den här tiden låg infrusna i sina hamnar.

Allierade flottenheter anlöpte flera svenska hamnar, bland annat Öregrund och Älvsnaven i Stockholms södra skärgård. Fårösund blev centrum för den kolhantering som behövdes för de ångdrivna delarna av flottorna och inte mindre än 97 kolfartyg och 19 andra förrådsfartyg anlöpte Fårösund bara under 1854.

Händelserna i Östersjön 1854

De första brittiska flottenheterna under viceamiral Charles Napier seglade mot Östersjön den 11 mars 1854 och samlades först utanför Vinga under åtta dagar innan man fortsatte mot Kiel och Kögebukten som var nästa samlingspunkt. Dit ankom man i början av april, alltså nästan omedelbart efter krigsförklaringen. Den franska flottan under viceamiral Parceval-Deschènes löpte ut lite senare och avseglade från Brest den 20 april.

Flottorna hade två huvudmål, dels att låsa upp ryska trupper utmed Östersjökusten så att de inte kunde utnyttjas i Svarta havsområdet, dels att genom en flottblockad förhindra rysk handel och därmed skada Ryssland ekonomiskt. Under inga omständigheter skulle ryska flottenheter få passera ut ur Östersjön.

Redan den 2 april skickades en skvadron hujångare som förtrupp för att rekognosera inloppet till Finska viken. Den 8 april hade man nått Tallin och Helsingfors och den 10 april var man vid Hangö. Den ryska flottan konstaterades ligga infrusen i packis. Den 13 april återförenades skvadronen med huvudenheten vid Bornholm.

Flottorna rörde sig till en början ganska långsamt och låg under perioder för ankar. Det är sannolikt inte förrän i mitten av maj som man kan börja tala om en egentlig blockad, undantaget den som kung Bore hade organiserat på egen hand genom en sen vår med isläggning långt in i maj månad. Det var helt enkelt omöjligt att med större båtar ta sig in eller ut från finska och ryska hamnar.

Även om den ryska flottan var fastlåst i sina hamnar så blev den mera kommersiella avspärrningen av Ryssland, Finland och Åland givetvis inte effektiv över en natt. Blockadbrytare förekom och kunde, om man var framgångsrika, tjäna goda pengar. Särskilt mellan fasta Åland och Grisslehamn kunde man när vindarna var förmånliga utnyttja dimma och de korta nordiska nätterna som skydd.

Militärt fanns tre tänkbara huvudmål för flottorna: Sveaborg vid Helsingfors, Kronstadt vid Sankt Petersburg, samt Bomarsund på Åland. Sveaborg och Kronstadt hade den största militära betydelsen men efter rekognoseringar så bedömdes dessa mål som alltför riskabla eftersom de var väl befästa. Bomarsund valdes i stället ut som militärt huvudmål eftersom fästningen vid den här tiden ännu inte var helt färdigställd och därmed ett tacksamt mål för ett angrepp.

Redan i ett tidigt skede, 21 juni, genomfördes en improviserad attack på Bomarsund. På sin väg mot Bottenviken beslöt kaptenen på *HMS Hecla* att på eget initiativ beskjuta fästningen. Ryska källor gör gällande att skadorna på fästningen vid detta tillfälle blev marginella.

Ur ett postalt perspektiv fortsatte postgången inledningsvis som vanligt, om än med störningar. När postbåtarna blev uppbringade verkar de till en början ha släppts vidare efter att lasten inspekterats. I mitten på maj kapas ett par av de finska postbåtarna och det är troligt att postutväxlingen därefter skedde enbart med svenska båtar.

Den 8 juli uppbringades postbåten från Sverige av en brittisk fregatt som tvingade den att återvända med ett meddelande om att post inte längre fick sändas till Åland. Som en följd av detta utfärdade det svenska postverket den 10 juli ett cirkulär där postkontoren informerades om att post till Finland och Ryssland tills vidare skulle sändas den norra vägen över Haparanda om inte avsändaren genom anteckning begärt att försändelsen skall skickas annan väg, det vill säga den södra vägen över Preussen. Den 18 juli utfärdade Kejserliga postdirektionen i Finland ett motsva-

rande cirkulär med anvisning om dirigerings över Torneå.

Portot den södra vägen var 33 skilling banco för ett vanligt brev vilket var väsentligt högre än portot den norra vägen via Haparanda som var 20 skilling banco. Brev sända den södra vägen är därför sparsamt förekommande.



Brev från Stockholm till Björneborg 18/8 1854, dirigerat via Haparanda på grund av blockaden.

De allt kraftigare störningarna i posttrafiken under juli 1854 sammanfaller med en allierad kraftsamling inför en attack mot Bomarsund. I mitten av juli förstärks de allierade trupperna när omkring 10 000 franska marininfanterisoldater och ingenjörstrupper skeppas från Calais till Åland. Omfattande rekognoseringar genomförs och blockaden av Åland intensifieras. De marina resurserna för detta togs delvis från Bottenviken där någon reell blockad under en period inte längre upprätthölls.

Postutväxlingen mellan Finland och Åland fortsatte trots detta, även om riskerna för att posten skulle beslagtas var stora. Den 21 juli meddelar Kejserliga Postdirektionen att penningremisser fortsatt kunde sändas med posten till Åland, men utan assurans och på avsändarens egen risk.

Den 8 augusti hade förberedelserna för en attack mot Bomarsund nått så långt att man landsatte 12 000 franska soldater på Åland och den 13 augusti inleddes beskjutningen av fästningen. Redan efter tre dagar gav fästningskommandanten, generalmajor Bodisco, upp. Garnisonens personal fördes som fångar till England och Frankrike och befästningen förstördes genom sprängning.

I byn Skarpans, belägen nära fästningen, fanns ett postkontor. Det hade flyttats dit från Kastellholm 1842 på begäran av militären. När flottorna närmade sig Bomarsund flyttades postkontoret först till byn Mångstekta och när landstigningen inleddes kortvarigt till Kumlinge. All posthantering

övertogs därefter av postkontoret på Eckerö. Något nytt postkontor inrättades inte på Åland förrän efter freden 1856. Då återupptogs bland annat postkontoret i Skarpans.

Det finns beskrivet att man fortfarande under pågående attack mot Bomarsund försökte transportera post från Finland till Åland. På grund av det stora antalet fransmän och briter i omgivningarna kunde man dock inte fullfölja detta och när man försökte återvända till Kumlinge blev man uppbringade och posten beslagtogs.

När hösten kom med sämre väder började blockadflottorna dra sig tillbaka inför risken av en isläggning. De franska enheterna verkar ha frusit mest och började återvända hem redan i mitten av september. Lite senare, vid månads-skiftet oktober/november, gav även huvuddelen av den brittiska flottan upp, även om mindre enheter dröjde sig kvar lite längre. Den brittiska flottan återvände emellertid inte direkt hem utan samlades i stället vid Kiel, där man låg kvar ända fram till den 7 december. Strax före jul anlöper flaggskeppet *Duke of Wellington* hemmahamnen i Spithead.



Brev avsänt under brittiska flottans uppehåll i Kiel november/december 1854.

Orsaken till att man låg kvar vid Kiel under så lång tid är oklar. En möjlighet är att man ville ha en möjlighet att stänga till utloppet från Östersjön om ryssarna mot förmodan skulle försöka ta sig ut. En annan teori säger att den brittiske kommandören Charles Napier, väl medveten om att han skulle få skarp kritik för sina insatser när han återvände till London, låg kvar i Kiel för att få tid att förbereda sitt kommande försvartal. Intagandet av Bomarsunds fästning var i många ögon inte tillräckligt ärorikt när Sveaborg och Kronstad fanns kvar oförstörda. Det var också besvärande att enheter från Napiers flotta bränt ner ett stort antal samhällen utmed den finska kusten, något som redan av samtiden ansågs som rena illdåd.

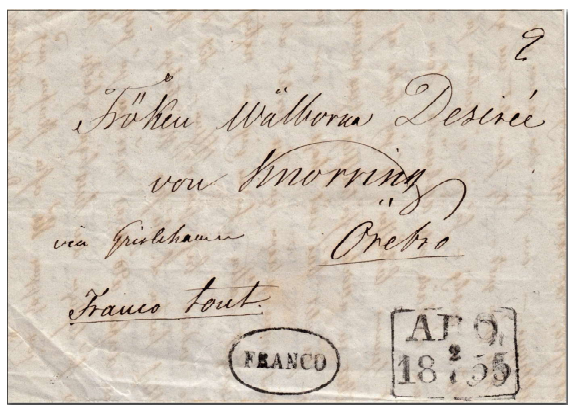


10 kopek frankokuvert avsänt från Skarpans postkontor vid Bomarsund kort före den första attacken på fästningen sommaren 1854.

Det förekommer uppgifter om att brittiska flottenheter skulle funnits kvar i Kiel hela vinterperioden 1854/1855. I de källor av mera vetenskaplig karaktär som författaren tagit del av finns inget stöd för detta. Perioden då flottan låg stilla vid Kiel benämns ibland "the winter quarters" och leder tanken till att man befann sig där hela vintern. De allmänna beskrivningar som finns om flottans förehavanden under december 1854 tyder dock på att hela flottan återvände till England för underhåll. Någon postal dokumentation som stödjer en närvaro under perioden januari till mars 1855 har författaren inte heller påträffat.

När blockadflottorna försvunnit kunde postgången mellan Finland, Åland och Sverige återupptas. Den 14 oktober öppnas postgången mellan Åland och Finland i normal omfattning och i ett cirkulär från slutet av oktober meddelar Kejserliga Post Direktionen att postgången över Ålands hav skall återupptas den 13 november. Samma information lämnas även i ett svenskt cirkulär daterat den 9 november

Man kan ibland se brev skickade mellan Sverige och Finland som dirigerats över Haparanda under vintern 1854/1855 beskrivna som "blockadbrev". Som framgår ovan är detta inte korrekt – blockadflottorna befann sig ett par hundra mil bort.



Från Åbo till Örebro 2/1 1855 "via Grislehamn".
Ordinarie postväg var åter tillgänglig.

Händelserna i Östersjön 1855

I Svarta Havet fanns inga ishinder och där fortsatte krigshandlingarna. Sevastopol på Krimhalvöns sydspets belägrades på hösten 1854 och flera stora slag utkämpades.

De första dagarna i maj 1855 återvände blockadflottorna till Östersjön. Den 3 maj lämnade man Kiel och den 9 maj var man tillbaka vid Fårö. Britterna kunde, till viss förvåning, konstatera att ryssarna inte hade återbesatt Bomarsund och att Åland i praktiken styrdes av en civiladministration.

Militärt var operationerna 1855 betydligt mer begränsade än året före. Mellan den 9 och 11 augusti skedde en omfattande beskjutning av Sveaborg men trots att man på finsk/ryska sida förväntade sig en trupplandsättning så uteblev denna. Den allierade flottan försvann i stället söderut några dagar senare. Erfarenheterna från belägringen av Sevastopol gjorde att riskerna med att försöka inta Sveaborg och Kronstadt bedömdes vara alltför stora och de allierades förhandlingsposition ansågs vara tillräckligt stark ändå.

Efter beskjutningen av Sveaborg förekom inga större militära operationer men förberedelser gjordes för en tänkt insats mot Kronstadt sommaren 1856. Blockaden upprätthölls fram till det att isförhållandena blev besvärande. I november började man lämna de centrala delarna av Östersjön. Båda flottorna lämnade Östersjön senare än året innan och de sista brittiska enheterna återvände hem först den 17 december.

Under 1855 års kampanj tilläts handel mellan Åland och Sverige medan utbyte mellan Åland och Finland var strikt förbjuden. Detta innebar att avspärrningslinjerna i praktiken såg helt olika

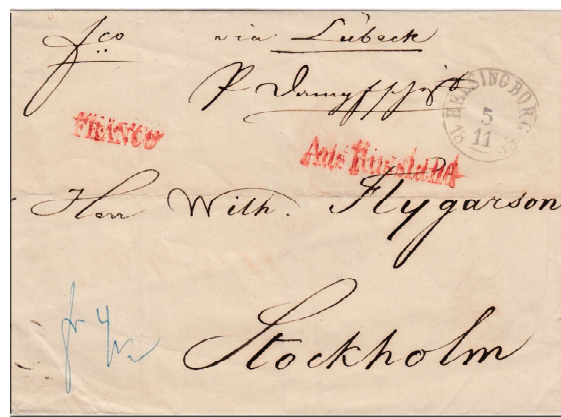
ut 1854 respektive 1855. Det första året låg blockadlinjen mellan Sverige och Åland medan den året efter låg mellan Åland och Finland. Det var viktigare för de allierade att förhindra en återbesättning av Bomarsund än att hindra de svensksinnade ålänningarna från att handla med Sverige.

I ett cirkulär från 24 juli 1855 informeras rikets postförvaltare återigen om att all post till Finland och Ryssland skall sändas via Haparanda (eller liksom under 1854 den södra vägen via Preussen om denna befordringsväg begärdes av korrespondenten).

Ett motsvarande finskt cirkulär är daterat 31 juli. Där konstateras också att "bref till Åland kunna nu icke med posten förskaffas". Blockaden mellan Åland och Finland förhindrade givetvis även en normal inrikes postbefordran.



Brev från Stockholm till Nykarleby 25/9 1855
sönt den norra vägen över Haparanda på
grund av blockaden. Brevet är endast betalt
till gränsen, därav portot 10 skilling banco.



Brev från Sankt Petersburg 27/10 1855
(julianska kalendern 15/10) sönt den
södra vägen via Preussen och Lübeck.

Smugglarbrev

Skilnaden mellan blockadlinjerna de olika åren förklarar förekomsten av blockadbrytarbrev (eller som de ofta kallas ”smugglarbrev”) från Sverige till Finland under 1855. Några motsvarande brev förekommer inte 1854.

Som framgår ovan var sjövägen från Grisslehamn till Eckerö helt öppen under blockaden 1855. Den som så önskade kunde segla över till Eckerö och överlämna breven till postkontoret där. Den egentliga smugglingen skedde mellan Åland och finska fastlandet och genomfördes av den finska Post Direktionen.



*10 kopek frankokuvrt från Helsingfors till
Finström, Åland, 3/9 1855, smugglat av
den finska Post Direktionen genom
blockadlinjen mellan Åland och Finland.*

Alla svenska blockadbrytarbrev bär Stockholms cirkelstämpel. Det är tydligt att det fanns en organisation bakom transportvägen över Åland och stämplarna avslöjar att Stockholms postkontor på något sätt var involverat. Man skulle nog därför kunna betrakta denna transportväg mer som "inofficiell" än "privat".

Det vanliga är att man ser smugglarbrev med frimärkena bortklippta. En romantiserad teori är att detta skulle bero på att brevens ursprung från Sverige därmed skulle döljas. Detta förfaller helt orimligt eftersom det i princip alltid finns en tillräckligt stor andel av Stockholmsstämpeln kvar fullt läsbar. Dessutom var ju kommunikation mellan Sverige och Åland inget som hindrades. En mera rimlig, men mycket tråkigare, förklaring

är att tidiga filatelister klippt bort frimärkena från breven och därmed förstört en stor del av det filatelistiska värdet. Endast två intakta brev är idag kända, båda med portot 4 skilling banco.

Storleken på de bortklippta delarna av bevarade skadade brev visar att dessa enbart haft ett enda frimärke och då sannolikt ett 4 skilling banco. Detta skulle då svara mot det inrikes portot från Stockholm till Grisslehamn. Vid inlämningen på postkontoret på Eckerö torde man då på plats ha



*"SmugglARBrev" från Stockholm till Åbo 9/11 1855
med bortrivet frimärke i nedre vänstra hörnet.
Brevet har några dagar senare lämnats in på
postkontoret i Eckerö och stämplats där 14/11.*



Intakt "smugglARBREV" från Stockholm till Åbo 30/11 1855. Avstämplat på Eckerö den 12 december. Blockaden var i realiteten avslutad, men de ordinarie postrutinererna mellan Sverige och Finland hade ännu inte återupprättats.



*Klipp med normalt porto full väg till adressaten,
20 skilling banco, stämplat i Stockholm 19/10
1855 och sidostämplat Eckerö 3/11 1855.
Enda kända exemplet på att det normala portot
till Finland tillämpats på den "inofficiella"
postvägen över Eckerö under blockadperioden.*

betalat normalt finskt inrikes porto, 5 kopek silver upp till 125 verst (ca 13 mil) eller 10 kopek silver vid längre avstånd. Det finns också ett enstaka klipp med portot 20 skilling banco som har Eckerös fyrkantstämpel som belägg för att det tillhört ett smugglat brev. Detta visar att det även var möjligt att sända brev med det normala utrikes portot över Ålands hav.

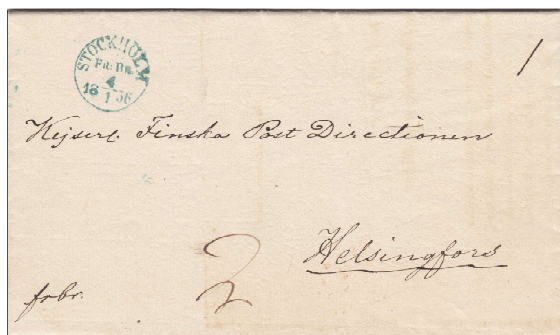
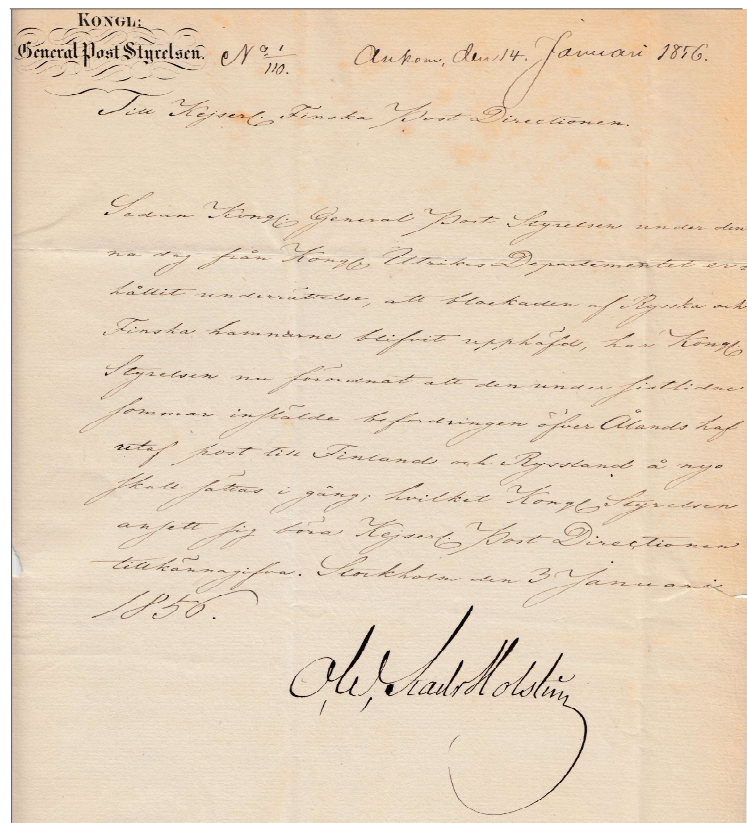
Man kan fundera över betalningen för transporten över Ålands hav. I fallet när breven frankerats med 4 skilling banco kan man utgå från att korrespondenten har fått betala extra för sjötransporten. I annat fall, med inrikes porto på båda sidor, hade portot blivit betydligt billigare än den normala taxan. Hur betalningen för transporten genomfördes är inte utrett. Hur det fungerade när ett brev var fullfrankerat med 20 skilling banco kan man bara spekulera om, men postverket tog knappast på sig några extra kostnader utöver portot via Haparanda, så även här kan man gissa att avsändaren fick betala en extra avgift.

I arkiv har man funnit att kopior på brev som smugglats över Eckerö parallellt även skickats i kopia över Haparanda. Man skickade alltså ibland ett original den snabbare men osäkra vägen över Åland och samtidigt en kopia den långsammare men säkra vägen via Haparanda.

Postgången mellan Finland och Åland återupptas från 1 december och i ett cirkulär från 3 januari 1856 meddelar den svenska poststyrelsen att ordinarie postgång över Ålands hav kommer att återupptas. Det är samma dag som ett brev med detta innehåll tillställs den Kejsarliga Post Direktionen i Helsingfors. Ur postal synvinkel utgör detta avslutningen av Krimkriget i Östersjön.



Brev från Stockholm till Christinestad 27/11 1855 med portot 4 skilling banco sänt via Haparanda med påteckningen "ofullständigt frankerat" och som lösenbelagts med det fulla portot 20 kopek. Det finns flera exempel på brev till denna adressat som smugglats över Åland (se bild föregående sida). Sannolikt har den kopia som sänts via Haparanda av misstag fått det inrikes portot avsett för smugglarrutten över Åland.



Brev från Kungliga Generalpoststyrelsen till Kejsarliga Finska Post Directionen med meddelande om att befordringen av post över Ålands Haf å nyo skall sättas igång. Innehållet är daterat den 3 januari 1856, brevet avstämplat Stockholm den 4 januari och har ankomstnoterats i Helsingfors den 14 januari. Man kan undra över det exakta datumet för återupprättandet av postvägen över Åland.

Brittiska flottans postutväxling

För inledningsskedet av operationerna 1854 anges i ett cirkulär "Notice to the Public and Instructions to all Postmasters" från the Postmaster General, daterat 21 mars 1854, att post kommer att befordras till Östersjöflottan "from time to time as opportunities occur". Portot för soldater och sjömän anges till 1 penny och för officerare till 6d per ½ ounce. Denna tariff var i princip möjlig under hela Krimkrigsperioden men verkar inte ha utnyttjats i någon större utsträckning – ambitionen beträffande leveranssäkerheten var ju inte särskilt stor. Ett enda brev med portot 1d är känt för författaren och det har dirigerats via standardrutten över Danzig, se nedan.

För den som ville få fram sina brev någorlunda snabbt och säkert kändes nog uttrycket "from time to time as opportunities occur" inte särskilt förtroendeingivande och det finns i författarens ägo ett tidigt brev som dirigerats över Belgien och Kiel med det betydligt högre civilportot 10½d avsänt 1 maj 1854. Dirigeringen är logisk med tanke på att flottan vid denna tidpunkt just hade ankommit till inloppet av Östersjön vid Kielbukten.



Brev från London till befälhavaren på HMS Driver 1/5 1854, skickat när flottan anländer till Östersjön och därför dirigerat via Kiel med 10½ d civilporto.

Lite senare, från den 22 maj, hade man fått bättre styrning på postutväxlingen som nu dirigerades via den brittiske konsulen i Danzig. En fregatt var avdelad för att en gång i veckan transportera posten mellan Danzig och flottan. I ett nytt cirkulär anges portot nu till 5d/½oz. för sjömän och soldater respektive 8d/½oz. för officerare.

Ett fåtal exempel (ca fem stycken) är kända där brev sänts via den brittiske konsulen i Memel (Klaipėda). Memel var Preussens sista utpost mot Ryssland utmed Östersjökusten och denna rutt var säkert effektiv för de delar av flottan som var koncentrerade till inloppet av Finska viken.



Brev till HMS Archer 23/10 1854 dirigerat den ovanliga vägen via Belgien, Danmark och den brittiske konsulen i Memel (Klaipėda). Portot 8 d är detsamma som gällde för officerare när den ordinarie rutten via Danzig användes.

Man kan även finna brev från flottorna som avsänts från andra ställen utmed Östersjökusten och Öresund, sannolikt av rent praktiska skäl när enskilda skepp passerat eller angjort lämpliga hamnar. Då tillämpas av naturliga orsaker det konventionella civilportot.

Transportvägen via Danzig består fram till månadsskiftet oktober/november 1854 då blockaden avslutas och flottan återsamlas vid Kiel. Posten dirigeras nu via Ostende-Hamburg-Kiel och portot höjs till 7d för sjömän och soldater respektive 10d för officerare (motsvarande civilportot). Några brev med portot 7 d tycks inte vara bevarade.

När blockaden återupptas 1855 dirigeras posten redan från början över Danzig. Portot ändras till 3d/0,25 oz. för både soldater och officerare. Denna portosats behålls under hela 1855 års kampanj, tills dess att flottan lämnar Östersjön 17 december.



Brev från Brittiska flottan till London, avstämplat Danzig 17/8 (1855) med 1855 års militärporto 3 d.



Brev från Handsworth, England,
till HMS Majestic 4/9 1855.
Dubbelt militärporto 6d.

Franska flottans postutväxling

All post till de franska flottenheterna skulle sändas via Paris, där den vidare dirigeringen styrdes. Inledningsvis verkar det inte ha funnits något välorganiserat posttransport-system till Östersjöflottan. Sannolikt sändes breven med de tillfälliga sjölägenheter som stod till buds.

Portot är i detta fall ("la voie française") differentierat mellan officerare och övriga, d.v.s. underofficerare, soldater och sjömän. Fram till 30 juni 1854 motsvarade portot för officerare det franska inrikes portot om 25 centimes per 7,5 gram. Övriga kom undan med 20 centimes förutsatt att breven var frankerade, ofrankerade brev kostade 25 centimes.

Den 1 juli inträffade en allmän portosänkning i Frankrike. Portot till flottan följde med och motsvarade nu det nya inrikesportot 20 centimes.



Tidigt brev till kaptenen på det franska örlogsskeppet le Milan 23/5 1854 dirigerat via Kiel ("la voie française"). Sällsynt tillämpning av det franska inrikesportot 25 centimes som enbart gällde under inledningsskedet fram till den 30 juni och då enbart för officerare.

Samma porto gällde nu för alla personalkategorier. För ofrankerade brev höjdes avgiften till 30 centimes.

Från den 22 juni 1854 inrättas en möjlighet att sända post med det brittiska postsystemet ("la voie d'Angleterre"). Brev upp till 15 gram till och från icke-officerare kunde sändas för inrikes porto. För tyngre brev fick man betala officersporto. Officerarna fick betala inrikes porto plus 60 centimes upp till 15 gram. Därefter ökade avgiften stegvis, 15-30 gram kostade inrikes porto plus 1F 20c och därefter ytterligare högre. För att använda "den brittiska vägen" så skulle breven förses med dirigeringsanvisningen "voie d'Angleterre". Endast frankerade brev kunde skickas på detta sätt.



Brev från franska flottan till Combours,
Frankrike, september 1854 taxerat som
ofrankerat brev, 30 centimes.



Stämpeln ESCADRE de la BALTIQUE användes bara under kort tid. Längden på den långa stämpeln gjorde att avtrycken ofta blev dåliga. Stämpeln förekommer i enstaka fall även i blå färg.

Den franska postorganisationen förbättrades successivt. Från den 24 augusti 1854 upprättade man en egen förbindelse med säck från Paris via Saarbrücken direkt till Danzig. Transporten från Danzig ut till de enskilda flottenheterna genomfördes även fortsättningsvis med hjälp av en brittisk fregatt. Viktgränsen för lägsta viktclassen (enkelt inrikes porto) höjdes i anslutning till detta till 30 g. För tyngre brev tillämpades utrikes civilporto. Liksom för "la voie d'Angleterre" kunde endast frankerade brev skickas denna väg.

Under 1855 gällde samma transportsystem och porton som under hösten 1854.



Användning av civila transportvägar förekommer när behov uppstår. Det visade brevet har civilportot 90 centimes och är dirigerat via Kiel/Holstein 28 september 1854 när de franska flottenheterna håller på att lämna Östersjön.

Freden

Under 1855 inträffar några händelser som skapar förutsättningar för fredsförhandlingar. I mars dör den ryske tsaren Nikolaj som efterträds av den mera fredsinriktade sonen Alexander II. Befästningen i Sevastopol, och därmed i praktiken hela Krimhalvön, faller i september och den 1 november ingår Sverige en pakt med England och Frankrike som skapar förutsättningar för en invasion av Finland. Med detta riskerade Ryssland att under 1856 få krigets epicentrum förflyttat från Svarta Havet till sin direkta hemmaplan vid Kronstadt och Sankt Petersburg.

Strax före årsskiftet 1855/1856 accepterade tsaren att påbörja fredsförhandlingar. Dessa hölls i Paris och slutade med ett fredsavtal den 30 mars 1856.

I en särskild deklaration, "Ålandsservitutet", som är en av grundstenarna för Ålands politiska status idag, förklarades Åland vara en demilitariserad zon.

Avslutning

Avsikten med denna uppsats är att beskriva händelserna i Östersjön under Krimkriget och deras postala konsekvenser. När man försöker sammanställa tillgängliga källor slås man av den

stora mängd av motstridiga faktauppgifter som förekommer, även i mycket seriös litteratur av närmast vetenskaplig karaktär.

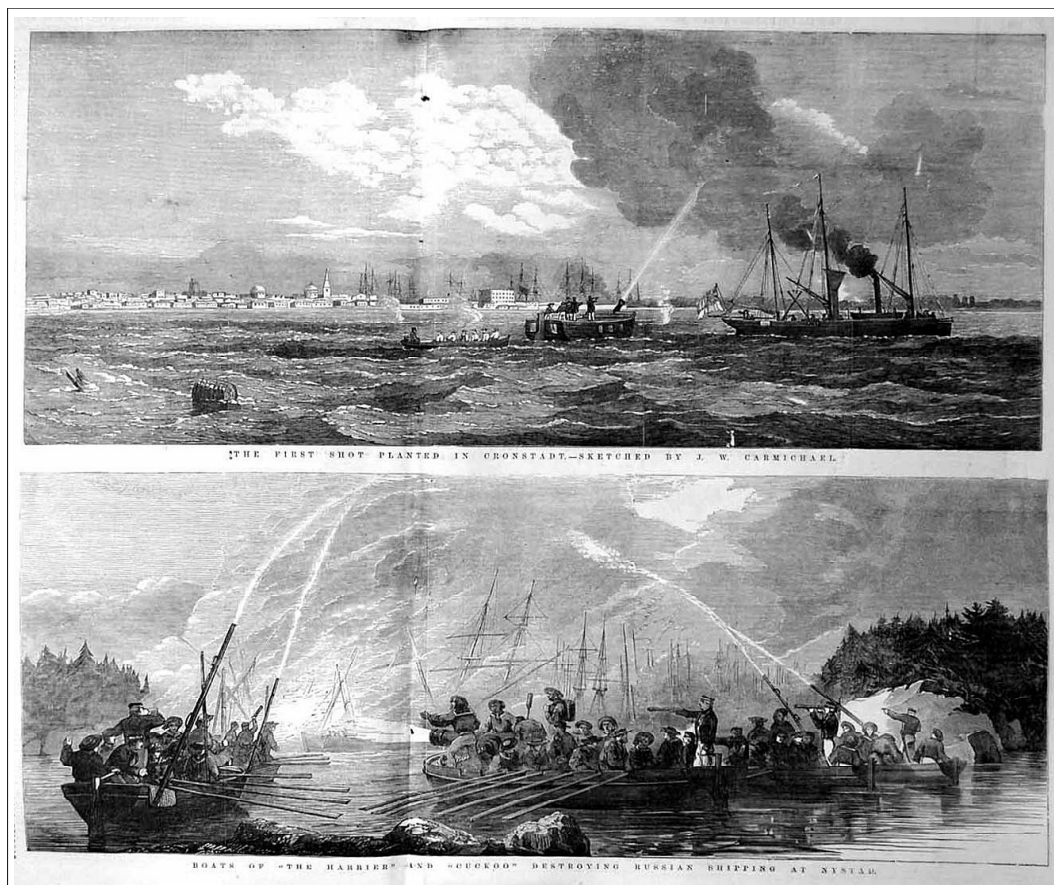
En orsak till detta är naturligtvis att alla inblandade försöker framställa sig själv i bästa dager. Någon har noterat att det verkar ha utvecklats tre olika "sanningar"; en rysk, en fransk och en brittisk, och naturligtvis har alla officerare som deltog försökt vrida bilden av sig själva till det bästa för att nå befordringar och en bra framtida karriär.

En annan orsak kan vara felaktiga tolkningar av förekommande fakta och, kan man ibland misstänka, rena skriv- eller redigeringsfel som över tid vidareförts och ackumulerats. Förhoppningsvis har inte alltför många sådana vidarebefordrats i denna skrift.

Man kommer också till insikt om vikten av att inte bara studera filatelistiska källor för att förstå den postala utvecklingen. Allmänna historiska källor kan ibland ge viktig information och den intresserade kommer att finna stort nöje i att läsa de två allmänna referenserna nedan. Boken av Greenhill och Giffard ger oss exempelvis förklaringen till hur 1855 års blockadbrytarbrev kunde uppstå, eftersom någon blockad detta år inte upprätthölls mellan Sverige och Åland.

Kanske det sista brevet hem. Den 17 december 1855 lämnar den brittiska flottan Östersjön för gott. Brevet är avsänt från Köpenhamn den 16 december till Worchester, England.





*The first shot planted in Cronstadt. – Sketched by J. W. Carmichael.
Boats of "The Harrier" and "Cuckoo" destroying Russian shipping at Nystad.
Ur okänd samtida engelsk tidskrift (1855), med texter enligt ovan.*

Allmänna referenser

1. Greenhill B., Giffard A., The British Assault on Finland 1854-1855, A Forgotten Naval War, Conway Maritime Press Ltd., London, 1988.
2. Johnsson R., Malmberg I., Det förskräckliga åländska kriget, krimkriget i Finland 1854-1855, John Nurminens Stiftelse, Helsingfors, 2015.

Filatelistiska referenser

3. Chauvet M., Brun J-F., Introduction à l'Histoire Postale de 1848 à 1878, Brun & Fils, Paris 2007, sid 684-696.
4. Stenberg K.-E., Wirzenius H., Några anteckningar om postgången mellan Sverige och Finland under krimkrigets dagar, Aktuellt om Posthistoria nr. 5, Sällskapet för Svensk Posthistorisk Dokumentation, 1997, sid 71-88.

5. Dromberg D.A., Ovanliga skillingbrev över Ålands hav under krimkriget, utställningskatalogen "Nordica 1981", Helsingfors, 1981, sid 81-84.
6. Dromberg D.A., Ångfartygspost i Östersjöområdet 1839-1875, Finlands Filatelistförbunds publikationsserie nr. 6, Oy Länsi-Suomi, Rauma 1981, sid 64-68.
7. Cornelius D., An Introduction to the Postal History of Denmark 1625-1950, the Bath Press, Bath, 2004, sid 141-143.
9. Stenberg K.-E., Hur gick breven under krimkriget?, Svensk Filatelistisk Tidsskrift, december 1996, pp. 600-601.
10. Elliott G.J., The Royal Navy in the Baltic and Black Sea 1853-1856, <http://ellott-postalhistorian.com/articles/The-Royal-Navy-In-The-Baltic-And-Black-Sea-2011.pdf>.