

GRISSEHAMN och SJÖPOSTFÖRINGEN ÖVER ÅLANDS HAV

av *Jonas Naucclér*

I öster några enstaka, låga, mörka konturer, i väster en längre mörk strimma vid horisonten. I norr och söder förlorar sig den korta, krabba sjön i ett dis som får gränsen mellan himmel och hav att suddas ut. Så kan Ålands hav se ut, men det kan också vara en dånande, kokande häkkittel när sydosten vräker på, eller ett ödsligt arktiskt landskap när isen ligger. Det kan också ligga blankt som en spegel i tryckande hetta under en molnfri himmel en högsommardag, då bara en knappt märkbar hävning av dyningen låter sjöfararen ana havets dolda krafter.

Detta vackra men nyckfulla och farliga hav har under årtusenden varit den lättaste och snabbaste färdvägen mellan öster och väster, även om det ofta fordrats både tur och skicklighet att komma över. Den kortaste vägen mellan Sverige och Finland går från Väddö i Roslagen över Ålands hav och den åländska skärgården. Det finns skäl att tro att den leden begagnades målmedvetet redan i forntiden, och redan för mycket länge sedan var denna segelled allmänt känd. Den är bl. a. beskriven i en dansk text från 1270-talet.¹ Vid gynnsam västlig vind kan man färdas direkt i rät linje från Arholma till Hangö. Namn som Bytesholmen utanför Väddö, Lemböte på Lemland och Ottarsböte på Kökar markerar den viktiga färdleden. Det var bål- eller båkplatser

¹ Från Arholma över Ålands hav till Lemböte 6 sjömil. Därifrån till Kökar 8. Mellan Lemböte och Kökar ligger många öar med namnet Föglö. Därifrån till Aspö-sund 6, och där är tre öar varav en är Aspö, den andra Revholm och den tredje Malmö, samt ytterst mot söder och närmast öppna havet ligger Jurmo. Från Aspö till Örserud (Örskär?) och därifrån till Hangö 3.

från vilka man kunde iaktta sjöfarten — som inte alltid var fredlig — och som kunde tjäna som orienteringspunkter. Där de resande övernatade behövdes skydd och undfågnad, både lekamlig och andlig. Därför markeras också den gamla färdvägen med sådana kapellruiner som den på Signilsskär och den åt St Olof helgade vid Lemböte. På Eckerö-Storby talades förr om »spetalstomten» där gästhärbärget legat, och Degerby hamn kallades Spetalsund. De resande fördes från den ena gästgivargården till den andra.

Ju mer det svenska statsskicket utvecklades, desto större administrativ betydelse fick denna förbindelseled till Finland och desto fler uppgifter om trafiken finns bevarade. I ett dombrev från 1376 berättas att Bo Jonsson Grips forslor vid ett tillfälle förts över här. Det närmast svenska fastlandet liggande Signilsskär var redan tidigt en viktig anhalt, den första efter den svåra färden över Ålands hav. Det blev därför en riksangelägenhet att de resande skulle kunna tas om hand där, och Gustav Vasa visste att ordna detta som så mycket annat. 1545 gav han i ett brev order om att någon skulle bosätta sig på »S. Signelle Skiär» för att ordna för de resande. Han skriver också år 1556 till hertig Johan, som då befann sig i Finland, att om han för motvind inte kan sända budbärare direkt från Åbo till Sverige »så kan man alltid komma över från Finland till Åland och sedan till Väddö när det är lugnt väder, vilken väg budbärarna kan ta när de har bråttom, i synnerhet när det är motvind».¹

Överfarten skedde normalt med båt, men efter häst när havet var tillfruset. Skyldigheten att forsla folk och meddelanden över havet kom att åläggas kustbönderna. Under medeltiden var Åland indelat i tridungar, som hade »förselskyldighet». Finströms och Jomala tridung hade gemensam skjutsningsplats på Eckerö och svarade för havsfärderna. Med tiden kom bönderna på båda sidor om havet att indelas i rotar, som skötte trafiken. För forslingen över havet var Eckeröbönderna indelade i 7 rotar med 8 gårdar i varje.²

1560 vet man att det fanns en krog i Eckerö Storby. Den första kända taxan för överresor utfärdades 1564. Johan III bestämde att ersättning från kronan skulle utgå med 8 mark för båtresa och 20 öre för överfärd med häst när havet var fruset.

¹ L. W. Fagerlund. Anteckningar rörande samfärdseln emellan Sverige och Finland öfver Ålands hav och de åländska öarna. Helsingfors 1925 s. 65.

² Fagerlund a. a. s. 80.

Rotebönderna var förpliktade att uppehålla sjöfarten med egna båtar. Man använde båtar av olika storlek beroende på hur många som skulle forslas över. För enstaka personer och mindre sällskap användes 4- eller 5-bordsbåtar, var det mycket folk eller häst och vagn som skulle över använde man större båtar, som kallades *färjor*.

Postbefordran skedde ursprungligen endast för Kronans räkning, men även »illegal» trafik kunde förekomma. Den 27 januari 1597 utfärdade kung Sigismund fullmakt för Lasse Andersson, Bertil Hindersson och Nils Mattsson att »... de vid Väddö skall noga och flitigt granska dem som färdas från och till Finland samt taga reda på deras ärenden. Och upptäckes då några som inte bär bud från mig, eller det är någon från de tidigare nämnda eller andra från eller till Clas Fleming skickade, skall de anhållas och under bevakning sändas till Stockholms Slott...»¹

I ett kungligt brev av den 13 juli 1604 utfärdades en ny taxa för överfarten. När så mycket folk skall föras över från Väddö till Åland eller omvänt att färjorna måste användas, skall varje passagerare betala 1 mark (silvermynt). Gäller det endast en till tre personer, som kan föras över med båtar, skall var och en betala 16 öre (silvermynt) om sommaren och 1 daler (smt) om hösten och vintern.

I denna viktiga färjetrafik Åland—Väddö var inte bara »vanliga» bönder engagerade, år 1606 nämns även en Nils Mattsson i Eckerö-Storby som var länsman, färjskeppare och krogvärd.

Mera regelbundna postturer fick man år 1638. Generalriksschultzen Bernhard Steen von Steenhausen fick då i uppdrag att ordna postgången Stockholm—Narva över Åbo. Redan den 3 juni samma år lämnade han en »postrulla», där postvägens sträckning angavs. Den gick från Stockholm 1½ mil till Ensta i Täby socken, vidare 2 mil till Seby i Game socken, därifrån 2 mil till Settena, Hussbyschere socken, ytterligare 2 mil till Schwaneberg (Svanberga) och därifrån 2½ mil till Elmestadt, Väddö socken. Från Elmsta gick sedan routen 10½ mil över »Alandische haff till Ökren» (Eckerö).

Därmed utsträcktes vårt postväsen till Finland, Karelen, Ingermanland, Estland och Livland, och en särskild brevtaxa för Finland upprättades. Steen von Steenhausen fick uppsikten över postförvaltare

¹ Fagerlund a. a. s. 71.



Depart de Grisselhamn 1798

och postbönder. En kunglig förordning av den 6/9 1638 bestämde att portot för brev välgande 1 lod från Stockholm till Åbo skulle vara 4 öre (silvermynt), till Helsingfors 6 öre och till Narva 14 öre.¹

Postkontor för Åland inrättades på Kastelholm, och kronofogden tjänstgjorde även som postmästare. I Eckerö Storby var liksom tidigare

¹P. G. Heurgren. Register över innehållet i svenska postala förordningar och skrivelser. 1. [1925] s. 113.



*Glaces de la mer 1798**

länsmannen-krögaren även postmottagare och uppsyningsman över postbönderna. Senare tillsattes en särskild *postinspektor*, som även uppehöll befattningarna som gästgivare och krögare.¹

De viktiga postlinjerna var genom åren föremål för stort intresse från statsmaktens sida, inte minst därför att svårigheterna ofta var stora att snabbt och regelbundet få fram posten. Detta gällde särskilt

¹ Fagerlund a. a. s. 59.

* Bilderna ur J. Acerbi, Resor genom Sverige, Finland och Lappland till Nordkap åren 1798 och 1799.

routen Sverige—Finland över Åland, dels därför att denna linje var den av våra sjöpostlinjer som var längst, dels därför att naturförhållandena här var så svåra.

1643 utfärdades en ny posttaxa för brev till Finland och de svenska besittningarna runt Östersjön och postmästarna medgavs rätt att utom lönen uppbära »brevpenningar». Samma år, den 24 december, fick vice generalpostmästaren i Stockholm Oluf Jönsson i uppdrag att ordna ännu en postlinje till Finland runt Bottenviken. Anledningen var att förbindelserna mellan Sverige och Finland under vintern och i synnerhet under våren inte kunde hållas »i viss och stadig gång». Men svårigheterna berodde inte bara på naturhinder. 1644 anmodades Oluf Jönsson att »taga vägen över Åland» och kontrollera de fel som fanns i postväsendet, särskilt vid Ålands hav där »postbrevnen bliva nedlagde och försummade».¹

Regeringen var ytterst angelägen att förbättra postföringen, och i en kunglig skrivelse den 9/1 1647 behandlas byggandet av två »galiotter» för forsling av passagerare och resgoods Stockholm—Korpoström, den östliga farleden mellan åländska öarna och Finland-Reval. Detta förslag synes dock aldrig ha blivit genomfört.

År 1646 uppges det att fem postbönder på Åland fått en ersättning av 13 daler och 3 öre silvermynt. Detta utgjorde gottgörelse för de friheter, som dessa postbönder av någon anledning inte kommit i åtnjutande av. Ett dagsverke värderades då till 6 öre (smt). Denna ersättning kunde således betraktas som lön till postbönderna. För sin skyldighet att föra posten var nämligen postbönderna fria från all gästning och skjutsning samt dagsverken och utskrivning. När det gällde postföringen över Ålands hav var det svårt att hålla isär detta, eftersom post och resande färdades samma väg, och överfarten därför krävde mycket större insatser från böndernas sida än på de vanliga post- och resandevägarna. Det var också enklare att ordna postböndernas friheter när de var skatte- och kronobönder än som här frälsebönder. För frälsebönder måste givetvis samma förmåner ordnas, men kronan måste ha tillstånd av frälselägenhetens innehavare innan en frälsebonde kunde antagas till postbonde.²

¹ Fagerlund a. a. s. 94.

² Nils Forssell Svenska Postverkets historia I Stockholm 1936 s. 119.

På 1650-talet fanns det en postbonde på Väddö som hette Anders Danielsson. När hans hemman i Elmsta lades under det till Lennart Torstensson förlänade grevskapet Ortala, utfärdades den 31 maj 1651 ett öppet brev med bekräftelse på hans skattefrihet, som redan var beviljad 3/10 1638. Om greve Lennarts arvingar själva åtog sig postväsendet fick denne bonde avstå friheten och betala skatt till dessa.¹ Den 11/12 1654 utarrenderades Ortala grevskap till Jan och Arnold van Hagen, inklusive rätten att föra post och resande över havet mot samma ersättning som tillkom postbönderna.

1657 klagar tre postbönder och frågar om arrendatorerna eller kronan skall betala dem. Några skattelättnader eller annan ersättning för det extra arbetet hade de inte fått. Grevskapet drogs in vid reduktionen 1680, men van Hagens änka behöll postföringen och postbönderna fick flera anledningar att klaga. Van Hagens tog bara hand om den privata posten och enskilda resande som betalade för sig, medan bönderna fick sköta friförslorna utan ersättning. I ett brev den 8/5 anmodades landshövdingen i Uppsala att se till att van Hagens änka till bönderna utbetalade deras ersättning. Detta ledde så småningom till att rättigheterna i samband med postföringen helt återfördes på bönderna.²

Som framgår av von Steenhausens postrulla var Elmsta den sista anhalten före Ålands hav på postrouten från Stockholm till Åbo. Väddö var vid den tiden helt förenad med fastlandet, och där den gamla farleden mellan Väddö och fastlandet en gång gått fram låg Elmsta. Fastlandet och västsidan av Väddö var tjanligare för jordbruk och bosättning än öns östsida. Vid havet på östsidan hade bönderna sin fiskehamn och sina båtar. Det var därifrån som färden över Ålands hav anträdde. En vanlig resväg sommartid var annars leden Stockholm—Furusund—Tjockö—Flisö—Skiftet—Korpoström—Åbo. Man slapp då undan den ansträngande och besvärliga landresan. Vintertid var det emellertid enklare att resa från Väddö till Eckerö. Elmstaböndernas fiskehamn hette *Grisslehamn*, och den platsen kom allt mer att i det allmänna medvetandet bli den egentliga överfartsorten.

År 1654, den 11/12 skriver t. ex. Beata de la Gardie till postförvaltaren i Grisslehamn att han skall hålla farkoster för post och resande över Ålands hav.³ Detta gällde då fortfarande de mindre båtarna och

¹ Fagerlund a. a. s. 97.

² Fagerlund a. a. s. 115—116.

³ Heurgren a. a. s. 133.

färjorna, men man hade inte släppt tanken på att skaffa större och säkrare båtar. I en kunglig skrivelse den 27/11 1665 uppdrogs det åt den svenska residenten i Amsterdam att beställa två överbyggda farkoster, som kunde skötas av 3 eller 4 man och som skulle användas i posttrafiken mellan Sverige och Finland.¹

På routen Eckerö—Grisslehamn tycks *postjakter* ha satts in senast år 1671. Detta år den 29 maj tecknade kronan kontrakt med krögaren Johan Ivarsson på Eckerö och enligt detta skulle han ansvara för postföringen. Han fick därför av kronan tre jakter »större och mindre, med tamp, tyg och tillbehör» samt ett årligt underhållsbidrag för dessa av 10 daler (smt). Han tilldelades även ett halvt kronohemman för gästgiveriets underhåll och för postförslan i ett för allt 220 daler smt samt 18 parmar hö och 180 krippor halm. Om fler farkoster behövdes än de som tilldelats honom ålåg det honom att själv anskaffa dem. Han fick vidare rätt att till postens befordrande »nämna» 16 bönder i Storby och 8 bönder i Torpsby. Deras båtar skulle mot ersättning ställas till förfogande när alla kronobåtar var på svenska sidan eller av is- och vindförhållanden förhindrade att återvända.²

Bönderna skulle enligt gammalt bruk alltid vara försedda med två stora jakter, åtta stora båtar, åtta fembordsbåtar och åtta skötbåtar. Kontraktet med Ivarsson skrevs snart om, men han behöll fortfarande huvudrättigheten till postföringen.

År 1680 besvärade sig emellertid bönderna över avtalet, enligt vilket krögaren skulle sköta post och resande mot 900 mark kopparmynt, medan postbönderna, som hade det svåraste arbetet och relativt sett de största utgifterna endast fick 6 mark per resa. I lämpligt väder kunde en överresa gå på en dag, men en sådan resa kunde ta ända upp till 13 veckor, då arbetet på postbondegården led allvarligt avbräck. De åländska postböndernas rättigheter var stadfästa i ett brev utfärdat av landshövdingen i Åbo, Per Brahe, den 23 maj 1653. Den 14 februari 1681 återfick de sina gamla rättigheter. Detta är således ett parallellfall till vad som samtidigt hände i Elmsta och Grisslehamn.

När postbönderna i Elmsta 1682 åter själva fick hand om post- och resandetrafiken anställde de fiskalen *Jöran Rimnius* som uppsyningsman över färjan och världshuset i Grisslehamn.³ Där hade nämligen

¹ Heurgren a. a. s. 134.

² Fagerlund a. a. s. 109—112.

³ Heurgren a. a. s. 111.

redan tidigare uppförts förvarings skjul för postbåtarna och ett gästgiveri där posten och de resande togs om hand. Rimnius som blev student i Uppsala 1666 bodde i värdshuset med sin hustru Elisabeth Olofsdotter. Tjänsten artade sig i början inte så värst bra. Redan 1685 klagar han över att bönderna inte längre står vid kontraktet och ger honom lönen. Särskilt besvärligt för honom var det att han med egen häst och vagn var tvungen att föra den finska posten från stranden genom skogen till postbonden i Elmsta. Detta ålägg egentligen den åländske postbonden. Den 17 mars 1685 stadgades det emellertid att postmästare skulle finnas vid Väddö och på Porkala Udd. I 1686 års stat för postverket upptogs 50 daler smt till lön och expenser för en postuppsyningsman i Väddö. Den 4 augusti samma år erhöll Rimnius »beställning» som *postmästare* och postuppsyningsman och i en skrivelse till »postmästaren» Jöran Rimnius meddelades det bl. a. att han nu också fick beställa brev och göra räkning därför. Med tiden fick han dessutom rätt att ta emot brev från befolkningen och lämna ut ankommande brev. Därmed hade det i Grisslehamn uppstått en postanstalt.

Postlinjen över Ålands hav var en rätt kostnadskrävande sträcka. Av de 1.200 daler som Kanslikollegiet år 1689 disponerade av personalstaten för postväsendet gick inte mindre än 156 daler till posten över Ålands hav, medan postkontoret i Stockholm fick 78 daler, Gävle 50 daler, Umeå 40 etc. och till Kanslikollegii eget förfogande stod 538 daler. Överfarten krävde ju vintertid ganska mycket folk och det var många båtar att underhålla.

Rimnius uppehöll sin tjänst till och med år 1695 och från och med 1696 var *Abraham Alm* »postuppsyningsman» i Grisslehamn. Man får anta att han liksom företrädaren hade ansvaret även för värdshuset. På denna linje hängde post- och personbefordran intimt samman, och i ett tingsprotokoll från september 1696 omtalas en åländsk postbonde som kunde »hysa och härbärgera de med posten främmande vägfarande med hus, mat och dricka.¹

Kontrollen och organisationen av posten fortsatte. Bl. a. utfärdade Kanslikollegium år 1698 instruktioner för G. Prinz att som postiljon på postresan Stockholm—Åbo inspektera postväskans handhavande i Norrtälje, Grisslehamn och på Åland. Den reglering av postrotarnas villkor som började på 1680-talet resulterade i postbondestaterna för Åbo län (Åland) 1698 och för Uppland (Väddö) år 1700. I en skrivelse

¹ Heurgren a. a. s. 111.

från postmästaren i Grisslehamn år 1708 berättas det att för postfarten användes nio brukbara båtar, fem 5-bordsbåtar och tre 7- till 8-bordsbåtar samt en jakt. Besättningen på dessa båtar var »roterade till 8 man med hvar post».¹

Karl XII:s intensiva krigföring började emellertid även få återverkningar på postföringen och postböndernas förhållanden. Bland andra klagade Eckerö postbönder att de tvingat lämna förnödenheter till armén. Liksom tidigare var statsmakten i princip intresserad av att i görligaste mån skydda postbönderna, och den 14/9 1711 bekräftas protektorialet av 23 juni 1704, enligt vilket postbönderna skulle vara fria från durchtågsåtgärden, inkvartering, skjuts och gästning m. m.²

Den olyckliga utvecklingen av kriget ledde till att ryssarna 1714 besatte hela Finland och Åland. Älänningarna flydde över till Sverige, och endast ryssar fanns i de få byggnader som var oskadda på Åland. Samfärdseln med Sverige upphörde för flera år, men postanstalten i Grisslehamn fanns kvar. Abraham Alm efterträddes 1717 av sin son *Johan Alm* (1645—1744). Han var gift med Christina Trenty och hade tidigare varit uppbördsman och var länsman när han den 7 november 1717 fick fullmakt som postmästare. Han tycks inte ha tagit emot tjänsten med någon större entusiasm. Postbyggnadernas underhåll hade försumrats och de var i ett mycket dåligt skick. Dessutom var faran för ryska flottbesök överhängande, sedan den svenska flottan hade förlorat kontrollen över Östersjön. Han ville därför flytta inåt land och överlåta den förmodligen inte allt för betungande postförpassningen vid Grisslehamn på sin son Christian Gabriel.

När ryska flottstyrkor år 1719 härjade utefter svenska kusten råkade Grisslehamn särskilt illa ut. Den 11 juli kom ryssarna och brände posthusen och fem postbåtar.³ Sedan torde platsen ha legat tämligen öde under några år. Postbönderna vägrade under krigsåren att genomföra turerna, och postförbindelserna fick upprätthållas med örlogsfartyg.

I augusti 1721 slöts fred med Ryssland och postförbindelserna kunde återupprättas. De första färderna var mycket vanskliga. En av fredsförhandlingarna, riksrådet greve Johan Lilienstedt, berättar bl. a. att han i Grisslehamn blott fann en »gammal halfruten Skärebåt» och två postbåtar. Han och de flesta i sällskapet gick till sjöss i »skärebåten», de

¹ Heurgren a. a. s. 129.

² Fagerlund a. a. s. 125.

³ Heurgren a. a. 2. Stockholm 1926 s. 19.

övriga for med postbåtarna. Båten hade ingen duglig pump och kunde inte hålla havsvattnet borta, men vinden var tydligen så god att överfarten tog blott en dag. På Eckerö fanns ingen människa och allt var öde och uppbränt. De höga herrarna fick därför sova under bar himmel några dagar innan de kunde fara vidare. I en annan skrivelse från senare delen av år 1721, berättar författaren att han fann att postbönderna i Grisslehamn låtit två nya postbåtar från Reval frysa inne, så att han fick ackordera med några till Väddö flydda Eckeröbönder om överfarten. Samma år började emellertid ålänningarna att återvända, och det gavs order om att posthuset i Grisslehamn och gästgiveriet på Eckerö skulle byggas upp igen. Bland de första som återvände till Eckerö var också krögaren och gästgivaren, postuppsyningsmannen Elias Grönberg.¹

År 1722 återupptog postbönderna turerna, och 1723 inköptes galjoten *Elisabeth* och jakten *Horn* och sattes in på routen. Trafiken med dessa båtar gick dock med stor förlust, och efter 1724 upphörde den. Postjakter sattes emellertid in i flera omgångar, bl. a. under åren 1727—32. I ett memorial av den 5 nov. 1739 påpekade emellertid överpostdirektören att trafiken med postjakter hade flera olägenheter. Bl. a. kunde jakten vid motvind bli kvarliggande på ena sidan, medan postbönderna däremot kunde ro över. Isen var också ett hinder för postjakterna.

Det var ett både hårt och riskabelt arbete att sköta postföringen över Ålands hav. Bäst var det på sommaren, när man kunde använda de relativt stora postjakterna, och de vintrar när havet var så tillfruset, att man kunde åka över med häst och släde. Detta hände dock inte så ofta. När havet var fullt av drivis eller bara delvis isbelagt fick man ta till de mindre isbåtarna, som ömsom roddes, ömsom seglades eller drogs över isen.

Vid ett tillfälle på hösttinget i Hammarland beklagade sig Eckeröborna över att det på ön fanns så många änkor. Det var då tillhopa nio stycken, som hade mist sina män på postfärderna till Väddö. Socknen måste då ersätta båten och hjälpa änkorna med bl. a. roddare. Samtidigt höjdes också taxorna för resande över havet.

Grisslehamn hade sedan slutet av 1600-talet haft postkontor och postmästare, men Eckerö Storby räknades ännu som en enklare transitplats för posten. Först 1739 erhöll Eckerös postuppsyningsman, som då hette Jung, titeln postmästare, och samtidigt tycks ett postkontor

¹ Fagerlund a. a. s. 126.

ha upprättats.¹ Vid denna tid (1714) var antalet postrotar på Roslags- sidan 21, medan de på Åland var 8. Av dessa hade 7 hand om havs- förslingen medan en svarade för transporten över Marsund.

Under den »Lilla ofreden» 1742 tycks den ordinarie postgången över havet ha stannat av. Det utfärdades då ett påbud att postbö- derna i Väddö dagligen skulle »uppvakta» vid Grisslehamn för att vara till hands att genast föra över kurirer, expresser eller andra personer till Finland. År 1743 begärde bönderna att antingen bli befriade från denna extra passning eller också få ersättning. De erhöll också 8 öre smt per dag för varje man, som gjorde denna extratjänst.

Postmästare Johan Alm i Grisslehamn blev med tiden mycket gam- mal och hans son *Christian Gabriel Alm*, (1723—1781) »substituerade» för fadern från och med den 8 september 1741. Fadern dog 1744 — 99 år gammal — och då skötte han tjänsten under moderns nådeår. Till efterträdare utsågs *Johan Jewert*, (1700—1773) som tillträdde tjänsten 1745. Christian Gabriel Alm blev i stället år 1747 postmästare på Kastelholm.

Sjöfärderna med post fortsatte att kräva sina offer. På vårriksdagen 1747 klagade Ålands fullmäktige i bondeståndet över att de »under- stundom drivas norr i havet». Från 1715 hade omkring 25 man från de åländska postrotarna omkommit.

Men det saknades inte heller dramatik på land. Natten mellan den 19 och 20 december år 1754 brann postbyggnaderna i Grisslehamn. Redan tidigare hade man diskuterat möjligheten att flytta postkontoret längre norrut för att få en kortare sjöväg till Åland. Nu ansåg man tillfället vara lämpligt, och i ett kungligt brev av den 3 juni 1755 för- ordnades det att postkontoret skulle flyttas till den plats, som idag kal- las Grisslehamn.

Där började man redan samma år bygga det nya posthuset efter rit- ningar av Carl Fredric Adelcrantz. Det blev färdigt i oktober året därpå.

Enligt vissa uppgifter skall det vara det äldsta bevarade huset i lan- det, som har speciellt uppförts för Postverkets räkning. Enligt somliga källor kostade bygget 19.200 daler (smt?), enligt andra gick det hela löst på 45.000 daler kopparmynt. Postmästare Jewert, som fått det mycket besvärligt när det gamla posthuset brann, flyttade med till nya Grisslehamn.

¹ Fagerlund a. a. s. 134.

Postbönderna var inte helt förtjusta i förändringen. De klagade över att de nu fick längre väg att föra posten till hamnen. Argumentet att sjöresan i stället blev kortare tycks inte ha ansetts så mycket värt. Förmodligen ansågs det att det ändå var samma risk att fastna i drivis eller råka ut för oväder.

Besvärigheterna kändes väl inte heller mindre när *dubbel post* infördes år 1757.¹ Detta innebar att posten fördes två gånger i veckan i vardera riktningen. Fortfarande var det bara 21 rotar i Väddö fördelade på 84 mantal, som skulle sköta om postföringen, medan det var 8 postrotar på 43 $\frac{3}{8}$ mantal på Eckerö. Varje mantal var sålunda hårdare belastat på Väddö än på Eckerö. Ersättningen för varje postföring var c:a 9 daler, oavsett om flera poster slagits ihop till en på grund av att havet varit oframkomligt e. d. Den summan skulle 6—8 man dela på.

Under den tid som havet inte var isbelagt företogs överfarten med mindre jakter. Dessa var försedda med vindspel, så att de kunde dras upp på land var de än landade. Under menföre användes skötbåtar, men dessa var alltför tunga och klumpiga. Detta ledde till att isbåtarna kom till. Dessa lär vara en åländsk uppfinning. Det anges nämligen att de konstruerats 1785 av bonden Matts Andersson (1753—1835) på hemmanet nr 10 i Eckerö Storby, och drängen Nischens Anders Olsson från hemmanet nr 23.² Isbåten skulle sålunda vara en ganska sen uppfinning. Dessa båtar var av Geta-typ (Geta, ort på Åland), spetsiga i för och akter och med kullrig köl. De var *plåtbeslagna* under fören och hade en långsgående ribba på var sida för gång i havsis. De förde fock och bomsegel. Från början var isbåtarna så små att de kunde skötas av 2—3 man och mätte då endast 5,5 m över stäv. De var lägre och bredare än skötbåtarna och användes först enbart i passagerartrafiken. Efter 1818 begagnades de även i postföringen.

I ett memorial den 15/6 1761 beräknar överpostdirektören Väddöbornas årliga gemensamma inkomster för passagerarbefordran till mellan 400 och 800 daler kopparmynt. Det var en konkurrens mellan Väddöborna och Eckeröborna om passagerarna, eftersom dessa avsevärt ökade lönsamheten med postfärderna. Väddöböndernas andel skulle emellertid kunna ökas om de »bemötte folk med mera anstän-

¹ Forsell a. a. s. 101.

² Fagerlund a. a. s. 285.

dighet och foglighet». »För att undvika äventyr och varjehanda olägenheter under resan vill de farande inte gå till sjöss med Vaddöborna», påstår överpostdirektören.¹

Märkligt nog finner man när man studerar denna trafik, även flera uppgifter som ställer Vaddöbönderna i en ogynnsammare dager än ålänningarna. Dessa förefaller ha varit mer plikttrogna, tjänstvilliga och öppna. Om detta beror på att reseskildringarna är partiska eller på andra orsaker får väl tills vidare vara outrett.

Behovet av att göra postfärderna över havet snabbare och säkrare synes ständigt ha gjort sig gällande, och 1764 var man beredd att åter försöka trafik med postjakter. Detta fortsatte man med till år 1779.

För att återgå till de ekonomiska problemen kan det nämnas, att från och med 1765 fick postrottemanskapet en viss extra ersättning om man fördröjdes på andra sidan havet. 1767 höjde man på nytt taxan för resande.

Den förste postmästaren i det nya posthuset i nya Grisslehamn, Johan Jewert, fick avsked ur tjänsten 1771 och dog få år därefter, 1773. Till hans efterträdare utnämndes en man, som verkligen kände till denna route, nämligen den förut omnämnde *Christian Gabriel Alm*, som övertog tjänsten den 31 maj 1771 (se sid. 00).

Men faror hotade posten, även under landtransporten, och år 1777 berättas det att postiljonen som förde posten från Stockholm var beväpnad med två pistoler. Hur svårigheterna att ta sig över havet varierade med årtiderna framgår av reskostnaderna. Detta kan exemplifieras med utdrag av den »nya» taxa för färd över havet från Åland som trädde i kraft 1781:

Från den 14/4 till den 14/11 var kostnaden för överresa med en 6—7 bords båt 2 riksdaler och med en 8—9 bords båt 3 riksdaler.

Under tiden 14/11 till 14/4 gällde *dubbla* taxan.

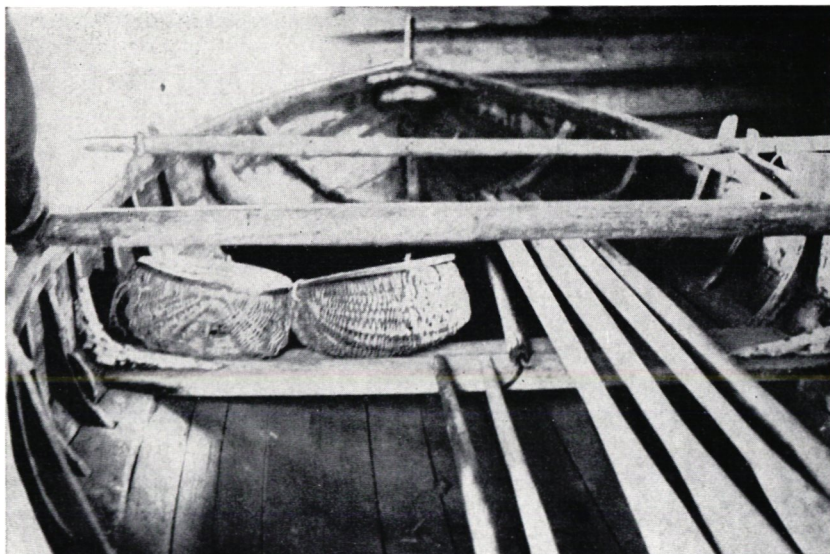
Av de resande som åtföljde postbåten betalades för

en heltäckt vagn 1 riksdaler 24 skilling
en halvtäckt eller öppen vagn 1 riksdaler
en chaise 32 skilling.

Dessa priser inkluderade en passagerare, som annars hade att betala 16 skilling. Dessa belopp ökade med en tredjedel under tiden 14/11—14/4. Man var sålunda helt medveten om det berättigade i en högre ersättning till rotebönderna under den riskfyllda och svårarbetade vinsterperioden.

¹ Forssell a. a. s. 102.

Det var vanligt att de resande inte gav sig tid att vänta till den ordinarie postens avgång utan ville komma iväg några dagar tidigare. Från Eckerö kunde man då t. ex. ta sig med postroten till Signilsskär, men vintertid hände det då och då att man blev liggande där flera dagar på grund av ogynnsam väderlek. Det var därför stadgat att roten under vinterperioden förutom båtlegan efter två dagars väntan skulle ha 16 skilling för varje dag därutöver som den uppehölls på skäret.



Postrotebåten på Eckerö riggad för färd över isen.

År 1781 dog postmästare Ch. G. Alm i Grisslehamn, och till hans efterträdare utsågs *Carl Fredrik Westerman* (1732—1792).

Karaktäristiskt för Ålands hav är att issituationen kan växla mycket snabbt och vara helt olika vid motsatta sidor. Det skulle därför göra det mycket lättare att planera och förbereda överfarterna om man i förväg var underrättad om isförhållandena på den motsatta sidan. Av den anledningen placerade man i slutet av augusti 1789 en 18-pundig *kanon* på Signilsskär. Med den kunde man genom olika skottserier *signalera* över till Grisslehamn om isförhållandena. Kanonen skyddades av ett enkelt skjul av bräder. Den sköttes av lotsarna på Signilsskär,

som fick 3 riksdaler årligen som lön för detta extra arbete. Troligen hade man endast nytta av kanonen under gynnsamma förhållanden, eftersom den enligt uppgifter inte användes under åren 1790—95. Detta motsägs dock av biskop M. J. Alopaeus, som berättar att när han var på resa till Stockholm så gavs signal med kanonen vid avfärden från Signilsskär. Denna ägde rum klockan 7 om morgonen år 1792.¹ Den 14 maj detta år avled postmästare Westerman, och han efterträddes den 5 juli av *Carl Erik Granström* (1759—1828), som var gift med sin företrädares dotter Fredrika Regina.

Eftersom kanonsignaleringen inte visat sig vara till alla delar fullkomlig fick man behov av en mera mångsidig signalförbindelse och med större räckvidd. På Gustaf IV Adolfs födelsedag den 1 november 1794 hade man gjort försök med en *optisk telegrafförbindelse* mellan Katarina kyrktorn och Drottningholm över en mellanstation på Tranenberg.

Försöket var lyckat och myndigheterna förstod genast vilken nytta man kunde få av den optiska telegrafan. Den befanns dessutom ha »mycken gemenskap med Postverket» och ställdes därför under dess och Kanslikollegiets överinseende. 1795 beslöts det i Kanslikollegium att optiska signalstationer skulle förläggas till Grisslehamn, Signilsskär och Eckerö. För kostnaderna skulle Postverket svara. Denna telegraflinje togs i bruk år 1796. Det är emellertid osäkert om linjens fortsättning till Stockholm byggdes ut omedelbart. Från och med 1808 vet man dock säkert att den fungerade. Det året inrättades ytterligare en signalstation i Grisslehamn.²

Det optiska telegrafsystemet hade organiserats av dåvarande kanslirådet A. N. Edelcrantz, som var född i Åbo och blev docent i naturkunnighet. En signalstation bestod av ett hus med en mast med nio eller tio kvadratiska, rörliga skivor. Dessa kunde inifrån huset var för sig ställas horisontellt eller vertikalt och sålunda ge olika signalkombinationer, som kunde tolkas med hjälp av en kodbok. Signalerna observerades genom tubkikare uppställda i de timrade signalhusen. I dessa fick man inte elda, eftersom det i så fall bildades imma på tubernas linser. Vakttjänsten hade sålunda sina sidor under vinterkyla.

¹ Svenska Telegrafverket III Göteborg 1938 s. 292—93.

² Svenska Telegrafverket III Göteborg 1938 s. 136.

Den optiska telegrafen i Grisslehamn var uppförd på det s. k. Utviksberget c:a 500 m söder om posthuset. Med sina 30 m över havet är det den högsta punkten åt havssidan i Grisslehamns omgivningar.

Postfärdernas tekniska förutsättningar förbättrades också, om än inte på något mera revolutionerande sätt. På östra sidan av Signilsskär byggdes år 1802 en hamn med båtbygga för 6.918 riksdaler smt. Två år senare byggdes den ut för ytterligare 1.066 riksdaler.

Trafiken fick inte längre utvecklas i fred. Den politiska situationen var orolig, och 1808 bröt det ödesdigra kriget mot Ryssland ut. Det året var en gränspostering på 242 man, förutom telegrafens manskap, förlagd i Grisslehamn. På Eckerö fanns det år 1808 för post- och resandetrafiken två 7-bordsbåtar, fem 9-bordsbåtar och ett antal 4—5-bordsbåtar, som egentligen var skötbåtar.

Den 23 mars 1808 togs telegrafen på Signilsskär ner. Samma morgon sändes det sista telegrammet från Grisslehamn med en kunglig order som bl. a. stadgade att »ingen leverering får från Åland göras till den ryska armén, så länge fienden inte kan tvinga Ålands inbyggare därtill».

Vintern 1808—09 var hård, och Ålands hav frös till. De svenska trupperna under general von Döbelns befäl retirerade över isen till Väddö, och generalen inrättade sitt högkvarter i Väddö prästgård. Då medfördes troligen även signalkanonerna från Signilsskär till Sverige. Den 17 mars 1809 ryckte en rysk trupp om c:a 400 man under general Kulneffs befäl över isen mot Grisslehamn. Avsikten var att inta Grisslehamn och Norrtälje och eventuellt rycka vidare mot Stockholm. Kulneff lyckades utan större ansträngningar besätta Grisslehamn och sände följande rapport till sin stab: »Gud vare tack. Heder och ära åt ryska armén på Sveriges kuster. Jag och armén prisar Gud med Te Deum i Grisslehamn.»

Situationen var onekligen hotande, men Kulneff kom inte längre. Det går många historier om hur han skall ha blivit skrämmd av ortsbefolkningens morska uppträdande. De hade fått honom att tro, att von Döbeln var beredd att anfälla med en överlägsen styrka. I vilket fall som helst var risken stor att isen skulle bryta upp och avskära Kulneffs förbindelser bakåt, och medan tid var återvändande ryssarna över isen till Åland.

Genom freden i Fredrikshamn den 17 september 1809 slutade kriget och Finland med Åland avträdde till Ryssland. Redan den 18 december samma år öppnades åter postföringen över havet i enlighet med generalpoststyrelsens cirkulär den 5.12.1809. Följande år, den 24/11 ingicks en postkonvention mellan Sverige och Ryssland. I dess V:e och VI:e artiklar stadgades följande:

V. I det fallet att Ålands hav eller de mindre passen, i anseende till isen ej äro farbara, så skall därom å ömse sidor underrättelse lämnas med ett 24-pundigt kanonskott och så snart överfarten på ett eller annat sätt bliver möjligt så underrättas där- om ömsesides med tvenne kanonskott.

VI. Signalerna med kanonskott skola på Svenska sidan givas vid Grisslehamn och på den Ryska vid Signilsskär, samt vid båda orterne en gång om morgonen klockan nio och den andra gången klockan åtta om aftonen. Igenom iakttagande av detta sätt vinnes den fördelen, att man är gemensamt underrättad på vilkendera sidan överfarten är practicable eller icke.

Den ryska kanonen fördes till Signilsskär år 1812, och den betjänades av en militärpostering bestående av en fyrvaktare och fyra soldater tillhörande artillerigarnisonen på fästningen Skrapan. Detta år fanns det endast tre båtar på Ålandssidan för trafiken över havet.¹ Kanonen i Grisslehamn placerades på en bergshöjd alldeles intill havet strax sydost om posthuset. Den låg på en trälavett med fyra järnhjul. Lavetten är nu helt försvunnen, men kanonen ligger ännu kvar på »Kanonberget» och hjulen är tillvaratagna. Kanonen borde fördes med en ny lavett. På den kala och karaktäristiska klippan skulle den inte bara bli en effektiv silhuett utan också ett talande äreminne över postförbindelsen över havet i gammal tid.

Så länge den optiska telegrafen var i bruk rådde det en livlig kommunikation mellan postmästaren i Grisslehamn och hans kollega på Eckerö. Kort efter skilsmässan från Sverige utfärdade den finska regeringskonseljen ett förbud för ämbetsmännen i Finland att i ämbetsväg eller i något som rörde deras tjänst korrespondera med »utrikes ämbetsmän». Alla upplysningar som önskades ömsesidigt av in- och utländska ämbetsmän skulle begäras av regeringskonseljen och meddelas till denna. Gränspostmästarna på var sin sida om Ålands hav torde dock inte ha brytt sig så mycket om detta, utan fortsatte att korrespondera privat, även i fråga om tjänsteärenden och stundom även på uppdrag av myndigheterna.

¹ Fagerlund a. a. s. 43 och 278.

Sedan riksgränsen hade flyttats tillbaka ända till Ålands hav fick Grisslehamn ett strategiskt ännu mera utsatt läge. Man ansåg då, att det krävdes en officers närvaro i Grisslehamn. Hans uppgift skulle vara att observera om ryssarna företog flott- och trupprörelser. Postmästare Granström förflyttades därför — förmodligen mot sin vilja — den 24 februari 1810 till Östersund. Kanske som ett plåster på såret hemställde överpostdirektören att Granström skulle erhålla 150 riksdaler i flyttningsbidrag.

Den som efterträdde honom, med början redan den 7 februari, var överstelöjtnanten *Otto Henric von Fieandt* (1762—1823) känd från »Fänrik Ståls sägner». Han hade uppdrag att »ha ett vaksamt öga på allt vad vid denna gränseorten förefaller, för att därom meddela vederbörande nödiga rapporter». Hans arvode bestämdes till 600 daler smt om året.

Von Fieandt efterträddes redan den 30 november samma år av häradshövdingen *Israel Unonius* (1770—1824), som tillika blev tullförvaltare. Det var en befattning som blivit aktuell genom att Grisslehamn nu var en gränsort. Vid sidan av posthuset uppfördes därför 1812 en tullstation.

Sådan personalunion mellan postverket och tullen kunde förekomma även på lägre nivå. I de »personelle berättelser» som Unonius årligen lämnade till Tullverket rapporterades nämligen år 1817, att en av tullvaktmästarna också var anställd hos honom på postkontoret.¹ Post- och passagerartrafiken tog fart igen, och år 1818 föreskrevs det att på finska sidan skulle finnas fyra större och tre mindre postbåtar tillgängliga på Eckerö.

Sedan slutet av 1700-talet hade en gränspostering varit förlagd till Grisslehamn, och dess förläggningsproblem hade länge diskuterats. Omkring 1812 uppfördes för dess räkning en kasernbyggnad på höjden väster om hamnen.

På 1820-talet började man mera regelbundet att tillsätta officerare som postmästare. Detta var ett sätt att förbilliga militärernas pensionsförhållanden. När Unonius dog 1824 kom därför valet av hans efterträdare att falla på en äldre officer, överstelöjtnanten *Johan Leonard Pahl*, (1763—1826). Liksom Unonius var han även tullmästare. Han var också kommandant för gränsposteringen, vilket alla postmästare

¹ Jonas Nauclér. Byn som kom med posten. Några anteckningar om Grisslehamn. Stockholm 1963.

i fortsättningen fungerade som, ända tills gränsposteringen drogs in. Deras ämbete utövades från den s. k. »Kommendantsexpeditionen».

Det hade alltså på relativt kort tid blivit stora förändringar i Grisslehamn, men själva postföringen var fortfarande ordnad på ett som vi ser det primitivt sätt. Ett uttryck för de risker som var förenade med överfarten har man i ett cirkulär från överpostdirektören den 26 juni 1821, där man bestämde, att penningremitter inte fick föras över havet vintertid annat än på avsändarens egen risk.

I oktober 1821 övertog Postverket från postbönderna postföringen mellan Grisslehamn och Åland. Detta gällde dock endast Väddöbönderna. De åländska postrotarna fungerade ännu ganska länge. Besättningarna på Väddö-båtarna kommenderades därefter från fyra båtsmanskompanier i Roslagen som i tur och ordning tjänstgjorde med 16 man under ett år i taget. Dessutom hyrdes 8 kofferdimatrosor för tjänsten. Styrkan leddes av en officer, som var löjtnant eller kaptenlöjtnant vid flottan med hjälp av 3 underbefäl. I 1822 års almanacka uppges det, att brev till Ryssland och Finland skulle »charteras» i Grisslehamn eller Haparanda. Över Grisslehamn var portot 10 skilling 6 runstycken per lod, och över Haparanda 9 skilling 6 runstycken. Ryska och finska brev över Grisslehamn skulle lösas med 8 skilling 5 runstycken, medan de som kom över Haparanda kostade 9 skilling 6 runstycken.

När postmästare Pahl i Grisslehamn avled 1826 utnämndes *Lars Ludvig Travenfelt* (1784—1832), som fått överstelöjtnants avsked 1822, till hans efterträdare.

Bestämmelser om värdeförsändelser över havet vintertid utfärdades även på den finsk-ryska sidan. Den 11 december 1827 bestämdes det att under tiden 15 december—15 april skulle penningremitter endast i undantagsfall och då endast på avsändarens egen risk få sändas över Ålands hav. Den alltid tillgängliga vägen över Torneå och Haparanda kunde i stället användas.

Det går en historia om att ryska tzaren vid något tillfälle skulle ha sett det herrgårdsliknande posthuset i Grisslehamn och då förargat sig över att det lilla och slagna Sverige hade ett så schangtilt posthus — mycket finare än de bondgårdar som fanns på Eckerö. Han gav då order om att där skulle byggas ett betydligt större och elegantare posthus än det svenska. Sanningshalten i denna historia kan ju betvivlas, men 1823 antog den kejserliga senaten i Helsingfors ett anbud från Carl

Anton Lignell att uppföra ett posthus på Eckerö för 118.400 rubler banco assignater. Det skulle vara färdigt 1826. Men först den 16 september 1828 kunde den åländske postmästaren von Baumgarten flytta in i det nyuppförda posthuset.

Hur en vintertida överfart kunde gestalta sig för en passagerare har beskrivits i flera reseskildringar. Men mest målande är de korta anteckningar som studenten H. W. W. Furuhjelm gjorde i sin almanack för år 1828.

- »Febr. d. 26 Reste från Åbo.
d. 28 Om morg. anlände till Eckerö s.d. rysligt yrväder. — Ackorderade med postbönderna om öfverfarten till G. hamn för 40 Rd.
d. 29 Färdades under mycken svårighet öfver 5 råkor med häst till Signilskär.
Mars d. 1 Gjordes försök att gå till hafs med isbåt, men efter uppkommen storm och efter lifsfara bland drifis återvände till S.skär.
d. 2 Storm och snö.
d. 3 Gjordes åter ett fruktlöst försök att komma öfver hafvet.
d. 4 Lämnades omsider S.skär kl 7 f.m. — Resan gick lyckligt dels öfver fast is, dels uti rent vatten, ända till ungef. 1 mil nära svenska landet, då vi fastnade i en sörja af hopdrifven is och arbetade ända till kl 11 på n. tills vi funno ett fast isstycke, hvarpå båten uppdrogs och natten passerades.
d. 5 Anlände efter 1000 besvär till G.hamn kl 7 e.m. (past nubila Phoebus).
d. 6 Reste därifrån och anlände till S.holm.
d. 11 Reste från Stockholm och anlände s.d. till Målet — Uppsala!!!»¹

Under alla de år trafiken pågick krävde havet då och då sin tribut av människor och båtar. Rapporterna berättar bl. a. att fyra båtsmän drunknade 1824 och en 1830. Den 20 januari 1836 förolyckades en åländsk isbåt utanför Grisslehamn. Posteringen där tycks ha sänt ut hjälp, ty constapeln vid Kungl. Svenska Flottan fick en kejsrerlig rysk silvermedalj för sin räddningsinsats. När postbåten *Makrillen* förolyckades 1841 försvann ytterligare 4 man, och vintern 1844 havereade postbåten *Grisslehamn* varvid sex man omkom. Lika många drunknade 1849 när isbåten *Vitlingen* förolyckades. Under en långsam och svår överfart i februari 1847 inträffade den omtalade händelsen när Pellas J. E. Jöransson från Åland föll i vattnet bland drivisen, som sköt ihop så hårt att hans huvud blev liggande på isen. Av 11 större och 18 mindre isbåtar förliste fyra av vardera slaget under årens lopp.

Isbåtarna i Grisslehamn hade vid den tiden i huvudsak namn tagna från djurlivet vid kusten, såsom Laken, Löjan, Truten och Simpan. Laken var en rundbottnad båt av samma typ som de åländska, 17—18 fot lång och invändigt klädd med kork. Den båten kunde bära 8—10

¹ Naucleur a. a. s. 18.

man. När den drogs på isen spändes en bom tvärs över båten, så att man kunde gå på båda sidor om den och skjuta och lyfta den. De som inte fick plats vid bommen gick framför och drog båten i rep.

En av de isbåtar som använts under postturerna från Grisslehamn finns ännu bevarad. Den heter *Simpan*, byggdes 1849 och kan beses i Postmuseum.

Isbåten *Simpan* är byggd på klink av furu med köl och stävar av ek. Skrovet är tjärat utvändigt, och invändigt är det struket med brun oljefärg. Insidorna är klädda med korkskivor. Den har tre tofter tvärskepps och en aktertoft, tre par årtullar och tre par åror. Masten är 5,75 m hög och till den hör ett storsegel med bom och gaffel, en fock och en spristång att saxa focken med, samt roder och rorkult.¹ Om vinden var lämplig och isen glatt hissades storseglet på tvären som ett råsegel. Besättningen hade då bara att springande hålla båten på rätt köl medan den gled iväg av sig själv över isen. Betydligt svårare var det att ta sig fram när isen varken bar eller brast. Då fick man ha en karl sittande framme i fören med benen utanför, och han fick trampa och stöta sönder isen. När detta inte lyckades fick man stiga ur och försöka dra båten och samtidigt vara beredd att ögonblickligen hoppa i båten igen när isen brast.

Kolera upptäcktes i St Petersburg år 1831. På den tiden var det en verklig katastrof när man fick pest i landet, och man skyndade sig därför att vidta åtgärder för att hindra att smittan spred sig hit. Med våra dagars kunskap om hur smitta bekämpas ter sig kanske dåtidens metoder lite löjliga. Men då var det verkligen allvar. Postförarna från Eckerö förbjöds att angöra bryggan vid Grisslehamn. På flera famnars avstånd måste de invänta den svenska personalen, som rodde ut med en båt. Ålänningarna fick lägga sig i lä om denna, varefter Grisslehamnarna slängde ut ett rep till dem. I detta band ålänningarna fast postväskan och släppte den i vattnet. Grisslehamnsbåten rodde till land med posten släpande efter sig. När man förtöjt fiskade man upp postväskan med en stång och bar den i yttersta spetsen av denna upp till posthuset. Där togs breven ut ur postväskan med en tång, *perforerades* i specialkomponerad apparat (en sådan finns bevarad i Postmusei samlingar) och röktes slutligen med svavel.

¹ Johannes Rudbeck. Svenska Postverkets fartyg och Sjöpostförbindelser under tre hundra år. Stockholm 1933 s. 194.

Ålänningarna själva ansågs naturligtvis vara lika farliga som breven, och de tilläts därför inte att gå i land. Detta var ju inte så roligt för ålänningarna, snarare direkt livsfarligt när vädret var dåligt. De klagade också över denna bestämmelse. Den 13 september meddelade emellertid den karantänskommitté som hade bildats, att man utsett en särskild plats i Grisslehamn där de åländska postförarna kunde gå i land och vila ut.

Annu den 27 juni 1831 kunde man konstatera att hälsotillståndet i Finland var fullkomligt gott och postmästaren på Eckerö försåg varje postrote till Sverige med ett sundhetsbevis. Från svensk sida anhöll man emellertid att postförarna från Grisslehamn inte skulle behöva stiga i land och lämna postväskan på postkontoret. Den 25 juli medgavs det att de fick lägga postväskan på postbryggan, där en tullvaktmästare sedan hämtade den. Kvitto på detta överlämnande sändes sedan till Grisslehamn med första post därefter. Det gick slutligen så långt att man slutade med att fara över med posten till Åland. Postväskan fick bli liggande tills ålänningarna kom över med den ryska posten. På återfärden fick de sedan ta med sig den svenska posten till Finland och Ryssland.

Vid denna tid ändrade man också sättet att emballera posten för överfärden. I ett brev den 28 aug. 1831 till gränspostmästaren på Eckerö, landshövdingen i Åbo och finska postdirektionen meddelade »Kongl. Postkommissariatet» i Grisslehamn att posten därefter komme att översändas i speciella laggkärl. Sedan breven tagits ur skulle de återsändas till Grisslehamn och inte till något annat ställe. Man sände även med skruvmejslar att öppna kaggarna med.¹

De speciella förhållanden som koleran medfört avvecklades i februari 1832, men ålänningarna fortsatte tydligen att taga med sig den svenska posten när de återvände till Åland. I ett brev den 1.6.1832 till postmästaren på Eckerö från den finske postdirektören påpekas nämligen att så skedde. Eftersom detta stred mot postkonventionen mellan Sverige och Ryssland och kunde medföra oreda och förlust förbjöd han detta »oskick».

Den 15 juni 1833 övertog friherre Axel Gabriel Oxenstierna (1792—1874) tjänsten som postmästare och kommandant i Grisslehamn. Enligt uppgifter i tulljournalerna förenade han med sina övriga tjänster även sysslan som krogägare. Det direkta värdskapet sköttes dock av sonen till en tullbetjänt.

¹ Fagerlund a. a. s. 189.

1834 bröt koleran verkligen ut i Finland, och flera fall av sjukdomen förekom även i Sverige. På Åland hade man klarat sig, och därför vidtog man åtgärder där för att skydda sig mot smitta som kunde komma över havet. Alla resande från Grisslehamn blev därför undersökta av en läkare på Eckerö innan de tilläts ta kontakt med öbefolkningen. De som befanns vara sjuka inhystes i tull- och posthuset på Eckerö och tilläts inte att resa vidare. Motsvarande bestämmelser gällde även för postpersonalen. Dessa påbud skärptes i september samma år. Den tillförordnade gränspostmästaren på Eckerö, J. Nagajeff, rapporterade den 23 september att 24 personer hölls i karantän i tull- och posthuset. I slutet av året kunde man dock släppa efter på de stränga bestämmelserna, eftersom man då ansåg att smittoriskan hade upphört.¹

Men större faror hotade postrotarna på sjön. På morgonen den 9 november 1842 for Överby postrote från Eckerö med posten till Grisslehamn. Eftersom vinden var VSV måste man kryssa, men efterhand ökade vindstyrkan så starkt att roten vid middagstiden fann det säkrast att återvända till Signilsskär. På eftermiddagen gjorde man åter ett försök att gå ut men störsjöar och strömdrag kastade den tämligen nya båten (byggd 1835) mot Hamnskärsklippan. Folket räddade sig och posten längs bommen till Hamnskär, där de bärgades av lotsarna från Signilsskär. Roten och posten återvände till Eckerö den 12 november, men båten med allt tillbehör var förlorad.

Den 27 februari 1843 förolyckades den svenska postjakten *Kuriren* på återfärden till Grisslehamn från Eckerö. Olyckan ansågs ha berott på bristande kännedom om isförhållandena i havet. Det var ju inte heller normalt att man vintertid begagnade sig av jakterna, men havet hade väl förefallit isfritt när man gav sig av.

Vid den postkonvention som slöts mellan Sverige och Ryssland i juni 1846 stadgades det att korrespondensen skulle avlämnas från det ena av de bägge postverken till det andra i väl förseglade paket, och att paketen skulle överföras mellan gränspostkontoren i väskor eller påsar av läder. Bruket av kaggarna fortsatte dock länge därefter.

I samma konvention stadgades det också att posten på routen Grisslehamn—Eckerö skulle befordras två gånger i veckan året om. Dittills hade det endast gått dubbelturer under sommaren.

När koleran åter bröt ut i Finland år 1848 sökte man skydda sig på ungefär samma sätt som tidigare. Troligen var det på norra sidan av Grisslehamnsviken, där det då i övrigt var helt obebyggt, som man

¹ Fagerlund a. a. s. 171.

hade inrättat en karantänsstuga, där de åländska postförarna kunde övernatta. Motsvarande anordningar hade gjorts på Eckerö. Dessa karantänsvistelser och andra trakasserier som utlöstes av rädslan för smittan, gjorde livet mindre behagligt för postbönderna.

Den bristfälliga kunskapen om väder- och isförhållandena på ömse sidor om Ålands hav var länge en besvärlig faktor för posttrafiken. Särkerligen grubblade man mycket över hur detta informationsproblem skulle kunna lösas. Den finske postdirektören föreslog 1849 postmästare Montgomery på Eckerö, att man skulle signalera med flaggor liksom på fartygen. Montgomery tog kontakt med Oxenstierna, som lät resa en flaggstång på det gamla telegrafberget. Under hösten 1849 gjorde man flera försök med detta signalsystem, men det gav dåligt resultat.

År 1849 blev en kaptenlöjtnant S. Billberg befälhavare för sjöpostkommenderingen. Enligt hans uppgifter disponerade kommenderingen år 1850 fyra rum och ett kök i kasernen. Befälhavaren hade tre rum, varav ett var omändrat till kök och ett rum användes till expedition. Jourhavande underofficeren disponerade ett rum, och båtsmännen ett. Man får också veta att effekter, som sändes från Stockholm till sjöpostkommenderingen forslades med Norrlandsbåtarna till Svartklubben, där de hämtades av sjökommenderingen.

Postbåtsbeståndet på Eckerö den 27/10 1851 var följande: Jakten Neptunus, 9 bord, jakten Fäderneslandet, 9 bord, jakten Hoppet, ny, 11 alnar i kölen, 6 alnar bred, 9 kvarter djup, stora skötbåten, 6 bord, nya skötbåten, 6 bord men mindre samt 7 isbåtar.

Sjöpostkommenderingen i Grisslehamn drogs in år 1852 och ersattes med förhyrt manskap, men Billberg stannade kvar som chef för den nya »sjöpostbefordringen». Samtidigt började man bygga om posthamnen. Dittills hade hamnmuren lutat ner mot vattnet. Då ersattes den med en lodrät mur, försedd med ankarjärn och en träskoning längs kanten. Den norra och östra hamnarmen ersattes helt med nya. Man gjorde också en helt ny upphalningsbro i stället för den gamla, som hade blivit förstörd. Hamnen muddrades dessutom upp, och arbetena synes ha avslutats år 1853.

Oxenstierna avgick som postmästare den 21 maj 1856, och tjänsten tycks sedan ha stått obesatt under nära ett år, då majoren *Johan Fredrik Ekenstierna* (1801—1858) tillträdde den 12 maj 1857. Hans tjänstetid blev dock mycket kort och han avled redan den 22 juli 1858. Hans

efterträdare *Mauritz Bogislaus Malmerfeldt* (1807—1883) däremot blev gammal i tjänsten. Han uppehöll den i 25 år från den 31 aug. 1858, men kommandantsbefattningen tillträdde han först 1859.

Inte långt därefter förordnades en färgstark herre vid namn *Gustaf Elias Unonius* till tullförvaltare i Grisslehamn. Han var son till förutvarande postmästaren *Unonius*. Även *Malmerfeldt* var en originell herre, och deras samarbete gick inte alltid friktionsfritt.

Ett exempel därpå finns i en bevarad skriftväxling i tjänsten mellan dem. Den börjar med en begäran om plombering av tullgods: »På Kongl. Sjötullkammaren härstädes anhålles att de med posten från Eckerö den 25te dennes inkomne:

2 st Colly till I. F. Dahlgren i Götheborg
må blifva plomberade till Kongl. Sjötull Kammaren i Götheborg att dit afgå den 27de dennes.

Grisslehamn af Kongl. Paketpost Kontor den 25 Mars 1862

M. Malmerfeldt»

Under detta har följande skrivits:

»Någon paketpost har denna dag icke blifvit å tullkammaren aflemnad.

Grisslehamn d. 25 Mars 1862.

e. f.
G. Unonius»

Ytterligare skrivelser i ärendet synes ha blivit utväxlade samma dag med den påföljden att postmästaren fick följande brev:

»Till Kongl. Postkontoret vid Grisslehamn.

Med anledning af de enskilda skrivelser, som efter finska postens ankomst i dag vexlats mellan postmästaren och t. f. tullförvaltaren, — och med anledning af den förres anhållan, att å andra exemplaret af en inlaga om förpassning till Götheborg för 2ne st. *Collies*, hvilka, enligt ett hans sednare påstående, skulle med paketposten i dag hafva anländt ifrån Eckerö, erhålla samma påskrift, som af t. f. tullförvaltaren blifvit gifven å ett annat exemplar af nämnda inlaga, nemligen, att ingen paketpost i dag blifvit av tullkammaren emottagen, hvilken anhållan tyckes gifva tillkänna postmästarens afsigt vara, att göra ett offentligt bruk af dessa dokumenter; får tullkammaren härmed förklara: . . .»

I fortsättningen konstaterar Unonius bl. a. att postpersonalen skall höra efter hos tullkammaren om tullgods finns, vilket i sin tur innebär att tullkammaren har skyldighet att först ta hand om sådant gods. Unonius hade därför, troligen som vanligt, skickat en vaktmästare till postkontoret samtidigt som posten kom. Vaktmästaren hade frågat efter tullpliktiga paket och fått till svar av både postmästaren och kontorsföreståndaren att några sådana inte fanns. Han hade dock sett två paket tagas upp ur postväskan. Unonius tyckte att när postpersonalen handlade så nonchalant kunde den själv få ta ansvar för godset, och han ansåg sig inte under sådana omständigheter behöva erkänna att något tullpliktigt gods fanns. Denna inställning var troligen *formellt* riktig.

Förmodligen har Malmerfeldt inte velat direkt begagna sig av denna förkrossande sakkunnigt skrivna redogörelse, eftersom den inte blivit diarieförd utan liksom de övriga här citerade skrivelserna lagd i en bunt mindre viktiga skrivelser och journaler. Trätan om dessa paket blev tydligen en verklig prestigesak för de båda herrarna, därom vittnar följande handling:

»Till Kongl. Postkontoret vid Grisslehamn.

Då mellan härvarande postkontor och tullkammare uppstått olikhet i åsigten rörande behandlingen af med paketpost från Eckerö hit anlände paketer, och, då postmästaren i en skrivelse till t. f. tullförvaltaren förklarar, att dessa paketer skola behållas kvar å postkontoret tills postmästaren medhinner skrifva anmälningsinlaga om deras förpassning, samt att postmästaren sålunda ämnar förfara, tills andra ordres från Kongl. General-Post-Styrelsen erhålles; så får tullkamaren af förekommande anledning, och till undvikande af måhända nödvändig ytterligare anmälan å behörig ort om förhållandet, härmed vänligen anhålla om upplysning, huruvida några sådana ordres anländt, eller om postkontoret ämnar framdeles förfara på samma sätt som hittills och vägra pakaternas genast vid deras ankomst omedelbara utlemnande till tullkamaren.

Grisslehamns Sjö-Tull-Kamare d. 9 April 1862.

e. f.
G. Unonius.»

Detta ypperliga prov på byråkrati blir verkligt roligt när man vet att dessa herrar bodde och hade sina tjänsterum knappa 50 meter från varandra. Troligen hade de själva ett visst nöje av det. Hade de träffats och gjort upp i godo, så hade de gått miste om ett litet dramatiskt inslag i det säkert annars rätt enformiga livet ute i Grisslehamn.

Enformigheten gällde förstås bara för dem som stannade på landbacken. I Åbo underrättelser år 1864 nr 53 berättas att den svenska postroten vid överfart från Grisslehamn söndagen den 1 maj hade råkat ut för en stormby. Alla männen i roten hade då omkommit, men en skeppare, som följde med som passagerare hade, liksom den i *en tunna med vidhäftad boj* inlagda posten, fiskats upp av en norsk brigg. Denna förde honom till Svartklubben, varifrån posten återfördes till Grisslehamn.

Med anledning av ett den 21 juni 1861 utfärdat Kungligt brev *om-organiserades* postföringen mellan Stockholm och Grisslehamn. Man hade börjat ta ångbåtarna i tjänst för postbefordran direkt mellan Stockholm och Finland, vilket i hög grad avlastade trafiken över Grisslehamn. Detta fungerade dock bara sommartid. Ångbåtarna var ännu alltför svaga för att klara Östersjöns isar. Det ankom tydligen på postkontoret i Grisslehamn att skriva kontrakt med skjutsbönder ända ned till Rilanda söder om Norrtälje och att betala deras ersättning. Från början tycks man ha missuppfattat situationen. I de kontrakt som upprättades i februari 1862 om förhyrning av hästar från bönderna talas endast om postföring vintertid, eller då ångbåtstrafiken måste inställas. I början av maj samma år ändrades kontrakten, så att de gällde postföring tre gånger i veckan vintertid eller då ångbåtturerna var inställda och två gånger i veckan sommartid. När posten befordrades med diligens skulle två hästar och en pålitlig karl ställas till förfogande, när postkärra användes räckte det åter med en häst och karl. Diligensen och postkärran ägdes av Postverket, och chef på ekipaget var alltid en postiljon. Postiljonen var beväpnad med pistoler. Han hade ett posthorn att blåsa signaler med. Detta var utkvitterat i Grisslehamn. I ett efterlämnat »kvitto» står det: »Undertecknade hafva denna dag från Grisslehamns Postkontor utbekommit Ett st. Post-Trumpet hvardera som härmed försäkras af Grisslehamns Postkontor den 13 November 1862 (?) N. E. Sandström Joh. Nyström».

Ett kontrakt upprättades med Erik Jansson i Trästa, som skulle svara för hästarna på sträckan Grisslehamn—Trästa—Stabby gästgivaregård. Hans ersättning bestämdes till 1 Rd, 24 öre Rm (Riksmünt) per häst och mil när diligensen användes och 1 Rd 15 öre när postkärran användes och en häst behövdes.

Bonden Erik Mattsson i Stabby svarade för sträckan Trästa—Stabby Gästgivaregård—Svanberga Gästgivaregård och fick för detta 1 Rd 25 öre Rm för varje häst och mil vid diligenskörning och 1 Rd 15 öre för körning med postkärran. Hästarna på sträckan Stabby Gästgivaregård—Svanberga Gästgivaregård—Norrtälje postkontor ställdes till förfogande av gästgivaren Lars Carlson i Svanberga. Ersättningen var densamma.

I Norrtälje åtog sig arrendatorn Carl Ersson att ställa hästar till förfogande på sträckan Svanberga Gästgivaregård—Norrtälje postkontor och omvänt. Han fick så mycket som 1 Rd 40 öre vid diligenskörning, annars 1 Rd 25 öre. Kanske räknades Norrtälje som dyrort —

eller var sträckan tyngre att köra. Slutligen skrevs ett kontrakt med bonden Carl Andersson i Rilanda om körningen mellan Rilanda gästgivaregård och Norrtälje postkontor för 1 Rd 25 öre Rm per häst och mil.

En glimt av förhållandena under denna tid kan man få ur den »Kassa- och aflönings Bok för Sjökommenderingen¹ vid Grisslehamn Åren 1864. 1865» som ännu finns bevarad. På creditsidan har för mars månad 1864 upptagits följande poster:

Avlöning för månaden	666 Rd 25 öre
Gratifikation till 6 matrosor och 9 jaktbåtsmän	150 »
Gratifikation för resor till Åland	120 »
9 man lejda	171 »
3 do	54 »
Elsvalls räkning för båtlega	2 »
1 man lega	3 »
Fyrmästare Modins räkning	5 »
Lindholms räkning	1 »
do do	2 »
Skjutsräkning	2 »
Smidesräkning	5 » 85 »
Skurning av kasärnen m. m.	2 »
Extra förplägning av brännvin	12 »
Summa:	1.196 Rd 10 öre

Avlöningslistan såg ut på följande sätt:

»Undertecknad, traktamente för 31 dagar à 2 R 50	77: 50
Mater:förvaltar Lindh, avlöning och hushyresersättning	50: —
4 matrosor av 1. klassen Månadsavlöning à 30 R	120: —
För 8 sjöresor à 5 R	40: — 160: —
4 matrosor av 2. klassen, månadsavlöning à 25 R	100: —
För 8 sjöresor à 2 R 50	20: — 120: —
9 jaktbåtsmän, månadsavlöning à 25 R	225: —
Beklädnadsersättning à 3:75	33:75 258:75
	666:25

Grisslehamn den 31 mars 1864

C. P. Lindgren»²

¹ Avser den s. k. sjöpostbefordringen.

² C. P. Lindgren efterträdde år 1858 Billberg som chef för »sjöpostbefordringen».

Den i avlöningslistan omnämnde materialförvaltaren Lindh upprä-
tade prydliga inventarieförteckningar, där man får vissa uppgifter om
postbåtarna. För år 1867 berättas bl. a.:

»Specifikation på Jakterna

Snabb, byggd år 1840 uppå Kungl. Flottans Varv i Stockholm av ek på kravell. För-
sedd i bogen endast i vattenlinjen med metallplåt. Seglena mer än halvslitna. Jakt
och inventarier i gott stånd.

Niord, inköpt ny år 1855. Byggd vid Furusund på klink av furu med ekstävar.
Jakten kasserad, inventarierna i brukbart skick.

Hilda, byggd vid Furusund år 1865 av furu på klink med ekstävar. Jakt och in-
ventarier i fullgott skick.

Specifikation på större Isbåtarne

Kuriren, inköpt ny från Åland 1863. Byggd på klink av furu. Försedd i bogen med
kopparplåt. Båt och inventarier i gott skick.

Swan, byggd år 1850 på klink av furu. Försedd i bogen med kopparplåt. Båten
kasserad. Seglena trekvartsslitna. Inventarierna i övrigt i brukbart stånd.

Simpan, byggd år 1849. Försedd i bogen med kopparplåt. Seglena kvartslitna. Båten
med inventarier i brukbart stånd.

Gösen, byggd år 1849. Försedd i bogen med kopparplåt. Båten med inventarier i
brukbart stånd. Seglena trekvartsslitna.

Laken, byggd år 1852. Försedd i bogen med kopparplåt. Båten med inventarier i
brukbart stånd. Seglena trekvartsslitna.

Laxen, byggd år 1854. Försedd i bogen med kopparplåt. Båten med inventarier i
brukbart stånd, har i år erhållit nytt segelställ.

Flygfisken, inköpt ny år 1863. Försedd i bogen med kopparplåt. Båt och inven-
tarier i gott stånd.

Korpen, användes som hamnbåt, är för ändamålet i brukbart stånd.»

Båtbeståndet underhölls emellertid fortfarande och i 1869 års in-
ventarium finns en helt ny jakt med det gamla namnet *Niord* uppta-
gen: »*Niord*, byggd vid Furusund år 1868 av furu på klink. Jakten i
fullgott stånd. Masten mera klen. Seglena halvslitna. De övriga inven-
tarierna i gott stånd.» Troligen har nya *Niord* fått överta segel och
inventarier från den gamla båten.

Även den kasserade isbåten *Swan* ersattes. I 1869 års inventarium
står: »*Swan*, inköpt ny från Åland 1867. Försedd i bogen med koppar-
plåt. Båt med inventarier i gott stånd.» Detsamma gäller *Löjan*, som
också kasserats. Den nya *Löjan* köptes också från Åland 1867 och var
i gott stånd och utrustad liksom de övriga isbåtarna.

Till vägledning för postbåtarna hade en fyrlampa blivit monterad i
ett gavelfönster på kasernen. Det är möjligt att det kan finnas något
samband mellan detta och den i de citerade räkenskaperna från 1864



Posthuset i Grisslehamn omkring år 1900.

angivna utbetalningen till fyrmästare Modin. Det kan i varje fall konstateras att fyren inte finns upptagen i 1842 års fyrlista, men däremot i 1868 års.

Den 5 september 1869 upphörde militärposteringen i Grisslehamn och därmed också Malmerfeldts ställning som kommandant. Han uppehöll dock fortfarande tjänsten som postmästare. Han fick även uppleva en radikal förändring av postföringen på den månghundraåriga routen mellan Grisslehamn och Eckerö.

Svenska postverket försökte att även vintertid forsla posten med ångbåt över Ålands hav och föreslog det finska postverket att delta i experimentet med halva kostnaden, som beräknats till 15.150 Rd årligen. I Finland tvivlade man på möjligheterna, men den speciellt för ändamålet byggda ångaren »Postiljonen» anträdde sin första vintertur 1870 och anlände till Eckerö den 24 november. Var måndag och torsdag morgon skulle »Postiljonen» avgå från Grisslehamn och återvända på eftermiddagen samma dagar.

I och med detta bortföll sjöpostbefordringens arbetsuppgifter och den lades ned den 30/11 1870. Dess chef och förutvarande material-

förvaltare stod dock kvar som materialförvaltare till den 1 maj 1871, förmodligen som en säkerhetsåtgärd för den händelse experimentet med ångbåten skulle misslyckas.

Ångbåten tog också passagerare. Priset var för en hel resa 1. plats 4 Riksdaler och 2. plats 2 Rdr. Tur och retur inom 14 dagar kostade 6 respektive 3 Rdr. Så länge Signilsskärsfjärden inte kunde befaras med häst skulle Postiljon gå ända in till Eckerö, men när isen på Signilsskärsfjärden var farbar skulle posten landsättas på Signilsskär. Provturerna måste ha övertygat det finska postverket, ty i början av år 1871 biföll man förslaget om att vara med och dela kostnaderna.¹

Befälhavare på »Postiljon» från mars 1871 till hösten 1872 var sjökaptan Hans August Lindström. Han ägde den nuvarande »Engströmska gården» i Grisslehamn.

Efter ett avbrott under den strängaste vintern återupptog »Postiljon» trafiken i mitten av mars 1871 och fortsatte turerna till den 1 juni. Därefter fördes posten med ångfartyg direkt mellan Stockholm och Mariehamn eller Degerby.

Den 17 oktober anträdde »Postiljon» åter turerna mellan Grisslehamn och Eckerö. Avgång skedde var tisdag och fredag morgon kl 5. Båten återvände omedelbart när posten hade avlämnats. Den vintern tycks ha varit mild, ty »Postiljon» måste bara ställa in under tiden 20—21 mars 1872.

Ålänningarna hade även order om att när posten kom med isbåt i stället för med ångbåt från Grisslehamn så skulle posten från Åland sändas med isbåten när denna återvände till Grisslehamn. Liksom föregående år genomförde »Postiljon» turerna till 1 juni. I september månad träffades ett avtal mellan Sverige och Ryssland enligt vilket Sverige skulle ombesörja trafiken över Ålands hav vintertid och tillgodogöra sig befodringsavgifterna. Som ersättning skulle det finska postverket årligen bidra med 6.300 Rdr. Den 15 oktober anträdde »Postiljon» åter sina turer.

Eftersom »Postiljon» var en mindre ångbåt med ganska svag maskin var den mycket känslig för isförhållandena. För att den skulle få besked om bästa färdvägen restes en signalstång på Signilsskär på positionen lat. 60° 12' 10" och long. 19° 20' 10". Från denna gav man med kulor signaler om isförhållandena.²

¹ Fagerlund a. a. s. 205—206.

² Fagerlund a. a. s. 59.

På Åland fanns den gamla postroteindelningen ännu kvar. I september 1872 hörde ännu till posthemmanen i Eckerö socken två jakter, en skötbåt och 7 isbåtar, som allt värderades till 4.575 Mark.

Vintern 1873—1874 klarade »Postiljon» ganska bra, men vintern 1874—75 blev strängare. Den 29 december tog sig båten med knapp nöd fram till Signilsskärs närhet och den 1 januari måste ångbåten återvända. Efter några dagar bröt isen upp, och »Postiljon» kunde anlöpa Eckerö ända in i februari. I slutet av månaden frös havet, så att det kunde befaras med häst, men i mitten av mars blev det åter fritt för sjöfart.

Under den tid som trafiken inte kunde uppehållas sändes brevposten över St Petersburg och Tyskland, medan rekommenderade brev, paket och tidningar sändes över Torneå.

I maj 1876 inledde det Finska Transito-Ångbåtsbolaget regelbunden och statsunderstödd trafik mellan Hangö och Stockholm. Denna genomfördes även vintertid. Trafiken ansågs förlöpa tillfredsställande, varför den Kejsrerliga ryska senaten i september 1879 sade upp 1872 års postkonvention med Sverige fr. o. m. 1/7 1880.

»Postiljon» hade emellertid samtidigt uppehållit vinterturerna och år 1878 hade den kunnat gå i trafik hela vintern utan avbrott.

Postföringen över Ålands hav upphörde dock inte helt. Vid avbrott i trafiken mellan Hangö och Stockholm skulle den finska posten föras med isbåt till Grisslehamn av postbönderna på Eckerö. Posten skulle föras över minst en gång i veckan och oftare om det var nödvändigt. Den 17 februari 1880 erhöll postbönderna 2.000 mark i ersättning för att bygga en ny postjakt och sätta sina sköt- och isbåtar i stånd. Den nybyggda postjakten döptes till *Sofia*, och förutom denna redovisade man år 1880 på Eckerö 1 öppen storbåt och 7 isbåtar.

Med anledning av att ålänningarna fortfarande var tvungna att föra över posten på det gamla sättet gjorde tullförvaltare Unonius i Grisslehamn i oktober en framställning om att de åländska postbönderna skulle vara befriade från skyldigheten att avlämna mäkrulla och vara försedda med tullpass. Detta bifölls den 5 november och det medgavs även att in-, utklarering och journalföring fick slopas.

Postmästare Malmerfeldt avgick från sin befattning år 1883 och efterträddes den 14 augusti av *Gustaf Albert Klingbom* (1848—1927). Därmed blev postmästaresysslan åter civil. Klingbom hade gjort hela sin karriär inom Postverket.

Den post- och passagerartrafik som i det följande förekom genomfördes huvudsakligen av de åländska postbönderna. Trots att det nu fanns regelbundna ångbåtsförbindelser mellan Sverige och Finland var det många som ändå frestades att som tidigare ta sjövägen över Ålands hav. Eftersom postjakten i högsta grad var beroende av väder och vind kunde väntan ofta bli lång och överfarten äventyrlig.

Långsamt tynade dock den gamla postlinjen av. På 1890-talet rullade inte längre några postdiligenser på landsvägen mot Grisslehamn. Posten fördes då med en trilla. Postiljonen, som 1875 fått sina båda pistoler utbytta mot en revolver, var även beväpnad med sabel utan gehäng.

År 1893 togs slutligen signalstången på Signilsskär ned. Isfärderna fortsatte dock och ännu år 1895 sändes posten efter den 4 februari en gång i veckan till Grisslehamn från Åland och från den 13 februari till mitten av mars kunde man det året köra med häst över havet.

Klingbom lämnade Grisslehamn 1893 och efterträddes 3 mars 1894 av *Karl Frans Axel Palmborg* (född 1861). I samband med att postkontoret i Grisslehamn ändrades till *postexpedition* förflyttades Palmborg redan den 22 oktober 1895 till Dalarö, övergick 1902 till Telegrafverket och blev telegrafkommissarie i Ystad.

Det gamla posthuset såldes då på auktion till patronen *Olof Nauclér* (1832—1904). Det förvaltas i form av en stiftelse av hans efterkommande. Byggnaden är nu skyddad som ett kulturhistoriskt byggnadsminne.

På Åland fortgick allt efter det gamla under längre tid. Först 1911 upphörde de åländska posthemmanens särställning. Postjakten »Sofia» och de 7 isbåtarna såldes då på auktion, men »Sofia» var då så skröplig att det inte längre gick att sätta henne i sjövärdigt skick.

