

Kartläggning av

Postvägen

från Stockholm till Grisslehamn

*Margareta Boije
Gabriele Prenzlau-Enander
Rapport 2003:39*



Kartläggning av

Postvägen

från Stockholm till Grisslehamn

Margareta Boije
Gabriele Prenzlau-Enander
Rapport 2003:39

Rapporten finns i PDF-format på adressen
www.lansmuseum.a.se

 STOCKHOLMS LÄNS MUSEUM

Box 6176 102 33 Stockholm
Tel 08-690 69 60 Fax 08-32 32 72
Besöksadress: Klarahuset, Sabbatsbergsvägen 6
Hemsida www.lansmuseum.a.se



Tidaxel: Mats Vänehem

Omslagsbild: detalj ur karta på sid 12.

© Stockholms läns museum
Produktion: Stockholms läns museum
Redaktionell bearbetning: Göran Werthwein
Produktion av kartor på sid 12-14: Göran Werthwein
Allmänt kartmaterial: Lantmäteriverket. Medgivande 97.0133
Stockholm 2003

Innehåll

Postvägen mellan Stockholm och Grisslehamn	6
Bakgrund	6
Syfte och målsättning	6
Metod	6
Postvägens historia	
<i>Behovet av ett postväsen var stort</i>	7
<i>Förordningen om "Post-Båddben" skriven av Axel Oxenstierna</i>	8
<i>Postvägen Stockholm - Åbo tillförordnades</i>	8
<i>Postrodden över Ålandshav</i>	9
<i>Färdställen utvecklades och postmängden ökade</i>	10
<i>Milstolpar sattes upp utefter landsvägarna</i>	10
<i>Sammanfattning</i>	11
Historiska platser utefter postvägen mellan Stockholm och Grisslehamn	
<i>Posthuset i Stockholm (Postmuseum)</i>	15
<i>Stocksundet i Danderyd</i>	15
<i>Danderyds medeltida kyrka</i>	16
<i>Åva postgård och Ensta gästgiveri i Täby</i>	16
<i>Rävstad postgård och Angarns medeltida kyrka</i>	17
<i>Ösby postgård</i>	17
<i>Rävstad och Ösby postgårdar ligger i en gammal kulturbygd</i>	17
<i>Väsby postgård invid Rö medeltida kyrka</i>	18
<i>Sätuna postgård</i>	18
<i>Norrtälje stad med postkontor från 1600-talet</i>	19
<i>Knutby postgård</i>	19
<i>Svanberga postgård och gästgiveri</i>	20
<i>Karls medeltida kyrkoruin</i>	20
<i>Älmsta vid Väddö kanal</i>	20
<i>Gamla Grisslehamn</i>	21
<i>Före detta färjeläget vid Trästa</i>	22
<i>Grisslehamn, överfartshamnen till Åland</i>	23
Referenser	
<i>Arkiv</i>	34
<i>Tryckt litteratur</i>	34
<i>Otryckta referenser</i>	36
<i>Hembygdsällor</i>	36
<i>Kartmaterial</i>	36
Figurförteckning	
Fig 1. Charta öfver Påstvägen emellan Stockholm och Åbo, 1749	12
Fig 2. Charta öfver Påstgårdarne uti Stockholms Lähn, före 1755	13
Fig 3. Geographisk Charta öfver Landsvägarne igenom Upland med ther intill belägne Ordinarie Post- och Gästgifwaregårdar, 1735	14
Fig 4-13. Kartor över postvägens sträckning mellan Stockholm-Grisslehamn	24-33

Postvägen mellan Stockholm och Grisslehamn

Stockholms läns museum har med bidrag från länsstyrelsen i Stockholms län kartlagt postvägens sträckning mellan Stockholm och Grisslehamn med hjälp av historiska kartor och fältbesiktningar.

Föreliggande rapport innehåller en historik, historiska kartor och aktuella kartor med postvägens vägsträckning samt en kulturhistorisk beskrivning av intressanta platser utefter den historiska postvägen mellan Stockholm och Grisslehamn.

Bakgrund

På Åland har intresset för den gamla postvägen mellan Sverige och Finland varit stort sedan 1990-talets slut. Eftersom posten ännu så sent som vintern 1910-11 forslades denna väg finns det fortfarande en levande berättartradition om alla umbäranden i samband med postrodden över Ålands hav. Ålands museum sammanställde information om postvägen 1999 och samma år kom boken "Sevärt Postvägen" ut. Åland önskade nu ett samarbete med Sverige och Finland i ett projekt som skulle omfatta hela postvägen mellan Stockholm och Åbo. I det sammanhanget visade det sig att det saknades samlad information om postvägen mellan Stockholm och Grisslehamn, där postrodden mot Åland utgick. Stockholms läns museum erhöll 2001 bidrag från länsstyrelsen i Stockholms län för att dokumentera denna vägsträcka.

Syfte och målsättning

Uppdraget från länsstyrelsen var att dokumentera postvägens sträckning mellan Stockholm och Grisslehamn (både gamla Grisslehamn och den nyare lokaliseringen norrut vid Byholma). Förhoppningen var att det skulle gå att få fram ett antal kronologiska skiktningar i form av olika vägsträckningar från skilda tidsepoker, framförallt från 1700- och 1800-talen.

Eftersom postvägen är mer av ett begrepp än en fysisk företeelse i form av en klart definierad väg är det dock svårt att få fram en enkel och klart definierad sträcka. Allteftersom arbetet fortskred visade det sig även vara svårt att "frysa" en historisk tidpunkt med en exakt fysisk lokalisering av postvägen (åtminstone inom ramen för detta projekt). Vad som däremot framstod som en rimlig målsättning var att kartlägga den eller de sträckningar som verkligen använts under postvägens närmare 300-åriga historia, samt att ta fram mer kulturhistorisk information om de platser som haft anknytning till postgången längs sträckan.

Metod

Genom att studera *historiska kartor* utmed vägen och överföra information om postgången från dessa till dagens kartor har olika sträckningar identifierats. Eftersom

det allmänna vägnätet kartlades och byggdes upp under postvägens första tid är det rimligt att anta att dessa vägar använts under en stor del av postbefordringens historia. Vår utgångspunkt var landsvägens sträckning mellan Stockholm och Grisslehamn på häradskartorna från början av 1900-talet. För att få information om eventuella avvikelser på vägsträckan bakåt i tiden sammanställdes de enskilda byarnas historiska kartmaterial (lantmäterikartor) längs hela denna sträcka. Även andra historiska kartor med mer översiktlig karaktär användes i kartläggningen (för detaljerad information om vilka kartor som använts, se referenser).

De *arkiv* och myndigheter som använts är Krigsarkivet, Lantmäterimyndigheten i Stockholms län samt Postmuseum. Arkivstudierna syftade främst till att finna lämpligt kartmaterial. Vidare forskning i det skriftliga arkivmaterialet har inte varit möjligt inom ramen för detta arbete, men det bör nämnas att i riksarkivets samlingar finns ett mycket gediget källmaterial inom ämnet posthistoria.

Den *litteratursammanställning* som utfördes gör inga anspråk på att vara komplett utan får ses som en inkörspport till att läsa vidare i där refererad litteratur. Framför allt användes litteratur från biblioteken på Stockholms läns museum och Postmuseum.

Även *fältarbete* ingick, med syfte att lokalisera och lägga ett förslag på några objekt med anknytning till postvägen för vidare studium. Det genomfördes både med bil utefter vägen och gå till fots.

Flera besök gjordes hos berörda *bembygdsföreningar*, vilka vänligen delgav oss sina kunskaper om postvägen. Samarbetet utgjordes av möten, gemensamma bilresor utefter vägen samt hjälp med faktagranskning av manustexten.

Gabriele Prenzlau-Enander har varit projektledare som författat rapporten tillsammans med Margareta Boije. Margareta har även utfört kartanalyserna.

Postvägens historia

Behovet av ett postväsen var stort

Det svenska riket var under 1600-talet en snabbt växande europeisk stormakt med stort behov av effektiva kommunikationer mellan de vitt spridda landsdelarna. Då hörde till Sverige både Finland, flera baltiska provinser och några tyska städer utmed Östersjöns södra strand. Trettioåriga kriget medförde att kontakten med Europa i övrigt ökade. Där hade man haft organiserade posttransporter mellan städerna, kyrkan, universiteten och köpmansskrån sedan medeltiden. Posten forslades vanligtvis av ridande postbud.

Behovet av att kronans post i Sverige verkligen kom fram i tid ökade alltmer och framförallt då landet var i krig. Vanligen skickades ämbetsbrev med någon tillförlitlig resande. Det kunde dock medföra stora förseningar om resrutten av någon anledning ändrades. Under Gustavs Vasas tid sändes vanligen ämbetsbrev med kungliga kurirer, vilka på sina färder genom landet fick fri tillgång till hästar, mat och logi hos bönder, präster och borgare. Dessa grupper hade skyldigheten att ställa upp med gästning och skjutsning av personer som reste i kronans tjänst. Postkurirerna

försågs med förseglade pass och tjänstebrickor, men legitimationshandlingarna förfalskades flitigt och användes av falska kurirer. Det innebar att den olagliga våldgästningen blev ett allt större problem vilket gav upphov till mycket klagande till kronan av bönderna, som var de värst drabbade.

Förordningen om "Post-Bådhen" skriven av Axel Oxenstierna

Budet om kung Gustav II Adolfs död den 6 november 1632 vid staden Lützen i norra Tyskland nådde Stockholm först efter en månad. Det var en ofattbar lång tid med vår tids mått mätt. Enda arvingen då till kronan var en flicka på 8 år, den blivande drottningen Kristina. Axel Oxenstierna, som vid kungens död befann sig i Tyskland, skickade genast hem ett utkast till en regeringsform och en förmyndarregering, vilka antogs 1634 i stora drag. Förmyndarregeringen med rikskanslern Axel Oxenstierna i spetsen kom att regera i stort sett enväldigt. Under hans tid organiserade han Sverige med målsättningen att krigsföringen i framtiden skulle bli mer effektiv. Därför ville han även få en effektiv postgång.

Att postleveranserna måste få en bättre regelbundenhet, var helt klart för Axel Oxenstierna. Han hade under sin vistelse i Tyskland förberett vad som år 1636 utformades till "Förordningen om Post-Bådhen", urkunden till Postverkets grundande. Förordningen innehöll arton punkter som fastslog skyldigheterna för postbonden och hur posttransporten skulle utföras. Posten skulle föras som en budkavle mellan de bönder som bodde på lämpligt avstånd från varandra. Den edsvurne postbonden borde även helst vara läs- och skrivkunnig och måste ha två drängar till sin hjälp med postforslingen. Så fort man på postgården hörde den annalkande postens signalhorn ljuda, skulle en dräng göra sig i ordning för avfärd. När han tagit emot posten skulle han genast löpa iväg, oberoende av väder och tider på dygnet. Den postdräng som inte löpte milen på mindre än två timmar, skulle genast bli avsatt och dessutom få åtta dagars fängelse på vatten och bröd. Lät han sig uppehållas med "tal och snack" hotades han med fyra veckors fängelse.

Avsikten med förordningen var även att radikalt reducera våldgästningen. Rikets postmästare som var chef för hela landets postväsen, skulle sitta i Stockholm och det var hans ansvar att tillsätta postbönderna. Under den första tiden skulle posten föras av till fots gående postförare men redan 1646 bestämdes att man skulle använda häst. Ett posthorn i mässing var ett dyrbart föremål och i kungliga skrivelser kan man läsa att man långt in på 1700-talet fortfarande använde sig av "gete- och bockhorn att blåsa uti". Posten skulle föras i en försluten och förseglad väska eller säck. Postväskan fick endast öppnas av postmästarna på postkontoren och därför medförde postdrängarna även en enklare väska eller säck för "lösa" brev som lämnades till postdrängen på postgården eller under vägen. För att skydda sig mot stråtrövare, våldsvarkare och rovdjur skulle postdrängen medföra ett spjut eller åtminstone en spetsad stav.

Postvägen Stockholm – Åbo tillförordnades

Riksrådet Per Brahe var kanske den som opponerade sig mest mot Axel Oxenstiernas styre. För att få honom på lite längre avstånd gjorde Axel Oxenstierna honom till generaldirektör och landshövding över Finland. Redan på sin fjärde dag i tjänst år 1637 sände Per Brahe ett brev till Stockholm där han antyder att ett ordnat postväsen skulle gynna Finland. Ett drygt halvår senare hade Bernhard Steunden von Steenhausen utsetts till att utföra uppdraget, vilket han gjorde snabbt genom att lämna sitt

förslag redan den 3 juni 1638. Detta ledde till att regelbunden postgång mellan Stockholm och Åbo kunde påbörjas senare samma år. Posten skulle föras från "Stockholm till wäddön, så åt Äckerön och vidare genom Åland till Töfsala, ifrån Töfsala på Åbo". Sedan beskrivs hur posten skulle hämtas i Stockholm av postbonden i Ensta i Täby socken, vilket var en resväg på 1 1/2 mil, sedan skulle han föra posten vidare till Seby (Ösby) i Garns socken, 2 mil, sedan vidare till Settena (Sätuna) i Husbyskärgårds socken, 2 mil, sedan vidare till Schwaneberg, 2 mil, sedan vidare till Elmstadt i Wedde socken, 2 1/2 mil, sedan vidare över havet till Eckerö, 10 1/2 mil, och sedan vidare till Åbo på samma sätt.

År 1718 antogs en ny postförordning, Karl XII:s postförings- och gästgiveriförordning, i vilken gästgiverierna skulle ta ansvar för postföringen. Kungens död samma år medförde dock att den aldrig blev genomförd, så postbönderna fortsatte att ha ansvaret. Under årens lopp har postgårdarna eller posthemmanen utefter vägen växlat. Från år 1719 finns en redogörelse för postvägen i Roslagen av Jacob Braun: "Postvägen ifrån Stockholm till Norrtälje och Grisslehamn – Från Stockholm till Åva postgård i Täby är sånär 1 1/2 mil. Från Åva till Ösby postgård i Garns socken är 2 mil och 1200 alnar. Från Ösby till Väsby postgård i Rö socken 1 1/2 mil 1000 alnar. Därifrån till Sätuna postgård i Husby socken är 1 mil 2.300 alnar. Från Sätuna till Norrtälje stadspört är 3/4 mil och 2.425 alnar, och vidare till Väster Knutby postgård från tullporten 2.075 alnar och alltså mellan dessa bägge postgårdar är 1 mil. Liggandes Sätuna ett gott stycke ifrån landsvägen på vänstra sidan vid pass 1.500 alnar och Väster Knutby ett litet stycke. Från Knutby till Svanberga postgård i Estuna är 3/4 mil och 3.000 alnar. Från Svanberga till Elmsta i Väddö är 1 3/4 mil och 800 alnar. Från Elmsta till Grisslehamn vid sjöstranden emot Ålands hav är 1/2 mil 1.950 alnar. Således är postvägen Stockholm till Grisslehamn tillhoppa 10 1/2 mil och 1.250 alnar, men den raka landsvägen genom Lohärad socken till Grisslehamn är 9 3/4 mil och 3.650 alnar".

Från 1741 finns en bevarad postvisitationsförrättning från Stockholm till Åbo gjord av postsekreterare Anders Rydman. Stora klagomål angående posttransporterna hade framkommit och därför skulle han nu resa till varje postgård och höra sig för om brister och förutsättningar. Han besökte då postgårdarna Åfwa, Räfstad, som låg långt från stora landsvägen på "elaka klippor och berg", vidare Ösby, Wäsby och Sätuna. Sedan till Knutby och Norrtälje postkontor, Svanberga posthåld, Elmsta och till Grisslehamn.

Postrodden över Ålandshav

Den längsta och mest besvärliga sträckan som gick över Åland var, mellan Grisslehamn och Eckerö, 7 mil lång. Många är berättelserna om strapatsrika resor över stormiga vatten, om plötslig dimma och om isar som varken bar eller brast. Kravet var att posten alltid skulle fram och gå sina regelbundna tider. Vintertid drogs de järnskodda båtarna över isen och över öppna vråkar eller i issörja. Det var inte ovanligt att postroddarna fick sätta livet till när båtarna kom på avvägar. Ibland hindrade vädret överfarten så att posten var tvungen att ligga still i veckor. Låg isen fast fördes posten med häst och släde över havet, men för säkerhets skull skickade man mellan den 15 december och 15 april gärna två exemplar av värdefulla skrivelser, en över havet och en landvägen runt Bottenviken. Vintern 1729 var så svår, att all post då fördes runt Bottniska viken.

På Signilsskär, en ö i Ålandshav, fanns en nödhamn. Från 1560-talet och fram till att de sista bofasta flyttade från Signilsskär 1935 har det funnits ett gästgiveri på ön. Manspillan var störst på den svenska sidan. Alla bönder i Väddö socken delades in i rotar och hade ansvar att föra posten över till Eckerö men alla var inte lika sjövana. På Eckerö hade uttagna postbönder å sin sida hand om överseglingen åt andra hållet, d.v.s. till Grisslehamn. År 1821 övertog kronan ansvaret för postöverförelsen genom att sjökommendera båtsmän från Roslagens båtkompanier, men då blev dödsiffrorna ännu högre. Sjökommenderingen upphörde 1852 och därefter ombesörjdes sjöposten med lejt manskap. Efter 1879 ombesörjdes all posttransport vintertid av eckeröborna som körde över isen med sina slädar. Som reserv stod de sedan kvar fram till 1 jan 1911.

Färdsätten utvecklades och postmängden ökade

Postleveranserna ökade och redan under 1700-talets mitt började man använda kärrpost för att forsla den stora postmängden. Brådslande post, s.k. Fjäderpost eller Ränne-posten, fick gå med extraturer till häst för att komma fram snabbare. Enligt ett riksdagsbeslut från 1860 skulle jordbruket inte längre ha ansvaret för postförslingen. Mellan åren 1862 och 1877 upprätthölls trafiken mellan Stockholm-Grisslehamn med postdiligens. Enligt en tidtabell från 1877 gick diligensen två gånger i veckan och passerade Danderyds, Täbys, Angarns, Brottbys poststationer, Halls gästgivargård, Rilanda gästgiveri, Norrtälje postkontor, Estuna poststation, Svanberga gästgivargård, Söderbykarls poststation, Stabby gästgivargård, Väddö poststation i Älmsta och Trästa gästgivargård. Efter 19 timmar och 45 min anlände man till Grisslehamns postexpedition. Under 1880-talet fick Norrtälje järnväg förbindelse med Stockholm och från 1885 fraktades all post till Norrtälje med den.

Norrtälje postkontor inrättades under åren 1641-1643, men sannolikt forslades brådslande utrikespost den kortare och rakare landsvägen mellan Stockholm och Grisslehamn genom Lohärad socken. Gästgiveriet i Kragsta finns registrerat från 1728, även som postbytesplats, men något posthemman har det troligen inte funnits här.

Kronan försökte under 1700-talet att genomföra postleveranserna till Åland med postjakter och segeljakter under sommaren. Kronan lät bygga postjakter vilka postbönderna dock inte ville nyttja, då postrotarna endast ville segla i egna båtar. Ekonomiskt föll postjaksöverfarten aldrig väl ut. De små båtarna för postrodden roddes huvudsakligen och seglades endast i förlig vind. Postjakterna var specialiserade just för segling och var för tunga för att ros.

Postångare började användas under andra hälften av 1800-talet och de fungerade förträffligt när vattnet låg öppet. Men i och med att isen lade sig fick den gamla postrodden åter komma till heders ända fram till vintern 1910.

Milstolpar sattes upp utefter landsvägarna

Den uppmärksamme resenären lägger märke till att det står milstolpar utefter postvägen med omkring 2,5 kilometers avstånd från varandra. De är alla uppresta på initiativ av landshövding Jacob Johan Gyllenborg som 1777 genomdrev att nya milstolpar skulle sättas upp. Behovet var stort då endast ömkliga rester stod kvar av 1720 års milstolpsprojekt ansåg han. De nya milstolparna skulle vara av marmor

från ett bruk i Kolmården, där hans släkt hade ekonomiska intressen. Varje helmilstolpe dekorerades med den kungliga kronan, Gustav III:s monogram, antal mil från Stockholm och med J. J. Gyllenborg landshövding. Halvmilstolparna hade enklare påskrift: endast $\frac{1}{2}$ och upprest av respektive härad. Kvartmilstolparna erhöll endast texten $\frac{1}{4}$.

Milstolparna finns utefter postvägens sträckning via Norrtälje men även utefter den viktiga landsvägen mellan Stockholm och Grisslehamn, den snabbaste och rakaste vägen över Lohärads socken. Dessa båda landsvägssträckningar uppmättes redan 1720. Då restes utmed landsvägarna milstolpar av trä, vars helmilstolpar bar svarvade knoppar klädda med bleckplåt. Vid varje helmil placerades två stolpar och på en av dem sattes det upp en bleckplåtsskylt med målad text. På $\frac{1}{2}$ - och $\frac{1}{4}$ -milstolparna sattes mindre målade skyltar. Idag finns ingen bevarad trämilstolpe, men var de en gång har stått finns förtecknat i våra arkiv. Där kan man utläsa att det även stått trästolpar utefter postvägen över Vaddö till Gamla Grisslehamn. Stolpar som aldrig ersattes av Gyllenborgs marmorstolpar, då dessa sattes upp utefter den nya förlängda postvägen till nuvarande Grisslehamn under 1770-talet.

Sammanfattning

Postvägen mellan Stockholm och Åbo var en av de första postvägarna som förordnades i riket. Förordningen om Post-Bådhen skrevs av Axel Oxenstierna år 1636 och redan två år senare förordnades, kom denna postväg att fungera. Den väg som anlades under 1600-talet har under senare århundraden byggts ut och moderniserats. Posten forslades på den viktiga landsvägen upp mot Grisslehamn, vägen mot Sveriges östliga halva. Landsvägen mättes och försågs med milstolpar redan 1720-1723. Nya milstolpar i marmor restes 1777 på initiativ av landshövding Gyllenborg. Eftersom man ännu in på 1900-talet hade varit tvungen att använda det uråldriga färdättet med postrodd över Ålands hav, har det bevarats muntliga berättelser om strapatserna under dessa resor. Färderna under tider då havets is varken bar eller brast, eller då stormarna tjöt, var farofyllda och tog många liv.

Postforslingen under 1600-talet och framåt ordnades så att edsvurna postbönder lovade att föra postväskan till nästa postgård, som i en stafett. Till en början skulle postdrängarna springa med postväskan men redan efter några decennier användes poststryttare för transporten. När som helst på dygnet skulle posten forslas vidare till nästa postgård och därför förde postdrängen med sig ett posthorn som han blåste i för att den nya postdrängen skulle veta när det var dags att göra sig i ordning för att ta vid. Under 1700-talet började man även att köra posten på kärra och hundra år senare kördes den i diligens. Järnvägen tog över under 1880-talet på sträckan Stockholm – Norrtälje men upp till Grisslehamn användes alltjämt häst och vagn. Inte ens postbilen konkurrerade ut hästen på denna sträcka. I Grisslehamn tog postroddarna vid.



Fig 1. "Charta öfwer Påstvägen emellan Stockholm och Åbo". G. Burman. KrA: Sverige, Topografiska kartor: Kartregnr: 0040:03B:074. 1749.

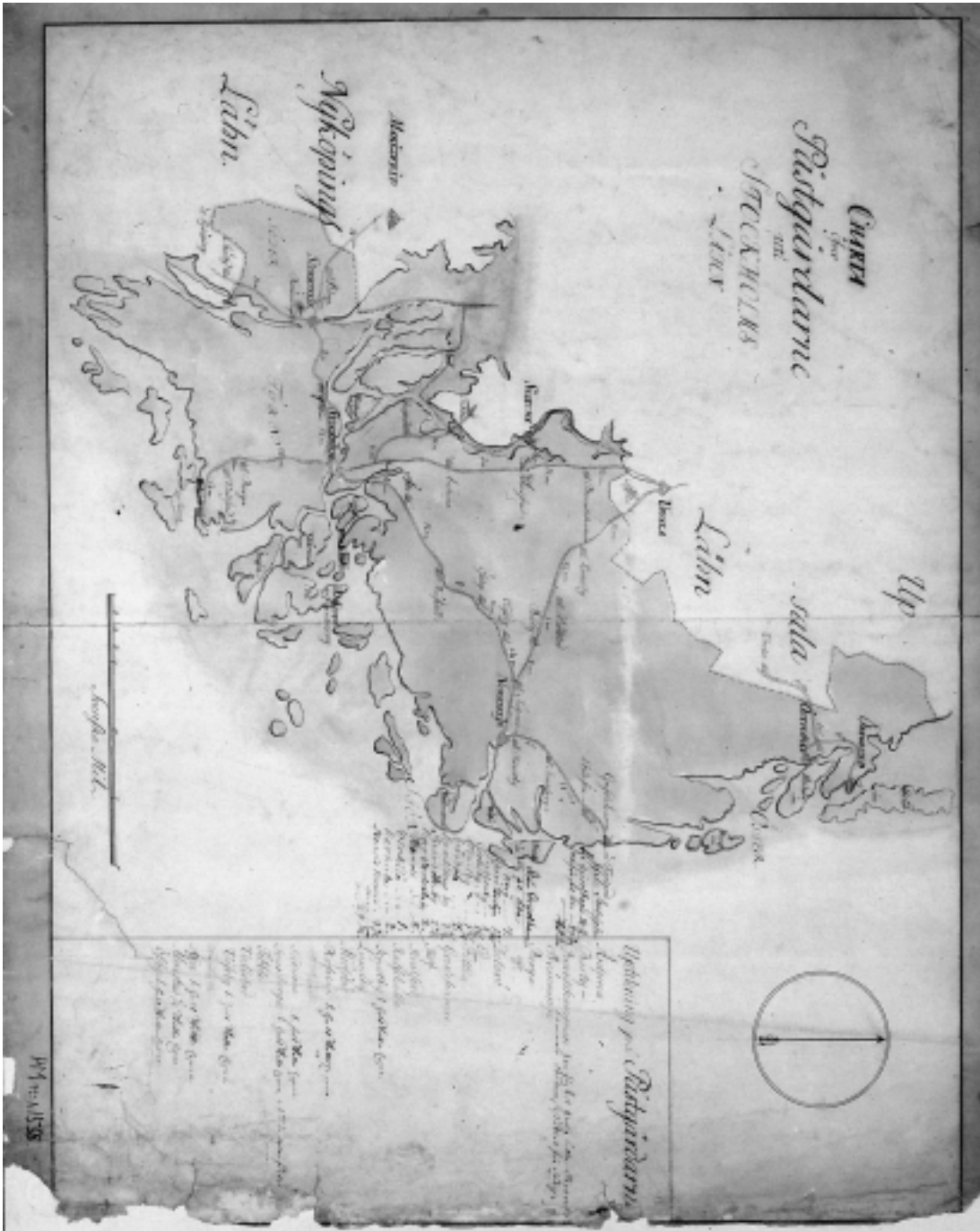


Fig 2. "Charta öfver Påstgårdarne uti Stockholms Läbn". Förteckning av postgårdar och uppmätning mellan dessa. PM-arkiv nr 1558. Före 1755.



Fig 3. "Geographisk Charta öfver Landsvägarne igenom Upland med ther intill belägne Ordinarie Post- och Gästgifwaregårdar författad af Ordinarie Landmätaren Jacob Braun åbr 1731 och uppå Hans Kongl. Maj:ts Nådige befallning uti Konglig Landmäteri Contoret Penoverad Åbr 1735". KrA: Handritade kartverk, volym 2. Upland. 1735.

Historiska platser utefter postvägen mellan Stockholm och Grisslehamn

Posthuset i Stockholm (Postmuseum)

Via Luntmakargatan, Surbrunnsgatan och Roslagsgatan leder postvägen norr ut mot Grisslehamn. Alldeles intill Roslagsgatan, som tidigare var landsväg ligger än idag "Claes på Hörnet", ett traditionsrikt gästgiveri från 1700-talet.

Posthuset på Lilla Nygatan i Gamla stan i Stockholm inköptes av överpostdirektör B. Bunge 1720. I byggnaden iordningställdes även en lägenhet åt överpostdirektören. Byggnaden kom senare att byggas till och byggas på under flera omgångar under 1700-talet. En genomgripande restaurering gjordes under början av 1820-talet och år 1826 flyttade posten in i ett för den tiden mycket praktfullt hus. På bottenvåningen fanns expeditionslokaler och kontor. En trappa upp fanns överpostdirektörens lägenhet och två trappor upp fanns bostadslägenheter bl. a. för postmästaren i Stockholm. Många postförsändelser utgick från och kom in till posthuset varje vecka, bl.a. den post som gick över Grisslehamn till Åbo. Idag används dessa lokaler av Postmuseum i Stockholm.

Under 1600-talet hade postverksamheten inte något eget hus utan verksamheten bedrevs i respektive postchefs bostad. Från första början skulle den ordinarie finska posten befordras en gång i veckan med avgång i Stockholm på fredagskvällen, men från 1680-talet ändrades avgångstiden till varje tisdagskväll. Det var meningen att den finska posten skulle vara framme i Grisslehamn torsdag morgon och då omedelbart föras över Ålandshav till Eckerö. Om den emellertid anlände först torsdag kväll, vilket inte hände så sällan, fick den ligga kvar till fredag.

Från och med 1700-talets början infördes en extra post som innebar en postbefordran två gånger i veckan. Extraposten kom oregelbundet och bönderna blev därmed tvungna att när som helst rycka ut med den. Ersättningen för extraposten var därtill mindre än de ordinarie postturerna, vilket postbönderna i Rävstad, Ösby, Väsby, Sätuna, Knutby och Svanberga beklagar sig över i en gemensam skrivelse år 1731.

Stocksundet i Danderyd

Utmed landsvägen norrut utgjorde Stocksundet det första större hindret för de resande från Stockholm. Allmogen klagade över att de nattetid vid bitande kyla fick vänta i tre till fyra timmar innan de lyckades väcka färjkarlen. Därför byggdes det här mycket tidigt en flottbro, som stod färdig 1716. Bron ersattes 1826 med en fast bro som i folkmun kallades för "Gamla bron". Den revs vintern 1957/58, men fortfarande är resterna efter brofästena synliga på båda sidor om sundet. Den nuvarande motorvägsbron stod färdig 1992 vilken ersatte en högbro från 1936.

Flottbron från 1700-talet bröts sönder i ett kraftigt oväder natten mellan den 18 och 19 november 1824. En händelse som det skrevs om i Djursholms Tidning. "Vid tillfället befann sig bonden Carl Andersson med ett hölass som kördes av två drängar på bron. Bonden hann rädda sig i land men drängarna, lasset och de två hästarna kom i vattnet. Den ena drängen räddades med nöd men den andre blev vågornas rov jämte lasset och hästarna. Dåvarande ägare till bron, friherre Af Wirsén, skänkte bonden Carl Andersson 200 rdr banco som ersättning för de förlorade hästarna".

Tiden före broarna ordnades överfarten med färja. Den förste kände färjkarlen hette Benekt, Bengt på modern svenska. Han var färjkarl under 1640-talet och den bevarade vägsträckan uppför backen på norra sidan är uppkallad efter Benekt, "Bengt färjares väg". Redan 1668 är det känt att det fanns en krog, Stocksunds krog, vid färjelägets norra sida. Krogbyggnaden från 1600-talet finns inte bevarad men den som uppfördes 1789 finns kvar. Idag inrymmer byggnaden en bilverkstad. Alldeles intill bron byggdes 1814-1816 Stocksunds Wårdshus, en ståtlig rödmålad byggnad i två våningar. Vårdshusrörelsen upphörde under 1860-talet och tillfälligt under 1870-talet fanns Danderyds poststation i byggnaden. Byggnaden är idag privatbostad.

Danderyds medeltida kyrka

Efter några kilometer utmed landsvägen norrut stod man inför Berga backe, känd för att vara besvärlig både när man skulle upp eller ned. Därför sänktes den redan på 1840-talet och idag rullar motorvägens trafik fram här utan större besvär. Invid Berga backe ligger Danderyds medeltida kyrka med äldsta delar från 1400-talet och kalkmålningar av Urian Olofsson från 1550. Strax utanför kyrkporten på kyrkogården står en stor runsten som berättar om ännu äldre tider. På den står det " Jarlabanke lät resa dessa stenar efter sig, medan han levde och han gjorde bro för sin själ, och han ägde ensam hela Täby". Jarlabanke var en mäktig storman eller hövding i denna trakt under 1000-talet. Inte långt från kyrkan står en milstolpe upprest 1777.

Åva postgård och Ensta gästgiveri i Täby

Den närmast intill Stockholm belägna postgården var Åva, som skulle föra posten till Stockholm 1 ½ mil och till Räfstad 1 ½ mil. Gården Ensta som låg ca två kilometer norr om Åva blev redan under tidigt 1600-tal skjutsstation där resande utmed vägen kunde byta hästar. År 1688 erhöll boktryckaren Niclas Wankijf gästgiverirättigheter för sin gård Ensta. Detta gjorde att mycket landsvägstrafik gjorde stopp vid Ensta och postdrängen från Åva övertog sannolikt postväskan gärna här. Om Ensta meddelas 1725 att "Gästgiveriet hålles uti en vid landsvägen oppsatter krog".

Uppdraget som posthåll för byte av hästar och skjuts för postbefodran växlade under åren mellan Ensta och Åva. Enligt Anders Rydmans inspektionsrapport från 1741 skedde bytena då vid Åva posthemman, men i "postrullan" från år 1638 och tidtabellerna från 1875 byttes hästar och kusk vid Ensta skjutsstation.

Genom att ett brev finns bevarat från postbonden i Åva, Anders Mattson, skickat den 9 maj 1721 till överpostdirektören, får vi kunskap om vad en postbonde kunde få utstå. Postbonden Anders Mattson beklagar sig i brevet över att han i fyra dagar fick härbärgera 200 man ur Värmlands och Närkes regemente och sedan ytterligare 100 man i några dagar. Regementet hade en rekvisition att uppvisa och eftersom postbonden inte hade någon befrielse från inkvartering så var det bara att finna sig i omaket. Regementet tog allt hästfoder och även hans hästar. När han beklagade sig över att han nu inte hade några hästar för postföringen fick han till svar att han inte fick undanhålla regementet några hästar, såvida han inte kunde skaffa sig någon order om detta. Ett typiskt svar från en myndighet.

Vid Åva ligger idag ett nybyggt bostadsområde och historien finns endast bevarad i ett vägnamn. Sedan nuvarande byggnader uppförts 1780 blev Ensta även tingsplats för Danderyds skeppslag. Den 1 januari 1875 öppnades här Täbys första poststation.

De postala rollerna för Ensta och Åva upphörde definitivt i december 1885 när tågtrafiken på Roslagsbana kom igång och Täbys poststation flyttades till Täby kyrkby.

Rävstad postgård och Angarns medeltida kyrka

År 1741 hette postförarna på Rävstad postgård Eric Eriksson, Pär Jansson och Erich Hansson. Tillsammans hade de tre drängar, 9 hästar, ett posthorn, protectorial och ett beställningsbrev. De förde då posten till Åva 1,5 mil (15 km) och till Össby $\frac{3}{4}$ mil (7 $\frac{1}{2}$ km). Vid Anders Rydmans postvisitation 1741 konstaterades att postgården låg långt från stora landsvägen och vägen dit gick över besvärliga berg och klippor. Postbönderna beklagade sig över detta och påpekade att man kunde "rida av sig både hals och ben, särdeles i mörkret och om nattetid". Likaså påstod en av postförarna från Össby att under de 15 år som han befordrat posten och stannat till i Rävstad för att vila sin häst, så hade det aldrig hänt att man ridit vidare med postväskan. Istället lade man den i en bod för att senare när det passade dem själva föra den vidare.

Trots klagomålen som framfördes 1741 mot postbönderna i Rävstad blir postgården inte befriade från postföringsskyldigheten förrän 1832. Dessförinnan har postbönderna i flera omgångar ansökt om att bli befriade. Bland annat anför de att det på deras gårdar huvudsakligen växer starrblandat hö, som ger en häst ringa näring men väl för ett kreatur. "Skall posthästen väl stillas så går därav dubbelt, varför mycket lite blir över för att stilla ladugården med". På Rävstads ägor finns än idag ett område som kallas Posthagen.

Inte långt från Rävstad ligger Angarns kyrka byggd vid 1200-talets slut med både dopfont och triumfkrusifix från samma tid. Därifrån har man utsikt över Angarnssjöängen som är Stockholms läns främsta fågelsjö med inte mindre än 240 observerade arter.

Intill den gamla landsvägen vid Örsta, idag en lokalväg strax norr om Angarns kyrka, står en nyrustad milstolpe från 1777. På den står det 4 mil från Stockholm, J.J. Gyllenborg, landshövding.

Ösby postgård

År 1741 är Pär Jacobsson och Anders Andersson postförare och de har två postdrängar och två gossar och fyra hästar till sin hjälp. De för posten till Rävstad $\frac{3}{4}$ mil (7 $\frac{1}{2}$ km) och till Väsby 1 $\frac{1}{2}$ mil (15 km). Under 1600-talet och in i 1700-talet var Ösby även gästgivaregård. I Ösby finns ett bevarat posthemman med en mangårdsbyggnad från 1800-talet där man idag har möjligheten att bo och äta i en gammal postgård.

Rävstad och Ösby postgårdar ligger i en gammal kulturbygd

I Brottby korsar postvägen en annan betydelsefull färdväg, nämligen vattenleden mellan Östersjön och de inre delarna av Uppland. Den gamla kungsådran genom system av sjöar och vattendrag har varit en av de viktigaste kommunikationslederna i landets tidiga historia. Denna vattenled har i modern tid kommit att kallas för Långhundraleden. Under vikingatiden och in i medeltiden hade den en stor handelspolitisk betydelse. Området var redan under forntiden en rik kulturbygd, rentav något av ett maktcentrum. Ganska nära postvägen, närmare bestämt vid Vada kyrka intill Husåån, ligger tre mäktiga gravhögar och ett hundratal mindre

gravar som kallas Sjöskullarna. Alldeles intill ligger gården Husa - möjligen kungens husby, Karby – karlarnas eller hirdens by och Brottby – brytens eller förvaltningsmannes by. Ett flertal av gårdarna ägdes under medeltiden av några av landets främsta familjer. Här låg de medeltida kyrkorna tätt, så tätt att Össeby och Garns socknar ihop 1838 för att i framtiden endast använda Garns kyrka, vars namn ändrades till Össeby-Garns kyrka. Den övergivna medeltida kyrkan är idag en spännande kyrkoruin, restaurerad och återinvigd som kyrkoruin 1976. Trakten är även känd för att vara den runstensrikaste i Norden. Men inte nog med det, bygdens historia går även tillbaka till bronsåldern och stenåldern.

I Brottby fanns från 1862 en poststation och vid Kvarnstugan vid kvarnen i Brottby kan ytterligare information om kulturlandskapet erhållas. Kvarnstugan disponeras av Össeby Hembygdsförening. Under 1600-talet var Stora Karby gästgiveri, vars huvudbyggnad i karolinerstil är välbevarad.

Väsby postgård invid Rö medeltida kyrka

År 1741 var Anders Eriksson den äldre och Anders Eriksson den yngre postbönderna på Väsby postgård. De hade två drängar och två gossar samt 8 hästar till sin hjälp. Posten fördes från Väsby dels söderut till Ösby 1 ½ mil (15 km) och dels norrut till Sätuna 1 ½ mil (15 km).

Postbönderna klagade över att de ännu inte fått veta vad de bör få för den nu införda dubbla finska postens befordran samt för de många extrapostförsändelser. De klagar även över att den nuvarande postinspektören aldrig har med sig någon penna eller bläck, för att därmed kunna anteckna vad de bör erhålla i extra pengar, utan tvärtom tar med sig deras kvittensblock till Stockholm, så att de sedan inte längre vet eller minns vad som i det. De ville även påpeka att postinspektören alltid kommer med en tung vagn dragen av 4 hästar vilka måste födas vid visitationen.

Väsby gård ligger väl synlig ifrån vägen även idag. Den gamla postvägen gick förbi Rö medeltida kyrka, en vägsträcka som idag är avsnörd från den nuvarande förbipasserade vägen. Än idag kan man förstå att Gunnarsbacken vid Rö var känd som en besvärlig backe, fastän den sänktes redan på 1880-talet.

Sätuna postgård

I Sätuna by i Husby-Sjuhundra socken fanns två postgårdar, en som tog hand om posten på linjen mellan Stockholm och Grisslehamn och en som vidarebefodrade posten från och till Uppsala. Då postvisitationsföräntaren Anders Rydman besökte Sätuna 1741 hette postbönderna: Hans Hansson, Jan Ersson, Lars Ersson, Erich Jakobsson och Lars Larsson. De utförde postbefordran med hjälp av fyra drängar och 10 hästar. På postlinjen för den finska posten fördes posten till Väsby 1 ½ mil (15 km) och till Knutby 1 mil (10 km) genom Norrtälje. De besvärade sig över att då det kom 2,3-4 dryga postväskor på en gång över havet så var de tvungna att använda två hästar för att föra posten vidare, men de fick ändå bara betalt för en extrapost. Likaså undrade de om inte någon annan än prästen skulle kunna attestera deras årliga löneunderlag för han undertecknade inte dem utan gåvor.

Vid Sätuna delade sig landsvägen i två. Den raka vägen mot Grisslehamn gick över Kragsta och Lohärad och den vägen forslades posten de allra första åren. I och med att postkontoret i Norrtälje tillkom under åren 1641-43 kom den ordinarie finska

posten att gå över Norrtälje. För extraposten som var brodskande användes sannolikt den raka, kortare vägen över Kragsta. Avståndet mellan Sätuna postgård och Svanberga postgård över Kragsta var mycket långt och klagomål om detta inkom till Stockholm. Därför drev landshövdingen 1728 igenom beslutet att byn Kragsta skulle ha gästgiveriverksamhet. Eftersom ingen ville ansvara för gästgiveriverksamheten så ambulerade verksamheten mellan bönderna i byn. Det var meningen att verksamheten skulle få stöd ifrån det allmänna men den uteblev. Någon postgård har det aldrig funnits i Kragsta men postdiligenserna och de ridande postiljonerna, som använde den raka, snabba vägen till Grisslehamn, bytte gärna sina hästar vid gästgiveriet. Under senare delen av 1800-talet fanns det en poststation i Kragsta.

Norrtälje stad med postkontor från 1600-talet

Det första postkontoret i Norrtälje inrättades någon gång mellan 1641 och 1643. Redan 1622 hade byn Tälje erhållit stadsprivilegier av Gustav II Adolf. Platsen hade långt tidigare varit en betydande marknadsplats med en bra hamn. År 1623 erhöll tyska hantverkare tillstånd att anlägga ett gevärsfaktori i staden. Det var i drift fram till 1842 och i dess gamla byggnader ligger idag Roslagsmuseet. Stadens första gästgiveri satte den tillresande Casten Lydken upp redan 1626. Lydken erhöll i privilegiet ensamrätt till stadskällare och "skänkhuus" och skulle hålla tvenne post- eller hållhästar färdiga i beredskap för utlåning.

Staden brändes ned till grunden av ryssarna 1719 men återuppbyggdes snabbt. Korskyrkan i trä ersattes med en stenkyrka och rådhuset stod färdigt på 1730-talet.

Besöksvärt i Norrtälje är även motorfabriken Pythagoras, ett industrimuseum med en maskinpark från 1930-talet och äldre. Här tillverkades tändkulemotorer som fanns under 1900-talets första hälft i var och varannan skärgårdsskuta.

Efter branden 1719 lät postmästaren Johan Diedrich Ekenberg uppföra det nya posthuset vid posthusgatan, men denna byggnad är inte bevarad idag.

Postmästaren i Norrtälje hade rätt att bryta sigillerna på postväskorna och skulle sedan registrera posten samt fördela den till olika destinationer. Eftersom posten fördes till Poststationen i för vidarebefordran av postdrängen från Sätuna eller från Knutby, var postförarna tvungna att invänta postregistreringen. Dessa klagade på att väntetiderna kunde vara mycket långa, många timmar, de gånger postmästaren inte var på plats.

Knutby postgård

Postgården låg endast ca 1 1/2 kilometer norr om Norrtälje och postbonden förde posten genom Norrtälje till Sätuna postgård 1 mil (10 km) och norrut till Svanberga postgård ungefär lika långt. Vid postvisitationen 1741 hette postbönderna Tomas Pärsson och Erick Jönsson. De hade en dräng och en gosse på gården samt tio hästar.

En gästgiveriverksamhet förlades under 1640-talet till Knutby och ansvaret fördelades på tre grannar. Dessa avsåg sig sysslan 1651 och tre nya grannar övertog verksamheten. På grund av stor skada på sina dragare och för lite hjälp av grannarna upphörde gästgiveriverksamheten redan under 1600-talet. Idag är Knutby ett stort inköpscentrum strax norr om Norrtälje.

Svanberga postgård och gästgiveri

Svanberga ligger intill sjön Erken, Upplands största sjö. Nedergården i byn blev postgård och tog ansvaret att föra posten till Knutby 1 mil (ca 10 km) och till Elmsta 1 7/8 mil (ca 18,7 km). Eftersom sträckan till Elmsta var mycket lång ordnades senare en postgård i Toftinge. Postförarna på posthemmanet hette 1725 Per Johansson och Johan Andersson och på posthemmanet fanns det två hästar och två drängar till postförslingens hjälp.

Svanberga var en central plats i bygden redan under tidigt 1600-talet och det var naturligt att skyldigheten att hålla gästgiveri förlades tidigt hit. Verksamheten har dock fortsatt in i våra dagar och än idag kan man vila ut under resan och njuta av en måltid i en gästgivargård i gammal stil.

År 1674 beklagar sig gästgivaren i Svanberga hos landshövdingen att han och de övriga som skjutsat 16 ryska gesanter för två år sedan ännu inte fått betalt. Förutom maten hade de konsumerat 8 kannor öl och 1 stopp brännvin. Dessutom hade de fått 27 stycken skjutshästar.

Karls medeltida kyrkoruin

Den gamla landsvägen stryker intill en sedan länge övergiven medeltida kyrka, Karls kyrka. År 1786 lades gudstjänsten ned och Karls socken slogs samman med Söderby socken. Man hade inte råd att hålla två kyrkor. Karls kyrka hade ursprungligen uppförts under 1200-talet med ett slankt torn i väster. Tornet rasade någon gång omkring 1600 men några större reparationer gjordes aldrig och de sista resterna av tornet revs 1785. Kyrkan fick förfalla. Först 1935 röjdes området och kyrkoruinen undersöktes och konserverades.

Älmsta vid Vaddö kanal

Anders Danielsson hette den första postbonden i Älmsta. Han hade en skriftlig fullmakt från 1638, det vill säga från postvägens inrättande, om att han skulle föra posten till Svanberga 17/8 mil (ca 18,7 km) och till Grisslehamns postkontor, som fram till mitten av 1700-talet låg 3/4 mil (ca 7,5 km) rakt öster ut. År 1741 hette postföraren Erich Andersson och han hade endast en dräng och tre gamla hästar till sin hjälp. Han anhöll om att betalningen för årets postbefordran skulle ske ganska snart efter årets slut och inte dröja långt in på nästa år.

Älmsta ligger på fastlandet intill Vaddö kanal. Under 1600- och 1700-talen var Vaddö förbunden med fastlandet, men marken var så sankt att det var omöjligt att färdas där med häst. Istället tog man sig över Ortalaviken lite längre norr ut med färja. Redan Gustav Vasa lät dalkarlar gräva en kanal för framkomlighetens skull, men den växte igen. Under tidigt 1800-tal återupptogs arbetet med att gräva en kanal genom den sankt marken. En 7 kilometer lång kanal stod färdig 1832. Fördjupningsarbeten har man varit tvungna att även i senare tid.

Vattenleden innanför Vaddö var under forntiden, då vattnet stod ca fem meter högre än idag, en betydande farled. Utmed stränderna på båda sidor finns det ett stort antal vikingatida gravfält som till oss förmedlar historien om att det här har bott många människor under forntiden. Intill kanalen och intill ett av det största vikingatida gravfältet finns ett sjöfartsmuseum med utomordentliga samlingar. På Kaplansbacken ligger Roslagens Sjöfartsminnesförenings Sjöfartsmuseum. Denna

förening har initierat postrodden över till Eckerö som en tävling för drygt 30 år sedan och driver den varje år.

Strax norr om Älmsta ser man idag resterna efter Ortala Bruk. Järnbruket anlades av kronan redan under 1500-talet. Järnmalmen på Väddö och träkolen från skogarna samt tillgången på vattenkraft tillsammans med en bra utförselvarled utgjorde förutsättningarna för järnbruksverksamheten. Fältherren Lennart Torstensson erhöll det som gåva av kronan som tack för hjälpen under 30-åriga kriget. Familjen fick dock lämna tillbaka bruket till kronan under Karl XI:s reduktion 1682. År 1719 brändes bruket helt ner av ryssarna men återuppbyggdes och gick i olika gruvsläkter för att under 1878 läggas ned som ett av de första järnbruken i Sverige. Kvar sedan brukstiden är huvudbyggnaden, dammarna och ett kolhus från 1786.

Gamla Grisslehamn

Gamla Grisslehamn, som ursprungligen hette endast Grisslehamn, har under långa tider varit Sveriges port mot öster. Härifrån utgick posten med båt mot Eckerö på Åland. Väddö postbönder var indelade i 21 rotar, besättningar, med åtta man i varje. Varje man representerade i sin tur en gård, vilket betydde att inte mindre än 168 gårdar på eller runt Väddö var indragna i postföringen. Som ersättning fick de kontant betalning och vissa friheter från skjutsning, dagsverken och utskrivning till hären. Väddöbönderna använde sina egna båtar som vanligen var fem- eller sexbordsbåtar och skötbåtar. På vintern då isen låg kunde posten och passagerare föras över med släde. Om isförhållandena bedömdes som allför svåra var man tvungen att föra posten den långa vägen runt Bottniska viken. Men ofta försökte man föra posten med små båtar, isbåtar, som kunde dras över isen och ros mellan isflaken den långa tid som isen bara täckte delar av Ålands hav.

Från en färd i början av 1689 berättas att postbönder från Väddö begav sig av från Grisslehamn den 3 januari, men sedan inte hördes av på länge varför man trodde att de hade förolyckats. Efter att ha stannat på Signilsskär, en ögrupp utanför Eckerö, i 14 dagar lyckades de trots mycket is ta sig hem och anlände den 2 februari kl. 10 på kvällen medförande fyra veckors post. Postmästaren i Grisslehamn hade låtit göra upp en eld på det närbelägna berget för att om möjligt vägleda de hemvändande.

Den skyddade hamnen som låg strax innanför ett av Väddös högsta berg och närheten till Älmsta där de flesta rotebönderna bodde avgjorde nog placeringen av Grisslehamn. På Hästa bergklint, som berget kallades, har det sedan urminnestiden funnits en vårdkase som skulle antändas då fiendeskepp siktades. Vårdkasen utgjorde ett tydligt sjömärke för sjöfararna. På denna vårdkase sattes det upp en tunna vilket gjorde den lätt att skilja från andra.

Till och ifrån Grisslehamn gick postförsändelser med eller utan medföljande resenärer varje vecka från och med 1638. Väddöbönderna erhöll 500 daler silvermynt per år för postturerna som fördelades på rotarna. När resorna fördubblades under slutet av 1600-talet och trafiken blev livligare erhöll holländaren Von der Hagen, arrendatorn till Ortala Bruk, privilegiet att vid hamnen 1651 uppföra en krog. En byggnad som säkert var efterlängtd av resenärer och postförare när hamnen angjordes mitt i natten. Det närmsta gästgiveriet fanns i Ortala i Älmsta. Först från och med 1686 inrättades ett postkontor i Grisslehamn och postuppsyningsmannen bosatte sig där, nästan 50 år efter de första postleveranserna. Statens kvarnar mal långsamt!

År 1741 förklarade postmästaren Alm att han inte kunde sköta postföringen från Grisslehamn till Elmsta, 7,5 km, sedan man infört dubbel post över havet, två gånger i veckan. Han hade endast en häst och när den hästen var borta med den ordinarie posten eller med någon extra post stod han utan häst. Likaså hade han problem med att få fram matvaror, som i hast behövdes till de passagerare som blivit väntande på gästgiveriet vid besvärligt väder.

Under rysshärningarna 1719 brändes posthuset tillsammans med övriga byggnader i Grisslehamn. Platsen hemsöktes flera gånger. Första gången plundrades posthuset och postbåtarna på allt sitt innehåll, andra gången slogs alla dörrar och fönster sönder och tredje gången brändes vårdkasen och några småbåtar stals. Vid sista besöket brändes husen ner liksom de fem kvarvarande postbåtarna.

Ekeröborna på Åland drev nu frågan om att Grisslehamn skulle flyttas till Byholma på norra Väddö. Avståndet dit var kortare och många gånger landade Ekeröborna där och var sedan tvungna att ro utmed Väddö till Grisslehamn. Men Väddöborna ansåg att Byholma låg alldeles för långt bort och dit fanns inte heller någon väg. Därför byggdes ett nytt posthus på den gamla platsen vilket stod färdigt 1723. Fyra år senare gjordes ett syneprotokoll av byggnaden och det visade sig att den hade stora brister. Posthuset hade fyra rum; ett för postinspektören, ett för postbönderna, ett för krogen och ett för natthärbärge för resenärer. Resenärerna klagade över att de inte kunde sova då postbönderna kom och gick under nattimmarna. (Mattson sid 36) En kall decemberrätt 1754 började det brinna i skorstenen och hela posthuset brann ned. Nu uppkom återigen fråga om att flytta Grisslehamn till Byholma. Hamnen hade också grundats upp på grund av landhöjningen och fungerade sämre.

Efter denna brand valde man att bygga det nya posthuset på Norra Väddö i det nuvarande Grisslehamn och Gamla Grisslehamn föll alltmer i glömska. På en karta från 1779 över Hammarby omnämns platsen som "Krogarhagen" och marken nyttjades endast som betesmark.

Ett stort antal sommarhus har senare under 1900-talet byggts i området. Sommaren 2002 utförde Stockholms länsmuseum tillsammans med Väddö hembygdsförening arkeologiska utgrävningar här för att söka efter de båda nedbrunna posthusen. De påträffades också.

Före detta färjeläget vid Trästa

I och med att det nya posthuset hade byggts i Grisslehamn 1756, behövdes även en landsväg dit. Postvägen förlängdes nu norr ut från Älmsta på fastlandsidan fram till Trästa, där ett färja ombesörjde överfarten till Väddö. Sedan gick vägen vidare norrut på Väddö till Grisslehamn. Under 1770-talet sattes milstolpar upp hela vägen från Stockholm till Grisslehamn och på den sista milstolpen, som står alldeles utanför Grisslehamn, står det "11 mil från Stockholm". För posten medförde överfarten under stundom sina olägenheter. Vid de tillfällen då färjestråket under vintern inte kunde hållas öppet och isen varken bar eller brast, var postverket tvunget att hålla en båt i beredskap och ett par man på platsen att till att hjälpa posten över. Överfarten med färjan var avgiftsbelagd med en taxa. År 1878 kostade ett tvåspänt åkdon 25 öre, ett enspänt 15 öre, kreatur 5-10 öre och fotgängare 5 öre. Landshövdingen och andra i offentlig tjänst åkte gratis.

Till färjeläget vid Trästa flyttade på 1790-talet gästgiveriet från Lindris, några kilometer norr om Ortala bruk. Verksamheten i Trästa pågick till 1919 då det flyttade till Älmsta, där det 1926 lades ned. Under hela 1900-talet hade frågan om en bro ventileras och slutligen 1998 stod Väddö högbro färdig. Idag ser man ännu resterna efter färjeläget liksom den lilla färjkarlsstugan.

Grisslehamn, överfartshamnen till Åland

Det nya posthuset stod färdigt 1756 på mark som hade arrenderats av byn Tomta söder om Byholma. Idag är byggnaden ett byggnadsminne och är privatägt. Platsen kom snart att endast kallas för Grisslehamn. Väddöborna fortsatte att klaga över att Grisslehamn nu låg i ena änden av socknen och de själva bodde i den andra. Det innebar lång väg till den plats de skulle ha passning och inte heller fanns det något hus att övernatta i förutom de båt- och förrådshus som uppförts vid stranden.

De första invånarna i Grisslehamn var postinspektören Johan Jefwert med familj och tjänstefolk. Vid dåligt väder var han tvungen att utspisa och härbärgera de resande i posthuset, som därför var väl tilltaget med 11 rum och kök. Något gästgiveri med skyldigheter att hålla hästar var det dock inte. Skjutsproblemet löstes med bönderna i trakten. Både utländska resenärer och kungligheter som Gustav III, Gustav IV Adolf och ryske tronföljaren Alexander har passerat Grisslehamn. De utländska resenärer som skrivit om platsen under slutet av 1700-talet har gett entydiga omdömen om Grisslehamn, att platsen var "tämmligen ohygig" och att värdshuset var "det värsta värdshus jag sett i Sverige".

Väddöborna klagade kontinuerligt över pålagorna med post- och passagerarföringen och begärde befrielse. År 1821 kom så ett beslut, där post- och passagerartransporterna övertogs av kronan. Nu beordrades 16 båtsmän från Roslagens båtsmanskompanier till transportereringen, men då de inte var vana att hantera mindre båtar skedde tyvärr många olyckor. År 1852 frångick man att använda båtsmän och övergick till att ha anställda. Nästa förändring skedde 1870 i och med att ångfartyget "Postiljonen" sattes i trafik med två turer i veckan mellan Grisslehamn och Eckerö. All post- och passagerartrafiken via Grisslehamn upphörde dock 1895. Därefter har flera mindre lyckade försök med att återuppta passagerartrafiken tagits av diverse företag. Från och med 1963 har Eckerölinjen lyckats att med stor framgång driva trafiken.

På en klippa utanför posthuset ställdes år 1786 upp två kanoner för att man med kanonskotten skulle kunna meddela sig med Eckerö om postleveranserna och väderförhållandena. De ersattes tio år senare, 1796, med en optisk telegraf på nuvarande Utkiksberget, strax söder om samhället. Optiska telegrafer fungerade så att stationerna byggdes på platser där man hade fri sikt mellan dem, så att signaler från en station kunde avläsas vid nästa.

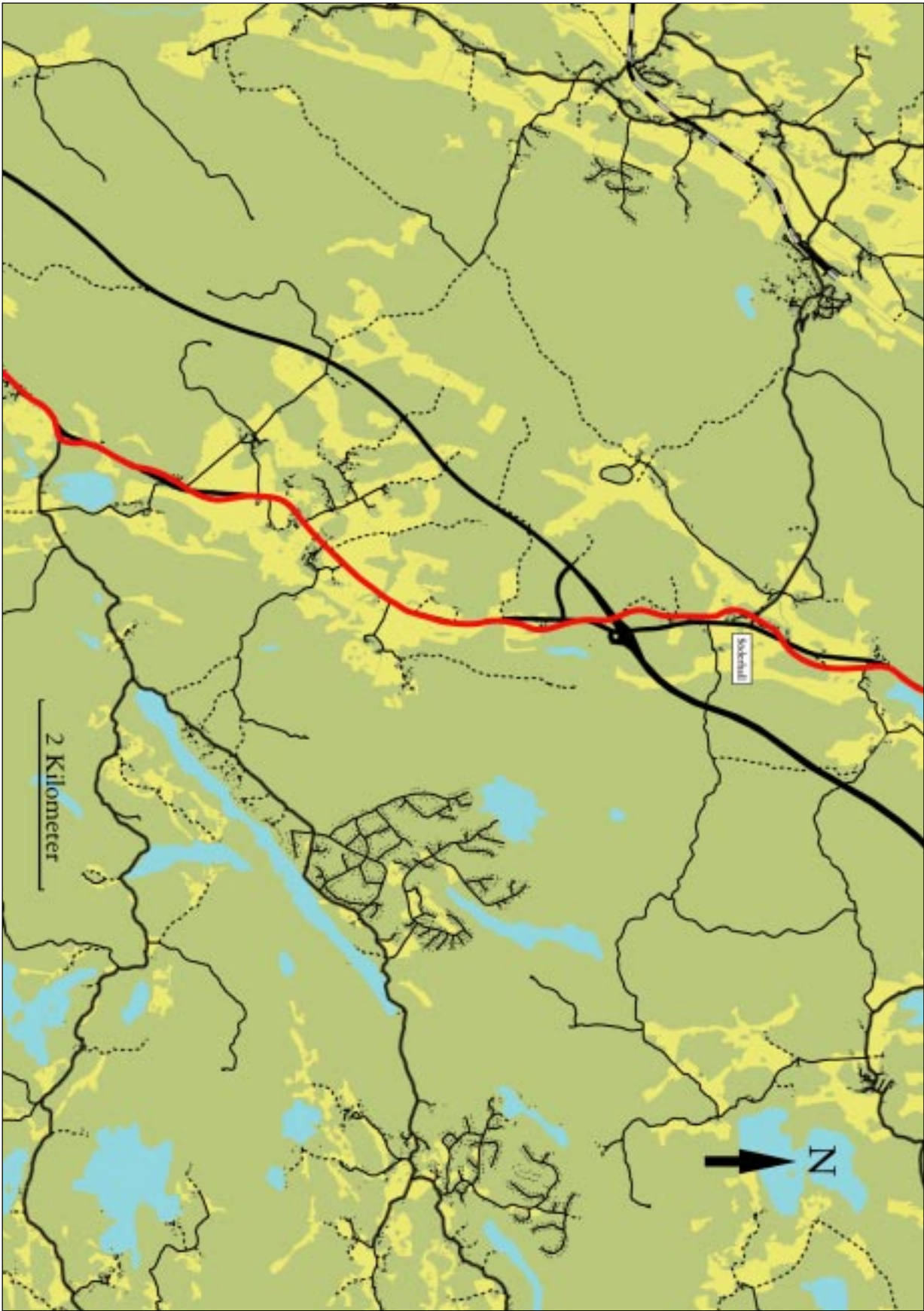
Konstnären Albert Engström förälskade sig i Grisslehamn och köpte 1902 fastigheten Augustberg, strax intill det gamla posthuset. På en klippa ut mot Ålands hav lät han bygga sig en ateljé, ett hus vitmålat mot havet och rödmålat mot land. Än idag är det ett sjömärke för sjöfarare och inrymmer ett museum. Platsen är värd ett besök.

Fig 4. Postvägens sträckning markerad med rödlinje så som den identifierats utifrån historiska kartor. Namn markerade med ram visar platser som nämns i texten.

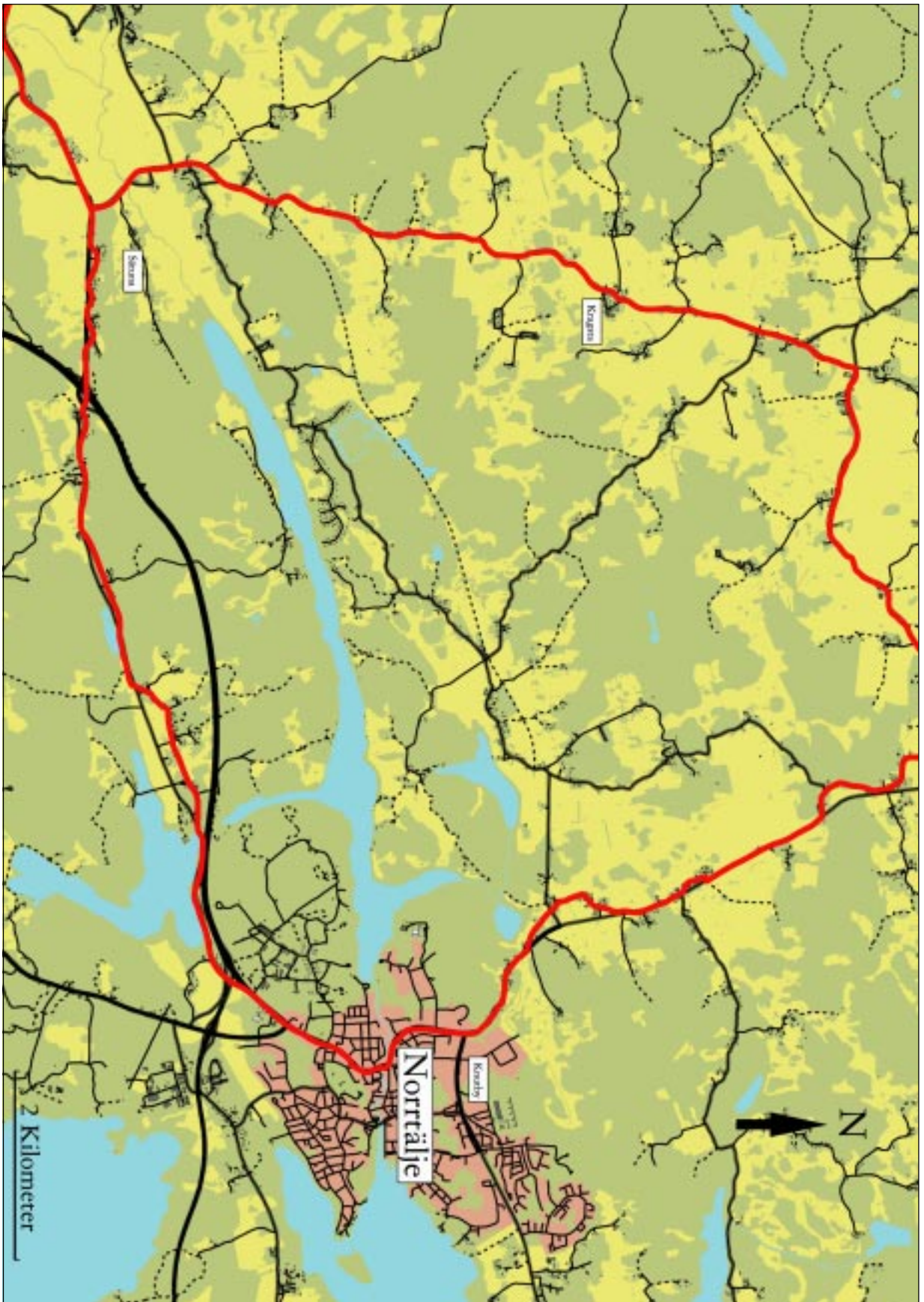








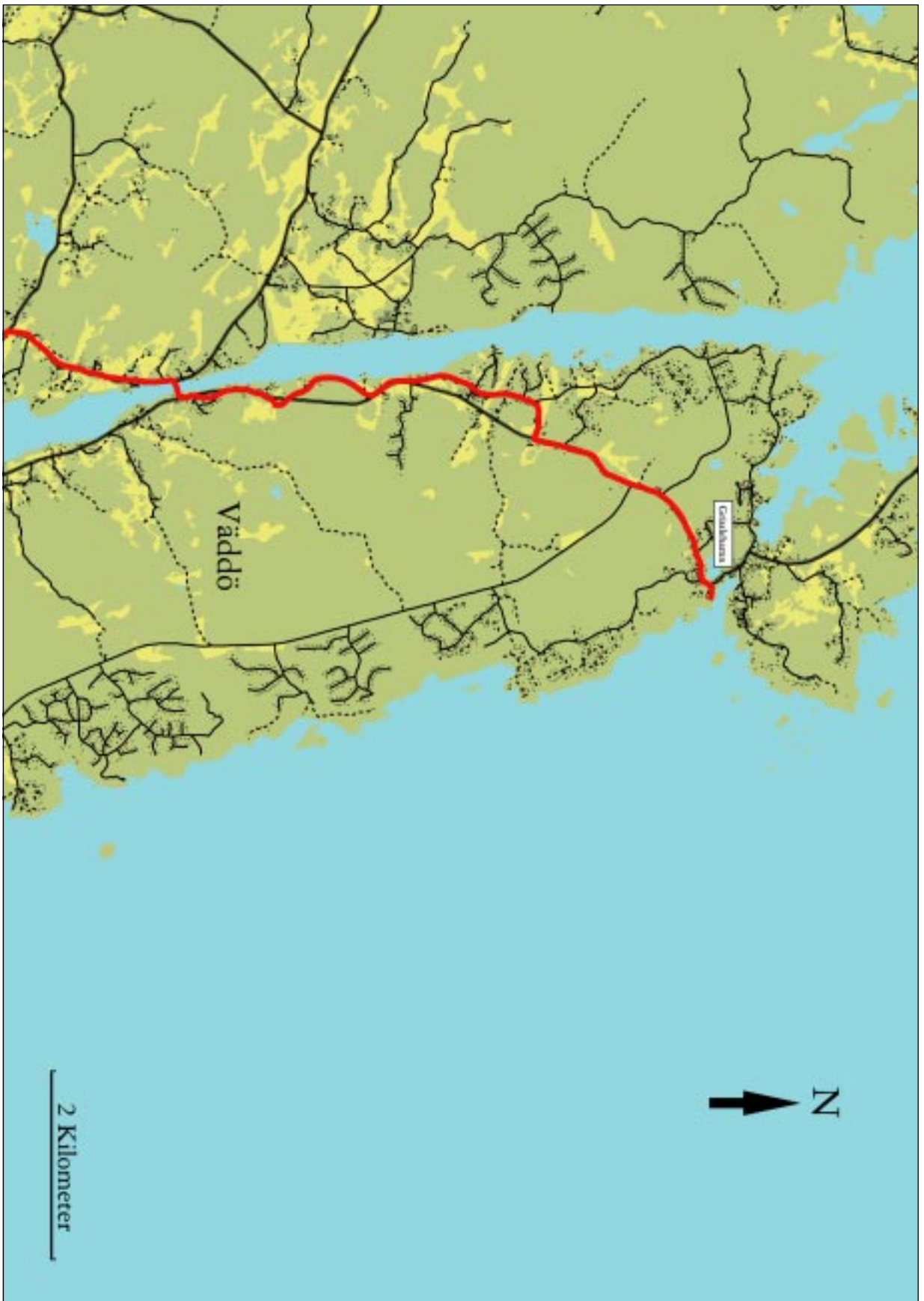












Referenser

Arkiv

Postmuseum (PM)

Postadress: Box 2002, 103 11 Stockholm
Besöksadress: Lilla Nygatan 6, Gamla stan.
Telefon: 08-781 17 55
E-post: postmuseum@posten.se
Hemsida: www.postmuseum.posten.se

Krigsarkivet (KrA):

Postadress: 115 88 Stockholm
Besöksadress: Banérgatan 64
Telefon 08- 782 41 00.
E-post: krigsarkivet@krigsarkivet.ra.se
Hemsida: www.ra.se/KRA/

Lantmäterimyndigheten i Stockholms län (Lm)

Postadress: Box 47700, 117 94 Stockholm
Besöksadress: Årstaängsväg 17
Telefon: 08-685 57 00
Hemsida: www.lantmateriet.se

Lantmäteriverkets forskningsarkiv i Gävle (Lms)

Postadress: Lantmäteriverket, 801 82 Gävle
Besöksadress: Lantmäterigatan 2
Telefon: 026-63 30 00
E-post: lantmateriverket@lm.se
Hemsida: www.lantmateriet.se

Stockholms läns museum (SLM)

Postadress: Box 6176, 102 33 Stockholm
Besöksadress: Sabbatsbergsvägen 6
E-post: museet@lansmuseum.a.se
Hemsida: www.lansmuseum.a.se

Tryckt litteratur

Anderson, C. 1949. En kultur- och sjöfartsbragd. Några anteckningar om postfarten
Grisslehamn – Åland. *Rospiggen* 1949, s.14-19.

Andersson, M. & Nauclér, G. 1999. *Grisslehamn. En historisk sammanställning.*
Norrtälje.

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

Ferenius, J. 1990. Vägnamnen i Täby. *Täby hembygdsförenings årskrift nr 23.*

Forssell, N. 1936. *Svenska postverkets historia. Band 1-2.* Stockholm.

- Grape, E. 1961. *Svenska postverkets central- och distriktsförvaltningar*. Stockholm.
- Gustafsson, E. 1944-1945. Väddökust. Ur minnet och hävden. Särtryck ur *Norrtälje Tidning* 1944-45.
- Gustafsson, E. 1949. "Havsfärjan" Väddö – Åland. Några anteckningar om den forna post- och resandetraffiken över Ålandshav. *Rospiggen* 1949, s. 20-24.
- Gustafsson, E. 1958. *Väddö socken*. Del I. Andra upplagan.
- Gustafsson, E. 1959. *Väddö socken*. Del II:1.
- Gustafsson, E. 1960. *Väddö socken*. Del II:2.
- Gustafsson, E. 1973. Väddö socken. Register- och tilläggsband.
- Gustafsson, E. 1984. Problemet Trästa färja. *Rospiggen* 1984, s. 26-29.
- Gustafsson, E. 1990. Några anteckningar. *Rospiggen* 1990, s. 13-15.
- Gyllenborg, J. 1772. *Wägwisare genom Stockholms höfdingedöme med Kongl. Maj:ts allernådigste Privilegio utgifwen År 1772*. Inkluderar "WägCharta öfwer Stockholms med Swartsjö län och Södertörn med Kongl. Maj:ts Nådigste Privilegio. Utgifwen År 1772 af Jac. Joh. Gyllenborg. Grefve, Landshöfding och Riddare. Sammandragen af Gabr: Beni: Westman Commiss: Landtmätare".
- Holmberg, E. Och Löf A. 1980. *Krogen och värdsbuset vid Stocksund*. Faksimiltryck efter Skrifter utgivna av Samfundet Djursholms forntid och framtid 1972. Djursholm. 1980.
- Jansson, E. A. 1968. Dr John Patersons resa Stockholm-Grisslehamn-Åland-Åbo i maj 1812. *Rospiggen* 1968, s. 113-118.
- Jarnberg, E. 1993. *Täby. Historik, trakter, platser*, Täby hembygdsförenings årsskrift nr 25. Täby.
- Lijnsing, P. M. 1940. Vägar, krogar, gästgivargårdar och posthemman i Roslagen. *Hundare och skeppslag*. Årsskrift för hembygdsföreningar i Roslagen. II: sid. 41-71.
- Lundin, E. 1998. *Postvägar, postkontor och postgårdar i 1750-talets Sverige*. Meddelanden från Postmuseum nr 43. Stockholm. Borlänge.
- Mattsson, V. 1960. Väddö. *En skärgårdssockens historia*. Utgiven av Väddö hembygds- och fornminnesförening. Norrtälje.
- Nordin, S. 1998. *Milstolpar*. Stockholm. Uppsala. Södermanland. Historik. Underlag och anvisningar för upprustning och vård.
- Ohlson, M. 1949. Stefan Löfving i Roslagen. *Hundare och skeppslag*. Årsskrift för hembygdsföreningar i Roslagen. 1949-1950: IX: sid. 19-25.

- Renkvist, K. E. 1961. Djursholm. Vår hembygd. 2:a upplagan 1961.
- Sundelius, N. 1985. Gamla tiders postbefordran. *Anbladet*. Släktforskarnas tidskrift i Norrtälje 1985: 20.
- Sundelius, N. 1987. Med post över Ålands hav i början av 1700-talet. *Rospiggen* 1987, s. 4-9.
- Tham, W. 1850. Beskrifning öfver Stockholms län. Facsimilutgåva. Stockholms läns hembygdsförbunds skriftserie nr 1. 1978. Stockholm.
- Unestam G. 1954. *En bok om Söderby-Karl*. Stockholm.
- Vingedal, S. E. En roslagsresa på 1700-talet. *Rospiggen* 1962, s. 33-36.
- Vingedal, S. E. Resa i Roslagen 1832. *Rospiggen* 1963, s. 23-33.

Otryckta referenser

Danderyd. Bygden berättar. Danderyds kulturnämnd.

Hembygdskällor

Skriftligt och muntligt informationsmaterial från hembygdsföreningarna i Danderyd, Täby, Vallentuna och Norrtälje.

Tidningar

Ledungen okt 2001	Prenzlau-Enander har skrivit om Postvägen.
Ledungen mars 2003	Hjerta har skrivit om Gamla Grisslehamn.

Kartmaterial

Häradskartan skala 1:50 000 (SLM)

Danderyd Skeppslag	1902
Vallentuna Härad	1902
Långhundra Härad	1903-04
Sjuhundra Härad	1904
Lyhundra Härad	1904
Frötuna och Länna Skeppslag	1906
Veddö och Hafverö Skeppslag	1905

Topografiska kartan (Gröna kartan) skala 1:50 000 (SLM):

Stockholm	10I NO
Uppsala	11I SO
Norrtälje	11J SV
Norrtälje	11J NV
Grisslehamn	12J SV

Ekonomiska kartan skala 1:10 000 (SLM)

108 65	10I 6f	STOCKHOLM
108 75	10I 7f	DJURSHOLM
108 85	10I 8f	ENEBYBERG

108 95	10I 9f	TÄBY
108 96	10I 9g	ARNINGE
118 06	11I 0g	ANGARN
118 16	11I 1g	LINDHOLMEN
118 17	11I 1h	ÖSSEBY-GARN
118 18	11I 1i	HARSJÖN
118 28	11I 2i	STÅNGBERGA
118 38	11I 3i	SÖDERHALL
118 48	11I 4i	SPARREN
118 49	11I 4j	RÖ
118 59	11I 5j	KUNDBY
119 50	11J 5a	FINSTA
119 51	11J 5b	NODSLA
119 52	11J 5c	FRÖTUNA
119 62	11J 6c	NORRTÄLJE
119 61	11J 6b	MALSTA
119 71	11J 7b	ESTUNA
119 72	11J 7c	ROSLAGS-BRO
119 82	11J 8c	SÖDERBY-KARL
119 92	11J 9c	STRÖJA
129 02	12J 0c	MASSUM
129 03	12J 0d	ÄLMSTA
129 13	12J 1d	VÄDDÖ
129 14	12J 1e	GAMLA GRISSEHAMN
129 22	12J 2c	HÄVERÖ
129 23	12J 2d	FJÄLL
129 33	12J 3d	GRISSELEHMAN
119 60	11J 6a	RIMSJÖ

Historiska översiktskartor

1647. "Dukatus Upplandia + Uplandia 1647". *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:03A:016 a + b.*

1691. "Carta öfver Stockholms yttra Sjärgård från Grisselhamn till Sandhamn i n.o.w. och söder och från Svenske Högarne till Norra Ljustran i Öster och Väster., 1691" *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:23:035.*

1713. "Charta öfwer Wäthöo och Björkön i Wäthöo Sochn, och Bro Skeppslag med därtill hörande Holmar och Skär, såsom och Stranden af fasta Landet intill Grisslehamn med de Öar som höra till Wäddö och Bro Skeppslag., 1713". *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:23:015.*

1720. "Charta öfver Upland med Åland och en Deel af Finland uthwisandes jämwäl Siöfarterne och största Deelen af den Swenska och Finska Skiärgården.". *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:03B:085.*

1726." Carta öfver Upland med een dehl af Ålandh afcopierat wid Fortifications Cont. Anno 1726". Meyer. *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:03A:002a.*

1728. "Lansvägarne i Stockholms Lähn eller Roslagen". Renoverad 1728 av J.J Braun. *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:03B:073.*

1735. "Geographisk Charta öfwer Landsvägarne igenom Upland med ther intill belägne Ordinarie Post- och Gästgifwaregårdar författad af Ordinarie Landtmätaren Jacob Braun åhr 1731 och uppå Hans Kongl. Maj:ts Nådige befallning uti Konglig Landtmäteri Contoiret Penoverad Åhr 1735". *KrA: Handritade kartverk, volym 2. Uppland.*

1739. "Geographish carta öfver Stockholms skärgård., 1739". *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:23:039.*

Före 1749. "Charta öfver Påstvägen emellan Stockholm och Åbo". G. Burman. *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:03B:074.*

Före 1755. "Charta öfver Påstgårdarne uti Stockholms Lähn" Förteckning av postgårdar och uppmätning mellan dessa. *PM-arkiv nr 1558.*

Före 1755. Karta över Väddö med postvägen utsatt, Gamla Grisslehamn fortfarande i bruk. *PM-arkiv.*

Före 1755. "Charta öfwer en dehl af Upland samt Skärgården". *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:23:013*

Före 1755. "Vägar och Vattudrag omkring Grislehamn i Stockholms Lähn". *KrA: Sverige, Topografiska kartor. Kartregnr: 0400:03B:072*

1768. "Wäge-Charta" av G. Burman. Ur: *Nordin, S. 1998, s. 19.* Här anges varje gästgivaregård och vägnas huvudsträckning.

1772. "WägCharta öfwer Stockholms med Swartsjö län och Södertörn med Kongl. Maj:ts Nädigste Privilegio. Utgifwen År 1772 af Jac. Joh. Gyllenborg. Grefve, Landshöfding och Riddare. Sammandragen af Gabr: Beni: Westman Commiss: Landtmätare". Ur: *Gyllenborg, J. 1772. Wägwisare genom Stockholms höfdingedöme med Kongl. Maj:ts allernädigste Privilegio utgifwen År 1772. SLM's bibliotek.*

1789. "Charta öfver Åland med en del av Svenska och Finska skären. Samt Postvägen emellan Sverige och Finland." *KrA: Utländska kartor, Finland, skärgårdskartor. Kartregnr: 0403:43:007.*

Historiska lantmäterikartor

Socken	By/Gård	Typ av handling	Akt-nr
Angarn	Rörby	Ss 1755 + Ls 1848	5 + 24
"	Lundby	Ss 1787 + Ls 1861	11 + 28
"	Alby	Aa 1702	1
"	Örsta	Ss 1781	10
"	Rävsta	Ss 1764-69 + Ss 1804	7 + 15
Danderyd	Berga	Ss 1798	13
"	Danderyd	Ss 1788	24
"	Mörby	Aa 1700	2
Estuna	Färsna	Ss 1767	17
"	S Nånö	Ss 1762	22
"	N Nånö	Ss 1765	20
"	Haggård	Ss 1771-72	27
"	S Malma	Ss 1776	34
"	N Malma	Råg.för. mot Hwitsjö 1749	13
"	Svanberga	Ss 1758-59	14 + 40
Frötuna	Nodsta	Ss 1767 + Ss 1784	18 + 23
"	Prästgården	Aa 1825	65
Husby-Sjuhundra	Torvalla	Ss 1770-71 + Ss 1807	26/ 43
"	Penningby	Ss 1773 + Ss 1778	21 + 27
"	Libby V	Ss 1774-85	17
"	Libby Ö	Ss 1774-85 + Ss 1807	17 + 44
"	Rösa	Ss 1777 + Ls 1841	29 + 62
"	Sättra	Aa 1709 + Ss 1769 + Ss 1791	8 + 13 + 50
"	Rimsjö	Ss 1763-65 + Ss 1795	16 + 36
Häverö	Björkkulla	Ss 1807 + Ss 1815	39 + 53
"	Trästa	Aa 1717 + Ss 1775-76	5 + 13
Lohärad	Kragsta	Aa 1769 + Ss 1823-29	11 + 35
"	Hällsta	Aa 1709	1
"	Nyckelby	Ss, Råg.för. mot Söderby1790	22
"	Loskälva	Ss 1773-74 + Ls 1852-54	17 + 50
Kårsta	Söderhall	Aa 1731	11
"	Norrhall	Ss 1770	27
Norrtälje	Norrtälje	Aa 1708	05-jan
"	Knutby	Ss 1765-71 + Ss 1794-96	9 + 15
Skederid	Rilanda	Ss 1799-1803	20
"	Mälby	Ss	22 + 28
"	Frihamra	Ss 1767	15
"	Finsta	Rågångskarta 1717 + dito 1753	4 + 12
Söderby-Karl	Risslingby	Aa 1720	11 + 23
"	Karlösa	Aa ? + Ls 1842	1 + 7
"	Sebende	Ss 1775 + Ls 1835	43 + 111
"	Prästgården	Aa 1842 + Vägdelning	116 + 134
"	Norrby	Aa 1749-53 + Ss ?	18
"	Åby	Ss 1766 + 67	28 + 67

"	Igelsta	Ss 1774-77	46
"	Ströja	Delning 1712 + Ss 1761-63	10 + 24
"	Väsby	Aa 1785-86	49 + 100/104
"	Skarberga	Aa 1711 + Ss	9 + 41 + 57
"	Broby	Aa 1785-86 + Aa 1832	49 + 104
"	Stabby	Ss 1773 + Ss 1802-06	37 + 77
Täby	Ytterby nr 1	Delning 1742	18
"	Ava nr 1	Delning 1742 + Ss 1775/76	18 + 26
"	Tibble nr 4	Aa 1724	16
"	Ensta nr 1	Rågångsförrättning 1809	46
"	Libby nr 3	Aa 1849	68
"	Gribby nr 5	Aa 1690 + Aa 1849	7 + 68
"	Rydboholm	Hägerneholm 1847/48	
"	Vågsjö	Aa 1708 Obs! Lms	A131-49:1
Väddö	Backa	Aa 1728 Ls 1823	3+18+101
"	Massum	Ss 1769 + Ls 1834	36 + 119
"	Toftinge	Ss 1770 + Ss 1800	26 + 51
"	Älmsta	Ss 1767 + Ss 1790	21 + 45
"	Hammarby	Råg.för 1759+Ss1767/1771+Ss1761	12+17+30
"	Veda	Ss 1770-71 + Ls 1848-51	16 + 152
"	G:la Grisslehamn	1798 (endast bok)	56
"	Norrbyle	Aa 1728 + Ss	3 + 20
"	Fjäll	Ss	42
"	Tomta	Ss 1778	27
"	Semmersby	Aa +Ss-delning 1807-08	63
"	Grisslehamn	Landsvägen Grisslehamn-Ortala 1798	56
Össeby-Garn	Granby	Ss 1808	54
"	Hacksta nr 1	Rågångsförteckning 1773	35
"	Morsta nr 1+2	Aa 1693 + Aa 1734	6 + 23
"	Karby nr 1	Aa 1694/1727	7
"	Brottby	Aa + Ss 1774	1 + 36
"	Prästgården	Aa 1723	15
"	Libby	Skattevärdering 1719+Vägdeln 1794	12 + 41
"	Toftesta	Aa 1708 + Skattevärdering 1719	3 + 11
"	Ösby	Aa 1742 + Vägdelning 1794	26 + 41
"	Udra	Ädra 1734 Obs Lms	A22
"	Kumla	Ss 1768-74	33
"	Stångeberga	Aa 1772 Aa 1811	32 + 59
Östra Ryd	Ormgården nr1	Aa 1708	5
Rö	Härsby	Aa 1746 + 1786	5 + 17
"	Väsby	Aa 1746 + 1786	5 + 17
"	Risby	Ss 1779	15
"	Tissla	Aa 1750	8
"	Ösby	Aa 1726 + Ls 1830-33	2 + 30
"	Eke	Aa 1726 + Ss 1797 + Ls	2+21+30