

Svåra isvintrar för postföringen mellan Sverige och Finland 1870-1900

Erik Hamberg

För den som samlar försändelser till Finland under ringtypstid är anteckningar som "via Tyskland", "via Preussen" och "via Haparanda" välkända. I allmänhet förekommer dessa noteringar på försändelser som skickats vintertid. Normalt sett var det avsändaren som begärde och skrev denna dirigeringsanvisning, inte någon posttjänsteman.

Håkan Hultberg, som tidigare arbetade vid SMHI och som ofta kunde höras läsa väderleksrapporten strax före kl. 13.00 i radions P1, har intresserat sig för israpporter. Genom hans förmedling har jag erhållit uppgifter om israpporter från Furusundsleden och Understen under 1800-talets tre sista decennier. Dessa visar att hälften av alla vintrar var besvärliga för sjöfarten. Tolv vintrar har betecknats som "svår isvinter" och fyra vintrar har betraktats som "mycket svår isvinter", förhållanden som invercade starkt på postutväxlingen mellan Sverige och Finland. I tabellform ser de rapporterade israpporterna ut så här:

1870-1871 Svår isvinter	1885-1886 Svår isvinter
1874-1875 Svår isvinter	1887-1888 Mycket svår isvinter
1875-1876 Svår isvinter	1891-1892 Svår isvinter
1876-1877 Mycket svår isvinter	1892-1893 Svår isvinter
1877-1878 Svår isvinter	1894-1895 Svår isvinter
1880-1881 Mycket svår isvinter	1895-1896 Svår isvinter
1882-1883 Svår isvinter	1896-1897 Mycket svår isvinter
1884-1885 Svår isvinter	1899-1900 Svår isvinter



Brev med enkelt porto, 20 öre, skickat från Stockholm till Ekenäs den 4/2 1879 via Tyskland. På baksidan följande stämplat: rysk järnvägsstämpel 27/2 1879 från postkupé nr. 4, S:t Petersburg 28/2 1879 samt finsk järnvägsstämpel 10/2 1879 från postkupé nr. 1. På framsidan finsk ankomststämpel 11/2. Noteringarna "via Tyskland" och "fr[anco]" är uppenbarligen gjorda av avsändaren och inte av någon posttjänsteman. (Ryssland tillämpade den julianska kalendern.)

De vintrar som betraktades som "mycket svåra" när det gäller isläget var så kalla att det tidvis var möjligt att till fots ta sig över till Åland och Finland.

Vissa vintrar innehöll Kungl. Generalpoststyrelsens cirkulär kungörelser som avsåg hinder för ångbåtsförbindelsen mellan Sverige och Finland. I en kungörelse daterad den 26 januari 1875 hette det:

"Då sjöpostförbindelsen Grislehamn – Åland för närvarande, till följd af naturhinder, är afbruten, varda försändelser till Finland befordrade dels öfver Haparanda, dels öfver Danmark, Tyskland och Ryssland; ankommande på afsändare, som önskar bestämma den väg hvarå försändelserna skola fortskaffas, att sådant angifva meddelst åtecknande af orden 'via Haparanda' eller 'via Tyskland'.

Der befordringsvägen icke blifvit af afsändaren angifven, varda bref och paketer m. m. fortskaffade den väg som för tillfället anses erbjuda största fördel."

I realiteten innebar detta att man egentligen inte alls behövde notera färdväg på sina försändelser; postverket valde den befordringsväg som man bedömde gick fortast.

När man granskar försändelser som skickats vintertid till Finland, finner man således att många inte har någon notering om färdväg, men däremot transitstämplat från ryska järnvägspostkupéer.

Vinterpostföring mellan Grisslehamn och Eckerö "med isbåt eller annan lämplig farkost" annonserades varje år. Enligt Cirkulär 31/10 1884 skedde avfärd från Eckerö varje torsdag och från Grisslehamn varje fredag. Samma tidtabell användes året innan (Cirkulär 8/10 1883).

Under åren 1870-1880 använde man sig, om möjligt, av ångfartyget "Postiljonen", som dock visade sig vara alltför klen för sitt uppdrag. Hösten 1880 insattes därför det betydligt kraftigare ångfartyget "Express" på Hangölinjen. Dessutom förekom postutväxling dagligen med järnväg till Finland via Tyskland och Ryssland, samt tre gånger i veckan över Haparanda. (Cirkulär 31/10 1884.)



Ekenäsbrevets baksida.



5 öres trycksak som skickats från Vetlanda till Tyrvis den 8/7 1883. Transitstämplat Pkxp nr. 52 följande dag (järnvägslinjen Nässjö-Älmhult -Malmö) och därefter med stämpel från ryska postkupén nr. 4 den 29 juli (ryska tideräkning). Detta var mitt i sommaren och försändelsen hade lika gärna kunnat sändas med fartyg från Stockholm direkt till Finland, i stället för att som i detta fall skickas via Tyskland.

Vinterpostföreling mellan Grisslehamn och Eckerö aviserades av postverket att äga rum följande perioder:

24/11 1870 – 29/5 1871
Ålandshav var tillfruset från slutet
av januari till slutet av mars
17/10 1871 – 31/5 1872
15/10 1872 – 9/5 1873
7/11 1873 – 15/5 1874
10/11 1874 – 22/5 1875
Ålandshav var tillfruset från slutet
av februari till mitten av mars
2/11 1875 – 15/5 1876
Ålandshav var tillfruset från början
av februari till början av april
7/11 1876 – 25/5 1877
Ålandshav var tillfruset från början
av februari till 12 maj
2/11 1877 – 3/5 1878
1/11 1878 – 9/5 1879
31/10 1879 – 7/5 1880
3/11 1881 – 30/4 1882
2/11 1882 – 18/5 1883
1/11 1883 – 8/5 1884
6/11 1884 – 1/5 1885
5/11 1885 – 14/5 1886
4/11 1886 – 29/4 1887
3/11 1887 – 25/5 1888
29/11 1888 – 10/5 1889
5/12 1889 – 25/4 1890
24/11 1890 – 5/5 1891
9/11 1891 – 17/5 1892
15/11 1892 – 19/5 1893
9/11 1893 – 27/5 1894

Det har skrivits mycket om postförelingen till Finland via Grisslehamn och Eckerö, varför det inte finns anledning att här ta upp den på nytt. För vidare studier av de viktiga men farofylla färderna med post över Ålandshav av postbönder, men även med ångfartyg, rekommenderas därför följande läsning:

Lennart Gullander, "s/s Express – "Vinterbåten", *Stockholmia* 86: bulletin 2.
Per Gustavsson, "En besvärlig postfärd över Östersjön vinter 1870-71", *Postryttaren* 2012.
Per Gustavsson, "Postverkets fem vinterpostångare 1858-1952", *Postryttaren* 2013.
Jonas Naucclér, "Grisslehamn och sjöpostförelingen över Ålands hav", *Postryttaren* 1966.
Broge Wilén, *Postfärder över Ålands hav och de åländska öarna* (Stockholm, 1985).

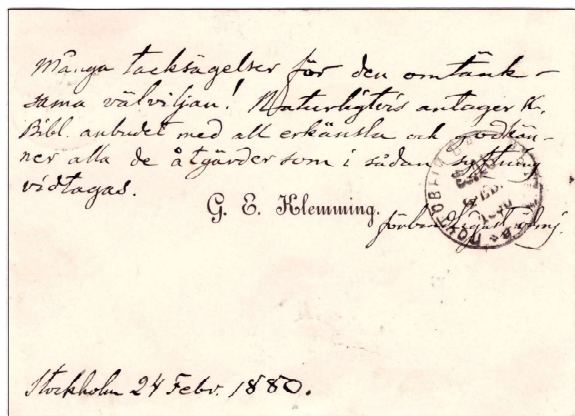


Vintern 1894–1895 använde postbönderna isbåtar för sista gången. Denna vinter var det så kallt att man från mitten av februari och en månad framåt kunde köra med häst över Ålandshav.

Brevkort skickat från Stockholm till Helsingfors den 24/2 1880 via Tyskland. Två ryska stämplat samt finsk ankomststämpel 1/3.

Eftersom det är ett privat tillverkat brev kort var avgiften 20 öre, dvs. brevporto. Skickat i tjänsten från Kungl. Bibliotekets överbibliotekarie G. E. Klemming.

Försändelsen har skickats via Tyskland utan att särskild anteckning därom behövs göras.



Till vänster, brevkortets baksida