

Posten til Upsala och Norlanden

av Giselher Naglitsch

Bakgrund

Det började med en enkel hemortssamling med stämp-
lar och studier kring inrättade och indragna post-
anstalter i nuvarande Sigtuna kommun. Intresset för
postvägarna väcktes när försändelser till och från kom
in i samlingen. Så blev det naturligt att följa post-
vägarna så långt de sträckte sig, innan de per defini-
tion övergick i en annan postgång. Då Sigtuna är en
av de äldsta postorterna, ville jag inte sätta någon
tidsbegränsning. Genom att lägga till det lilla ordet
genom, kunde jag nu ta med den tidigaste delen av
allmänna posten i mitt exponat. Men det krävde en del
studier om de Norre Posterne. Till skillnad mot post-
gången söderut, har jag inte hittat någon samman-
hållen beskrivning av postgången norrut. Nu vill jag
dela med mig av det jag funnit. Denna artikel kommer
att handla om allt från inrättandet av Norre Posterne
med löpande bud, över ridande post, kärrpost, snäll-
post, diligens, ångbåtspost på Mälaren och slutligen
den tidigaste delen av järnvägsposten med Norra Stam-
banans öppnande 1866.

Vinjetten till denna uppsats är hämtad ur Förordning
om Brefftaxan år 1643. Den markerar att tonvikten i
min berättelse ligger på sträckan Stockholm- Uppsala,
med förlängning till i första hand Gävle men även
norra vägen runt till Finland. Posten längre norrut
tar jag med så långt min forskning naturligt täcker den.
Resten hoppas jag någon annan skall dokumentera.

Norre Posterne 1637 till tidigt 1700-tal: gående, ridande och åkande

År 1637 inrättas Norra posten

Vice postmästaren Oluf Jönsson fick den 7 juni 1637
fullmakt att tillsätta postbönder mellan Stockholm och
Gävle. Norra posten lär ha kommit igång strax därefter,
d v s i mitten av 1637. Längre norrut verkar inte
posten ha utsträckts i första skedet. Men redan 1640
hade postföringen genom Norrland utsträckts till upp
genom södra prostriet i Västerbotten.

Ref: Holm, I, s 124

År 1643 en tur i veckan avgår måndagar kl 18.00

Brevtaxa år 1643 gällde från Stockholm till alla post-
kontor i riket inklusive de baltiska provinserna och
Hamburg. Den räknar upp postkontoren utefter de fem
postvägar som utgår från Stockholm. Dock fattas ett

antal postkontor i förteckningen, vilka bevisligen re-
dan var inrättade vid den tiden.

Om Norrlandsposten får vi veta att "Posten til Upsala
och Norlanden afgår Måndagz Aftonen widh Klockan 6.
Och betalas in till desse här under specificerade
Ohrter / och vice versa ... såsom fölier". De uppräknade
orterna är Uppsala, Gävle, Hudiksvall, Härnösand,
Sundsvall, Umeå, Piteå, Luleå och Torne.
"Posten til Finlandh och Lijfflandh går af Fredagz Af-
tonen widh Klockan 6." Den går från Stockholm över
Norrälje till Åbo och Helsingfors ända till Narva,
Dorpat och Riga.

Källa: Brevtaxan 1643

"Postlinjen mellan Torneå och Åbo utefter Bottniska
vikens kust var vid slutet av 1643 ej anlagd," skriver
Holm, "Oluf Jönsson fick nämligen den 29 december
nämnda år i uppdrag att beställa poster norr omkring
åt Finland – såsom på Torne, Ula, Karleby, Vasa,
Björneborg, Raumo och Åbo."

Ref: Holm, I, s 153

År 1645, en tur i veckan avgår fredagar kl 18.00

År 1645 har Drottning Christina blivit myndig och en
rad tidigare förordningar förnyas eller bekräftas. För
Posten utfärdas en "Special-Förordning Om Breffvens
som skole försändas medh Posten / Beställning och
Betalning", daterad den 19 juli 1645. Nu är postvägen
runt Bottenviken inrättad ända till Åbo, där postvägen
över Ålands hav möter.

Som nedanstående avsnitt ur förordningen visar, har
Wessland (senare Tierp), Elfkarleby och Söderhamn
kommit till på listan. Sigtuna, som ännu saknas bland
de uppräknade postkontoren utefter postvägen, kan inte
beläggas men heller inte uteslutas. Det har nämligen
visats att dessa listor inte alltid har varit kompletta.
Åtminstone Eksjö och Växjö är överhoppade 1643.

Posten til Norrlanden heele omkring in til Åbo/och så vidare/går aff
Fredags Aftonen wedh Klockan Sex / och betalas in til thesse här under spe-
cificerade Ohrter/och vice versa, för ett Endelt Breff/ eller Lodh/ såsom
föllicr.

Upsala.	1.	} äre hmit Mynt.	Pithå.	3.	} äre hmit Mynt.
Wessland.	2.		Luhå.	3.	
Lijfflandh.	2.		Torne.	4.	
Gäflc.	2.		Wblå.	4.	
Söderhamna.	3.		17yCarleby.	4.	
Gudwiczwald.	3.		Wasa.	4.	
Hernösand.	3.	}	Björneborg.	4.	
Sundswald.	3.		Raumo.	4.	
Umeå.	3.		Åbo.	4.	

Ur 1645 års brevtaxa

Intressant är att "Posten till Norrlanden" nu avgår samtidigt som "Posten till Finland och Lijfland öfver Ålandz Haaff", nämligen fredag kl 18.00. Det betyder att Finlandsposten inte behöver bli liggande och vänta på Norrlandsposten de tider på året som vägen över Ålands hav är oframkomlig.

Källa: *Special-Förordning ... den 19 juli 1645*

Från och med 1646 förväntas bönderna använda hästar till postföringen

Som framgår av det föregående var Norrlandsposten och posten runt Bottenviken fullt utbyggd redan 1645. Men den gick mycket långsamt. Ett sätt att snabba upp postföringen skulle vara att ersätta de gående postbuden med häst.

Förordningen om postbåden, år 1636, föreskrev att posten skulle framföras "löpande", d v s till fots. Inga nya förordningar som berörde postbönderna utfärdades de följande tio åren. Varken "Förordning om breftaxan", år 1643, eller "Special-förordning Om Brefwens som skole försändas medh Posten", år 1645, ändrar på detta. Men den 20 augusti 1646 stadfästes en ny "K. M:ts ordinantie öfver postväsendet här i Sverige och Halland". § 7 föreskriver "att ingen bonde på någon ort, i synnerhet de, som vid store landsstråten emillan Stockholm och Halmstad / hvilken väg de utrikes brefven komma och afgå / äre tillsatte och boendes, skall understå sig eller fördrista sig att fortskaffa brefsäcken med någon till fot löpande, utan alltid hafva en god häst vid handen, som därtill brukas".

Ref: *Holm, II, s 70-74*

Frågan är hur detta tillämpades av de norrgående posterna? I avsnittet om *Posten genom Norrland och Finland 1649* visas att den gick så besvärande långsamt att större delen av sträckan måste ha skötts med gående bud. Posten upp till Uppsala och Gävle tycks dock ha gått rimligt fort. Det var stora orter med många brev att transportera till och från. Att hästar tidigt kom till användning här, är ett rimligt antagande.

År 1649, posten genom Norrland och Finland, en lägesrapport

Förbindelserna med de baltiska provinserna var av största vikt för regeringen i Stockholm. Det fanns i princip tre vägar att välja på.

Sommartid, och när inte is eller storm hindrade det, hade man en snabb och trygg postlinje över Ålands-hav. Den gick från Stockholm över Norrtälje och Åbo ända till Narva, Dorpat och Riga. Redan 1648 fördes posten mellan Åbo och Nyen (Petersburg) av ridande postiljoner.

När vinterförhållandena hindrade färden över Ålands hav fanns möjlighet att sända posten den södra vägen genom Tyskland. Det sågs dock som en relativt osäker väg, där posten kunde bli uppsnappad av fien-

den. Därför sågs den norra vägen "heelt omkring in til Åbo" som ett viktigt komplement. Den gick inte genom fiendeland och var säker. Men den var långsam.

Holm (band II, s. 90-103) refererar flera skrivelser mellan postmästare Johan Beijer i Stockholm och företredare för regeringen, om åtgärder att få den norra posten att löpa snabbare. Här nämns ett postpass utfärdat från Stockholm till Uhlå (Uleåborg). Passet utfärdades av Beijer för den post som avgick från Stockholm "den 11 aug. år 1648 aftons klockan 8" och ankom till Uppsala kl 12 dagen därpå. Sexton timmar verkar inte helt orimligt på denna sträcka, som var ca 7 mil.

Enligt principen, högst två timmar på milen, borde det ha gått snabbare till Uppsala. Man kan leka med tanken att posten gjort ett kortare uppehåll i Sigtuna, en halv timme för öppning av postsäcken och eventuell ur- och iplockning av något sällsynt brev till och från den lilla staden. Det skulle ge (ett svagt) stöd åt spekulation om att postkontor redan då hade inrättats i Sigtuna. Sigtuna saknas i taxorna 1643 och 1645. Då Sigtuna låg närmare än Uppsala, dit det lägsta portot ett öre gällde, kan det ha setts onödigt att räkna upp Sigtuna i Taxan?

Det som förvånar är att posten avgick en tisdag kl 8. Enligt 1645 års förordning skulle den gå fredag kl 6. Var den försenad redan från starten? Posten ankom till Gävle den 13, Söderhamn den 14, Hudiksvall den 15, Sundsvall den 16, Härnösand den 17, Umeå den 21, Piteå den 25, Luleå den 26, Torneå den 29 augusti och Uleå den 1 september kl 8 om morgonen. Vid denna ljusa årstid och då väderförhållandena borde ha varit gynnsamma tog det hela 21 och ett halvt dygn för sträckan Stockholm-Uleå. Återfärden från Uleå till Stockholm tog ännu längre tid. Posten avgick den 2 september kl 5 på aftonen och nådde Stockholm den 27 kl 10 på förmiddagen. Den posten behövde hela 24 och ett halvt dygn.

Den 29 oktober skriver Beijer till Axel Oxenstierna att H. Sekret. Silberstern anmodats att vidta åtgärder så att posten mellan Stockholm och Åbo, i synnerhet på vintern, skulle löpa på 12 dagar. Beijer hyser dock tvivel om möjligheterna att infria detta. Postgången Stockholm – Åbo försvåras av den långa vägen, som räknas för 295 mil, vilket även om man tar hänsyn till att milen i Norrland räknas något kortare än övriga landet, "måste räknas till minst 250 mihl" (närmare 270 mil enligt metersystemet). Med 2 timmar per mil skulle det ta minst 20 dagar att tillryggalägga sträckan.

På denna vägsträcka fanns 113 "Postillionen oder Abwechslungen". Bland en sådan mängd personer, drängar, pojkar, pigor, etc., som fortskaffar posten, kan det lätt inträffa missöden eller försummelse som försenar posten, menar Beijer. Motivationen är låg på

grund av den ringa postmängden, särskilt under sjöfartstid då många brev till Stockholm skickas sjöledes, ”så att här i Stockholm många veckor ginge, då det ej funnes ett brev längre än till Hudiksvall, Hernösand eller Umeå”. Att då motivera postbönderna att springa med tomma händer, utan brev, vore inte lätt. Beijer påpekar att inte någonstans på kontinenten finns en tillnärmelsevis lika lång sammanhängande postlinje.

Ref: Holm, II s 90

År 1668 avgår en tur i veckan fredagar kl 19.00

”Förordning och Taxa hwarefter Post-Brefwen framdeles skole betales”, daterad den 19 december 1668, är den första källa där postkontoret i Sigtuna kan verifieras. Sigtuna är första postkontoret på postvägen till ”Norrlanden heelt omkring in till Åbo”.

Precis som 1643 och 1645 utgår fem poster från Stockholm. De går till Hamburg och danska gränsen, Göteborg, Kopparberget, Norrland och runt Bottenviken, samt Finland och Livland över Ålands hav. Postgången mot Hamburg är nu utökad till två turer i veckan, alla andra går en gång i veckan.

Portot till alla orter gäller från Stockholm. Det anges i öre silvermynt.

Posten til Norrlanden heelt omkring in till Åbo och så vidare/går aff Fredags Ufftonen widh Klockan Elu/ och betales in til thesse här specificerade Orter/ och vice versa, för ett enkelt Bress eller Ett Lodh/ som följier.				
Sigtuna	1	Pithå	4	
Upsala	1	Luhå	4	
Östhammar	2	Tornö	5	
Dregrundh	2	Uhlå	5	
Älfrerp	2	Gajaneborgh	5	
Gäffe	3	Brahestadh	5	
Söderhamm	3	Jacobstadh	5	
Hudwischwaldh	3	G. och Nya Carleby	5	
Sundswald	4	Wasa	5	
Frösöfästanz	4	Börneborg	5	
Hernösandh	4	Raumo	5	
Uhmå	4	Nystadh	5	
		Åbo	5	

Ur 1668 års brevtaxa.

I slutet av 1600-talet har postvägen till Norrland kompletterats med två större sidogrenar. Den ena utgår från Gävle till Hedemora, där den ansluter till linjen Stockholm-Falun. Den andra sidoposten går från Sundsvall till Frösö Skans (Östersund). Den senare går med bara en tur i veckan ända till april 1823. Från början av maj 1823 inrättas dubbel postgång hela vägen Stockholm-Östersund. Posten går genom Härjedalen.

Källa: Cirk 1823-01-13



Brev till Stockholm med fullt innehåll, daterat Gefle d. 29 Julij 672, d.v.s. 1672. Det var vanligt att utelämna första årtalssiffran. Dagen var en fredag.

Avsändaren heter Erich Westerling.

Karteringsnummer 2. Portot var 3 öre silvermynt.

Posten gick vid denna tid en dag i veckan

och passerade postkontoret i Sigtuna stad för postväxling.



Kurirbrev från Stockholm till Jacob Flemming i Gävle, daterat den 27 november 1677, som var en lördag.

Då brevet skrevs hade Allmänna Posten för veckan redan lämnat Stockholm. Brevet var angeläget och sändes med kurir.

Märkligt nog saknas Sigtuna på 1685 års postkarta

Tiden för postkontorets inrättande i Sigtuna stad är inte känd, den kan dock bestämmas till senast 1668. Det har inte heller gått att hitta uppgifter om vilka personer som skött postens angelägenheter under de två första decennierna. Någon särskild postmästare tycks inte ha varit förordnad förrän betydligt senare. Sålunda skriver Postkamreren – chefen för den kamerala avdelningen inom Överpostmästareämbetet – i en memorial den 15 september 1691, att ”åtskilliga Kongl. M:jt betjänter utmed Siggetuna stad och borgare i samma stad” besvara sig över att ingen viss postmästare



Karta:
1685 års postlinjer
och postkontor,
efter Forsell 1936.
(Beskuren)

tare är förordnad där. Han rekommenderar till tjänsten en viss herre vid namn Mårten Litz, som är tullnär i staden och även befallningsman.

Åren 1691-1702 tjänstgör Mårten Litz som postmästare i Sigtuna

Man kom inte till skott med någon utnämning 1691. Vi får dock anta att det hela tiden har varit Mårten Litz som skött posten. I ett annat memorial, den 1 februari 1698, skriver Postkamreren Lars Skragge, som var högste ansvarige för postens räkenskaper: "uti Sigtuna stad hafver härtills ingen viss postförvaltare varit förordnad, där likväl av de ankomne kartorne* befinnes därifrån åtskillige brev avgå, vem därom beställer och postpenningarne anammar, är mig obevisst, ty tyckes vara nödvändigt, att ock en viss postmästare därstädes förordnas". Så blev Litz den förste kände postmästaren i staden. Han var en betydande man som ägde och bodde i gården Stadskvarteret Nr 2, vid Stora torget. Säkert låg postkontoret i han eget hus. Han var även tullnär och kronobefallningsman. Litz lämnade Sigtuna 1702 för att bli Kronoinspektör vid Ekholmsund. Om hans många efterträdare berättas mera nedan, för den tid de verkade.

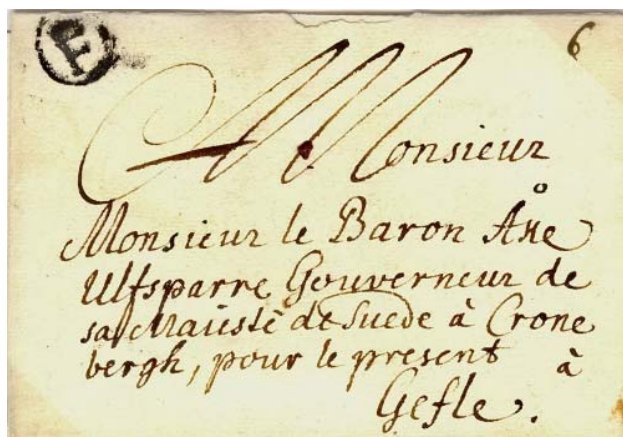
**) Kartorne var följesedlar till brevpakten och skulle följa med till respektive mottagande postkontor.*

Ref: Holm, band V:1, 1927, sid 157,

År 1692 går dubbla veckoturer till Uppsala, från 1705 även till Gävle

Postgången förbättrades efterhand genom tätare turer. Från 1692 kan man belägga dubbla veckoturer mellan Stockholm och Uppsala, från 1705 även mellan Uppsala och Gävle.

Ref: Hammarsten, *Posten i Uppsala genom 350 år*, 1986



Odaterat, karterat brevomslag som befordrats av posten Stockholm-Uppsala-Gävle, som vid denna tid ännu red in till Sigtuna för postväxling.

F-stämpeln typ II är känd två perioder:

December 1686 till mars 1689 och mars 1695 till mars 1702.

År 1694. Postiljon red mellan Gävle och Uppsala, från 1698 även till Umeå

”Någon allmän instruktion för postiljonerna finnes icke, men deras verksamhet belyses av några provisoriska föreskrifter, som kanslikollegiet den 29 januari 1694 meddelade postinspektören i Gävle för postiljonens uppgifter på vägen till Uppsala och Stockholm. Han skulle ’föra posten med postböndernas hästar och uti postridningen den flit göra, som tideräkningen föreskriver.’ Han skulle vidare anmäla orsaker till eventuella uppskov med trafiken och försummelser av postbönderna, anmärka på deras hästar, påpeka brister i väghållningen och angiva tjänstefel, som beginges av postförvaltarna i städerna. Rapporterna skulle inlämnas till postinspektören. Om postbönder, som begått försummelser, befunne sig inom dennes distrikt, skulle han föra angivelsen vidare till länsstyrelsen, som hade att anställa räfst genom kronobefallningsmannen i orten.”

”Det sagda visar att ridande postiljon utgick från Gävle senast fr.o.m. 1694. I budgeten för 1698 anslås åt postmästaren i Gävle 50 daler för en postiljon, som *vintertiden* skulle brukas dels på vägen till Uppsala, dels på vägen till Umeå. Även i Umeå var en postiljon stationerad”.

Ref: Forsell, Svenska Postverkets historia, band 2, s 287-288

År 1695 rånades posten som skulle till Uppsala på både häst och kärra

”Ännu i början av 1700-talet synes det ha varit en grundsats inom postförvaltningen, att stadgandet i 1646 års förordning, att posten skulle framföras ridande, bokstavligen efterlevdes”, skriver Forsell. ”Ej blott att postförseln ej finge ske till fots, utan även som ett förbud mot att bruka åkdon för ändamålet.” År 1717 förklaras att släde ej får användas på linjen Stockholm-Enköping. Men efter 1700-talets mitt synes åtminstone kärror ha kommit i bruk, särskilt på huvudvägarna. Detta till följd av de på grund av ökande postmängd allt tyngre postväskorna, menar Forsell.

Det var nog den ökande postmängden, framförallt upp till Uppsala, som tidigt krävde en övergång till kärrpost. Vid en granskning av tabellen över portointäkterna 1680-1683, bilaga 1, kan man dra den förklarade slutsatsen att Uppsala svarade för en tredjedel av brevmängden som fördes av Norrlandsposten och Gävle för lika mycket. Att man tidigt accepterade kärrpost på den första sträckan kan verka förnuftigt. Om en tredjedel av vikten kunde lämnas av redan i Uppsala och resten klaras med ridande postiljon till Gävle, så infinner sig frågan: kunde resten under sommaren föras vidare till fots?

”Vid kanslikollegiets sammanträde den 24 januari 1695 upplästes en lysningssedel, som var uppsatt här på postkontoret (i Stockholm), att utspana dem, som

hafva varit så förmätne, om aftonen den 22 januari att röfva ifrån postpojken, som skulle utresa med posten norrut till Uppsala, dess häst och skrinna, lemnandes honom med postväskan kvarstående vid 3 timmar på Drottninggatan, personerna blifva ock till anseende och kläderne beskrefne jämväl ock hästen och skrinna, som pojken hade mist.”

”Berättelsen ... visar ... den betydande skillnaden mellan förr och nu i trafikfrekvens och personlig säkerhet en vinterkväll vid 6- eller 7-tiden på Stockholms Drottninggata,” skriver Teodor Holm. ”Anmärkningsvärt är däremot, att postväskan var så stor och tung, att pojken ej måktade ensam bära eller draga henne därifrån. Men så innehöll hon också en hel veckas post till hela Norrland och sannolikt äfven till Finland och Östersjöprovinserna.”

Ref: Holm IV:2, sid 76

Slutsatser: Den 22 januari 1695 var en lördag. Skrinna och häst betyder kärrpost, i vart fall denna dag. Klockan 7 var den avgångstid som 1868 års taxa föreskrev. Det går inte att generalisera och påstå att posten till Uppsala redan nu regelbundet eller fortvarigt skulle ha fortskaffats med kärrpost. Då detta inträffade i januari, kan man nog tänka sig att en hel veckas Finlandspost ökade på brevmängden till den grad att kärra behövdes för transporten. Det kan ha varit Finlandsposten man månade om, när man året före hade anslagit pengar till ridande postiljon vintertid mellan Gävle och Uppsala. Den innehöll proportionellt mycket fribrev, vilket framgår av analysen i bilaga 2.

I en kungörelse 1722, om inrättandet av *Wallraves postvagnar* – Sveriges första diligenspost, läs mer om den nedan – sägs att postvagnen skall ersätta den postföring som hittills sköts av Allmänna Postens ryttare. Detta talar emot att kärrposten redan då skulle ha dominerat brevföringen mellan Stockholm och Uppsala.

Från 1707/1708 går dubbla veckoturer, men bara en går in till Sigtuna

Det går dubbla poster från Stockholm till Uppsala och vidare norrut. Den ena går måndagar utan att ta vägen över Sigtuna. *Bara torsdagar* går posten in till Sigtuna för postväxling. Vi denna tid är Börje Bleekman stadens postmästare och tullnär (1701-1711). Bleekman kom till Sigtuna från en tullskrivarebefattning i Uppsala och återvände till Uppsala som tullnär.

Åren 1712-1717 får Sigtuna lösväskor för postväxling via postgården vid stora landsvägen

Ett mindre uppmärksammat åliggande för postmästarna var att leverera den avgående posten till närmaste postbonde. Måndagar, då posten bara passerade postgården Valsta i nuvarande Märsta, fick lilla Sigtunas postmä-



Karterat fribrev i andra viktclass, med Stockholms F-stämpel typ 2, daterat den 26 juni 1700.

Notisen ovan, om postrånet 1695, visar att en av veckans två poster till Uppsala åren 1695-1700 avgick på lördagar.

Fortfarande gick båda poster in till Sigtuna för postväxling.

Adresserat: Kungl Maj:(estätts) vår allernådigaste Konungs troman General Major och landshöfding öfwer Västra Norrland och Jämtland högwälborne Baron Axel von Schnaar detta Giefle.

Von Schnaar blev generalmajor 1699 och då även landshövding över Västernorrlands län (Härjedalen och Jämtland) 1699-1702.

Brevet till von Schnaar har med största sannolikhet befordrats av ridande postiljon från Stockholm via Sigtuna till Uppsala. Därifrån har det gått vidare med Gävles ridande postiljon.

För att hitta brev med F-stämpel till att illustrera postvägen Stockholm-Uppsala tvingas man utesluta ca 90 % av alla brev med denna stämpel. De flesta gick söderut.

(Se detta som en vink till jurymän som reflexmässigt kräver kvalitetsförbättringar i hemortsexponat.)

tare se till att hans väska med avgående post levererades till postgården innan stora posten passerade. Där torde hans bud ha väntat in den ankommande postväskan.

Någon gång mellan 1712-1717 lät Sigtunas postmästare Lars Träbom tillverka två lösväskor för postväxlingen med Stockholm respektive Uppsala.

Ref: Helmer Sävje, ... postala förhållanden i staden Sigtuna

Lennart Ivarson har vid forskning i Riksarkivet noterat att Sigtuna inte är upptaget på tryckta postpass för den Södergående Norrländska Posten under 1760-talet. (Det finns egentligen alldeles för få bevarade postpass för att få en tydlig bild av postföringen.) Passet visar att ingen ordinarie post mellan Stockholm och Uppsala gick in till Sigtuna då, ett förhållande som har fortgått sedan dess. Frågan är när det började, troligen så tidigt som under Träboms tid 1712-1717. När man studerar Sigtunas andel av Norrlandsposten, kan man förstå varför man ville skapa snabbare postföringen norrut genom att inte gå in till Sigtuna. Det sparade minst en timme på varje resa.

Sigtunas lösväskor användes fortfarande när diligensen tog över huvuddelen av postföringen mellan Stockholm och Uppsala. 1845 kan man läsa om Sigtuna att "Post-Contoir finnes... och underhålles communication med Stockholm och Upsala två gånger i veckan till och från hvardera stället medelst lösväska, som lämnas och afhemtas af stora norra posten." (Diligensen rullade 1829-1866.)

Ref: Sigtuna det forna och det närvarande, Upsala 1845, Wahl-ström & Co

Åren 1722-1723, Wallraves postvagn, landets första postdiligens

Åren 1722-1723 rullade Wallraves postvagnar mellan Stockholm och Uppsala

År 1722 gjordes det första försöket med postvagn/diligens i vårt land. Jacob Wallrave, bosatt i Stockholm, kanslist i reduktions- och likvidationskommittén, fick av Kungl. Maj:t tillstånd till sådan trafik i hela landet. Kontrakt skrevs den 14 november 1722 och trafiken på sträckan Stockholm-Uppsala kom igång den 27 november, med två turer i veckan i båda riktningarna. Enligt ett brev, daterat den 8 mars 1723, hade linjen utsträckts till Gävle. Men efter den 3 augusti 1723 finns inga uppgifter om Wallraves postvagnar. Man tror att trafiken upphörde under senare delen av 1723.

I Paul Gerhard Heurgrens *Svensk diligenstrafik i Svenska Pommern, på linjer i Tyskland och Sverige och genom Danmark* hittar man den mest omfattande studien om Wallrave och hans postvagnar. Heurgren ägnar ett tiotal sidor åt allt förarbete och beslutsgången, kontraktet med Kanslikollegium, alla hästbytesbekymmer och Wallraves vidare öden. Men Heurgren har inte dragit några djupare slutsatser om hur postbefordran gick till och hur den samverkade med den befintliga postföringen på de berörda sträckorna. I det följande återger jag valda delar av Heurgrens, med fle-ras forskning för att sedan dra egna slutsatser om postföringen.

Hur det hela började

Jacob Wallrave, föddes i Uppsala 1688 som son till den nyadlade lantränsmästaren Herman Wallrave. Han blev student i staden 1702 och anträdde tidigt ämbetsmannavägen. År 1718 reste han till Tyskland, förmodligen i allmänt studiesyfte. Återkommen var han full av iver att pröva de idéer han hade med sig hem. Han skrev till Kungl. Maj:t och begärde att få ordna trafik med postvagnar. Hans diligenstrafik skulle bli till gagn för resande, gästgivare och bönder. Framförallt skulle längre bort boende bönder avlastas.

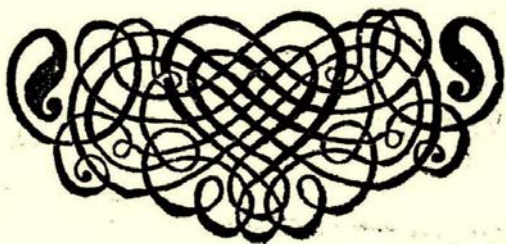
Wallrave begärde trafiktillstånd på 15 år och att under den tiden ingen annan skulle få börja med konkurrerande trafik. Eventuell vinst av diligenstrafiken

Efterrättelse

Om den emellan Stockholm och
Upsala inrättade Postwagn.

Såsom i anledning af Hans Kongl. Maj:ts nådigste tillstånd och Privilegium, en Postwagns fart här uti Riket / til de Resandes beqväm- lighet / kommer at inrättas / och til en begyn- nelse deraf / härefter en sådan Postwagn kommer at gå emellan Stockholm och Upsala 2. gånger i weckan / neml. Tijsdagarna och Lördagarna ifrån Stockholm samt Måndagarne och Torsdagarne ifrån Upsala / komman- des bemelte Wagn i Morgon 8 dagar til / som är den 27 Nov. at begynna gå härifrån; Fördenskuld warder härigenom til de resandes efterrättelse kundgiordt / at de som willia sig deraf betiena / hafwa at angifwa sig 2. da- gar för Wagnens afgang på Postwagns Contoiret här i Staden hos Tracteuren Johan Petter Burghard uti Sto- ra Kyrckio-brinden ifrån kläcka 1. til 3. hwarje efter- middag / samt uti Upsala på Posthuset. Priiset för Passagerarne blifwer 7 Dal. Kopparmynt ifrån Stock- holm och 6. Dal. ifrån Upsala / samt desutan 6. öre Silf- wermynt af hwar resande til Postillon, blifwandes der- jemte

jemte hwar Passagerare bestådt / at uti Coffert eller watsäck fritt med sig föra 30. til 40. Skålpunds wickt / men för det öfrige betales äfwen som för andre Pacqueter och sänningegods ett öre Kopparmynt Skålpundet för mihlen: De som intet resa wägen ända fram / utan stanna under wägen / angifwa sig nästa dagen för Postens af- gång och komma at betala 1. Dal. Kopparmynt mihlen / undantagandes de 2. första mihlarne ifrån Stockholm / för hwilka betalas dubbelt / samt ett öre Silfwermynt för hwarje mihl å Postillon, och bestås dem jemtwäl at fö- ra med sig fritt hälften allenast af ofwannembde wickt: börandes Passagerarne wid Wagnens afgang infinna sig i god tid wid Postwagns huset / neml. kl. 6. om Mor- gone / til at så mycket bättre kunna hinna fram samma dag / hwarföre de ock afton förut hafwa at ingifwa de- ras saker och Coffter til Postwagns husen / eller en god tijma för den til Postwagnens afgang utsatte tiden / til undwikande af alt hinder och uppehåld.



Efterrättelse

Om den emellan Stockholm och
Upsala inrättade Postwagn

Såsom i anledning af Hans Kongl. Maj:ts nådigste tillstånd och Privilegium, en Postwagns fart här uti Riket, till de Resandes beqwäm- lighet, kommer att inrättas, och til en begynnelse deraf, härefter en sådan Postwagn kommer att gå emellan Stockholm och Upsala 2. gånger i weckan, neml. Tijsdagarna och Lörda- garna ifrån Stockholm samt Måndagarne och Tordagarne ifrån Upsala, kommandes bemelte Wagn i Morgon 8 dagar til, som är den 27 Nov. at begynna gå härifrån; Fördenskuld warder härigenom til de resandes efterrättelse kundgiort, at de som willia sig deraf betiena, hafwa att angifwa sig 2 dagar för Wagnens afgang på Postwagns Contoiret här i Staden hos Tracteuren Johan Petter Burghard uti Stora Kyrckio-brinken ifrån kläcka 1. til 3. hwarje eftermiddag, samt uti Upsala på Posthuset. Priiset för Passagerarne blifwer 7 Dal. Koppar mynt ifrån Stockholm och 6 Dal ifrån Upsala, samt dessutom 6 öre Silfwermynt af hwar resande til Postillon, blifwandes derjemte hwar Passagerare bestådt, at uti Coffert eller watsäck fritt med sig föra 30. til 40. Skålpunds wickt, men för det öfrige betales äfwen som för andre Pacqueter och sänningegods ett öre Kopparmynt Skålpundet för mihlen: De som intet resa wägen ända fram, utan stanna under wägen, angifwa sig nästa dagen för Postens afgang och komma att betala 1. Dal. Kopparmynt mihlen, undantagandes de 2. första mihlarne ifrån Stockholm, för hwilka betalas dubbelt, samt ett öre Silfwermynt för hwarje mihl å Postillon, och bestås dem jemtwäl at föra med sig fritt hälften allenast af ofwannembde wickt: börandes Passagerarne wid Wagnens afgang infinna sig i god tid wid Postwagns huset, neml. kl 6 om Morgonen, til at så mycket bättre kunna hinna fram samma dag, hwarföre de ock afton förut hafwa at ingifwa deras saker och Coffter til Postwagns husen, eller en god tijma för den til Postwagns afgang utsatte tiden, til undwikande af alt hinder och uppehåld.

skulle han avstå till "Publikum". Vad han avsåg med detta är inte känt. I dagens språkbruk bör det betyda allmännyttan. Han begärde också att få inrätta två värdshus i Stockholm, ett på Norrmalm och ett på Södermalm. (Var det där han skulle göra sig sina förtjänster?)

Wallrave fick efter många skrivelser sina tillstånd och *kontrakt med Kanslikollegium* om post- och forvagnars inrättande här i riket. I princip gällde trafik-tillståndet hela riket, men värdshusrättigheterna begränsades till endast ett värdshus "uti själva staden". Genom kontraktet får man också veta, att postvagns-huset i Stockholm "må njuta den immunitet som ut-ländska post- och vagnsfartshus med obehindrad vijnskänkning såsom andre vijnskiänker här i staden, jämväl tillstånd att hålla 3 å 4 stycken hyrvagnar till de resandes och andras bekvämlighet." (Således: beskydd och inkomstmöjligheter.)

Posttrafiken skulle vara beroende av Kanslikollegium och av den anledningen skulle Överpostdirektören stå Direktören för Postvagnstrafiken och hans medintressenter till tjänst. Wallrave hade lovat att med sina vagnar kostnadsfritt befordra kungliga placater (kungörelser). Å andra sidan skulle hans diligenser såsom postvagnar ges tillstånd till fri fart med färjor och pråmar samt över broar. För sådana transporter uttogs vanligen avgifter på den tiden.

Postvagnarna skulle avgå från och ankomma till postkontor, så att postmästarna kunde sända med stora brevpaket, kungörelser och Carta Sigillata, d v s med stämplar försedda papper. Privatbrev, som vägde under 48 lod (638 g) fick ej expedieras med postvagn. De var förbehållna monopolet Allmänna Posten. Postiljonen hade dock rätt att från postmästare ta med brev för utdelning under färd och likaså frakt- och adressedlar. Reglemente och taxa skulle utarbetas och underställas Kanslikollegium för godkännande.

Med stora brevpaket avsågs naturligtvis karterade brevbuntar mellan postkontor, även protokoll och affärshandlingar. Men ännu viktigare för den kulturella utvecklingen i landet kan man ha avsett bokförsändelser. Böcker är ju tunga. Då de skulle taxeras som brev och portobeläggas efter sträcka och vikt, kunde portot ofta bli högre än bokens pris från tryckeriet. (Detta gäller för övrigt även i skrivande tid.) Statsmakterna gjorde genom åren många försök att främja den trafiken, vilken ju krävde vagnstransport. På hästrygg eller med gående postiljon kunde det aldrig bli någon större fart på spridningen av böcker och trycksaker.

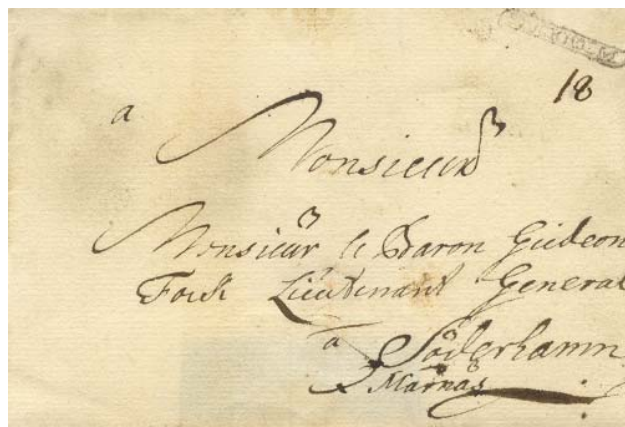
En frihet som beviljades Vagnfartsdirektören var att han själv fick välja sina stationer och hästombyten. Han var inte bunden till gästgivarna. Detta är till olägenhet för dagens forskning. Vi kan inte få reda på hur t.ex. gästgivaren i Märsta hävdade sig i konkurrensen.

Uppenbarligen stötte man på svårigheter att få fram tillräckligt många dugliga hästar. I mars 1723 hemställer Wallrave "att Kanslikollegium måtte ... av rikets ständer utverka tillstånd till, att på de sträckor där postvagnar komme att gå, hållhästar skulle få anlitas vid vart ombyte, 4 hästar om sommaren och då det vintertiden var slädföre men annars 6." Frågan väcktes vid 1723 års riksdag. Den behandlades av ständerna under juni och juli, men föll på bondeståndets vägran att ens diskutera frågan. Adeln accepterade utan vidare böndernas ståndpunkt. Därmed föll saken, oberoende av vad de två övriga stånden beslöt.

När alla förberedelser var klara lät Jacob Wallrave utfärda en "*Efterrättelse om den mellan Stockholm och Uppsala inrättade Postvagn*". Originalen förvaras bland tryckta postala kungörelser från 1700-talet i Kungliga Biblioteket i Stockholm.

År 1723 utvidgas linjen till Gävle, men hela verksamheten läggs ned strax därpå.

Trafiken mellan Stockholm och Uppsala kom igång den 27 november 1722. Linjen utsträcktes 1723 till Gävle. Wallrave arbetade vidare under 1723 för att inrätta trafik på andra linjer. Men efter den 3 augusti 1723 omtalas ej längre Wallraves trafik. Anledningen förmodas vara att Wallrave vid den tiden, eller något senare, flytt ur landet. Han hade i en duell dödat en löjtnant Pihlman och fann tillvaron säkrare utomlands. Wallraves medintressenter visade otillräckligt intresse eller saknade förmåga. Trafiken upphörde troligen före årets utgång 1723 och det skulle dröja länge innan liknande försök på nytt upptogs i Sverige.



Brevomslag, från Stockholm till Söderhamn, invändigt blyertsdaterat 1723. Stockholms bandeaustämpel typ 1, som användes 1722-1730.

Brevet som är karterat har gått med allmänna posten. Dateringen gör det mycket sannolikt, mer än 80 %, att brevet har medförts av Wallraves postvagn mellan Stockholm och Uppsala.

Mellan Uppsala och Gävle är sannolikheten för diligensbefordran nära 70 %. Mellan Gävle och Söderhamn har brevet gått med ridande postiljon.

Sammanfattning och slutsatser om postföringen med Wallraves postvagnar

Reglemente och taxa skulle utarbetas och underställas Kanslikollegium för godkännande. Med beaktande av den korta tid det här rör sig om, får man anta att den ovan presenterade "efterrättelsen" är det enda reglemente som finns och har funnits. Att hitta en motsvarighet för den utökade trafiken till Gävle vore av stort värde för forskningen. Efterrättelsen och kontraktet med Kanslikollegium är det vi har att utgå ifrån för att förstå vilka insatser Wallraves postvagnar gjorde i postföringen. De leder till följande slutsatser:

Kostnaden för resande och deras bagage finns klart redovisade i efterrättelsen. Där finns även uppgifter om priset för de som inte reser hela vägen. Alltså fanns det flera orter utefter vägen där man kunde anmäla sig för att stiga på eller av. Privatbrev/paket som vägde över 48 lod (638 g) omfattades inte av postmonopolet. Sådana fick expedieras med postvagnen. Taxan var ett öre kopparmynt per skålpund och mil. Det blev minst 14 öre kopparmynt för minsta möjliga paket från Stockholm till Uppsala.

Postvagnskontoret i Stockholm var inrymt hos krögaren Johan Petter Burghard i Storkyrkobrinken, inte långt från postkontoret på Lilla Nygatan. I Uppsala var anhaltspunkten vid postkontoret.

Trafiken Stockholm-Uppsala kom igång den 27 november 1722. Den 8 mars 1723 var den utökad till Gävle. Efter den 3 augusti 1723 saknas uppgifter. Trafiken upphörde under senare delen av 1723.

Postvagnen avgick från Stockholm varje tisdag och lördag. Från Uppsala gick vagnen måndag och torsdag. Avgångstiden från "Postvagns huset" var klockan 6 på morgonen och vagnen skulle komma fram samma dag. Vagnar och slädar drogs av 4 hästar vid gott före, vid svåra vinterförhållanden av 6.

Wallraves direkta inkomster utgjordes av passageraravgifter, avgift för resgoods och avgifter för paket. Kungörelser skulle medföras utan kostnad för staten. Vi vet inget om ersättningen för den ordinarie postföringen.

"Postvagnarna skulle avgå från och ankomma till postkontor, så att postmästarna kunde sända med stora brevpaket, kungörelser och Carta Sigillata, d v s med stämplar försedda papper", skriver Heurgren med åberopande av kontraktet. Detta och mycket mera kan inte tolkas på annat sätt, än att allmänna postens försändelser skulle medföras av diligensen från ett postkontor till ett annat. "Stora brevpaket" bör syfta på buntar/paket med karterade brev.

Diligensbolaget fick bara befatta sig med privatbrev, som vägde över 48 lod (638 g). Detta utesluter inte konkurrens mellan allmänna posten och diligensbolaget om paket som vägde över 48 lods, i synnerhet

paket som inte skulle längre än till Uppsala. På längre sträckor, med undantag för Gävle en kortare tid, kunde ju inte diligensen sköta uppdraget.

Postiljonen hade dock rätt att från postmästare ta med brev för utdelning under färd. Detta motsvarar de gällande reglerna för befordran av lösbrev och lösväskor. Men avtalet gav inte postiljonen rätt att ta emot lösa brev utefter vägen.

Ett par frågor förblir obesvarade

1. Drog man in postiljonerna som brukade rida mellan Stockholm och Uppsala 2 gånger i veckan? Slutsatserna ovan om postföringen gör detta troligt. Postens ekonomi motiverade indragningen. Ingen kunde förutse att diligensbolaget skulle bli så kortlivat.

2. Hur sköttes postväxlingen med Sigtuna? Om det vet vi ingenting. Allmänna postens postiljoner red in till Sigtuna för postväxling bara en gång i veckan. Andra resan togs en kortare väg. Det avgörande är om diligensen kunde ta sig fram den kortare vägen. Då slapp man den tidskrävande färjningen in till Sigtuna. De diligenser som sattes in på samma stäcka hundra år senare gick aldrig in till Sigtuna. Det finns goda skäl för slutsatsen, att Sigtuna under Wallraves tid växlade post medelst lösväska vid postgården Valsta eller möjligen gästgiveriet i Märsta.

Åren 1692-1747 kan Finsk Liflandske Posten ha gått över Uppsala i 55 år

På sommaren 1638 lades postlinjen från Stockholm över Vaddö, Åland, Åbo, Helsingfors, Borgå, Viborg, Kexholm, Nyen och till Narva. Norrtälje synes ej till en början ha berörts av denna postgång, skriver Holm.

Ref: Holm I sid 152

År 1643 är Norrtälje första anhalt för Posten till Finland och Livland. Det är skilda avgångsdagar för Norrlands- respektive Finlandsposterna, måndagar respektive fredagar. Två år senare avgår posterna samma dag. Nu avgår de klockan sex på fredagskvällen.

År 1698 gick posten till Finland och Livland över Sigtuna och Uppsala, säger Nylander

För snart hundra år sedan studerade Yngve Nylander "1698 års Prickebok", det enda bevarade exemplaret av de kontrolljournaler, som under en lång följd av år fördes vid Stockholms postkontor, för kontroll av portointäkterna. Nylander har med övertygande analys visat, att posten till Finland och de baltiska länderna detta år gick via Sigtuna och Uppsala. Tisdagar och fredagar gick posten över Sigtuna och Uppsala. Fredagar fortsatte posten till Norrland, tisdagar till Finland och vidare österut.

Tab. B. Afg. Norlandske samt Finsk Lijfske Post.								
Afg. Norlandske Post				Afg. Finsk Lijfske Post				
	Betalta brev	Fri- brev	Till- hopa		Betalta brev	Fri- brev	Till- hopa	
Sigtuna	122	62	184	Sigtuna	136	55	191	
Uppsala	510	637	1.147	Uppsala	421	467	888	
Norrtälje	12	7	19	Norrtälje	417	171	588	
Tierp	426	3	429	Summa furikes	974	693	1.667	
Elfsåby	265	29	294					

Sammanställning efter 1698 års prickebok:

Antal avgående brev från Stockholm på de två vägarna.

Tabellen är beskuren. För mera detaljer se bilaga 2.

Man kan fråga sig: Hur fortskaffades de 19 breven avsedda till Norrtälje, som av misstag(?) gått med norrlandsposten till Uppsala? Med extrapost? Eller blev de liggande i 3 dagar?

I 1698 års prickebok finns det enda belägget på denna postgång. Följande är avskrifter efter valda delar i Nylanders bok:

Ett närmare studium av 1698 års prickebok ger oss en ganska god uppfattning om postnätets utsträckning vid denna tid, samtidigt som man får kännedom om hur ofta posten forslades fram och åter på olika sträckor. Prickebokens uppgifter avser givetvis i första hand de från Stockholm utgående linjerna, men även om en del andra linjer ges värdefulla upplysningar. Posten till södra orterna och utlandet avfärdades från huvudstadens postkontor två gånger i veckan och benämndes med hänsyn till avgångsdagarna "Onsdags och Lögerdags Grentz Post". Posten i motsatt riktning anlände i regel varje torsdag och söndag, men ej sällan inträffade någon dags försening. På ovan angivna sätt betecknades jämväl de poster, som likaledes på onsdagar och lördagar avfärdades till västra och sydvästra samt mellersta Sverige. I fråga om Värmland och Dalarna märkes dock, att post till dessa landskap avgick endast på onsdagar. Även enstaka städer, vilka lågo en smula på sidan om de stora stråkvägar, till exepel Borås och Hjo, erhöilo post från huvudstaden endast en gång i veckan.

Varje fredag avgick den så kallade *Norlandske Post*. Denna gick över Uppsala och Gävle samt vidare upp efter kusten till Luleå och Torneå för att sluta i Uleå. Posten till Öregrund och Östhammar medföljde nyssnämnda post.

På tisdagarna avfärdades den *Finsk- Lijfske Post*, vilken synes hava - i likhet med Norrlandsposten - gått över Sigtuna till Uppsala. Härifrån avvek den emellertid till Norrtälje för att via Grisslehamn fraktas över till Åbo, varifrån en linje följde kusten till Uleå, där den mötte den runt Bottniska viken kommande posten, samt en annan fortsatte via Helsingfors till östra Finland med förbindelse söderut med Östersjöländerna.

Nylanders slutsats: "Norrlandsposten gick - såsom redan framhållits - över Uppsala (bilinje till Öre-

grund Östhammar), Tierp och Gävle runt Bottniska viken till Uleå. Därvid passerades ytterligare städerna Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall (med grenlinje till Östersund), Härnösand, Umeå, Piteå, Luleå och Torneå.

Posten till Finland och Östersjöländerna gick via Norrtälje och Grisslehamn över Åland till Åbo och vidare enligt det tidigare sagda. Det vill synas som om linjen icke gått direkt på Norrtälje, utan gjort kroken över Sigtuna och Uppsala, eftersom post till sistnämnda städer alltid medtogs även av Finlandsposten.

Är detta antagande felaktigt, måste tydligen den för Uppsala och Sigtuna avsedda posten hava med särskild brevdragare forslats från Norrtälje till Uppsala f.v.b. (till Sigtuna). Finska posten avgick ju från Stockholm på tisdagar, varför posten till Uppsala - efter omvägen över Norrtälje - bort vara framme åtminstone på onsdag. Därmed vunnes två dagar mot om denna post låge över till den ordinarie Norrlandsposten på fredagarna. Det förefaller emellertid ganska osannolikt, att posten i fråga - särskilt den till Sigtuna - forslats en sådan omväg. Det första antagandet torde därför vara det riktiga". En analys av antalet brev med Norrlandske Posten 1698 finns i bilaga 2.

Ref: Nylander, 1698 års prickebok

År 1747 taxeras Finlandsposten för sträckan över Uppsala, säger Ivarsson

Lennart Ivarsson har uppmärksammat Nylanders analys av 1698 års kontrollbok. I sina studier av för tiden gällande posttaxor har han funnit stöd för Nylanders slutsats, att Finlandsposten passerade Uppsala och att så borde ha varit fallet till minst 1747.

Ivarssons slutsats: "När man studerar posttaxorna till Stockholm via Grisslehamn upptäcker man att ibland är posttaxan lägre till Uppsala och Sigtuna än till Stockholm. Eftersom posttaxornas system gällde sedan 1747 och var baserade på den då verkliga längden av posttransporten så tycks posten till Stockholm från Grisslehamn ha passerat via Uppsala ännu 1747.

Posten från Stockholm till och från Finland befordrades vidare via Norrtälje och Grisslehamn. Befordringsvägen via Uppsala gav 6,5 Mihls förlängning av postvägen mellan Stockholm och Norrtälje. Postvägen från Stockholm via Uppsala till Grisslehamn var 18,5 Mihil.

Den största fördelen med denna postvägs dragning var att Uppsala och Sigtuna fick bra postgång till och från Finland. Detta på grund av att posten inte behövde invänta nästa postgång från och till Stockholm.

År 1707 publicerades en posthandbok som var kompletterad med de aktuella posttaxorna för postkontoren. Av de angivna posttaxorna från Finland kan man inte avläsa av posttaxorna hur posttrafiken mellan Norrtälje och Stockholm går.

Kartorna över postvägarna från mitten av 1700-talet markerar att posttransport gick mellan Uppsala och Norrtälje. Dessutom markeras postväg mellan Stockholm och Norrtälje.

När Finlandsposten befordrades via Uppsala så fick både Sigtuna och Uppsala post från och till Stockholm två gånger per vecka.

Eftersom posttaxornas uppbyggnad 1747 var uträknad efter vägsträckan som posten befordrades så transporterades Finlandsposten via Uppsala.

Ändrades postvägarna efter 1747 så ändrades inte posttaxorna. Detta kom ej att ske förrän till 1831 när en total översyn av posttaxorna gjordes enligt ett nytt avståndsberäkningssystem”.

Ref: Lennart Ivarsson, *Brevportot i Sverige*

Förf. slutsats: Nylander har gjort troligt att Finlandsposten gick över Uppsala redan 1698. Ivarsson gör troligt att detta förhållande stod sig ännu 1747, sannolikt längre. I min föregående skildring av Norre Posterne har jag visat att dubbla veckoposter till Uppsala infördes redan 1692. Härav följer att Finlandsposten kan ha gått över Uppsala under minst 55 år, eller 1692 till 1747 samt passerat Sigtuna stad 1692-1706.

Tanken, att dubbla postgången till en av rikets största städer åstadkoms genom en mindre omläggning av Finlandsposten, är inte långsökta. Det blev billigare än en helt ny postgång enbart till Uppsala.

Väl medveten om att dessa slutsatser kommer att nagelfaras, har jag gjort en kritisk granskning av tillgänglig litteratur, som skildrar postvägen Stockholm-Grisslehamn och vidare över Ålands hav. Se bilaga 6.

För att få ytterligare klarhet om denna postföring måste vi hitta eventuella bevarade postpass, tidtabeller, kungörelser eller liknande källmaterial.



Brevomslag från Stockholm till Tavastehus, med Finlandsposten över Uppsala. Stockholms bandeaustämpel typ 3, i bruk 1731-1741, ger stöd för en gammal blyertsnotering: 1735.

Åren 1724-1828, hundra långa år utan större förändringar

Mellan Wallraves diligensförsök, som så snöpligt tog slut 1723, och den uthålliga diligenstrafik som kom igång 1829 verkar det inte ha skett några större förändringar i postgången till Norrland. Två poster varje vecka avgick från Stockholm till Norrland och två poster ankom därifrån. Den största förändringen i postgången under dessa hundra år har nog varit en successiv övergång till kärrpost, alltefter postmängden ökade. Karl XII:s dekret om sammanläggning av posten och gästgiveriväsendet i riket övergavs efter kungens död och lämnade inte några bestående avtryck.

Mellan år 1700 och år 1800 ökar antalet postkontor i riket blygsamt, från 85 till 110. Sakerligen har det inrättats nya sidolinjer och förekommit ändring av postgångens tidtabeller och kanske turtätheten i vissa fall. Men det finns ytterst få källor som belyser dessa förändringar.

Uppgifter om sidolinjerna kan ibland vara lättare att hitta i hembygdsföreningarnas publikationer än i offentliga arkiv. På mitt område hamnar Sigtuna på en sidolinje till Stora Norra Posten. Från 1700-talets andra hälft till ett stycke in på 1800-talet saknas uppgifter om hur och när posten gick till och från staden.

Vad tilldrog sig i Sigtuna?

Att postmängden från och till Sigtuna var obetydlig vid denna tid kan man förstå av en skivelse till Överpostmästareämbetet. Postmästaren i Sigtuna Erik Nyberg (eller möjligen sonen med samma namn) skriver på 1740-talet och begär att få slippa avfärda brevpост varje dag då det inte förekom mer än ett eller annat brev om dagen. Han tycker, om breven inte voro särskilt viktiga så kunde de sparas någon dag.

Ref: Helmer Sävje, 1958.

Postmästare Nybergs formulering – att breven kunde sparas *någon dag* – bör tolkas som att postväxlingen då ännu fortgick med två turer i veckan. Vi vet inte vad Överpostmästareämbetet svarade. Det kan ha blivit bifall. I brist på annan information får man förmoda att Sigtuna från mitten av 1700-talet till långt in på 1835, bara hade en postgång i veckan, att det var bud med lösväskor till och från postgården Valsta i nuvarande Märsta. Från 1835 inrättades åter dubbla veckoturer för växling vid diligensen.

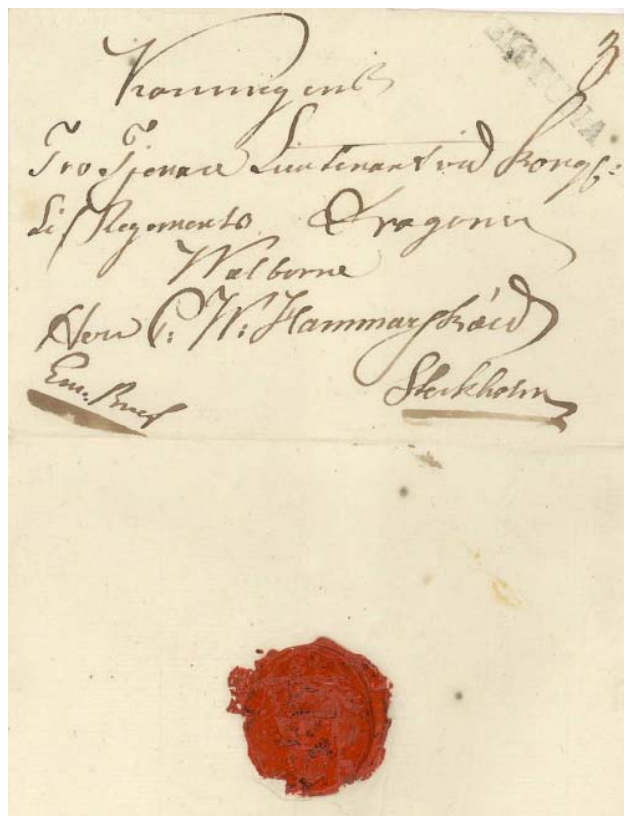
Erik Nyberg var av gammal Sigtunasläkt, skolmästare i staden 1696-1742 och postmästare **1717-1742**, tidvis även tullnär. Av Borgmästare Kihlmans ämbetsberättelse framgår att Nyberg 1740 inte längre kunde upprätthålla lärartjänsten. Från 1742 nämns sonen Erik Anders som ”faderns substitut” som postmästare. **Erik Anders Nyberg** kom sedan att verka som postmästare i Sigtuna i hela 43 år, **1742-1785**.

Åren 1785-1800 var **Abraham Forsberg** stadens postmästare. Sjökaptenen Forsberg gifte sig 1779 med postmästarens dotter Anna Elisabet Nyberg. Både "postfastigheten" och postmästartjänsten gick i arv. Fastigheten Västra kvarteret N:o 7, kom senare att bli Sigtuna Fornhem.

Åren 1800-1803 var **Samuel John Torpadius** postmästare. I en skrivelse i februari 1799 förklarade Kungl. M:t "i anseende till förekommande bevekande skäl och omständigheter sin nådiga vilja och befallning, att Torpadius (f d fänrik vid Kalmar regemente) skulle förordnas till någon i rikets västra eller södra provinser ledig postmästarsyssla". Det tycks ha varit menat som ett litet men välkommet ekonomiskt tillskott på ålderdomen. Sigtuna blev kanske för litet. Efter bara 3 år utnämndes han till postmästare i Kungsbacka.

Åren 1803-1820 apotekaren **Fredrik Magnus Hedin** ägde fastigheten Handelsmannen 1, vid Stora torget. Där drev han sitt apotek 1800-1806 och stadskällare 1801-1825, samtidigt som han var postmästare med postkontor i huset 1803-1820.

Åren 1821-1832 innehade **Per Fredrik Sjöberg** befattningen under stadens värsta förfallsperiod. Dugliga borgmästare hade saknats alltsedan Erik Kihlman lämnade staden 1758. Det samma har sagts om prästerna denna tid. Sjöberg var en alkoholiserad man med dåliga affärer som 1830 skildes från ämbetet och samma år tvingades sälja "postfastigheten" Stora Malmgatan 22 på exekutiv auktion.

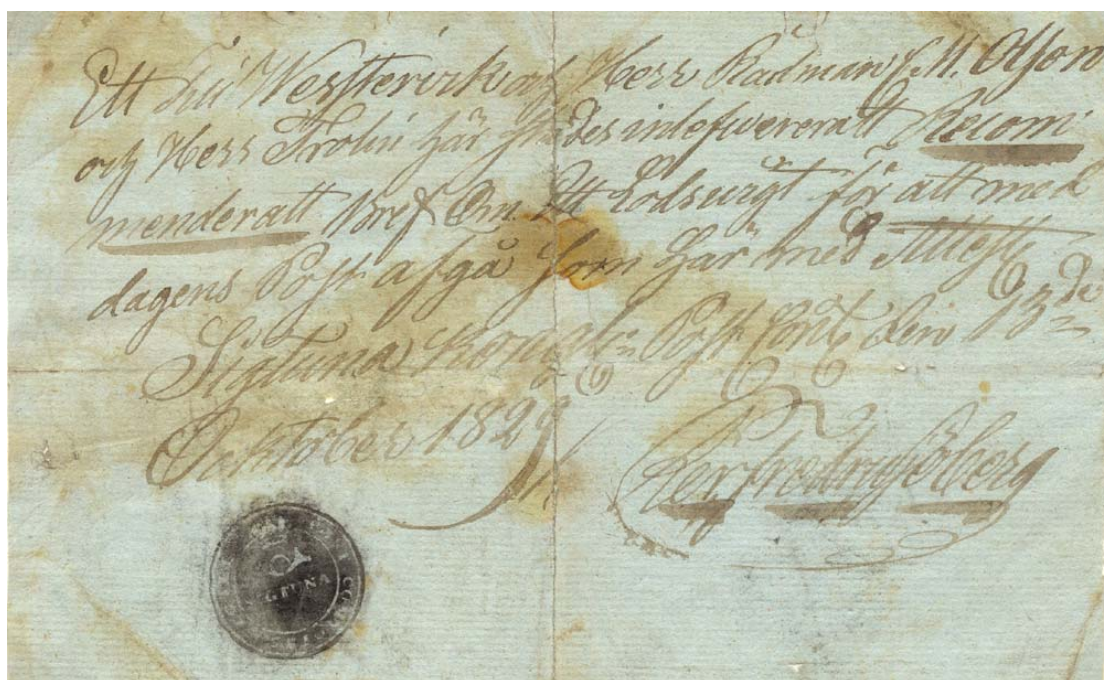


I likhet med alla andra postkontor fick Sigtuna sin första poststämpel 1819. Den var i bruk till 1829.

Vid SSPD:s inventering av rakstämplarna 1977 hittades bara 8 brev med rakstämpeln SIGTUNA på privat hand. Stämpeln har hanterats av två postmästare i staden: Fredrik Magnus Hedin 1803-1820 och Per Fredrik Sjöberg 1821-1830.

Brevet har karteringsnummer 3.

Portot Sigtuna-Stockholm var 2 skilling, taxa 1819-1830.



Kvitto på inlämnat REK, stämplat med SIGTUNA POSTCONTOIR SIGILL. "Ett till Westervik och Herr Rådman C M Olsson och Herr Trolin härstädes inleiverera Recommenderatt Bref Om Ett Lodwigt för att med dagens Post afgå som härmed Attest Sigtuna Kongl Post Cont den 13 October 1829 Per Fredrik Sjöberg".

Det viktiga brevet ifråga befordrades i lösväska till Valsta, därifrån med södergående diligens till Stockholm. Posten från Sigtuna avgick en tisdag. Portot var 6 skilling banko för brevet till Västervik. Inlämningsavgiften för Rek var 8 skilling till postmästaren.



Unikt privatbrev från Sigtuna 19/12 1832, till Örebro, karterat nummer 1.

Porto 6 skilling banko, taxa 1831-1834.

Sigtuna Nst 6 typ 1.

Denna stämpel var känd, men kunde inte avbildas i SFF:s handbok om de tidigaste datumstämplarna som trycktes 1973.

Stämpeln var i bruk från september 1830 till årsskiftet 1833-1834.

Båda breven med Nst 6 är stämplade en onsdag, vilket då torde ha varit dagen för postutväxling med diligensen vid Valsta/Märsta. Fr o m 1835 växlade Sigtuna post två gånger i veckan.

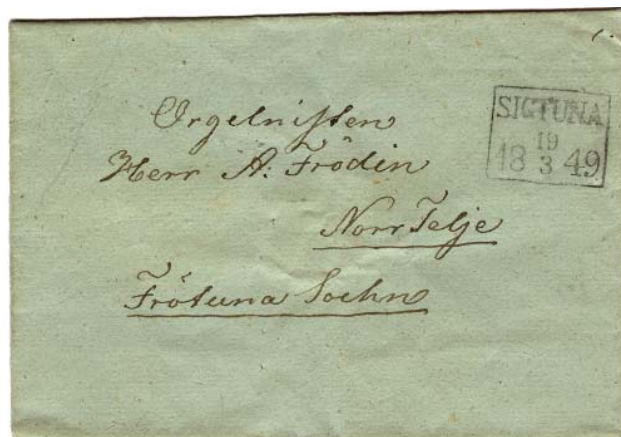
Åren 1830-1877 var Jacob Albrekt Wahlberg Sigtunas postmästare. Som nämns ovan, tvingades Per Fredrik Sjöberg avstå från sin befattning 1830. I samband härmed intog apotekaren Jacob Albrekt Wahlberg befattningen som tillförordnad. Han förordnades 1832 till ordinarie postmästare med tillträde 1833. Wahlbergs gärning i postens tjänst kom att vara i hela 47 år. Under större delen av denna tid sköttes posten i hans stora hus vid Stora torget. Han var, förutom postmästare, även apotekare, källarmästare, handlare, samt rådman och stadens bankir – en riktig Sigtunakung.

Tyvärr misskötte Wahlberg alla sex datumstämplar som anförtröddes honom: två Nst 6, två Nst 7, Nst 9, den groteska fyrkantstämpeln som alla vill ha, samt slutligen en normalstämpel 10. Av den senare finns vackra avtryck först efter Wahlbergs avgång.

Ännu på 1800-talet var postmängden till och från Sigtuna mycket sparsam. Det framgår av det ringa antal bevarade försändelser och av de låga karteringsnumren. Före 1845 är de högsta karteringsnumren i min samling nr 5 på en kungörelse från Stockholm och nr 4 på ett fribrev från Uppsala. Från Sigtuna har jag inget högre än nr 1 under samma tid. År 1845 hade Sigtuna bara 435 invånare.



Privat brev från Sigtuna 17/6 1835, till Söderhamn, karterat 1. Porto 6 skilling banko, taxa 1835-30/6 1855. Sigtuna Nst 6 typ 2, mycket sällsynt. I bruk som huvudstämpel 1834 - våren 1838.



Privat brev från Sigtuna 19/3 1849 till Norrtälje och Frösunda socken, karterat nummer 1.

Porto 4 skilling banko, taxa 1835-30/6 1855.

Sigtuna Nst 7, typ 2, i bruk 1843-1855.

Den 19/3 var en måndag. Nu bör växlingen ha skett vid gästgivaregården i Märsta. Frågan är hur Wahlberg dirigerade brevet? Med diligens via Uppsala eller Stockholm?

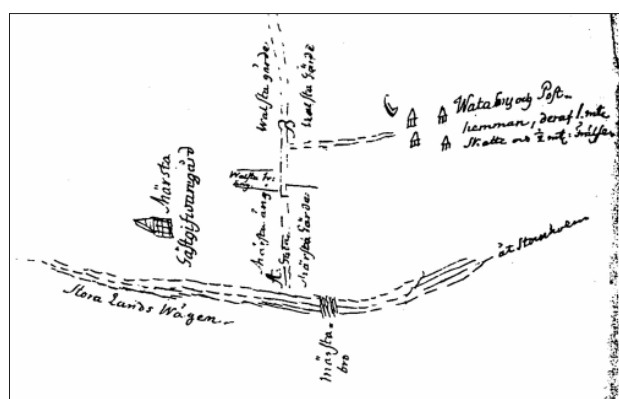


Charta öfver
Påstgårdarne
uti Stockholms
län.
Postmuseums
samlingar.
Ca 1750.
(Beskuren)

Postförling till på landsbygden boende korrespondenter

I Postmuseums samlingar finns en karta från 1700-talets mitt som visar att det fanns fyra postgårdar utefter postvägen Stockholm-Uppsala: Antuna, Hvalstad (nu Valsta), Hof (nu Hov) och Brantshammar. Valsta och Hov ligger i nuvarande Sigtuna kommun. Sigtuna stad synes redan på den tiden ha legat vid sidan om huvudleden Stockholm-Uppsala.

Postgårdarna hade skyldighet att befördra post mellan bestämda platser och på bestämda tider. Posten skulle framföras med största skyndsamhet från ett postkontor till ett annat. För den enskilde postbonden gällde det sträckan från den egna gården till nästa postgård. När posten inte skulle gå in till Sigtuna gällde det från Valsta till Hov och vice versa. Postböndernas skyldigheter var strängt reglerade. En av dessa skyldigheter var att medverka i postgången till orter utan postkontor. I bilaga 3 redovisas flera exempel ur regelverket.



Koncept till karta över postgården Valsta, 1798

Kartans nedre del är spegelvänd. Stora landsvägen med bron och Märsta gästgivaregård skall vändas horisontellt. När man så kommer från Stockholm och tar till vänster efter bron passerar man postgården. Efter hästbyte fortsätter man åt höger i bild och passerar gästgivaregården innan man åter kommer upp på stora landsvägen mot Uppsala. (Beskuren)

Postgårdarna Valsta och Hov, vilken roll spelade de i postföringen?

Postgården Valsta i Husby-Ärlinghundra socken finns med på postkartan från mitten av 1700-talet. Valsta kan ha varit uttagen till postgård alltsedan den norrgående posten från Stockholm inrättades år 1637. Posten framfördes först av gående postiljon, senare ridande och, när postmängden ökade, med kärrpost. I samtliga fall var det drängar och hästar från postgården som utförde jobbet.

Kartan från omkring 1750 visar fyra postgårdar på sträckan Stockholm-Uppsala: Antuna, Hvalstad, Hof och Brantshammar. Gästgivaregården i Märsta hade ännu inget med posten att göra. Postgårdar skulle enligt reglerna inrättas på var annan mil. Men Hov i Odensala socken och Valsta i Husby-Ärlinghundra socken ligger bara 5-6 km från varandra. Men tvåmila-regeln stämmer även här - när man beräknar sträckan via postkontoret i Sigtuna. Posterna gick från början via staden. Mellan 1712 och 1717 inträffade den förändringen att stora norra posten inte längre gick in till Sigtuna. De bägge postgårdarna måste alltså ha inrättats före den händelsen.

I mars 1829 startade den reguljära diligensfarten mellan Stockholm och Uppsala, med två turer i veckan i vardera riktningen. Den övertog nu den ordinarie postföringen på sträckan. Diligensen ersatte (möjligen efterhand) kärrposten som tidigare skulle köras med postgårdens hästar och körsven. Ingenting har gått att hitta som säger att gästgivaregården Märsta skulle ha hållit diligensföretaget med hästar. Entreprenaden upphandlades. Frågan om vilka postala uppgifter gästgiveriet i Märsta respektive postgårdarna Valsta och Hov hade under de år diligensen rullade genom bygden skulle kräva mera forskning.

Trafiken utvecklades efterhand till att gå alla dagar i veckan. Så förblev det tills diligensen ersattes av järnvägen den 20 september 1866. Periodvis kördes diligensen i Postverkets egen regi, senare enbart av privata företag.

Nyordningen med diligensen innebar ingen förbättring för Sigtuna. Den passerade inte genom staden. Det bör, enligt den tidens ordning, ha inneburit att postmästaren i Sigtuna hade ansvaret att föra posten till och från närmaste postväxlingsställe, först Valsta postgård, senare Märsta gästgiveri. Postböndernas ansvar för postföringen gällde från den ena postgården till den andra. Sigtuna hade ingen postgård. Från mitten av 1700-talet till utgången av november 1835 hade Sigtuna bara en postgång i veckan. Med början av december 1835 fick staden åter två postgångar i veckan. De gick till postgården i Valsta.

UNT skriver i sitt julnummer 1940, med citat från A G Ramstens postkarta 1837, "För att posten från

Sigtuna till Uppsala, som avfärdades söndags- och onsdagskvällar kl 8, icke skulle en längre tid bli överliggande vid Valstads postgård, beviljade k. m:t från december månads början 1835 en ny postgång två ggr i veckan mellan Sigtuna och Valstad."

Post växlades vid postgården Valsta med sluten väska, vari brevpaket till olika adresspostkontor förvarades. Väskan utgick från Sigtuna och återvände dit. Det är inte känt om det från början var gångpost eller kärrpost. I senare tid var det dokumenterat kärrpost.

Att Sigtunaposten skulle gå till Valsta, kan tolkas som att även diligensen ännu 1837 angjorde postgården på sin väg till gästgivaregården Märsta några hundra meter längre norrut eller, mest troligt, att gården hade entreprenad på körningen och därmed ansvar för vissa lösväskors fortskaffning.

Postväskor, lösväskor och lösbrev

Postväskan spelade en viktig roll under försändelsernas väg från avsändare till mottagare. Väskan skulle tillverkas av läder, fodras samt förses med lock, järnbeslag med kedja och lås samt nycklar.

Vem som helst fick inte öppna postväskan. Uttag och påfyllning skedde i regel av en postmästare på ett postkontor. Före postens ankomst gjorde postmästaren i ordning den avgående posten. Försändelser sorterades till olika postkontor, förtecknades på en karta och slogs in i särskilda brevpaket. När postväskan anlände kontrollerade postmästaren att den inte var öppnad eller skadad. Därefter låste han upp väskan och plockade ut de paket från andra postkontor som skulle till orten. Slutligen lade han i de avgående brevpaketerna och låste noga väskan.

Förutom den ordinarie postväskan skulle alla postförare ha med sig en mindre ladersäck eller lösväska, kallad "taska", för lösa brev som lämnades till honom i postgården eller under vägen. Brev som på så sätt bara postbehandlades på en postanstalt kallades lösbrev.

I boken *Brevportot i Sverige* ger Lennart Ivarsson en bra definition av begreppen lösbrev och lösväskor och vad som gällde för betalningen: "Beteckningen lösbrev kom sig av att dessa ej blev inslagna i något brevpaket. Därför kom de ej heller att karteras. Lösbreven transporterades av postföraren i en oläst postväska, den så kallade lösväskan. Detta gjordes för att lösbreven skulle kunna mottagas från avsändaren och utlämnas till mottagaren längs postvägen mellan två postkontor. Lösbrev kunde också inlämnas på ett postkontor om brevet skulle avlämnas längs postvägen före ankomsten till nästa postkontor. Brevet kunde också transporteras som lösbrev om postföraren mottog detta på vägen mellan två postkontor för inlämning på nästa postkontor där mottagaren avhämtade det. Lösbrevet fick alltså inte behandlas på mer än ett postkontor.

Avgiften för lösbrev var 1 skilling för varje brev, enligt cirkulär den 17 mars 1812. ... Maxvikten angavs i samma cirkulär till 48 lod. Avgifterna för dessa brev delades mellan postmästaren och postföraren. ... Lösbrevsskillingarna togs ej upp i postkontorens räkenskaper."

Utöver de lösväskor som beskrivs i det föregående används beteckningen lösväska även för de väskor som enskilda eller flera korrespondenter i till exempel en socken på landet kunde förena sig om och med egna bud sända brev till och (låta) hämta från närmaste postkontor.

Ett litet lösbrev passerar postgården Valsta år 1839

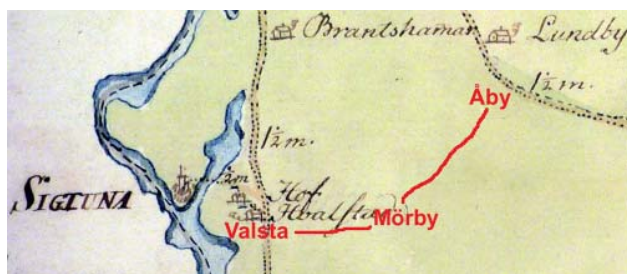
Ett sällsynt lösbrev med unik adressering till Wahlsta, Mörby och Åby, visar att postgården Valsta ännu 1839 spelade en central roll i postväxlingen.



Brevet är poststämplat i Stockholm den 19/4 1839. Då det inte skulle passera något annat postkontor är det okaraterat. Avgiften för **lösbrev** betalades i Stockholm med 1 Sk banko.

Brevet avlämnades löst eller i en privat lösväska på postgården Valsta i nuvarande Märsta.

Mörby, i Lunda socken, ägdes 1833-1855 av Kronofogde Johan Gustaf Andersson. Han kan ha haft en lösväska för eget behov och / eller gemensamt för flera korrespondenter, kanske för en eller flera socknar. Mörby blev poststation 1863.



Åby ligger ca 10 km norr om Mörby, vid Husby-Långhundra kyrka. År 1875 inrättades en poststation med namnet Husby, som från den 1 april 1876 underordnades Mörby.

Adressaten Fröken Christina Lovisa Söderhjelm, f 3/4 1799 i Österåker, flyttade till Åby 1838 och vidare till Uppsala 1839.

Inte mycket hade ändrats till 1845 (1861)

Fortfarande växlade Sigtuna lösväska två gånger i veckan, till och från Stockholm och Uppsala, med stora norra posten. Växlingen sker vid Valsta, nu kanske även vid Hov. "Post-Contoir finnes ... och underhålles communication med Stockholm och Upsala två gånger i veckan till och från hvardera stället medelst lösväska, som lämnas och afhentas af stora norra posten", kan man läsa i boken *Sigtuna det forna och det närvarande, Upsala 1845, Wahlström & Co.*

Kärrpost parallellt med diligensen Stockholm-Uppsala torde med i detta avsnitt redovisade uppgifter kunna uteslutas, inte minst på grund av att Postverket måste hålla igen på kostnaderna.

År 1845 inrättades snällpost med kärre (körpost). Den bör rimligen ha använt gästgivaregårdens hästar. Om inte förr, så slutade all kärrepost 1861, då alla förutvarande poster på linjen Stockholm-Uppsala-Gävle drogs in i en omorganisation.

Från 1863 växlas all post vid Märsta gästgivaregård, tre år senare vid Märsta station

När poststationen i Mörby inrättades 1863 inrättades samtidigt en ny kärrepost mellan Märsta och Mörby.

Från detta år finns det första belägget att även Sigtunaposten växlade med diligensen vid gästgiveriet i Märsta. Som tidigare nämnts flyttades postväxlingen från och med den 20 september 1866 till järnvägspostkupén vid Märsta station.

Uthållig diligenstrafik 1829 till 1866

Efter Wallraves korta diligenstrafik skulle det dröja mer än 100 år innan ny reguljär trafik med diligens kom igång på stora landsvägen genom Sigtunabygden. Då det var ett privat företag som främst inriktade sig på person- och paketbefordran behandlas saken helt kort, nästan i förbigående, av P. G. Heurgren i *Postmusei Årsbok 1959*. Han citerar tidningen Medborgaren den 9 juli 1829: "Bland inrättningar, som länge varit påkallade af behovet ser man med nöje en forvagn, som snart i fyra månader utan minsta uppehåll gjort sina bestämda farter mellan Stockholm och Upsala". Man ser med nöje hur man i en bekväm vagn får färdas för ett billigare pris än då man reste med osäkra och dåliga bondkärror. A. V. Iggberg hade satt igång denna trafik, som en kort tid utsträcktes från Uppsala till Gävle.

Det sagda visar på start i februari/mars 1829, i en tid då postverket började planera för "passagerare- och pakettrafik" med egna diligenser. Som vanligt var man främst inriktad på trafiken i södra delen av landet. Kanske såg man då med tillfredsställelse att kunna



Ett sällsynt lösbrev som postades på diligensen under färd från Uppsala till Stockholm. Brevet är daterat Noor, (Knivsta) den 4 mars 1857. Stämplat Stockholm 5/3 1857.

utnyttja en norrgående diligenstrafik, utan att behöva ge sig in på kostsamma inrättningar. Det skulle snart visa sig att Postverket inte kunde köra sina diligenser med försvarbart ekonomiskt resultat. Postverkets diligenser gjorde ett kort mellanspel 1831-1834.

På linjen Stockholm-Uppsala fortgick diligens- trafiken ända fram till 1866, då järnvägen mellan de båda städerna blev färdig, noterar Heurgren, utan vidare kommentar. Det skall tolkas som att linjen bestod och utvecklades. Men inget nämns om att det var olika operatörer som avlöste varandra och att turtätheten förbättrades över tiden. Heurgren ger inte heller några besked i vilken omfattning post beforderades och hur detta ställde sig i förhållande till den förutvarande kärr- posten. Här finns behov av mera forskning. I vart fall skulle diligensen, i likhet med ångbåtar i linjetrafik, fr o m 1835 vara försedd med brevlåda och leverera nedlagda brev till närmaste postkontor.

Uppsaladiligensen hade inrättats av den för allmän- heten helt okände Förste Lantmätaren Abraham Vil- helm Igberg. Han föddes 1788 i Segerstad i Hälsing- land, blev student i Lund 1804, hade sedan tjänst som stadsjusterare i Helsingborg, innan han 1817 fick för- flyttning till Stockholms län. Igberg fick regeringens tillstånd att mot ersättning fullgöra hållskjuts i Rotebro, Märsta, Alsike och Uppsala. Hästarnas antal bestäm- des till fyra och skulle stå redo för byte varje gång vagnen passerade en av gästgivaregårdarna. Igberg dog 1852. Frågan är vad det blev av hans företag.

År 1852 (samma år som Igberg dog) upprättade postverket kontrakt med ett privat bolag, *Upsala-Stock- holms Diligense Bolag*, om brevbefordran vintertid med bolagets diligenser som dagligen gick mellan de båda städerna. I kontraktet bestämdes att, den tid på året då det fanns ångbåtstrafik Stockholm-Uppsala och det var förmånligare att skicka posten med båt, skulle så ske.

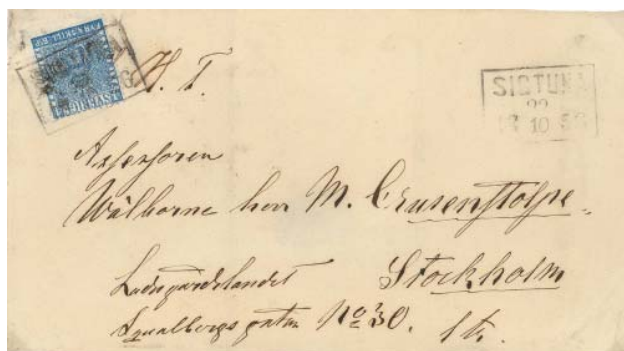
Ref: Hammarsten 1986

Heurgren har i annat sammanhang uppmärksammat andra delar av kontraktet: "Å vagnen skulle finnas en brevlåda, i vilken finge medläggas brev, som ej väge över 8 ¼ lod stycket. Portot för dessa brev skulle delas lika mellan postverket och diligensbolaget". Post- kontoren i Stockholm och Uppsala hade nycklar till brevlådan. "Med diligensen skulle ock, utan kostnad för postverket, befordras en mindre postväska samt från Stockholm till Uppsala de tidningar, som efter uppgift från Uppsala postkontor 'äskas att med Diligensen fortskaffade'. Tre gånger i vardera riktningen skulle diligensen gå".

Ref: Heurgren, Register över..., 25/11 och 6/12 1852

År 1855 skrevs kontrakt med "Bolaget för under- hållandet av Diligencefart mellan Gefle och Stock- holm" om postbefordran vintertid alla dagar Gävle- Stockholm men under ångbåttid bara sträckan Gävle- Uppsala.

Ref: Hammarsten 1986



Privat brev stämplat 22/10 1856 med Sigtunas "groteska fyrkanstämpel", Nst 9, i bruk 1855-1859, vanskött av post- mästare Wahlberg, men ändå så begärlig i samlarkretsar. Brevet utväxlas till diligensen vid Märsta gästgiveri. Postverket har nu avtal med ett privat diligensföretag om postbefordran vintertid alla dagar Gävle-Stockholm. Under seglationstid bara Gävle-Uppsala. Om ångbåtarna fortfarande seglar denna höst går brevet med postverkets diligens. Har båtarna slutat för säsongen går brevet med den privata diligensen.

Från november 1856 finns en bevarad "Ny Taxa för Passengerare och Fraktgods med det äldre *Diligence- Bolagets* vagnar emellan Stockholm och Upsala". Namnet visar på konkurrerande vagnar mellan stä- derna. Adressen till bolagets kommissionärer är i Stockholm, Herr Th. Bergendahl, Gustaf Adolfs Torg och i Uppsala, Fru Garström, Cigarr-Boutiquen i Schy- landerska huset vid Drottninggatan. Dessa adresser har så vitt känt ingen koppling till Postens verksamhet. Intressant nog var biljettpriset lägre från Uppsala till Stockholm än i den motsatta riktningen. Bästa plats, "inuti vagnen, med rättighet att utan särskild afgift medföra Kappsäck och Nattsäck af tillhoppa 2 Lods vikt, samt Hattfodral", kostade från Uppsala 3:32 Riksdal- ler Banco, från Stockholm 4. Ref: Hammarsten 1986

Det "äldre Diligence bolaget" körde dagliga turer mellan Stockholm och Uppsala. De postiljoner som reste med dessa diligenser erhöi kläder och övrig utrustning av Postverket.

Ref: Heurgren, Register ..., 18/1 1858

Bolagets namn och adress i Stockholm antyder att det är Igbergers bolag som lever vidare. Bolagets vagnar hade ursprungligen sin avgångsstation vid Gustaf Adolfs torg, därefter framför Klara Södra kyrkogata nr 5. Senare flyttades stationen till Drottninggatan 29.

Ref: K.O. Hammarlund, 1950.

Under 1861 fick Postverket tillräckliga anslag för att kunna starta ett tjugotal nya diligenslinjer. Oftast anlätades entreprenörer till att köra diligensen. Bl. a. beslöts nu en linje Stockholm-Uppsala-Tierp-Gävle. I praktiken kom de nya turerna igång i början av 1862.

De stora diligenserna användes huvudsakligen på sträckan Uppsala-Gävle, "dragne af 3ne hästar". Mellan Uppsala och Stockholm användes oftast vagnar "af mindre slaget med 2ne hästar", skriver Hammarsten. Fortfarande tog resan Uppsala-Stockholm nio timmar, med avgång från Stockholm sent på kvällen och nattlig färd till Uppsala.

I motsatt riktning kunde turerna starta så tidigt som 03.30. Följaktligen var det inte så många som reste med postdiligensen. Statistik från tiden upptar ofta en à två passagerare per resa. Resan vintertid kunde vara nog så besvärlig. Vid snöhinder fick man sätta lösa medar under vagnshjulen, som man förde med sig i beredskap.

Vintertidtabellen efter den nya ordningen utfärdades av "Afdelningen för Tabellverk och Skjutsärenden" den 9 december 1861. Första turen efter den nya tabellen rullade ut från Stockholm tisdagen den 3 januari 1862, kl. 10 på kvällen. Den skulle göra korta stopp vid gästgiverierna Rotebro, Märsta och Alsike och ankomma i Uppsala kl. 7 på morgonen. Av tidtabellen framgår att vagnarna befördas med gästgiveriskjuts, eller efter beting (entreprenad). Diligensen

84

Tabell för den Postdiligensfart, som på grund af Kongl. Befehl den 25 Juni 1861 bör vara i gång mellan Stockholm och Gäfle

Från Stockholm till Gäfle				Mitt	Postkontor och Skjutsämbyten	Från Gäfle till Stockholm				
Dagar	Ani. kl.	Af. kl.	f. m. kl.			Dagar	Ani. kl.	Af. kl.	f. m. kl.	
Winter tiden										
Tisdagar...		10	e. m.		Stockholms Postkontor		Måndagar...	12½	e. m.	
Freidagar...				2	Rotebro Gästgiveri		Onsdagar...	10	10	f. m.
Onsdagar...	12½	12½	f. m.	1½	Märsta ditto		Onsdagar...	7½	7½	f. m.
ditto	2½	2½	f. m.	1½	Alsike ditto		ditto	5½	5½	f. m.
ditto	5	5	f. m.	1½	Uppsala Postkontor		ditto	2½	3½	f. m.
ditto	7	10	f. m.	1½	Rotebro Gästgiveri		Måndagar...	12½	12½	f. m.
ditto	11½	11½	f. m.	1½	Lång ditto		Onsdagar...	11	11	e. m.
ditto	1½	1½	e. m.	1½	Öfver ditto		Onsdagar...	8½	8½	e. m.
ditto	4	4	e. m.	2	Tierps Postkontor		ditto	8	8½	e. m.
ditto	4½	4½	e. m.	2½	Märsta Gästgiveri		ditto	5½	5½	e. m.
ditto	7	7	e. m.	1½	Öfver ditto		ditto	3½	3½	e. m.
Onsdagar...	12½		f. m.	2½	Gäfle Postkontor		Onsdagar...		12	m. d.
Onsdagar...										
Summa				57½						

Emellan Stockholm och Uppsala afgår mindre vagnar, men mellan Uppsala och Gäfle användes s. k. diligenser. Vagnarna befördas med gästgiveriskjuts, eller efter beting.

Den här post, afsedd att beföras jemväl paket och resande, tager sin början: från Uppsala till Stockholm den 2, från Stockholm till Uppsala den 3 och från Gäfle den 5 nästkommande Januari samt fortgår under vintermånaderna. Stockholm af Kongl. General Poststyrelsens Afdelning för Tabellverk och Skjutsärenden den 9 December 1861.

C. E. Löfgren.

Vintertidtabell för diligensen Stockholm-Gävle, som är daterad den 9 december 1861 och upptar 4 turer i veckan. Publicerad i "Posten i Uppsala genom 350 år".

skulle gå 4 dagar i veckan, från Stockholm tisdag till och med fredag.

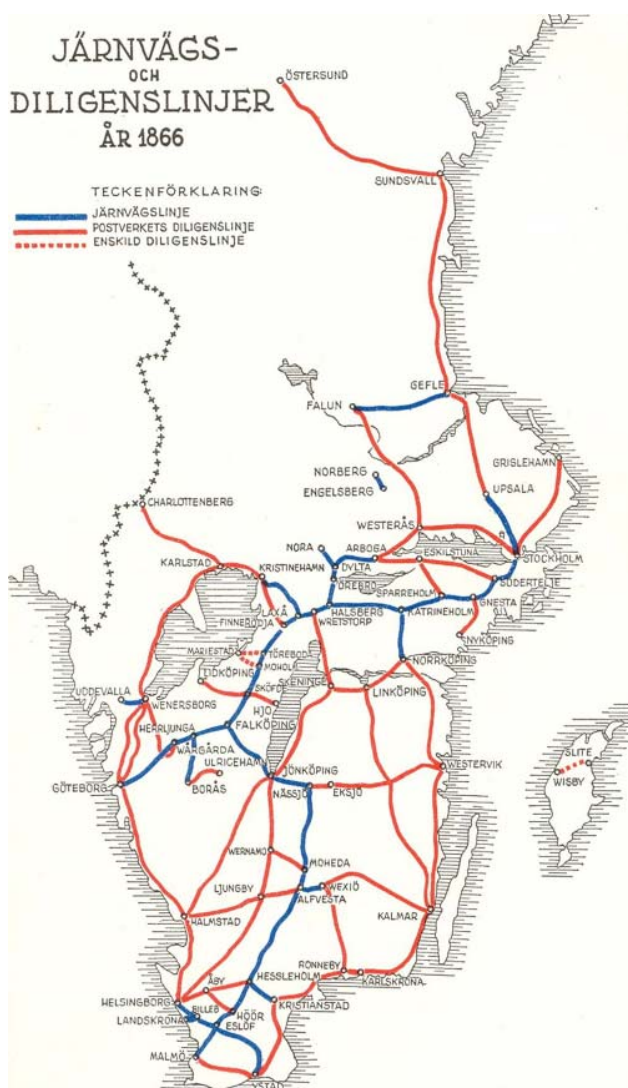
Om inte post befördades med enskilt bolag vid sidan om postens egna vagnar, var detta med 4 dagar en försämring mot tidigare. Inför den annalkande vintern, så sent som den 14 oktober 1861, meddelar ett cirkulär att diligensen vintertiden skulle gå dagligen, dragen av 3 hästar. (Kan det vara så att post inte sändes med alla diligensens turer tidigare?)

Märkligt nog finns en annan utskrift av tidtabellen än den som visas i bild härintill. Den har exakt lika rubricering och nästan lika text under tabellen. Även

den är daterad den 9 december 1861. En väsentlig skillnad är att det här talas om 5 turer i veckan, från Stockholm kl. 9 på förmiddagen: söndag, måndag, tisdag, torsdag och fredag. I tillägg finns uppgift att från Stockholm till Uppsala befordras posten med enskilt bolags diligens och Uppsala-Gävle körs på beting från alla stationer utom Läby. Här har man tydligen inte hittat någon som velat åta sig körningen på anbud.

För att röra till det ännu mera, kommer en ny tidtabell, daterad den 7 januari 1862. Den skall gälla fr.o.m. första turen den 16 januari, Uppsala-Stockholm. Den är i övrigt likalydande som den på motstående sida avbildade, med fyra turer i veckan.

När seglationssäsongen har börjat sommaren 1862 meddelas en sommartidtabell. Postföringen med diligensen inskränks nu till 2 turer i veckan mellan Stockholm och Uppsala. Därtill skall på fredagsmorgnarna post sändas med ångbåt från Stockholm till Uppsala, i motsatt riktning på lördagsmorgnarna. Uppsala-Gävle inskränks till 3 turer i veckan och skall nu köras med Postverkets mindre vagnar, dragna av två hästar.



1866 års postlinjer, Forsell 1936

Under seglationstid sändes post från Stockholm norrut även med de kustgående ångbåtarna i Bottenhavet. Sommartidtabellen meddelas den 5 maj och skall gälla med början den 16 maj.

En tidtabell för diligensen Stockholm-Gävle, från december månads början 1864 för vinter 1864-65, redovisar hela 6 turer i veckan. Dessa går från Stockholm söndag, måndag, tisdag, torsdag och fredag kl 9 fm. samt tisdag och fredag kl 11.30 på kvällen. Således dubbla turer tisdag och fredag, men inga turer als onsdag och lördag. Södergående från Gävle till Uppsala går alla dagar kl. 2 em. Vidare från Uppsala, likaledes alla dagar men med olika avgångstider: måndag och torsdag kl 7, övriga dagar kl 8.30 fm.

Källa: Cirkulär 1864 sid 225

Utvidgad postgång, annonseras i cirkulär 1865 sid 73. Vid början av maj månad utsträcks postförbindelsen emellan Uppsala och Gävle, för sommartiden, från tre till fyra gånger i veckan.

Diligenserna enligt ovan stannade regelbundet vid Märsta gästgiveri. Där utväxlades post till och från Sigtuna och från 1863 även mellan den nyinrättade poststationen i Mörby och Stockholm.

Passagerarbeläggningen var inte stor. Det visar statistik om hur de disponibla platserna varit upptagna i diligensen på linjen Stockholm-Uppsala: 1862: 18 %, 1863: 34 % och 1864: 43 %. I genomsnitt hade mindre än en tredjedel av platserna varit upptagna av betalande resande. Därför finns goda skäl att tro att all diligenstrafik mellan Stockholm och Uppsala upphörde 1866 när järnvägen öppnades, även den privata.

Källa: Berättelse för Postverket 1864, Bilaga litt. N

Det svenska diligensnätet nådde sin största utsträckning samma år som Norra Stambanan öppnades mellan Stockholm och Uppsala. Kartan här bredvid visar läget efter öppnandet. Man kan se att de flesta linjerna nu är Postverkets egna. Men privata linjer finns kvar på Gotland och vid Mariestad.

Norrlandsposten efter 1866

Fr o m 21/9 1866, då diligensen Stockholm-Uppsala hade dragits in i samband med Norra Stambanans öppnande, körde diligensen fortsatt efter sommartidtabellen, 4 turer i veckan Uppsala-Tierp-Gävle och omvänt (möjligen justerad för att passa tågens tider). Diligensen gick norrut måndag, onsdag, fredag och lördag med avgång fm. kl. 11.00 och ankomst dagen därpå kl. 02.00. Till Gävle tog det 14½ timme inklusive 15 minuters uppehåll vid Tierps postkontor. Söderut kördes söndag, måndag, onsdag och fredag med avgång kl. 14.00 och ankomst kl. 04.30 dagen därpå.

Källa: Tidtabeller 1866 09 10, (bihang till cirkulär)

Forsells karta ger en förenklad ögonblicksbild, hur det såg ut när kartan ritades. Den visar bara järnvägs- och diligenslinjerna. Vid sidan om dessa gick vid denna tid cirka 200 övriga poster. De flesta var kärrposter, även kallade körposter. Ett mindre antal var gångpost. Lantbrevbäring infördes först 1879, när ett stort antal kortlivade poststationer skulle dras in, de som så optimistiskt hade inrättats i samband med att allmänna posten övertog och ersatte kronobrevbäringen 1874-1875.

Mycket post fraktades vid denna tid av ångbåtar i linjetrafik på de stora sjöarna och utefter kusterna. Det är förklaringen till det vi sett i det förgående. Landpostföringen inskränktes under seglationstid och förstärktes vintertid. All postföring norr om Sundsvall sköttes vid denna tid av kärrposter och ångbåtar.

Ett sammandrag av de år 1868 samverkande posterna mellan Stockholm och Haparanda visar att landsvägsposterna nu går tre gånger snabbare än två hundra år tidigare. Nu skall det gå på sju till åtta dagar, beroende på årstid och väglag. År 1649 hade det tagit 21-24 dagar. Bilaga 5.

Via Haparanda, en trygg väg under svåra förhållanden

Norrlandsposten var en reservväg som kunde användas under svåra förhållanden. Mycket post befördades den vägen under Krimkriget 1853 till 1856. Men än viktigare var att den norra vägen runt Bottenhavet kunde användas när väderförhållandena gjorde det omöjligt att frakta posten över Ålandshav. Som framgår av tabellen, bilaga 2, befördades redan år 1698, 522 brev den vägen. Mera skulle det bli.



Brev från Stockholm den 21 mars 1865 till Nycarleby med påskrift: via Haparanda. Av årstiden att döma hindrade isen på Ålands hav den kortaste vägen för postutväxling.

Noteringen Lof 20 Kop. Silf. Visar att ingen del av portot var betalt. Finskt inrikes porto var 10 kopek. Resten skulle motsvara svenskt inrikes porto 12 öre.

Karterat och senare omkarterat av utväxlingspostkontoret.

Brevet befördades med "lilla diligensen", dragen av 2 hästar, till Uppsala och passerade därvid Märsta Gästgiveri. Från Uppsala gick det med "stora postvagnen", dragen av 3 hästar till Gävle. Därifrån vidare med olika landposter, runt Bottenviken till Nycarleby. En notering inuti brevet berättar att det ankom den 2 april. Resan tog 12 dagar.

Snällpost Gävle - Stockholm - Gävle, åren 1845 till 1861

Med början 1827 inrättades ett antal s.k. snällposter i Sverige. De var främst avsedda för korrespondens till och från utlandet, d.v.s. från Stockholm till utväxlings-orterna Ystad och Göteborg samt till norska gränsen. Snällposten skulle som regel framfördes via gästgivar-skjuts mot högre betalning än den vanliga skjutslegan. Från och med 1834 inrättades på 14 linjer särskilda snällposter för inrikes trafik, de flesta i södra och mellersta Sverige. Inte förrän 1845 inrättades snällpost som kunde användas av norr om Stockholm boende och verkande korrespondenter.

Lite bakgrund om diligens- och kärrposten

Permanent diligenstrafik mellan Stockholm och Uppsala inrättades (i mars) 1829. Den körde två veckoturer i vardera riktningen. Från Uppsala till Gävle och Norrland gick bara kärrpost. Den gick två gånger i veckan. Först 1855 utsträcks diligenslinjen till Gävle.

Som visats i det föregående förbättras diligens-rafiken efterhand och antalet turer utökas. Från och med årets början 1862 gick konkurrerande diligenser på sträckan Stockholm-Uppsala. Enskilda diligensen gick dagligen i båda riktningarna. Postverkets diligens gick 2 turer i veckan. På sträckan Uppsala-Gävle gick Postverkets diligens dagligen fram och åter. Under seglationstid inskränkt till tre turer.

I samband med denna förbättring "indrages alla förutvarande poster på linjen Stockholm-Uppsala-Gävle", meddelas i cirkulär. Om inte förr så upphör snällposten och kärrposten med utgången av 1861.

Källa: Cirk. 1861 nummer 49 och 81.

Snällposten blir ett komplement en gång i veckan

En sydgående snällpost anträdde resan från Gävle den fjärde december 1845. Den vände i Stockholm den femte december och var tillbaka i Gävle knappt 50 timmar efter starten därifrån – om man nu kunde hålla tidtabellen på premiärturen.

I ett brev den 30e september 1845 till landhövdingen i Uppsala län, och troligen likalydande till överståthållaren i Stockholm, meddelar Kongl. Öfver Post Directeur Embetet föreskrifter för inrättandet av en snällpost mellan Stockholm och Gävle. Av en bifogad tidtabell framgår att beslut om införandet av denna snällpost baseras på ett Kungligt brev den 25 juni samma år. Inom en månad har landshövdingen gjort sitt. En avskrift av brevet och tidtabellen överlämnas till gästgivaren i Mehede "till noggrant iakttagande och efterlevande". Motsvarande instruktioner torde ha utgått till alla berörda gästgivare, bl a gästgivaren i Märsta, såvida inte en lokal entreprenör kontrakterats här, t ex postbonden på Valsta. Så sent som 1839 finns

tydliga belägg för att norra posten har kontakt med Valsta för postväxling.

Fortsättningsvis går snällposten en gång i veckan i vardera riktningen, från Gävle torsdagar kl 14.00 med ankomst i Stockholm fredag kl 8.45 och från Stockholm fredagar kl 21.00 med ankomst Gävle lördag kl 15.45. Den skall framföras i en hastighet av en mil per timma. 15 minuters uppehåll är planerade för postväxling vid postkontoren i Tierp respektive Uppsala. I övrigt skall skjutsen stå klar för omedelbar avgång vid de övriga 8 ombytesplatserna: Elfkarleby, Mehede, Yfre, Läby, Högsta, Alsike, Märsta och Rotebro.

Enligt tidtabellen skall snällposten ankomma till Uppsala fredag natt kl 01.30 och avgå till Stockholm kl 01.45. Frågan är om snällpostbrevet från Uppsala skall vara stämplat torsdag eller fredag? ”Alla brev ... som inlämnas behörig tid före postens afgang ... skall med ifrågavarande snällpost expedieras”, står det i föreskrifterna. Postmästaren behöver tid att ställa i ordning de avgående brevpaketerna. Han skall vara klar med detta i god tid före tidtabellen. Ifall posten kommer före utsatt tid får den inte sinkas. Detta talar för stämpling med inlämningsdagens, d.v.s. torsdagens datum. Att stämpla med nästa dags datum, före paketens ordnande, förefaller osannolikt. Frågan är av betydelse för igenkänning av snällpostbrevet från Uppsala söderut. Då det inte fanns krav på några påteckningar har vi bara datum att hålla oss till. För snällpostbrev avstämplade Stockholm, Gefle och Tierp liksom norrgående brev från Uppsala finns inga tolkningsproblem.

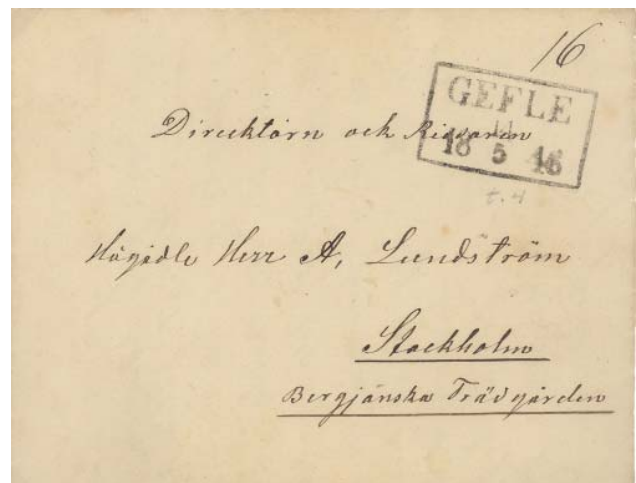
Enligt de regler som gällde skulle ett privat brev inlämnas två till tre timmar före postens avgång. Ny-skrivna regler saknades vid mitten av 1800-talet. Mycket skulle då fortfarande skötas enligt den så kallade postmästarinstruktionen, en del i en författningssamling sammanställd 1707 av Postverkets chef Johan Schmedeman.

Ref: Louise Palme, *Postkontor vid mitten av 1800-talet, i Brevet – en resa genom sekler*, Postmuseum 1992.

Instruktionen för gästgivaren i Mehede visar att snällposten startade 1845

Brevet från Postverket till landshövdingen i Uppsala, med instruktioner för gästgivarna, har mångfaldigats genom avskrift för hand och överlämnats till berörda gästgivare. En sådan avskrift har överlämnats till gästgivaren i Mehede den 30 oktober 1845. Brevet visar att snällposten från Gävle till Stockholm kom igång på utsatt tid och att den i vart fall fortfarande opererade efter samma förutsättningar ännu i mitten av 1849. Längst ned på brevet finns en notering om att gästgivaren har fått sin ersättning 23:27 Skilling B^{ko} för andra kvartalet 1849.

(Se avskrift bilaga 4)



Brev Gefle till Stockholm, daterat 14/5 1846, som var en torsdag - snällpostdag.

Stämplat med GEFLE fyrkant typ 4. Stämpeln togs i bruk vid årsskiftet 1845/46 i nära anslutning till snällpostens införande på denna sträcka.

Porto 5 skilling banko, enligt taxa 1835 - 30/6 1855.

Post och Inrikes Tidningar visar att snällposten Stockholm-Gävle fortgick till 1861

Sökning i KB:s digitaliserade Post och Inrikes Tidningar ger en del intressanta uppgifter. För åren 1857 och 1860 får man 13 träffar på ankommande snällpost från Gävle till Stockholm. Samtliga avser ankomst fredag klockan 9 på förmiddagen (ett fåtal +/- 1 timme), vilket stämmer väl med den ursprungliga tidtabellen. Av detta kan man dra slutsatsen att den södergående snällposten fortgick enligt samma schema från det den inrättades till dess den drogs in, i vart fall till 1860.

Samma källa visar att dagen för den nordgående snällposten ändrades från fredag till måndag. En kungörelse 1856 meddelar att brev som skall gå med snällposten sommartid skall lämnas in till postkontoret i Stockholm senast klockan 17.00, rekommenderade brev en timme tidigare. Den första snällposten enligt detta skall avfärdas den 21 april 1856. I november året därpå kan man läsa att inlämning till samma snällpost får ske ända till klockan 18.00 respektive 17.00. Det heter att: en ny snällpost skulle inrättas från Stockholm till Gävle, att fortgå varje måndag under vintermånaderna, och att denna snällpost bör ta sin början måndagen den 14 december. En liknande kungörelse 1860 påminner att sommartider gäller 30 april till den 3 december.

Fastän källmaterialet är lite fragmentariskt, kan man dra en del slutsatser:

Den södergående snällposten gick hela tiden enligt den ursprungliga tidtabellen, från Gävle torsdag eftermiddag med ankomst Stockholm fredag morgon.

Den norrgående avgick inledningsvis fredag kväll med ankomst Gävle lördag eftermiddag. Veckodagarna ändrades tidigast 1850 och senast 1856 till avgång måndag, ankomst tisdag. Tiden för senaste in-

lämning tyder på att avgångstiden från Stockholm, från och med 1856, kan ha tidigare lagts med några timmar. Snällposten drogs in med utgången av 1861.



A G Ramstens postkarta 1836, visar att det inte fanns så många postkontor i Uppland vid denna tid. Eventuella brev till Sigtuna, Enköping, Östhammar och Öregrund samt Norrtälje och vidare över Grisslehamn till Finland lär i Uppsala ha plockats ur snällpostens södergående postväska. Karta i Postmuseums samlingar. Beskuren.

Snällpostens organisation och växlingsställen

”Alla brev, som icke väga öfver 8 ¼ lod (ca 111 gram), hvilka äro adresserade till Gefle eller derifrån till Stockholm och vidare, samt å dessa Städers postcontoir, behörig tid före afgång derifrån blivt inlämnade, skall med ifrågavarande Snällpost expedieras.”

Inga lösbrev eller lösväskor och heller inga tidningar, journaler och broschyrer får sändas med snällposten.

Enligt instruktionen ”kunna brev äfven aflämnas så väl emellan nyss nämnda städer (Stockholm och Gävle) och de på Snällpostlinjen belägne postcontor Uppsala och Tierp, som ock dessa postkontor emellan”.

Detta betyder att ingen postväxling till och från Sigtuna ägde rum via Märsta gästgiveri. Sigtuna låg nära men inte på linjen. Troligen skulle brev från Gävle till Sigtuna, och andra postkontor som växlade post med Uppsala, väx-

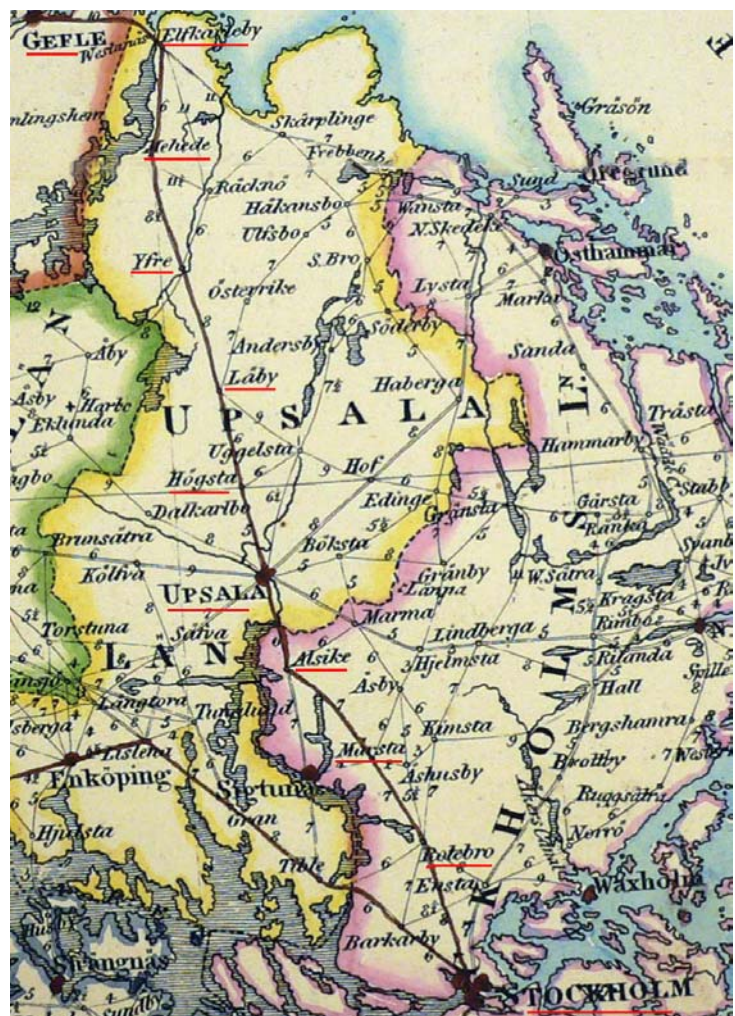
las till ordinarie postgång i Uppsala. Begreppet ”och vidare” i instruktionen ger stöd för denna tolkning.

För att inte förlora tid vid ombytesplatserna skall postiljonen, som medföljer posten, avisera sin ankomst genom att blåsa i hornet, så att ombytesskjutsen står färdig för omedelbar avgång. Dessutom skall gästgivaren anteckna posten i dagboken så att ingen tid går till spillo för postiljonen. Skjutsen skall ske med en häst och tjänligt åkdon, vilket betyder lätt kärra på sommaren och släde på vintern.

Snällposten klarade sträckan Stockholm-Uppsala på sju timmar, med hästbyten vid gästgiverierna i Rotebro, Märsta och Alsike. Det var något snabbare än ordinarie postskjuts som med häst- och skjutsdrängsbyten i postgårdarna Antuna, Valsta och Brantshammar, beräknade 9 timmar och 45 minuter för samma sträcka. Snällposten gick dock bara en gång i veckan, medan diligensen gjorde två turer. Innan snällposten kom att dras in hade diligensen utökats till dagliga turer.

Snällpostens tidtabell och hästombyten

Nedanstående tidtabell är daterad den 18 september 1845. Den gällde för snällposten Gävle – Stockholm – Gävle, som startade sin första tur den 4 december 1845. Den bifogades brevet till landshövdingen i Uppsala län samt i avskrift till gästgivaren i Mehede.



Landsvägarne i Sverige och Norrige, 1831 års karta, visar var gästgiverier och möjliga växlingsställen var belägna.

Kartan visar vägarne ganska schematiskt.

Postkontoren är inte utsatta.

I Postmuseums samlingar. Beskuren

Gävle - Stockholm och åter

Tidtabell från 1845 för snällposten Gävle – Stockholm och åter visar vilka gästgivargårdar som var kontrakterade för snällposten samt avståndet och den beräknade tiden dem emellan. Sträckan mätte 17 och fem åttondels dåtida mihl.

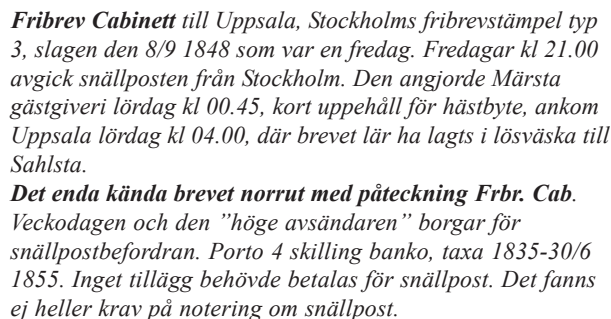
Den beräknades ta 5 timmar och 45 minuter från Gävle till Tierp. Resan från Tierp till Uppsala skulle gå på 4 timmar och 30 minuter. Den avslutande sträckan Uppsala till Stockholm beräknades till 7 timmar.

För postväxlingen var 15 minuter inlagda i Tierp och Uppsala. En enkel resa skulle klaras på 18 timmar och 45 minuter.

*I ett kungligt brev den 22 april 1830 besvarades ett förslag om att fribrevsrätten skulle utsträckas till att gälla även brev till och från svenska beskickningar vid de främmande hoven. I brevet under-
rättas Över Post-Direktören att, under en försökstid om fyra kvar-
tal, låta "från vårt Cabinett för utrikes brefwexlingen afgående
bref" (idag utrikesdepartementet) åtnjuta portofrihet. Här avses
brev till beskickningarna, via de svenska postkontoren i Hamburg
och Greifswald. Postkontoren där skall betala portot för den fort-
satta befordran till resp. adressat. Postverket skall sedan redovisa
sina utlägg och sina uteblivna intäkter för särskild avskrivning i
räkenskaperna. Ett nytt kungligt brev den 23 juli 1831 meddelar
att den här beskrivna ordningen tills vidare skall fortsätta.*

Cabinettets chef bar titeln Cabinetts-sekreterare. Härav påteckningen Frbr. Cab. som normalt bara skall få förekomma på fribrev sända söderut och utanför landets gränser.

Det kungliga brevet understryker att portofriheten inte får missbrukas för enskilda ärenden. Ett brev till Enkegrevinnan Brahe, född Friherrinnan Koskull, med adress Upsala och Sahlsta, är ett exempel på det återkommande missbruket av fribrevsrätten.

25

Ångbåtspost med början 1835

Ångbåtar anlätades tidigt för insamling och transport av post. De första insatserna avsåg post mellan Sverige och utlandet. När allt fler ångbåtar sattes in på linjer i de stora insjöarna och i kusttrafik, såg Postverket en möjlighet att förbättra sin service och samtidigt tjäna eller spara pengar. Ångbåtarnas postala service har varierat över tiden. Först utrustades ångbåtar i linjetrafik med brevlåda ombord. Från mitten av 1800-talet anlätades de till att frakta förtecknad post i säckar eller väskor. Under senare 1800-talet och första delen av 1900-talet seglade ett betydande antal ångbåtar med ett litet postkontor ombord, där enklare postärenden kunde ordnas. Ändå kom ångbåtarnas tekniska mögnad lite för sent. Redan från 1860-talets mitt fick de stark konkurrens av järnvägarna, som med tiden skulle överta det mesta av postföringen i landet.

Mälaren har trafikerats av många ångbåtar. Brev och vykort kunde postas i en särskild brevlåda på båten. Försändelserna blev tidvis postbehandlade och stämplade ombord. En del av dessa båtar har gått på rutten där de har angjort bryggan i Sigtuna. Stadens första ångbåtsbrygga byggdes 1863, men redan före det angjordes staden av båtarna. Tidvis växledes post till och från staden av dessa båtar.

”Brevlådetid” 1835-1853,

endast nedläggning av brev i låda ombord

Redan under 1830-talet började enskilda fartyg föra post enligt avtal med postverket, men inte i våra farvatten. Det ändrades fr.o.m. seglationssäsongen 1835. Den 7 mars 1835 meddelas i Kunglig kungörelse att, på varje ångfartyg som går i reguljär trafik med passagerare skall finnas en låst låda för brevs förvarande och iläggande. Fartygets kapten skulle lämna in de



Bilden med ångfartygen Upland och Upsala kommer från ett aktiebrev tecknat 1841, då Upsala var under byggnad. Aktiebrevet var utbjudet på Philéa 2011.

mottagna breven till postkontoret i första bästa hamnstad som fartyget angjorde. Ersättningen för denna postbefordran fastställdes samma år. Rederiet skulle få hälften av det porto som breven betingade. Efter som breven var obetalda, frimärken fanns ännu inte, fick mottagaren lösa dem mot ordinarie porto och Posten förskotterade ångbåtens andel till kaptenen.

Fem ångfartyg är kända som trafikerade norra Mälaren mellan Stockholm och Uppsala under det vi kan kalla brevlådetid. Under denna tid fanns bara en ort med postkontor i norra Mälaren (mellan Stockholm och Uppsala). Det finns inga kända försändelser som skulle vara ångbåtsbrev och inlämnade i Sigtuna.

Fartyg på den första rutten i landet med regelbunden ångbåtsfart

Upsala gjorde 2 turer i veckan. Hon byggdes 1822, togs ur trafik 1837 och sänktes. På sin väg mellan Stockholm och Uppsala anlöpte fartyget bl. a. Rosersberg, Sigtuna och Skokloster. Hon kunde ta 200 passagerare. Resan tog 8-9 timmar. Ref: Oldsjö

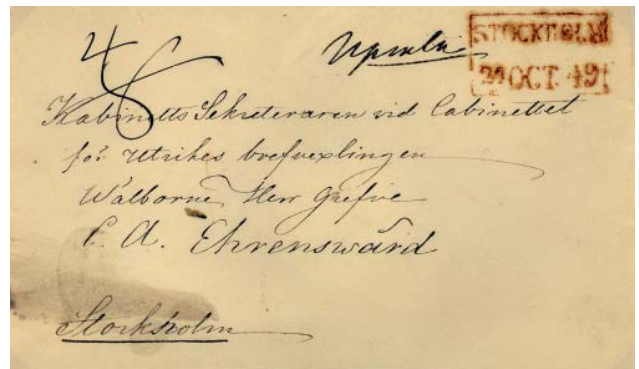
Freya, byggd 1837, i trafik till 1845. 2 turer/v.

Upland, byggd 1837, i trafik till 1860. 2 turer/v.

Upsala, nybygge 1842, i trafik 1843-1854.

Carl von Linné, byggd 1849, i trafik till 1866.

Upsala och Carl von Linné gick från 1849 i daglig trafik.



Obetalt brev med ångbåt från Uppsala.

Stockholms röda ankomststämpel: 20 OCT 49.

Noteringen Upsala har tillkommit i samband med ankomststämpling och lösennotering 4 S(killing).

För att inte taxeras efter båtens mest avlägsna hamn, kunde avsändare skriva avsändningsorten, vilket i detta fall inte hade gjorde någon skillnad.

”Avtalstid” 1853-1866,

post befordras som frakt med ångbåt

Någon postbefordran (frakt) av förtecknad post med enskilda fartyg på Mälaren hade ännu inte införts 1847, enligt Generalpoststyrelsens memorial 2/2 1847. År 1860 utfärdades en författning angående postbefordran med ångfartyg. Den innebar att från år 1861 alla de enskilda ångfartyg, som var villiga att befordra post, anlätades på de villkor som Postverket angav. Ersätt-

*Ref: Ångbåtar i Postens tjänst, utställningskatalog,
Postmuseum 1989.*

Med båtarna skulle expedieras brev, tidningar och andra försändelse ”så ofta därigenom kan ernås en snabbare befordran än genom anlitan­de af de vanliga landposterne, eller, utan postens försenande, kunna vinnas andra fördelar för Postverket”. Fördelen var att spara pengar. Fr.o.m. sommaren 1853 talas om sådan postbefordran till och från Uppsala. Denna trafik kan betraktas som fraktentreprenad. Å/f Upsala bör vara det första fartyg som trafikerade norra Mälaren med avtal om postbefordran.



Ett litet båtbrev med fullt innehåll, daterat 2 maj Uppsala. Frimärkt 4 sk banko, makulerat med Stockholms ankomststämpel 3 maj 58. Påteckning: Högst angelegat. Flera fartyg är möjliga under denna tid, då båtarna, förutom brevlåda, även medförde "karterad post" som frakt.

Upland, från brevlådetid till 1860.
*Uppsala**, från brevlådetid till 1854.
*Carl von Linné**, från brevlådetid till 1866.
*Prins Gustaf**, oktober 1857-1868.
Fyris 1863 till 1866. Fartyget skrotads först 1965.
Uppsala från 1860, på traden till 1889.
*Garibaldi** från 1862, på traden till 1889.

Line
Upsala
18 9 32
t. 5

Hon Professor L. F. Swanberg
Upsala

*Ångbåtsbrev från Stockholm till Uppsala.
Fullt innehåll daterat 10 september 1858,
ankomststämplat Uppsala samma dag.
Lösennotering 12 öre.*

Då det inte fanns någon notering om avsändningsort skulle brevet taxeras för den längsta möjliga sträckan. I detta fall, då båten utgick från Stockholm, gjorde det ingen skillnad.

I och med öppnandet av Norra Stambanan den 20 september 1866 upphör all postbefordran som frakt med ångbåtarna mellan Stockholm och Uppsala. Nu begränsas posthanteringen till försändelser postade i låda ombord. Brevlådorna fanns kvar till långt in på 1900-talet. De användes nog mest av resenärerna, men även andra korrespondenter kunde lägga sina brev på lådan då båtarna låg vid kaj. Det säger sig självt att det bara handlar om ganska små mängder försändelser och att de är svåra att identifiera. Lättast att bestämma ångbåtsbrev är de som har gått i riktning från Uppsala mot Stockholm och där har makulerats med stämpeln från Stockholms KK, dit lådbreven från ankommande ångbåtar skulle levereras. Men eftersom järnvägspost nu inte kan uteslutas, gäller det att välja försändelser under seglationstid och vara försiktig med tiden 1866-68. Se mera om detta nedan.

postexpeditioner på ångbåtarna i norra Mälaren
Mellan 1871 och 1939 är ett antal båtar på traden Stockholm-Örsundsbro utrustade för hantering av en del enklare postärenden under färd. Dessa enkla postkontor kallas ångbåtspostexpeditioner och är utrustade med datumstämplar med bokstavsbezeichnung ÅBXP och ett nummer. Det går alltså att se på vilken båt ett vykort eller brev blivit postat. Under det vi kan kalla "Stämpeltid" hittar vi ÅBXP med följande Nr: 10, 18, 22, 35, 55, 91, 144, 164 och 185.

Inga båtar med ångbåtspostexpedition har gått in i Fyrisån eller upp till Uppsala. Däremot hade alla ångbåtar i linjetrafik kvar sina brevlådor.



Brev postat på Å/f Upland i norra Mälaren, på färd söderut från Örsundsbro till Stockholm. Det är stämplat ombord med ÅBXP Nr 18 den 15/7 1874. Vid ankomsten till Stockholm har brevet levererats till postkontoret som slog en transittämpling på baksidan. Slutligen har brevet gått med järnvägen till Knivsta, stämplat med PKXP Nr 9. Allt detta på en dag – snabbt!

Åren 1866-1868, en brytningstid mellan diligens, ångbåt och järnväg

Strax före NSBs öppnande meddelar Kongl. Generalpoststyrelsen i brev till berörda postkontor:

”att diligensfarten å linjen Stockholm-Upsala, skall upphöra efter fullbordande af de resor som företagas från Upsala måndagen den 17 och från Stockholm tisdagen den 18 innevarande månad, att från och med den 20 samma månad, då äfven all postföring med ångbåt mellan Stockholm och Upsala upphör, fraktbefordring emellan Stockholm-Upsala skall verkställa å järnväg med användande tillsvidare af så kallade postiljonkupé med de tåg som utgå från Stockholm kl 6.06 fm och från Upsala kl 6.23 fm”.

Frågan är hur detta skulle gå till? En Kunglig skrivelse 16/9 1859 (i KGPS) ger besked. Reglerna bör ha gällt ännu då NSB öppnades. I fråga om postbefordran å statens järnvägar bestämdes, att post alltid vid transport på järnväg skulle förvaras i ”en särskild, på Järnvägsstyrelsens bekostnad anskaffad och underhållen, för ändamålet lämplig Coupe eller Postvagn” samt åtföljas av en posttjänsteman. I kommande skrivelser benämns dessa Post Expeditörer, resepostexpeditörer och järnvägspostexpeditörer. I ett cirkulär 21/11 (ej i KGPS årsserie) slås fast att lösväskor fick befordras i postkupé till och från den järnvägsstation, vid vilken korrespondent lämnade och hämtade sin väska. Vidare att postexpeditören ålåg att tömma både brevlådan som var upphängd på kupén och brevlådorna vid järnvägsstationerna. Däremot skulle han inte be-

fatta sig med vägning, stämpling numrering m.m. av lådbreven, ”hvilket allt verkställes på de Postkontor vid järnvägen, dit lådbreven från Järnvägsexpeditionen ingå”.

Ref: Heugren, Register över., 1859

Vad har då denna tidiga postbefordran på järnväg lämnat för spår? Tidigare kunde man inför studiet av försändelser mellan Stockholm och Uppsala ställa frågan: Har den befordrats med ångbåt eller med diligens? Nu gäller frågan: Har den befordrats med ångbåt eller med järnväg?

Utgångsläget 1866 09 20:

Diligensen har tagits ur trafik

Sista möjliga diligensbrev från Uppsala till Stockholm bör vara ankomststämplat senast 1866 09 18.

Motsvarande gäller från Stockholm till Uppsala senast 1866 09 19.

Ångbåtar fortsätter att föra postlåda

Seglationstiden 1866 pågick från och med 20 april till och med 15 november.

Seglationstiden 1867 pågick från och med 20 maj till och med 25 oktober.

Ref: Lennart Lund, specialstudie i Riksarkivet, för GN 2010 11 08

All post mellan Uppsala och Stockholm skall nu gå på järnväg

Fraktbefordring (postsäckar) skall sändas i en postiljonkupé. Första tiden går ett tåg om dagen, fr.o.m. den 1 december går två om dagen. Tåg med post från Uppsala anländer till Stockholm kl. 08.41 och 17.28 (från 1 december). Till en början har kupén ingen stämpel. Fullständig postkupéexpedition inrättades den 15 maj 1868. Den utrustas med stämpel. Tidigaste kända stämplat får denna kupé är:

N.S.B., som jag har sett 6/7 1868

PKXP Nr 3, enligt Postal 1/9 1868

När fraktbefordringen av posten fördes över från ångbåtar och diligenser till järnvägen, var den stora mängden försändelser postbehandlade i Stockholm respektive Uppsala (eller längre bort liggande postkontor). Postiljonens uppgift var att övervaka transporten av postsäckarna, men också att lämna ut och plocka upp post på mellanliggande stationer.

Den mindre mängd post som tillkom under resan, eller som av någon anledning kom ombord utan föregående postbehandling, skulle lämnas in för postbehandling på postkontoren i Uppsala respektive Stockholm.

Stockholms KK (Kontrollkontoret) var en avdelning inom Ankommande avdelningen (Ank.avd.).

Hur rutinerna var i Uppsala är för mig obekant.

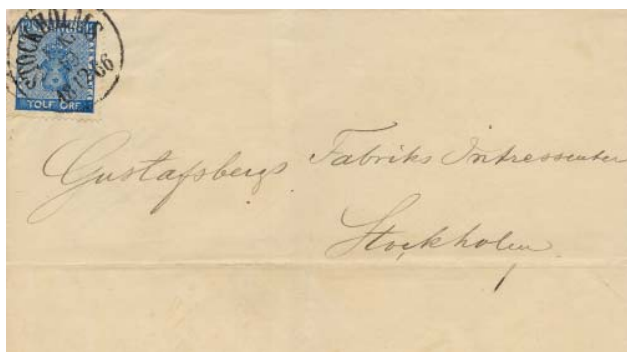
Frimärken på brev som bara skulle skickas mellan stationerna efter linjen skulle makuleras med datumlösa strålstämplor på ankomstpoststationen. Detsamma gällde till lantpoststationen Mörby, som växlade post med postkupén vid Märsta. Av naturliga skäl är dessa strålstämplor sällsynta, flera är rariteter. Detta gäller i högsta grad försändelser med strålstämplor från poststationerna vid Norra Stambanan. Tills helt nyligen fanns ingen känd försändelse med strålstämpel från någon av poststationerna vid Norra Stambanan. Nu finns ett exempel från Rosersberg. Stämpelavtrycket är inte det vackraste, men det är klart läsbart och brevet är förmodligen unikt.

Vad en liten bunt brev med stämpeln Stockholms KK kan berätta



Brev från Uppsala med innehåll daterat 8 mars.
Invändig notering 1866, Carl Åberg, Uppsala D 8 Mars,
Bekom D 9 dennes, Besvar D 13 dennes.
Stämpel **Stockholms KK 9/3 1866**, på baksidan 6. TUR 9/3,
d.v.s. sent dagen efter avsändningen.
Före järnvägens öppnande och före seglationstid.

Slutsats: Brevet har nedlagts i brevlåda på **diligens** från Uppsala till Stockholm.

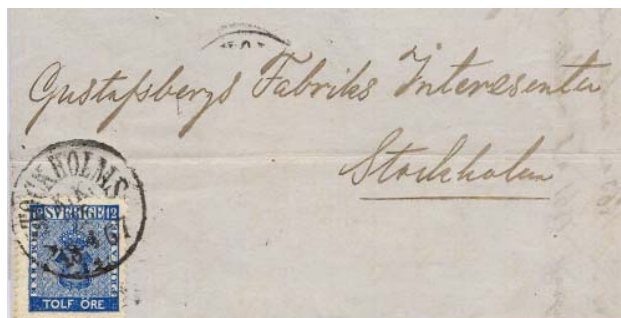


Brev med invändig notering:
1866, J. G. Haak, Uppsala 19 Dec, Ank 20 do, Besv
Stockholms KK 19/12 1866, d.v.s. samma dag som det har skrivits. Tåg med postiljonkupé går mellan Uppsala och Stockholm. Diligensen finns inte längre. Det är med klar marginal efter seglationstid.

Slutsats: Brevet måste ha befordrats med **järnväg**. Det är nedlagt i brevlåda på eftermiddagens tåg.

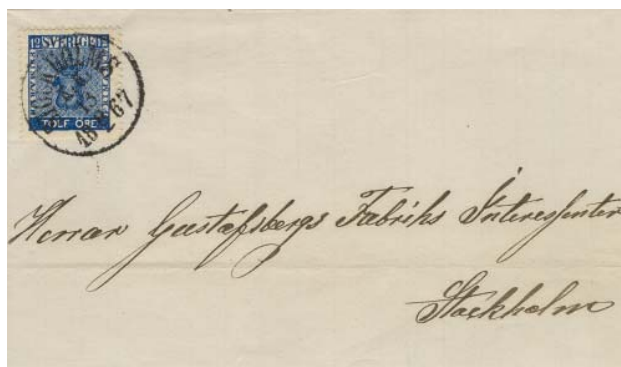


Brevet med strålstämpel Rosersberg är förmodligen unikt.
Det är daterat Stockholm den 2 okt 1868.
Då det inte har postbehandlats i Stockholm måste det ha lagts på järnvägspostens låda. Varför det inte har stämpelats med postkupéns stämpel är en obesvarad fråga.



Daterat Uppsala 25 april 1867, **Stockholms KK 25/4 1867**.
Det är nästan en månad innan seglationen börjar det året.

Slutsats: Brevet måste ha befordrats med **järnväg**, troligen nedlagt i brevlåda på tåget.



Brev med invändig notering: 1867, J. E. Backström, Uppsala 13 Aug, Ank 14 do. Brevet skrevs samma dag som det anlände och stämplades **Stockholms KK 13/8**.
Postförande tåg gick från Uppsala 2,53 e.m., ankomst 5,28.
Ångbåt från Uppsala kl. 9 på f.m., ankomsttiden är okänd.

Slutsats: Under seglationstid kan **ångbåt eller järnväg** vara lika goda gissningar.

Schematisk sammanfattning av de väsentligaste posterna Stockholm - Uppsala

1637	1692	1829	1845	1855	1862	1866
1 tur i veckan	2 turer i veckan			dagligen	9 turer i veckan	minst 1 tur/dag
gående	ridande	kärrpost	diligens	diligens vinter		järnväg
				ångbåt sommar		
				snällpost en tur/vecka		

Anm.:

Tiden för övergången från gående till ridande post, respektive till kärrpost är ungefärlig.

Från 1829 till 1866 går privata diligenser i kontinuerlig drift. Inte alla vagnar har fört post.

I vart fall 1862 och något år framåt går konkurrerande diligenser. Från 1862 går även Postverkets diligenser två turer i veckan. Men de dras in före 1866.

Källor mm

Källor samt tryckta och otryckta referenser

- Postens cirkulär, med bilagor och bihang
- Berättelser för Postverket (främst 1860-talet)
- 1638 års brevtaxa
- Förordning om breftaxan, 1643
- Special-Förordning Om Brefwens /som skole försändas medh Posten/ Beställning och Betalning, 1645
- Förordning och taxa, hwarefter Post-Brefwen framdeles skole betalas, 1668
- Forsell, Nils, Svenska Postverkets Historia, 1936
- Grape, Ernst, Postkontor och postmästare, 1951
- Expeditionsföreskrifter vid Postverket, 1952
- Hammarsten, Karl Erik, Posten i Uppsala genom 350 år, 1986
- Heurgren, Paul Gerhard, Svensk diligenstrafik i Svenska Pommern, på linjer i Tyskland och Sverige och genom Danmark, 1964
- Svenska Postverkets första passagerare- och pakettrafik inom Sverige, Posttryttaren 1959.
- Register över innehåll i svenska postala förordningar och skrivelser från åren 1850-1859 del VII
- Holm, Theodor Sveriges allmänna postväsen, 1906-1929
- Ivarsson, Lennart, Brevportot i Sverige, 2000 och 2005
- Lindgren, Erik, Posten i samhället, 1986
- Lund, Lennart, specialstudie om seglationstider 1866 och 1867, otryckt 2010
- Lundin, Eliz, Postvägar, postkontor och postgårdar i 1750-talets Sverige, 1998
- Längs Nordens äldsta postvägar, 2005, utgiven av de nordiska postmuseerna
- Nylander, Yngve, 1698 års Prickebok, 1928
- Oldsjö, Fredrik och Lennart, Målarbåtarna, 1967
- Palme, Louise, Postkontor vid mitten av 1800-talet, uppsats i Brevet – en resa genom sekler, Postmuseum 1992
- Postfärder över land och hav, meddelande från Postmuseum nr 52, 2004
- Sävje, Helmer, Anteckningar om poststationsföreståndare och något om postala förhållanden i staden Sigtuna 1648-1958, otryckt, 1958
- Sigtuna det forna och det närvarande, Wahlström & Co, Uppsala 1845, utan namngiven författare
- Wilén, Broge, Postfärder över Ålands hav och de åländska öarna, 1985
- Hammarlund K.O., Diligensen går från Klara, Sankt Eriks årsbok 1950

Illustrationer

Försändelser ur författarens samling och exponat. Kartan från postgården Valsta och tidtabeller, där ej annat anges i texten, är dokumenterade som fotokopior i Husby-Ärlinghundra Märsta Hembygdsförenings arkiv. De ursprungliga källorna finns inte noterade. Annat material i samma samling visar att detta under 1980-talet har letats fram av Börje Nilsson, Posten, Administrativ Service, Kommunikation. Det omärkta materialet kan ha samma ursprung.

För övriga illustrationer anges källan i anslutning till bilden.

Bilagor

Bilaga 1.

Postens intäkter åren 1680-1683 från respektive postkontor ger en bild av orternas postmängd

Holm har upprättat ett ”Extrakt ur K. M:ts postböcker” som han fann, delvis fragmentariskt, i kansli-kollegiets arkiv. För vissa orter och vissa år kan man ana att Holm gjort uppskattningar. Ibland saknas uppgift om fribreven, vilket för övrigt förklarar en del större förändringar mellan åren. Sigtuna saknas helt i sammanställningen, vilket jag menar förklaras av att ingen postmästare fanns formellt utsedd vid den tiden. Ingen kunde avkrävas dessa redogörelser.

Extraktet kan dock ge en aning om de olika postkontorens avgående postmängd och deras betydelse. Intäkterna avser naturligtvis alla brev som sändes från respektive postkontor, men de allra flesta torde ha gått söderut.

Summa intäkter i Daler silvermynt för avgående betalda brev och fribrev.

Postkontor	1680	1681	1682	1683
Uppsala	531	693	640	732
Tierp	40	35	35	48
Älvkarleby	30	30	30	30
Gävle	536	505	652	589
Söderhamn	90	90	90	174
Hudiksvall	143	178	182	166
Härnösand	209	249	248	214
Sundsvall	114	205	143	60
Umeå	113	48	50	172
Piteå	33	20	18	26
Luleå	35	35	45	67
Torneå	24	34	30	26
Uleå	20	34	36	71

Ref: Holm IV:2 s 273

Bilaga 2.

Antalet försändelser från Stockholm med Norra Posterna år 1698

Som jämförelse med 1680-talets portointäkter, kan man se på antalet brev som sändes från Stockholm till orter utefter den norra postvägen. Sammanställningen baseras på Yngve Nylanders ”1698 års Prickebok”.

Postkontor	Betalda	Fribrev	Summa
Sigtuna	258	117	375
Uppsala	931	1 104	2 035
Norrtälje ¹	429	178	607
Tierp	626	3	429
Älvkarleby	265	29	294
Östhammar	520	115	635
Öregrund	419	51	470

Gävle	2 261	463	2 724
Söderhamn	579	146	725
Hudiksvall	432	50	482
Härnösand	603	112	715
Sundsvall	297	86	383
Frösö	262	73	335

(Östersund)

Ljusnedal	1	0	1
-----------	---	---	---

(ej postkontor)

Umeå	282	186	468
Piteå	88	45	133
Luleå	115	44	159
S:a inrikes	8 168	2 802	10 970

Vintertrafik

Summa till			
utlandet	392	130	522
Samtliga			
till Norrland	8 560	2 932	11 492

Finsk Liflandske Post

Summa till			
utlandet ³	6 537	3 529	10 066
Grentz Post ²	85 288	13 980	99 268
Summa			
alla poster	100 385	20 441	120 826

¹ Posten till Norrtälje hörde till den Finsk Livländska Posten, som enligt Nylanders slutsatser vid denna tid fördes via Sigtuna och Uppsala.

² Avser all post söderut och väster ut från Stockholm.

³ Nylander använder begreppet till utlandet för all post till Finland och de baltiska provinserna, vilket inte är historiskt korrekt.

Som framgår av ovanstående siffror svarade breven som sändes med Norrlandsposterna för bara 9,5 % av alla brev som utgick från Stockholm. Finsk Livländska Posten var ungefär lika stor, 8,3 %. Om inte 522 brev, på grund av vädret, hade måst sändas via den norra vägen skulle den Finsk Livländska ha varit lika stor som Norrlandsposten.

Fribrevens andel av Norrlandsposten var 25,5 % och av den Finsk Livländska hela 35 % vilket kan jämföras med 16,9 % av samtliga brev som utgick från Stockholm år 1698.

Ref: Yngve Nylander, 1928, 1698 års Prickebok

Bilaga 3.

Cikulär 1824, om postföräres skyldighet att med allmänna brevposten fortskaffa lösväskor

Kungörelse rörande postföräres skyldighet att med allmänna Bref-Posten fortskaffa Lös-Wäskor

Som Kongl. Maj:t i Nådigt Bref af den 29 October nästledit år i Nåder behagat confirmera hwad äldre författningar stadga i afseende på Postföräres skyldighet, att med posterne fortskaffa de lösa Bref och Wäskor, som till dem aflemnade blifwa, så har Kongl. Öfwer-Post-Directionen då tid efter annan klagomål deröfwer försports, dels att Correspondenter icke welat skäligen förnöja Postförarne för ett slikt beswär, dels att de sednare, enär de ej undfått whad de äskat, hotat nedlägga Lös-Wäskorne, härigenom till wederbörandes efterrättelse skolat kungöra:

1:o Att å Landet boende Correspondenter, som önska få sine bref uti en egen så kallad Lös-Wäska med posten sig tillsände, böra, efter träffat aftal med Postförwaltaren om en sådan anstalt, likaledes med den dem närmast boende Postföraren emot ett skäligt årligt arfwode, öfwerenskomma om wäskans forslande med posten.

2:o Att Postföräres skyldighet är, man ifrån man med allmänna Brefposten fortskaffa de lösa Bref och Wäskor, som till dem aflemnade blifwa, och hafwa ingen rätt fordra betalning för andre lös-wäskor, än sådane, som de antingen på vägen till närmaste Postgård på wissa ställen aflemla eller sådane, som på Postgården af ägarens bud aflemlas och afhämtas.

3:o Wid Tre Riksdaler 16 sk. wite må icke Postförare, af tredska eller wårdslöshet, nedlägga till honom aflemlad eller med allmänna Posten till vidare fortkomst med densamma ankommen lös-wäska, och

4:o Der Correspondent och Postförare icke kunna om beloppet af wedergällningen åsamjas, bör saken till Öfwer-Post-Directionens pröfning och afgörande hänskjutas, men åligger det emellertid Postföraren, att Löswäskan med Posten beförda.

Stockholm af Kongl. Öfwer- Post-Direction den 8 Mars 1824

W. CAREPELAN

G. Hallgreén.

Bilaga 4.

Instruktion för gästgivaren i Mehede m.fl. om snällpostens betjäning 1845-1849

*Kongl. Öfver Post-Directeur Embetet
Till Kongl. Majts Befallningshafvande i Uppsala Län!
Jämlikt Kongl. Majts Nådiga förordnande bör en snäll-*

post en gång i veckan fram och åter emellan Stockholm och Gefle inrättas samt dervid tillämpas de föreskrifter, hvilka för dylika inrättningar blifvit i allmänhet meddelade, näml:

Att ifrågavarande Snällpost skall med Gästgivareshjuts befordras, så vida ej beting om postens fortskaffande af enskildte vid skjutsombytesstationerna boende entrepreneurer kunna erhållas mot nedannämnde skjutslega;

Att skjutsen bör å utsatt timma vid Gästgifvaregården ofelbart vara att tillgå vid tjugo Riksdalers vite för all försummelse härutinnan;

Att den skjutsande, som då postillionen genom blåsning i hornet giver sin ankomst tillkänna bör hafva åkdonet framskaffadt och förspändt, skall mot tillgodonjutande af fyra skillingar förhöjning å den Gästgivareshjutslega, som vid ombytesstationen utgår, vara förpliktad att till postens fortskaffande icke använda längre tid än i Tabellen är utsatt eller en timme på milen;

Att Gästgifvaren i Postiljonens ställe skall i Dagboken anteckna skjutsen;

Att å de ställen där skjutsningen åligger Gästgivaren, hans hästar företrädesvis begagnas till Snällpostens fortskaffande i den mån hans skjutsnings-skyldighet sådant medgifver och utan anspråk på ärsättning för väntning å postens fördröjda ankomst;

Att väntningspenningar enligt Författningarne, må utgå endast i de fall då skjutsskyldighet icke åligger Gästgivaren eller postförseln bestrides af de till reserven indellda hemman samt när de till skjutsen uppbådade afvakta postens ankomst mer än en timma utöfver den derför bestämda tiden;

Att den belöpande skjutslegan skall förskottsvis härifrån tillsändas Kongl. Majts Befallningshafvande för att genom Kronobetjeningen vederbörande Gästgifvaren tillställas, /men då väntningsersättningen icke kunna på förhand till beloppet bestämmas, torde lämpligast vara att anspråket å den vid slutet af hvarje år hos Kongl. Majts Befallnings-hafvande får anmälas och att räkningarne derå sedermera till Kongl. Öfverpost Directeurs Embetet öfverlämnas;/

Att alla bref, som icke väga öfver 8 ¼ lod, och hvilka äro adresserade till Gefle eller derifrån till Stockholm och vidare, samt å dessa Städens postcontoir, behörig tid före postens afgang derifrån blifvit inlemnade, skall med ifrågavarande Snällpost expedieras, men hvarken lösväskor eller lösbref eller inrikes Tidningar, journaler eller Brochurer få med Snällposter försändas.

Med ofvanberörde mellan Stockholm och Gäfle nu inrättade Snällpost kunna bref äfven aflämnas så väl emellan nyssnämnde Städer och de på Snällpostlinjen belägne postcontor Upsala och Tierp, som ock dessa postcontor emellan, med vilkor likväl att hvarje brevs vikt ej öfverstiger 8 ¼ lod.

Jämte tillkännagifvande härå, äfvensom att den nya Snällposten kommer att för första gången affärdas från Gefle Thorsdagen den 4^{de} och från Stockholm Fredagen den 5^{te} nästinstundande December samt sedermera afgå från Gefle hvarje Thorsdag och från Stockholm hvarje Fredag, får Kongl. Öfverpost Directeurs Embetet begära det Kongl. Majts Befallningshafvande behagade foga anstalt derom att en häst med tjenlige åkdon varde på de dagar och tider, som i närstående tabell äro bestämde, å vederbörande Gästgifvaregårdar inom Upsala Län tillhandahållne för befordrandet af meranämnde Snällpost, som af postillionen alltid beledsagas, men i händelse beting om postens forslande av enskild vid skutombytes-ställena eller nära derintill boende entrepeneur kan erhållas mot lika eller lägre skjutslega än som der utgår med 4 sk(illingar)s förhöjning per mil samt under

enahanda förbindelser och ansvar som i afseende på postens fortskaffande med Gästgifvarehjuts här ofvan äro bestämde, torde, Kongl. Öfverpost Directeurs Embetet för Contracts uppgörande derom varda under-rättadt.

Stockholm den 30^{de} September 1845
Efter Nådigaste Förordnande
A. U. Grundelstjerna
/ C.J.L. Fyrvald

Öfverlämnas till Gästgifvaren Jan Jansson i Mehede, till noggrant iakttagande och efterrättelse. Wallby kronofogde Contoir den 30 Octt. 1845 (Jacopssohn?).

1849 d. 19 Junii är 2^a Quartalet betalt med 23:27 B^{ko}

Bilaga 5.

Sammandrag av tidtabeller för 4 sammanhängande poster mellan Uppsala och Haparanda 1868

Från Stockholm till Uppsala fanns 2 dagliga postförande järnvägsturer.

Sista turen från Stockholm avgick K1 20.06 och ankom Uppsala 21.45, i god tid för att växla post till Gävle.

Källa: Samling för postgångarne i Riket, mars 1868

Vinter, sammanlagd tid från Uppsala till Haparanda, inklusive väntetid, 7 dagar och 21 timmar.

Från	Till	Avgång veckodagar	Dag	Avgång	Ankomst	Beräknad tid
Uppsala	Gävle	S. M. T. O. TH. F. L. Diligens	1 2	23.00	14 00	15 tim
Gävle	Sundsvall	M. O. F. L. Diligens	2 3	17.00	07.15	31 tim, 15 min
Sundsvall	Härnösand	O. F. S. M. Kärrpost	3 3	10.00	18.15	8 tim, 15 min
Härnösand	Haparanda	O. F. M. Kärrpost	3 8	21.00	13.00	5 dagar, 16 tim

Sommar, sammanlagd tid från Uppsala till Haparanda, inklusive väntetid, 7 dagar, 5 timmar och 15 minuter

Från	Till	Avgång veckodagar	Dag	Avgång	Ankomst	Beräknad tid
Uppsala	Gävle	S. T. Th. F. Diligens	1 2	23.00	14 00	15 tim
Gävle	Sundsvall	M. O. F. L. Kärrpost	2 3	17.00	07.15	31 tim, 15 min
Sundsvall	Härnösand	O. F. S. M. Kärrpost	3 3	10.00	18.15	8 tim, 15 min
Härnösand	Haparanda	F. M. Kärrpost	3 8	21.00	04.15	5 d, 7 t, 15 min

Bilaga 6.

Granskning av litteratur om postvägen Stockholm-Grisslehamn-Åland hav

Längs Nordens äldsta postvägar, är en gemensam utgåva 2005 av de danska, svenska, norska och finska postmuseerna. Den ger utmärkta vägbeskrivningar över alla de stora postvägarna. I inledningen betecknas den som resehandbok.

Detta är rättvisande, eftersom information om postföringen på dessa vägar är i det närmaste obefintlig.

Förutom ett kulturminnesprogram för Uppsala län, redovisas ingen litteratur eller posthistoriska referenser till den del som avser Uppländska postvägar. För den svenska texten svarar Gunnar Nordlinder.

Beskrivningen av postvägen Stockholm-Gävle är uppdelad på Stockholms län och Uppsala län. Ett försök att beskriva Stockholms län 1680-talet, ”då det finns uppgifter om postgårdarnas läge”, utmynnar i stort sett i att den följde Brunkebergsåsen och att stora delar ligger under E4. Försättningen till Uppsala nämner postgårdarna Brantshammar och Flottsund. Även postrånet 1695 nämns. Därutöver finns i princip bara turistinformation.

Beskrivningen av postvägen Uppsala-Östhammar-Öregrund innehåller uppgifter om posthemman, postkontors inrättande och postmästare. Den enda uppgiften om postföring, från Postkontoret i Uppsala till posthemmanet Skiefwi, är odaterad.

I beskrivningen av postvägen Stockholm-Grisslehamn nämns att den går en gång i veckan 1638, via Norrtälje till Grisslehamn. År 1680 nämns att posten skulle avgå tisdag kväll. Resten är mer eller mindre vägbeskrivningar och reseskildringar. Detta illustreras med en allmän vägkarta 1722.

Postfärder över Ålands hav, 1985. Broge Wilén skriver: ”Posten gick två gånger i veckan från Stockholm till Åbo och likaledes i motsatt riktning.” Ingen exakt tidsangivelse finns, men uppgiften tycks avse ca 1760. Här finns ingen antydning om postvägen/postföringen Stockholm-Grisslehamn, men detaljerade beskrivningar över Ålands hav.

Postvägen över land och hav, meddelanden från Postmuseum nr 52, 2004, sid 14-15 innehåller intressanta redogörelser. År 1731 klagar postbönderna runt Norrtälje över dålig ersättning för extra poster. Den ordinarie posten nämns inte i sammanhanget. Utöver detta finns en oläslig illustration med text: ”Postens Ankomst och utgång till Stockholm 1759. Posten från Grisslehamn ankommer onsdag och utgår Fredagar.”

En otryckt källa i Riksarkivet (även i Teodor Holms excerptsamling), Anders Rydmans postvisitationsförrättning från 1741, används som underlag för intressanta beskrivningar av postgårdar, postförare och

vart de skulle föra post. Av detta kan man inte dra några säkra slutsatser om den ordinarie postgången. Slutligen visas även den kända kartan Postgårdarna i Stockholms län från mitten av 1700-talet.

Tidsmässigt ligger dessa uppgifter i utkanten av tiden för Finlandspostens förmodade gång via Uppsala.

Postvägar, postkontor och postgårdar i 1750-talets Sverige innehåller den förnämliga kartan från 1750 som visar postvägarna i triangeln Stockholm-Uppsala-Sätuna(Norrtälje)-Stockholm.

Den visar såväl postvägarna som postkontor och postgårdarna utefter vägen. Det är den första kända kartan med dessa uppgifter. Kartan avser läget 1750. Den är baserad på uppgifter insamlade under senare delen av 1740-talet. Men det är inga större skillnader mot de fragmentariska uppgifter om postgårdarna som finns från tidigt 1700-tal. Se kartan på sid 16.

Vägen Stockholm-Uppsala är 7,5 mil, med 4 hästbyten på mellanliggande postgårdar. (Kanske var det nu bara 3 byten. Utesluter man Hof blir sträckan Vhalstad-Brantshammar lämpliga 2 mil.)

Vägen Stockholm-Sätuna mäter 7,4 mil, med 4 hästbyten på mellanliggande postgårdar.

Vägen Uppsala-Sätuna mäter 5 mil, med 2 hästbyten på mellanliggande postgårdar.

Slutsatser man kan dra av literaturen:

Ingen av de studerade verken eller dess källor behandlar postföringen under första halvan av 1700-talet.

Slutsatser man kan dra av kartan från 1750:

Om man till lägsta möjliga kostnad vill inrätta en ny (dubblad) veckotur till Uppsala kan man spara en tredjedel genom att låta Finlandsposten ”göra kroken över Uppsala”. Besparingen kan förstärkas om posten, i likhet med Sigtuna (som redan i början av 1700-talet hade skurits av från stora norra posten och nu växlade post med lösväska), inte går in till Norrtälje på sin väg till Grisslehamn. Här finns ytterligare en mil att spara plus väntetiden för postöppning på ett postkontor.