

Postvägen över Åland och dess betydelse

1809–1914

Christer Kuvaja

Den stora postvägen mellan Stockholm och Åbo gick över Åland. Längs den hade post förts sedan slutet av 1630-talet. Från Stockholm gick vägen till Grisslehamn och därifrån över Ålands hav till Eckerö varifrån den fortsatte genom socknarna på fasta Åland till trakten av Bomarsund. Härifrån fortsatte postvägen till Vårdö, Kumlinge och Brändö, och sedan vidare till Tövsala och Åbo. Det var inte enbart posten som transporterades denna väg, utan även resenärer tog sig fram längs vägen. Jag redogör i det följande för vilken betydelse postvägen hade på 1800-talet och fram till första världskriget för transporten av post och resenärer till och från Åland samt för vilka förändringar som skedde under århundradet. Ångbåtstrafiken och dess inverkan på transporterna behandlas också.

Postbönder, gästgiverier och hållskjuts

Postgången fortsatte efter 1809 i gamla banor. År 1810 undertecknade Ryssland och Sverige ett avtal om att posten mellan Sverige och Finland skulle gå via Åland och Torneå. Den skulle gå över Åland två gånger i veckan och över Torneå en gång i veckan. Då isen ställde till problem för posttransporterna över Ålands hav skulle posten framföras endast en gång i veckan. En kejserlig förordning som utgavs 1816 bevarade systemet med postgårdar. Posten skulle alltså transporteras av postbönder från en postgård till en annan. I praktiken var det inte postbonden själv som transporterade posten utan en son, dräng eller någon annan fullvuxen karl på gården. Det verkar ha varit vanligt att en postiljon förde postväskan och endast bytte hästar vid postgårdarna. Någon från posthemmanet red med för att ta hästen tillbaka. I den östra skärgården följde postiljonen med i postrotebåtarna. Vanligen följde postiljonen med hela den långa vägen från Åbo till Eckerö och vice versa. Över fasta Åland transporterades posten av postbönder fram till 1846 då man började föra posten med gästgiveriskjuts. Därefter transporterades posten alltså på samma sätt som resenärerna.

Den stora majoriteten av resenärerna på postvägen tog sig fram med egna hästar och åkdon eller egna båtar. Färdades man endast kortare sträckor kunde man även ta sig fram till fots eller med skidor. Fram till 1880-talet var det endast kronans tjänstemän och personer av högre stånd som hade rätt att få så kallad hållskjuts. Andra, såsom tjänstefolk och sjömän, kunde få det endast med särskilt tillstånd. År 1885 blev det möjligt för vem som helst att få skjuts. Fortfarande var det dock få förunnat eftersom skjutslegan samtidigt höjdes från 10 penni per verst till 16 penni per verst. För en vanlig lantarbetare var detta lika med tre dagars lön.

Det var fortfarande under 1800-talet och i princip fram till 1920 böndernas skyldighet att ha hållhästar och reservhästar med åkdon och skjutskarlar till förfogande vid gästgiverier. Skjutsförrättarna var ofta tonårspojkar eller till och med - flickor. Hållskjutssystemet kritiserades kraftigt under 1800-talet, dels därför att lantbruket blev lidande när bönderna måste hålla sina hästar vid gästgiveriet, dels för att hästarna blev slutkörda och illa hanterade, men framför allt därför att gästgiverierna sågs som syndens näste. Här serverades det öl och brännvin och skjutspojarna lärde sig supa, spela kort och svära. År 1887 förbjöds försäljning av brännvin vid gästgiverierna och från år 1895 kunde kommunerna även förbjuda ölförsäljning.

Redan vid mitten av 1800-talet hade det blivit allt vanligare att hållskjutsen utbjöds på entreprenad och genom den nya förordningen från år 1883 skulle entreprenadsystemet prioriteras. Entreprenadsystemet innebar att gästgiveri- och skjutshållningen i sin helhet gavs den som till billigaste pris var villig att utföra det. Bönderna betalade då, i stället för att ge hästar, åkdon och skjutskarl, en summa pengar till entreprenören. På Åland gavs skjutshållningen i allmänhet på entreprenad från mitten av 1880-talet, dock så att den extra skjutsningen med reservhästar ännu tillkom bönderna.

Gästgiverierna var skyldiga att ha nattkvarter och förplägning för resenärer. Resenärer erlade en viss bestämd avgift för övernattningen och maten. Från gästgiverierna fick man häst- eller båtskjuts till närmaste gästgiveri eller till något annat ställe som låg på ett avstånd av cirka 2 mil från gästgiveriet. Resenären fick använda egna åkdon eller så de kärror eller slädar som fanns vid gästgiveriet.

Besvärliga sjöpass

Längs den del av postvägen som gick från Grisslehamn till Tövsala fanns det många besvärliga hav, fjärdar och sund som skulle överfaras, såväl sommar- som vintertid. Under sommarhalvåret var det inget problem att ta sig fram längs postvägen. Stormar kunde sätta käppar i hjulen och fördröja färden många dagar för resenärer och posttransporterna. Under stränga vintrar med tjocka isar var

det också relativt lätt att ta sig till det finska fastlandet och ibland till och med över Ålands hav till Stockholm. Posten kunde också då behändigt transporteras med häst och släde. Köld och snöstormar kunde förstås ställa till problem. Det stora problemet var höst och vår och vintrar med svaga isar då isen varken bar eller brast (menföre). Vid menföre blev postrotekarlarna tvungna att dra båten över isen tills man kom till öppet vatten. Ofta brast isen och då gällde det att kvickt hoppa i båten. Mången fick sig ett dopp bland isflaken, men det var bara att fortsätta och staka sig fram genom ismassorna.

Den svåraste resan var över Ålands hav där det ofta gick hög sjö och där isen endast under kortare perioder och inte alla vintrar bar både häst och släde. På Signilskär utanför Eckerö fanns en hamn där postbåtarna kunde ta iland vid svårt väder. En och annan postrote fick här vänta på bättre väder. Olyckor inträffade ofta på Ålands hav och fram till dess att post- och passagerartransporterna definitivt upphörde i slutet av 1800-talet fick många personer sätta livet till. Det fanns sju postrotar i Eckerö med åtta hemman i varje rote, och en rote skötte i tur och ordning om transporterna över Ålands hav. Postföringen från Grisslehamn till Eckerö sköttes inte längre av bönderna i Väddö från 1820-talet, utan av svenska matroser och andra sjömän och med postverkets farkoster. Postbönderna i Eckerö var också skyldiga att transportera resenärer över Ålands hav till Grisslehamn. Resenärerna betalade en viss bestämd avgift för båtskjutsen över havet. Avgiften var hög, framför allt om post inte medföljde i båten. En motsvarande taxa fanns för överfart från Grisslehamn till Eckerö.

När posten transporterades och resenärer färdades vidare västerut från Eckerö var följande svåra passage Marsund mellan Eckerö och Hammarland. Samtliga sex hemman i Marby i Eckerö och samtliga fem hemman i Frebbenby i Hammarland var skyldiga att sköta om transporterna över det drygt två km breda sundet. Bägge byar hade en roddfärja till förfogande och dessutom var varje hemman skyldig att ha en mindre båt tillhanda.

Frågan om en bro över Marsund togs upp redan i slutet av 1820-talet, och på nytt år 1845 av den dåvarande postmästaren i Eckerö, Edvard Montgomery. Direktionen för väg- och vattenkommunikationerna lät göra undersökningar på platsen och ett broförslag inlämnades till Senaten i slutet av 1847. Senaten förordade förslaget och befallde läns guvernören att begära in yttranden av allmogen i de åländska socknarna. I de flesta socknar på Åland ställde man sig negativt till projektet och man var inte villig att åta sig den stora börda som detta skulle medföra. Senaten ansåg det dock viktigt att förbättra kommunikationen över Marsund och beviljade ett anslag för arbetets utförande. Sedan även den ryska kejsaren hade bifallit senatens framställning utlystes arbetet på entreprenadauktion våren 1849. Inga anbud inkom, summan var alldeles för liten för att locka entreprenörer. En ny auktion hölls i början av 1850 och entreprenörerna fick själva komma med kostnadsförslag. Ett anbud på 12 000 rubel inlämnades. Senaten ansåg dock detta vara för högt

och beslöt att hela företaget tills vidare fick anstå. Det hängde alltså på ett hår att Eckerö hade fått broförbindelse med Hammarland redan i mitten av 1800-talet. Eftersom projektet rann ut i sanden fördes post och resenärer som förr med färja och båtar över Marsund till långt in på 1900-talet.

Mellan Finström och Saltvik måste post och resenärer föras över Färjsundet. Där hade ett nytt ställe för överfart blivit färdig år 1761 och man hade då sluppit den branta backen på Godbysidan. Färjan drogs för hand över sundet med hjälp av en lina. Saltviks, Finströms och Geta kommuner anhöll flera gånger från slutet av 1800-talet hos överstyrelsen för väg- och vattenkommunikationerna att en bro skulle byggas över Färjsundet. Det var dessa kommuner som hade till uppgift upprätthålla och underhålla färjan som trafikerade över sundet. Av olika orsaker avslogs anhållan varje gång.

Transporterna av resenärer och post över fjärdarna i den östra skärgården var också mycket besvärlig, framför allt över Delet, Lappvesi och Skiftet. Vintertid, när man kunde färdas med häst och släde, fördes resenärerna med gästgiveriskjuts och posten av de utsedda posthemmanen. Övriga tider fördes såväl post som resenärer av postrotarna med vanliga skötbåtar. Isbåtar och specialbyggda postbåtar användes också från senare hälften av 1800-talet. Liksom över Ålands hav betalade resenärerna en särskild taxa för transporterna i den östra skärgården. Varje postrote bestod officiellt av sex man, men det förekom att ett mindre antal män förde båten, särskilt vintertid, och det var inte heller ovanligt att även kvinnor förde posten. År 1838 anmälde en postiljon för postdirektören att särskild Vargataroten i Vårdö nästan alla tider utgjorts av endast kvinnor. Vid den undersökning som företogs erkände Vårdöborna att även kvinnor förde post såväl över Vargatafjärden som över Delet, och över den förstnämnda fjärden någon gång utan manlig hjälp. Postförarna i Kumlinge uppgav att kvinnor ibland hjälpte till att framföra posten, men att alltid två eller tre karlar följde med på färden. Då isen varken bar eller brast och vid hårt väder fördes posten ibland i den östra skärgården längs andra rutter. I Vårdö fanns det sex postrotar, varav den första, Vargata rote, hade till uppgift att föra posten och resenärer från posthemmanet över Vargata fjärden till det åländska fastlandet och från Vargata österut till postbryggan i Vårdö by. De övriga fem postrotarna i Vårdö hade till uppgift att föra posten och resenärer över Delet till Kumlinge. De 15 postrotarna i Kumlinge hade till uppgift att föra posten och resenärer över Lappvesi till Brändö och den österifrån kommande posten till Vårdö. De 16 postrotarna i Brändö förde posten och resenärer över Skiftet och från Brändö till Kumlinge. Posten och resenärer från Gustavs socken till Brändö fördes av fyra postrotar i Gustavs.

Liksom vid transporterna över Ålands hav skedde ibland svåra olyckor även i den östra skärgården. Hela postrotebesättningen drunknade vid flera tillfällen. Den 6 juli 1828 drunknade

fem man från en postrote i Vårdö och den 5 november 1832 fem postrottemän från Kumlinge då de var på väg hem från Vårdö. I december 1855 drunknade sex postförare från Brändö då de var på hemfärd från Kumlinge. I september 1875 omkom under okända omständigheter fem personer från Vårdö by då de förde posten till Kumlinge.

Postkontor och postbrygga

På Åland fanns det fortsättningsvis efter 1809 två postkontor, i Eckerö och i Kastelholm. Eckerö postkontor blev från 1809 ett gränspostkontor. Postkontoret var inrymt i Ängstorp i Storby fram till dess att det nya ståtliga, av Engel ritade, post- och tullhuset stod färdigt 1828. År 1819 hade det beslutats att en ny postbrygga skulle byggas på den s.k. Lantudden. Den gamla bryggan i Krogarviken hade blivit olämplig på grund av landhöjningen. En ny väg drogs ut till udden. I november 1821 blev den gamla postbryggan i Krogarviken förstörd i en storm och postbåtarna måste ta i land i Käringsundsviken fram till dess att den nya postbryggan blev färdig. Bryggan blev klar först vårvintern 1824. Den nya postbryggan var dock så hög att postbönderna hade svårt att från sina isbåtar lasta ombord post och passagerare. Bönderna fortsatte att ta i land i Krogarviken där de behändigt kunde dra upp båtarna.

På grund av den ryska militärens behov flyttades postkontoret i Kastelholm i augusti 1842 till Skarpans i Bomarsund. När Bomarsunds fästning förstördes 1854 flyttade postkontoret 1856 igen tillbaka till Kastelholm Här verkade postkontoret fram till 1875 innan det indrogs och flyttades till den nygrundade staden Mariehamn. Samma år drogs även postkontoret i Eckerö in. Då det enda postkontoret på Åland nu kom att finnas i Mariehamn blev staden den allmänna postvägens ändpunkt.

Ångbåtstrafik kommer igång

En föregångare till ångbåtstrafiken var de fraktbåtar s.k. paketsumpar som från slutet av 1700-talet började transportera passagerare mellan Åbo och Stockholm. De första sumparna var vanliga fisksumpar som även började frakta passagerare. Ganska snart byggdes det sumpar och jakter som i huvudsak var avsedda för passagerartrafik. Dessa båtar tog även i land på Åland, vanligtvis i Bomarsund. Passagerarsumpar var mycket allmänna på linjen Åbo–Stockholm fram till slutet av 1830-talet. Det var få resande som sommartid efter det att frakter med sumpar blev allmänna reste

hela den långa postvägen över Åland. Vintertid var man tvungen att fortfarande anlita denna väg, men denna årstid var antalet resenärer få.

Sumpar och jakter som färdades mellan Åland och det finska fastlandet och mellan Åland och Stockholm tog ombord passagerare ännu under senare hälften av 1800-talet trots att ångbåtstrafiken då hade kommit i gång.

Passagerartrafik med ångbåt mellan Finland och Sverige sommartid började år 1836, men det var först efter Krimkriget som trafiken blev regelbunden. Från 1839 började man transportera brev från Stockholm till Åbo med ångbåt. Detta upphörde 1848 på grund av koleraepidemin och posttransporter med ångbåtar återupptogs igen först efter Krimkriget. Ångbåtstrafiken innebar inte att postförsändelser med postrotebönder över Ålands hav upphörde, men posten fördes nu sommartid enbart en gång i veckan denna väg. Postförsändelserna med ångbåt mellan Stockholm och Åbo kom igång igen 1858 och år 1862 blev det också möjligt att skicka paket med ångbåt. Problemet var dock att posten kunde sändas med ångbåt endast från maj till november. Vintertid måste postförsändelserna över Ålands hav som förr skötas av postrotebönderna i Eckerö. År 1868 gjorde Ryssland och Sverige en ny överenskommelse beträffande posttrafiken. Följden blev att posten sommartid transporterades med ångbåtar från Stockholm till Helsingfors. Från 1 juni 1871 upphörde posttrafiken helt och hållet sommartid från Grisslehamn till Eckerö. Ångbåtarna gjorde att postförsändelserna även över öarna i östra Åland kraftigt minskade sommartid. Postrotebönderna transporterade i princip endast den post som skickades mellan Brändö och Kumlinge. Vintertid blev postrotarna ännu på 1890-talet tvungna att rätt ofta transportera posten längs den gamla postvägen.

Passagerartrafiken blev allt bättre. I början av 1860-talet kunde ålänningarna från Degerby i Föglö åka med ångfartygen *Aura* och *Grefve Berg* till Stockholm och Åbo och vidare ända till S:t Petersburg. Ångfartyget *Amiral von Platen* sattes 1866 in på linjen Helsingfors–Åbo–Stockholm. Det var det första fartyget som även tog i land i Mariehamn. Fartyget ändrade namn till *Hangö* 1873 och fortsatte anlöpna Mariehamn fram till 1890. Vid mitten av 1870-talet hade man sommartid redan fyra dagsturer tur och retur på linjen Åbo–Stockholm och fartygen tog iland i Degerby eller Mariehamn. Ångbåtarna hade definitivt gjort sitt genombrott. De goda förbindelserna sommartid fortsatte på 1880- och 1890-talen. Då kunde man åka till Åland med sådana fartyg som *Finland*, *Åbo*, *Helsingfors* och *Nordkusten*. I början av 1890-talet kom Finlands Ångfartygs Aktiebolag (FÅA) på allvar med i trafiken på linjen Åbo–Stockholm, med bl.a. ångbåtarna *Uleåborg*, *Torneå* och *von Döbeln*. Från år 1876 började även mindre s.k. skärgårdsfartyg sommartid trafikera från Åbo till Åland. Ångbåts *Ab Åland* som hade kontor i Åbo satte två fartyg, *Åland* och *Sven Dufva*, i trafik mellan Åbo och fasta Åland och de anlöpte bryggor i skärgården.

En stor betydelse för skärgårdstrafiken på Åland var öppnandet av Lemströms kanal år 1882. Efter detta behövde skärgårdsångbåtarna inte göra den 6–7 mil långa omvägen runt Lumparland och Lemland.

Ångbåtstrafik även på vintern

Sommartid, från början av maj (ibland redan från april) till november, hade ålänningarna goda ångbåtsförbindelser med fastlandet och Sverige. Annat var det under vintern. Det dröjde till slutet av 1800-talet innan en regelbunden vintertrafik kunde organiseras. Det stora problemet var den åboländska skärgården där isarna lade sig tidigt och islossningen skedde sent på våren. Betydligt lättare var det att ordna vintertrafik över Ålands hav. I slutet av november 1870 började vinterposttrafik med ångbåten *Postiljon* på linjen Grisslehamn–Eckerö. Vintern blev dock ovanligt hård så postrotebönderna i Eckerö måste igen sättas i arbete under tiden 30 januari till 20 mars 1871. År 1876 var *Postiljons* turer inställda från den 7 februari till den 7 april. Under denna tid sändes brevposten till Sverige över S:t Petersburg och Tyskland och tidnings- och paketposten över Torneå. Vintern 1876–77 blev mycket sträng och under månaderna februari–april transporterades posten av Eckeröbönderna med häst och släde över isen. Ibland måste postrotebönderna också möta ångbåten ute vid Signilskär. *Postiljon* gjorde sin sista tur över Ålands hav den 7 maj 1880. En ny överenskommelse med Sverige samma år medförde att posten vintertid började gå på ruten Stockholm–Hangö. Bönderna i Eckerö blev igen tvungna att under vintrarna transportera såväl resenärer som post över Ålands hav. Detta fortsatte till 1895 då postföringen vintertid över Ålands hav definitivt upphörde.

På Åland var man mycket bekymrad över att vintertrafik på Åbo inte kom igång. Övärlden blev under vintertiden isolerad från fastlandet och den enda förbindelsen österut var den gamla postvägen.

Det var skärgårdsfartyget *Åland* som kom att bli banbrytare i vintertrafiken från Åbo till Åland. *Åland* började med vintertrafik 1888, men under stänga vintrar var det omöjligt att upprätthålla trafiken. Vintern 1892–93 var den sista som *Åland* trafikerade. Vintern 1893–94 var Åland helt utan ångbåtsförbindelse med finska fastlandet. I början av 1894 grundades i Mariehamn *Ålands Kommunikationsaktiebolag* och rederiet köpte från Sverige fartyget *s/s Sofia*, som sattes i trafik på linjen Åbo–Mariehamn–Stockholm den 16 november 1894. *Sofia* trafikerade, ibland med långa uppehåll under de stängaste vintermånaderna, fram till slutet av januari 1898 då Ångfartygs Aktiebolaget Bore i Åbo satte fartyget *Bore* i året runt trafik på linjen Åbo–Mariehamn–Stockholm. Genom att Borebolaget började med vintertrafik på

Åland blev kommunikationerna till fastlandet äntligen regelbundna även vintertid. *Bore* avgick varje lördag från Åbo och varje onsdag från Stockholm. Från slutet av 1901 hade man vintertid redan tre avgångar i veckan från både Åbo och Stockholm med invikning till Mariehamn.

När vintertrafiken med ångbåt blev regelbunden vid sekelskiftet 1900 upphörde roteböndernas posttransporter mellan Åbo och fasta Åland nästan helt och hållet.

Försämringar i ångbåtstrafiken

Ett bakslag för ålänningarna var Borebolagets beslut att de stora ångfartygen från hösten 1907 inte längre skulle ta i land i Mariehamn, utan enbart i Degerby i Föglö. Skärgårdsbåtar skötte om transitotrafiken från Degerby till Mariehamn och vice versa.

Borebolaget skötte ensamt om trafiken på linjen Åbo–Åland–Stockholm fram till våren 1909 då FÅA igen blandade sig i leken. FÅA satte in fartygen *Wellamo* och *Oihonna* på linjen vintertid. Dessa fartyg tog även iland i Mariehamn och plötsligt blev förbindelserna till och från Åland ypperliga. Vintern 1909–10 hade ålänningarna sex dagar i veckan möjlighet att åka med en stor ångbåt till Åbo eller Stockholm. Två dagar i veckan sammanföll Borebåtarnas och FÅA:s avgångar från Åbo och Stockholm. Detta var inte lönsamt i längden och våren 1910 ingicks ett kontrakt mellan bolagen. Trafiken på linjen Åbo–Åland–Stockholm delades nu på halvpårt och turerna bestämdes till fyra i veckan i vardera riktningen. Båtarna skulle anlöpa Mariehamn en gång i veckan i vardera riktningen. FÅA hade rätt att göra även en andra invikning. Detta ledde till försämrade kommunikationer för ålänningarna och de försämrades ytterligare vintern 1911–12 då de stora ångbåtarna på linjen Åbo–Stockholm igen tog iland endast i Degerby. Det var framför allt förbindelsen med Stockholm som var bekymmersam. Till och från Åbo kunde man under 1910-talet även ta sig med skärgårdsångare, bland annat *Åland*, *Skiftet* och *Delet*.

Från postväg till ångbåtar

Postvägen över Åland hade stor betydelse för framför allt posttransporterna ända fram till slutet av 1850-talet. Även resenärer tog sig fram längs postvägen, men vanligvis endast sådana som var i behov av hållskjuts. På fasta Åland var postvägen i flitig användning och längs den färdades man längre eller kortare sträckor. Vägen plogades under vintern. Postvägen i den östra skärgården utnyttjades för färder mellan socknarna, men många tog sig fram även andra vägar såväl sommar- som vintertid.

Då ångbåtstrafiken kom igång minskade efterhand behovet av posttransporter längs postvägen, och även resenärer som från Sverige eller det finska fastlandet skulle till Åland började i huvudsak ta ångbåten. Först upphörde transporter av post och resenärer nästan helt och hållet sommartid och från slutet av 1800-talet vintertid. Postvägen användes därefter enbart för posttransporter inom Åland och av ålänningarna själva då de färdades från en ort till en annan. Under första världskriget, då ångbåtstrafiken i princip låg nere, var det ännu resenärer som vintertid tog postvägen över den östra skärgården för att komma till Mariehamn.

OTRYCKTA KÄLLOR

Ålands landskapsarkiv

Länsmansarkiven

Jomala och Lemlands länsmansdistrikt

gästgiverihandlingar

Kumlinge-Brändö länsmansdistrikt

handlingar rörande gästgiverier

Sunds länsmansdistrikt

handlingar rörande gästgiverier

Ålands kronofogdearkiv

Förteckningar över gästgiverier samt håll- och reservskjutslängder

Handlingar angående ordnandet av gästgiverier och hållskjutsning

Handlingar angående postförandet

Handlingar angående broar, båkar, lotshemman och landsvägar

Kronolänsmannens års- och femårsberättelser samt statistiska rapporter

LITTERATUR

Andersson, Jan, *Postvagen över Åland*, Mariehamn 1999.

Dreijer, Stig, *Det ålandska folkets historia 3: Frihetstiden och gustavianska tiden 1721–1808*, Mariehamn 2006.

Fagerlund L. W., *Anteckningar rörande samfärdseln emellan Sverige och Finland öfver Ålands haf och de ålandska öarna*, Åland VIII, Helsingfors 1925.

Iko, Ove, *Ångbåtarna mellan Åbo och Åland: En fartygskatalog över skargardsangarna och deras trafik 1875–1965*, Mariehamn 2003.

Jutikkala, Eino, *Åbo stads historia 1856–1917*, Åbo 1985

Karlsson, Kurt K., "Eckerö tull- och posthusbyggnad", *Åländsk odling* 1978.

Karhu, Jari & Wikstrand, Torsten, *Posten på Åland 350 ar*, Mariehamn 1988.

Mauranen, Tapani, "Hevosen ja höyryn voimalla", *Sora, työtä, hevosia: Tiet, liikenne ja yhteiskunta 1860–1945*, Helsinki 1999.

Pietiäinen, Jukka-Pekka, *Suomen postin historia I*, Helsinki 1988.

Pietiäinen, Jukka-Pekka, *Suomen postin historia II*, Helsinki 1988.

Riimala, Erkki, *Suomalaisia hoyrylaivoja 150 vuotta maailman merillä ja kotivesillä 1833–1983*, Helsinki 1983.

Törngren, Ralf, *Ångfartygs Aktiebolaget Bore 1897–1927*, Åbo 1927.

Wilén, Broge, *Eckerö post- och tullhus: En krönika i ord och bild*, Stockholm 1988.

Wilén, Broge, *Postfärder över Ålands hav och de ålandska öarna*, Stockholm 1985.

Örjans, Jerker, "Passagerartrafikens barndom i Östersjön" och "Sumpar, paketer och paquetter",
Med folk och fisk över Ålands hav, Mariehamn 1997.

Tidningen Aland

14.1.1893; 21.10.1893; 24.2.1894; 3.3.1894; 14.4.1894; 30.5.1894; 15.4.1896; 20.4.1904.