

Posthistoria återgiven i modern filateli: Postföringen över Åland

av Per-Edvin Persson

Inledning

Filatelin idag domineras av äldre herrar (och några damer), även om den i princip kunde vara hur intressant som helst även för yngre årgångar. Ett problem som jag ser det är marknads-ekonomin: en genuint posthistorisk eller klassisk samling fordrar allt mer pengar och då blir det åtminstone för ungdomar svårt att hänga med. Men filatelin handlar ju i sig om något helt annat än pengar: kunskap och kultur, tillgängliga på ett sätt som få andra kanaler erbjuder, med ett idogt letande som huvudprincip. Frimärken berättar om alla livets områden: historia, geografi, växter, djur, vetenskap, teknik, konst, musik, arkitektur, geologi, rymden, näringar etc. etc. Särskilt motivfilatelin erbjuder många intressanta berättelser.

I akt och syfte att göra filatelin mera lättillgänglig och visa att man inte behöver vara förmögen för att bygga upp en samling har jag lekt med tanken att presentera Ålands posthistoria under gångna tider enbart med modernt material, alltså frimärken, stämplor osv. som är yngre än 100 år och som huvudsakligen finns på marknaden till ett överkomligt pris. Om det duger för en utställningssamling är måhända oklart, men åtminstone kan det ge

personlig tillfredsställelse.

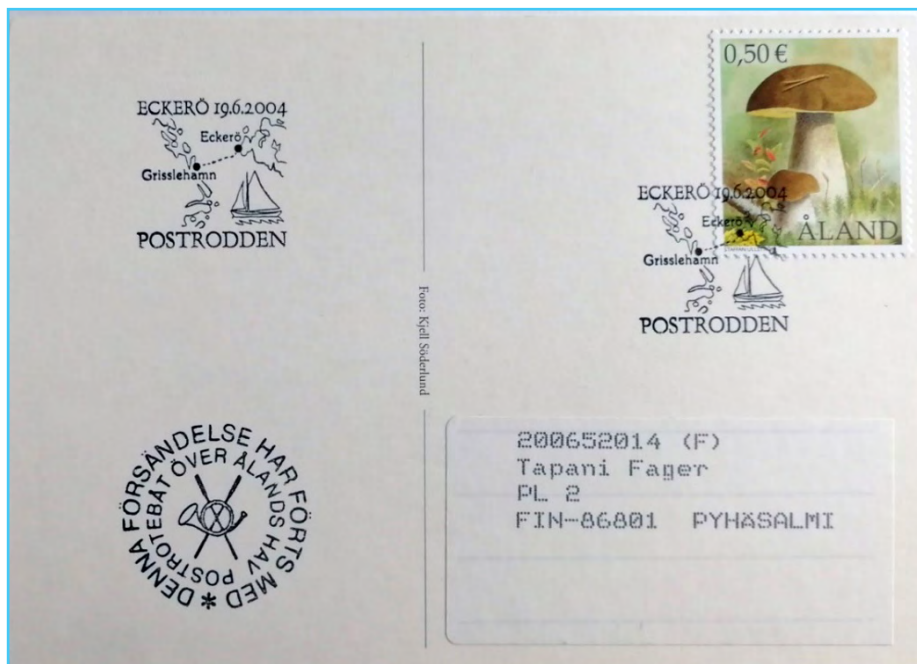
Här presenteras försöket: Ålands posthistoria återgiven i modern filateli (*artikeln publiceras i två delar*).

Postrutten

Vägen från Stockholm till Åbo har sedan urminnes tider gått över Åland. Det var alltså delvis på en väletablerad grund postruttena i Finland lades upp år 1638, då posttrafiken utvidgades till den östra rikshalvan. Postverkets grundande två år tidigare hade etablerat postbondesystemet, som var unikt i världen. Systemet utnyttjades även då postlinjerna drogs i Finland. Postvägen över Åland utgick från Stockholm via bl.a. Täby, Vallentuna och Norrtälje till Vaddö på svenska sidan, där vaddöböndernas fiskehamn (gamla) Grisslehamn utgjorde startpunkt för färden över Ålands hav till Eckerö, därifrån vägen gick över Storby till Marby, vidare över Frebbenby, Gölby och Finby till Vargata och Vårdö, vidare till Kumlinge och Brändö, samt därifrån till Vartsala, Tuomois och Töfsala på finska fastlandet och sedan över Virmo och Vinkkilä till Åbo (Andersson et al 2004, Persson 2022a).

En viktig stödjepunkt för postföringen över Ålands hav var ögrup-

Postvägen över Ålands hav finns avbildad på en motivstämpel år 2004 (Eckerö).



pen Signilskär, ca 12 km väster om Storby i Eckerö.

Längs med postrutten indelades bönderna i 8-mannapostrotar, som alltså hade skyldighet att transportera posten då den kom. I Eckerö skötte 7 rotar transporten över Ålands hav medan en rote skötte transporten över Marsundet. På Vaddö fanns 21 rotar (Forssell 1936, Jutikkala 1938, Pietiäinen 1988).

Landtransporterna

Utmed postvägen fanns milstolpar, som visade avståndet till Stockholm resp Åbo. *Den bevarade milstolpen vid Eckerö kyrka finns avbildad på*

en minnespoststämpel från Eckerö år 1990.



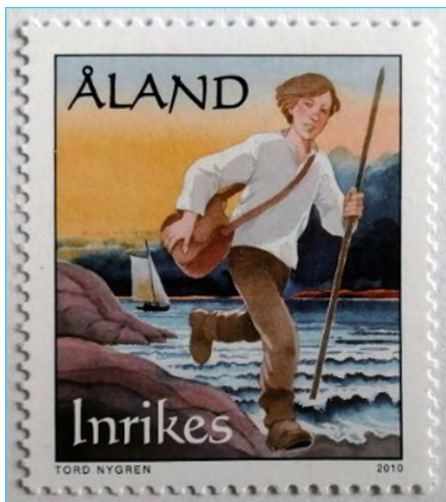
Från Stockholm till Grisslehamn gick posten från 1860-talet med diligens. På Åland transporterades posten till

fots av postdrängarna men även per häst, på det finska fastlandet från Tuomois till Åbo likaså.

Diligenser är avbildade på svenska frimärken från 1936 och 1971.



En springande postdräng är avbildad på ett åländskt frimärke från 2010.



Postryttare finns avbildade på flera svenska frimärken, bl.a. detta från 1936, samt på motivstämpeln vid postverkets 300-årsjubileum 1936.



Postiljoner är avbildade bl.a. på ett svenskt frimärke från 1936 och ett postkort från 1986.





Båtar

Sommartid var de största båtarna som användes för post- och passagerartransport över Ålands hav jakter. Dessa var i allmänhet heldäckade och kunde ha kajuta. *En jakt finns avbildad på ett åländskt frimärke från 1995.*

Storbåten var en annan större båt som var i användning för posttransporter. *En storbåt är avbildad på ett åländskt frimärke från 1995.*



Den vanligaste båten i den åländska skärgården var skötbåten, som avbildades bl.a. på flera av Ålands första frimärken år 1984. *Valören 1,20 mk kom ut år 1985.* (Bild på nästa sida)



Råsegel användes i den östra skärgården in på 1850-talet. Riggtypen användes på mindre båtar och på isbåtarna.

En båt med råsegel är avbildad bland annat på Eckerös postroddstämpel från 1983.



På Eckerö hade även skötbåtar gaffelsegel. Denna riggtyp förekommer bland annat i postroddsstämpeln från Grisslehamn år 1982.



Isbåtar

Fram till början 1800-talet användes vid Ålands hav skötbåtar även vintertid, även om de var tunga att bruka. Isbåten av Geta-typ uppfanns av den åländska bonden **Matts Andersson** och hans dräng **Anders Olsson** (Fagerlund 1925). Wilén (1985) och Karhu & Wikstrand (1988) anger att

dess nya isbåtar omnämns första gången 1811. Fören var plåtbeslagen och kölen kullrig. Isbåtarna utnyttjades först för passagerartransport och från 1818 även för posttrafiken. I den östra åländska skärgården användes långt in på 1800-talet isbåtar med medar, vilket även var bruket på finska fastlandet

Det svenska Europa-frimärket från 1979 avbildar en isbåt med besättning på havet.



En berömd isbåt var Simpan, byggd på Åland 1849 och nu på Postmuseum i Stockholm. Båten avbildas på Grisslehamns postroddstämpel år 1977.



Isbåten i posttrafik var större (5-6 m lång) och hanterades vanligen av sex man. Den drogs av två, hölls i balans med hjälp av en bom över båten av två man, och skuffades av två man. Vid tunn is satt en man i fören och sparkade upp isen. Man använde ispi- kar för att kontrollera isen. På båten kunde man hissa segel, varvid besätt-

ningen fick springa med båten i god fart. Under vintern hände det att båtla- get fick övernatta på isen. Då vändes båten med kölen mot vinden och man övernattade med ryggen mot båtens insida. *En isbåt på havet avbildas på Eckerös postroddstämpel 1980 och en isbåt på väg att avsegla på Grissle- hamns postroddstämpel år 1983.*



I den östra skärgården och på det finska fastlandet användes isbåtar på medar. En dylik är avbildad på ett finskt frimärke från 1938, utgivet till den finska postvägens 300-årsjubileum.



Utrustning

Färden vintertid fordrade varma och praktiska kläder. Postrotemännen hade skinnmössor med vindskydd. Rocken och byxorna var av fårskinnspläls med ullen vänd inåt. Vid köldgrader frös en tunn isskorpa på kläderna vilket bidrog till att hålla kvar värmen under. På händerna hade man vantar av garn med inspunnet tagel eller kvinnohår, som stötte bort fukt. Stövlarna hade långa skaft ombundna med remmar. Klädseln möjliggjorde

ett kort dopp utan att bli genomvåt. Då isen var blank användes isbroddar (Wilén 1985).

Födan under färden bevarades i förselkorgar. Maten bestod mest av ost och bröd. På vintern frös maten och brödet tinades upp under tröjan, mot kroppen. Vatten fick man från snö och is. Matpauser hölls sällan utan man åt ofta under pågående färd (Wilén 1985).

Eckerö postroddstämpel från 1985 avbildar en förselkorg.



Överfarterna skedde ofta i dåligt väder. I grundutrustningen på båtarna ingick öskar.

Här är ett avbildat på en minnestämpel från Grisslehamn år 1993.



Navigeringen skedde tidigare med hjälp av sol och stjärnor, men sedan 1700-talets slut fanns fickkompasser tillgängliga. *Postroddstämpeln i Eckerö från 1993 avbildar en kompass.*



Fyrar

Sedan urminnes tider har man anlagt bränder, s.k. kasar, på stränderna för att hjälpa båtfarare att hitta fram i mörker och svårt väder. Vårdkasberget vid Gamla Grisslehamn användes för detta ändamål för postfararna under 1600-talet, likaså Wahlberget i Eckerö Storby (Thunman 2013).

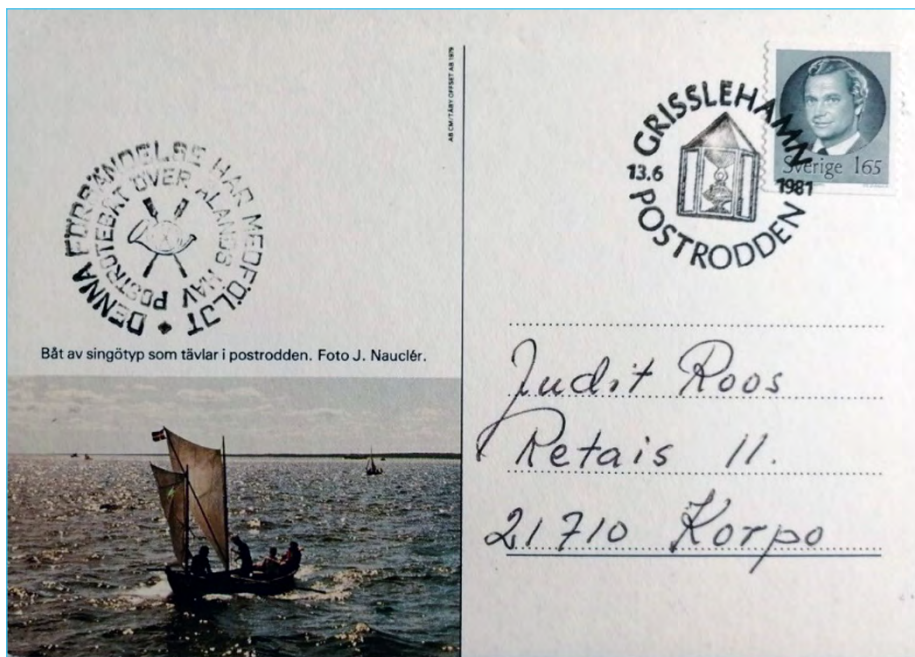
Rutten mellan Grisslehamn och Eckerö var länge utan fyrar. Först 1820 inrättades Svartklubbens fyr utanför Singö. Grisslehamn fick sin hamnfyr år 1822, Eckerö motsvarande år 1845. Ön Hellman/Heligman vid Signilskär får en fyr först 1868, trots att förslaget väckts redan 1817 (Fagerlund 1925, Thunman 2013).

Svartklubbens fyr är avbildad på en motivstämpel från 1995 (Grisslehamn).



I mitten av 1840-talet flyttades hamnfyren i Grisslehamn till kasernen vid hamninloppet. År 1870 flyttades den till posthuset och placerades från 1871 i ett vindsfönster i posthuset där den kvarstod tills posttrafiken upphörde 1895. 1906 kom den till Postmuseum i Stockholm (Thunman 2013).

Denna hamnfyр finns avbildad på en motivstämpel från 1981 (Grisslehamn).



Resande

Postbåten tog även med passagerare, som betalade enligt en fastställd taxa. Dessa pengar fick postrotarna behålla själva (Jutikkala 1938).

En postbåt med passagerare är avbildad på Eckerö postroddstämpel 2009.



Resande är också avbildade på postroddstämpeln från 2012 i Eckerö.



Även kungligheter reste över Grisslehamn och Eckerö, självfallet med specialarrangemang. **Gustav III** använde rutten ett flertal gånger i samband med kriget 1788-1790, **Gustav IV Adolf** åtminstone 1796 och 1800.

Gustav III finns avbildad på svenska frimärken från 1991.



Postkaggar

Från början 1830-talet, troligen från 1832, ersattes postväskorna i läder med postkaggar för transporten över Ålands hav. Kaggarna tillverkades av svenska postverket. Postavtalet mellan Ryssland och Sverige år 1846 stipulerade visserligen om återgång till postväskor av läder men postkaggarna var de facto i bruk åtminstone till utgången av 1860-talet (Fagerlund 1925, Rudbeck 1933).

Postkaggar är avbildade på postroddstämplarna i Eckerö för 1975 och 1976 samt Grisslehamn år 1980.



Del 2, inklusive källhänvisningar, kommer i nästa nummer av *Luppen*.

