

det. Emellertid anbefalldes Kungl. Maj:ts generalpoststyrelsen år 1857 att för postverkets räkning anskaffa ett ångfartyg lämpligt även för vintertrafik. Så beställdes hos Carlsund i Motala ett ångfartyg av järn med högttrycksparna, en maskin om 60 hkr. och normalt 10 knops fart. Fartyget som erhölet namnet Polhem började vintertrafik mellan Visby och Västervik den 25 november 1858, och därmed upphörde postjaktföringen mellan Gotland och Öland. Det fastställdes, att Polhem skulle avgå från Visby till Västervik varje söndags- och torsdagsförmiddag samt i motsatt riktning varje tisdags- och fredagsförmiddag. Till vinterpostfartens underlättande anordnades reservhamnar vid Lindödjupet och Horns brygga i Västerviks skärgård, Angsjärns udde samt Kåreholms hamn på Öland samt Västergarns holme. Reservhamnarna i Västerviks skärgård anlätades för Gotlands- trafikerna så sent som på 1890-talet, vilket jag har ett livligt minne av från min skoltid i Västervik. Vintertrafiken Visby—Västervik övertogs på hösten 1871 av postångfartyget Sofia med samma avgångsdagar, som förut varit fastställda för Polhem. I slutet av januari 1875, då järnvägen Nässjö—Oskarshamn färdigställdes, blev Oskarshamn angöringspunkten på fastlandet, men sedan järnvägslinjen Ätvidaberg—Västervik upplåtits för allmän trafik, bestämdes, att sjöpostföringen från och med den 28 november 1879 skulle verk-



Gotländska budkavlar, nu i Gotlands Fornsal. Budkavlarna användes vanligen vid framförande av muntliga underrättelser. Men brev kunde också sändas med budkavlar, som då hade en skåra i vilken breven kunde stickas in.

ställas å den tidigare linjen Visby 1883 blevo turerna utökade till tre —Västervik. Från den 22 januari gånger i veckan i vardera riktning-

gen. Den 5 maj 1865 konstituerades Angfartygsaktiebolaget Gotland. Bolaget erhölet 1885 rätt att övertaga vinterpostföring mellan Visby och Stockholm en gång varje vecka, medan postverkets Sofia fortfor med turerna på linjen Visby—Västervik. Från och med år 1891 har Angfartygsaktiebolaget Gotland hand om all postföring mellan Gotland och fastlandet.

Postjaktföringen upphörde, som tidigare nämnts, 1858. Mycket vore att berätta om de vedermöror, besvärigheter och risker, som voro förenade med resorna över havet på denna tid. I Gotlands läns tidning nr 22 och 23 år 1855 skildrar dåvarande lektorn J. N. Cramér vedermöror i en artikel En Gotländsk postfärd 1830. Artikeln föreligger också i bokform och finnes tillgänglig i stadsbiblioteket. Även Holm och Rudbeck ha omnämnat färdernas besvärigheter i sina arbeten. Holm påtalar särskilt olägenheterna för de dåtida gotländska riksdagsmännen. Befäl och besättning på postjakterna behandlade, åtminstone under tidigare skeden, passagerarna ej på bästa sätt, och klagomål förekommo häröver. Under den Donnerska tiden blevo förhållandena bättre, postjakterna blevo rymligare med koj för passagerarna samt ett "förmak", som dock samtidigt tjänstgjorde som kök och matsal, i den mån mat kunde lagas och förtäras. Då man läser skildringarna från den tidens resor och sjöpostfart, kan man inte undgå jämförelse med nutida förbättrade förhållan-

den. Gotlänningarna ha i stort sett själva, ofta på initiativ av länets hövding, från en ringa början utbyggt de trots nuvarande tidsförhållandena bekväma förbindelserna med fastlandet. Angfartygsaktiebolaget Gotlands valspråk har alltid varit "Posten skall fram", och den har också kommit fram, såvida inte dimma, is eller brist på driftmedel lagt oöverbärliga hinder i vägen. En resa med bolagets båtar med deras kunniga befäl, en vältrimmad besättning samt artiga betjäning bör vara en angenäm upplevelse för såväl turister som övriga resenärer.

Som jag tidigare nämnt, äro uppgifterna om postförhållandena på ön mycket sparsamma under tiden före 1689. Den 20 februari 1636, alltså 9 år före Brömsebro-freden, utfärdade Kristinas förmyndarregering den förordning om "postbåden", genom vilken svenska postverket officiellt grundlades. Stafettsystemet, sådant det organiserats i Norditalien på 1400-talet, har varit förebilden för den följande alltmot utvidgade postala utvecklingen i Europa. I Sverige fyllde vårt gamla budkavleväsen delvis det samfärdsbehov, som allmänna posten sedermera skulle tillgodose. Förbindelser genom budkavle uppehölls länge jämsides med allmänna posten. Den bibehölls för vissa olika ändamål, men även såsom ett komplement till posten. Budkavlarna var enligt uppgifter i Postverkets historia av år 1836 det i Norden brukliga uppbudstecken, vilket sattes i gång, då

menigheten skulle samlas i massa vare sig till tings eller landets försvar eller till efterjagande av våldsvärkare. Därmed angives budkavlens offentliga karaktär. Men den användes också i mera privat bruk, såsom framgår av Vilhelm Mobergs roman Rid i natt. Själva budkavlarna synes enligt våra gamla lagar ha varit ett trästycke, som "uppskars". Dess bärare ägde rätt att bli trodd på sitt muntliga ord, som borde föras vidare till nästa man. Inskrift på budkavlarna tillkom givetvis först med stigande läskunnighet. Vid slutet av 1600-talet hade emellertid budkavlarna nog i regel i så måtto förvandlats till post att den beledsagades av ett skrivet notifikationsbrev, vanligen instucket i kavlen. Budkavlarna i dess ursprungliga betydelse undanträngdes så småningom av den allmänna posten och kom helt ur bruk i början av 1800-talet. På Gotlands fornmal finnas åtskilliga exemplar av budkavlar, som nyttjats på ön under tidigare skeden.

Postens ursprungliga uppgift var ju att befordra det slags försändelser, som i dagligt språkbruk benämnas "vanliga brev". Dessa utgjordes till att börja med i huvudsak av meddelanden statliga och kyrkliga myndigheter emellan. I den mån postväsendet stabiliserades, utnyttjades postgången även av köpenskapens folk. Livlig skriftväxling förekom även bland de så kallade högre stånden. Postbefordringen fullgjordes genom enskild budskickning, och någon re-